

Históricas Digital

Víctor Salazar Velázquez

“La Marina mexicana, una crónica sobre sus alcances,
1821-1914”

p. 155-192

*Fuerzas armadas y formación del Estado en la historia de
México siglos XIX y XX*

Silvestre Villegas Revueltas y Iván Valdez-Bubnov
(coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

338 p.

Tablas y gráficas

(Historia Moderna y Contemporánea 81)

ISBN 978-607-30-7662-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/796/fuerzas-armadas.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



LA MARINA MEXICANA, UNA CRÓNICA SOBRE SUS ALCANCES, 1821-1914

Víctor Salazar Velázquez

Instituto Mexicano de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacionales

El estudio sobre los alcances estratégicos de la Marina mexicana como un institución es un ámbito que apenas se ha comenzado a explorar. Aquí nos ceñimos a describir algunas de sus potencialidades técnicas, logísticas y tecnológicas a lo largo del siglo XIX. Para lograr este propósito desarrollamos cuatro aspectos: 1) la perspectiva constitucional atribuida a la Armada, como un cuerpo combatiente estratégico,¹ cuyas misiones eran preservar la seguridad del Estado y su defensa; 2) las iniciativas por fortalecer a la Marina con base en el corso; 3) el uso de buques de vela y vapor en combate y 4) una breve reflexión sobre la formación de los marinos. Consideramos pertinente plantear estos puntos porque abarcamos lo que se pretendía que fuera esta institución y esbozamos un acercamiento sobre lo que llegó a ser. Dicho de otra forma, mencionamos los proyectos generados para conformar una Marina de Guerra profesional y, a la vez, explicamos algunas de sus capacidades efectivas a lo largo del siglo XIX, las cuales, por lo regular, obvian los análisis que intentan explicar el porqué México no se ha transformado en una potencia marítima.²

La carencia de medios para realizar estudios hidrológicos, la falta de astilleros, la inexistencia de la minería del carbón; la debilidad del poder central

¹ En palabras de Freedman, estrategia es “el arte de crear poder”. Entre las contradicciones de las sociedades humanas, aparte de la confrontación, existe la negociación; ambos aspectos permiten a distintos tipos de organizaciones, incluso a los Estados, construir corresponsabilidades, consensos y disensos para afrontar determinadas situaciones. Lawrence Freedman, *Estrategia. Una historia*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019, p. 16-17.

² Leticia Rivera Cabrieles, “La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, a. 14, n. 18, enero, 2021 p. 200; Luis Dallanegra Pedraza, “Talasopolítica: el Aislacionismo Marítimo de América Latina”, España, DocPlayer, 2022, p. 2.



ante los caciques regionales, quienes controlaban las aduanas marítimas; la inconsistente formación de marinos y demás factores representaron verdaderos escollos para la consolidación de una Marina de Guerra mexicana que tuviera capacidad operativa y pudiera enfrentar las amenazas contra el Estado, como el contrabando, las intervenciones extranjeras y las rebeliones internas, que desembocaron en la independencia de Texas, la separación momentánea de Yucatán del país y la inestabilidad política interior. De este modo, el desarrollo de la Marina era un tema de interés nacional; por ello, es pertinente explicar los matices entre lo que proyectaban realizar los gobiernos decimonónicos con dicha fuerza armada y las capacidades que se lograron materializar, tanto en periodos de conflicto como de relativa estabilidad, esta última situación propia del porfiriato.

Perspectiva constitucional

El siglo XIX mexicano estuvo definido por profundos contrastes. Con la consumación de la Independencia emergió un Estado imbuido de un profundo sentido religioso, todas las constituciones anteriores a la de 1857 determinaban al catolicismo como la fe oficial del país, con el tiempo este factor fue fundamental para la conformación de la nación mexicana.³ Por su parte, la generación de la Reforma impulsó la secularización del Estado; después de una sangrienta guerra civil y dos guerras contra potencias extranjeras, México se consolidó como una república liberal.⁴ Aunado a este proceso de modernización, prevaleció una condición constante de violencia: las guerras de Independencia derruyeron las estructuras institucionales del periodo borbónico, lo cual propició el encumbramiento de caciques regionales y caudillos, quienes con frecuencia encabezaban rebeliones contra el poder central: des-

³ Antonio Annino, “El Jano Bifronte: los pueblos y los orígenes del liberalismo en México”, en Leticia Reina y Elisa Servín (coords.), *Crisis, Reforma y Revolución. México: Historias de fin de siglo*, México, Taurus/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, p. 212-213; John H. Elliott, *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, México, Taurus, 2009, p. 577.

⁴ Marcello Carmagnani, “El federalismo liberal mexicano”, en Marcello Carmagnani (coord.), *Federalismos latinoamericanos: México/Brasil/Argentina*, 2ª r., México, Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2011, p. 136-144.

tacaron durante las primeras décadas del siglo Agustín de Iturbide, Antonio López de Santa Anna y Juan Álvarez.⁵ De los conflictos internacionales y la guerra civil surgieron los caudillos que predominarían en la escena política a lo largo de la época liberal, una de estas figuras logró la cohesión política del país: Porfirio Díaz. Así, en este tiempo caracterizado por la inestabilidad y poca consistencia de un poder central se construyeron instituciones como la Marina.

Desde 1821, cuando se organizó la administración pública, se creó la Secretaría de Guerra y Marina. La unión de los ejércitos de mar y tierra en una misma instancia de Estado, formalizada a comienzos del primer Imperio, se institucionalizó, al grado de que la mayor parte de los textos constitucionales del México independiente siempre establecieron la existencia de una sola Secretaría que administrara todo lo concerniente a las fuerzas armadas. En este sentido, los legisladores mexicanos no se apegaron al modelo administrativo español, descrito en la Constitución gaditana, donde los ministerios de Guerra y Marina eran instituciones autónomas entre sí, rasgo organizativo que ya estaba implementado desde el régimen de los borbones.⁶ Aún falta profundizar sobre el porqué la Armada se fundó como un departamento adscrito al Ejército de tierra, pues esto implica esclarecer la visión estratégica militar del momento.

La Marina, aún estando adjunta a la Secretaría de Guerra, tuvo que afrontar grandes retos desde su origen. Con la instauración del Imperio mexicano, se redactó el “Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano” (1822) donde se estipulaban las funciones defensivas y de seguridad de la institución.⁷ Aunado a ello, Agustín de Iturbide formuló un proyecto imperial de al-

⁵ John Tutino, “Globalizaciones, autonomías y revoluciones: poder y participación popular en la historia de México”, en Leticia Reina y Elisa Servín (coords.), *Crisis, Reforma y Revolución. México historias de fin de siglo*, Taurus/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, p. 25-44.

⁶ *Constitución Política de la Monarquía española*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, s. f., p. 36; Agustín Sánchez Andrés, “La administración central española y el gobierno de ultramar en las postrimerías del antiguo régimen y las primeras décadas del régimen liberal, 1812-1863”, *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, año xxviii, n. 112, 2007, p. 185-186.

⁷ *Reglamento Provisional Político del Imperio mexicano*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015; Fernando Serrano Migallón, *Historia mínima de las constituciones en México*, México, El Colegio de México, 2013, p. 137-147.



cance ultramarino, entre sus objetivos militares se encontraba coadyuvar a las independencias de Cuba, Puerto Rico, Filipinas e Islas Marianas de España; por ende, la Armada resultaba esencial. A su vez, el emperador pensaba anexar a Cuba y las Filipinas a México para fortalecer sus fronteras y contrarrestar potenciales amenazas que pudieran provenir de Belice, ocupada por los británicos; de Estados Unidos, que ya había expresado su interés por Texas; de los rusos en el Pacífico y de los grupos indígenas que ocupaban el extenso norte.⁸ Al encontrarse rodeado de imperios y de un país en expansión continua, la visión geopolítica de Iturbide estaba justificada, no obstante, su materialización parecía poco viable.

La debilidad militar del Imperio mexicano fue evidente cuando el gobierno central hizo poco para salvaguardar a las provincias centroamericanas de ataques corsarios. Iturbide, ante la posibilidad de una reconquista española, envió al general Vicente Filisola a la Capitanía de Guatemala con el propósito de que le informara sobre los recursos defensivos locales. Filisola propuso a Iturbide fortificar los puertos ya que la región era vulnerable no solo a una posible invasión de una fuerza expedicionaria, sino también estaba expuesta a las incursiones corsarias, que ocasionaban daños a la población. La situación económica del Imperio imposibilitó la realización de cualquier obra defensiva.⁹ Si la construcción de un sistema de fortificaciones contra las amenazas militares que provenían del mar ya era una empresa titánica, expulsar a los españoles del Caribe y del Pacífico rayaba en lo quimérico. A pesar de lo irrealizable de la estrategia iturbidista, fue el único gobernante decimonónico en plantearse un escenario de presencia ultramarina, tanto para fortalecer la defensa del Imperio como para preservar su seguridad interior.

Por su parte, el gobierno del primer federalismo concibió un papel más modesto de la Marina. La independencia de Cuba ya no representaba una

⁸ Rafael Rojas, "El México de Iturbide. Indicios de un imaginario imperial", *Política y gobierno*, años v/vi, n. 2, segundo semestre, 1999, p. 490.

⁹ Mario Vázquez Olivera, *El Imperio Mexicano y el Reino de Guatemala. Proyecto político y campaña militar, 1821-1823*, Guatemala, Fondo de Cultura Económica/Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 2009, p. 182-189.

prioridad, sino que se enfocaron en la amenaza de reconquista española. La condición de inseguridad, ya fuese por factores externos o internos, propiciaron que la Constitución de 1824 facultara al presidente de la República para disponer “de la fuerza armada permanente de mar y tierra y de la milicia activa, para la seguridad interior, y defensa exterior de la federación”.¹⁰ Se ponían de relieve dos principios organizacionales fundamentales, por un lado, quedaba formalizado el mando supremo sobre las corporaciones castrenses, el cual ejercía el jefe de gobierno, por el otro, se institucionalizaban las funciones de la referida fuerza armada; es decir, se establecía que se abocaría a labores de seguridad y defensa,¹¹ ambas responsabilidades ya se mencionaban en la Constitución de Cádiz y en el “Reglamento Provisional”.

Los textos constitucionales sucesivos a la Carta de 1824 (las *Siete Leyes*, las *Bases de la Organización Política* y la Constitución de 1857) planteaban esquemas organizativos similares para las fuerzas armadas a las del primer federalismo: aglutinaban a los ejércitos de mar y tierra en una Secretaría y se les supeditaba al presidente, quien los podía emplear en operaciones de seguridad y defensa. A su vez, el “Estatuto Provisional del Imperio Mexicano”, documento redactado por Maximiliano de Habsburgo en 1865, establecía una diferencia sensible con respecto a las cartas magnas republicanas: consideraba a la Marina como una institución autónoma. De acuerdo con el “Estatuto”, el emperador gobernaría mediante un ministerio conformado por nueve departamentos, uno de ellos era el de Negocios Extranjeros y Marina. El artículo 27 del “Estatuto” señalaba qué funciones desempeñaría: algunas eran de índole legal, ya que vigilaría y sancionaría el cumplimiento de las normativas navales; también se le facultaba para administrar las prefecturas y las capitanías marítimas;

¹⁰ “Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos sancionada por el Congreso General Constituyente”, en Miguel Ángel Porrúa (ed.), *Documentos para la historia del México independiente 1808-1938*, México, Porrúa, 2010, p. 453.

¹¹ Leticia Rivera Cabrieles, “Los antecedentes: la Armada Nacional en la Carta Magna de 1824 y 1857”, en *Memoria y prospectiva de la Secretaría de Marina Armada de México a cien años de vigencia de la Constitución de 1917*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2017, p. 25-66.



por último, resguardaría la seguridad de las costas.¹² Maximiliano proyectaba una Marina imperial, dotada de amplias atribuciones, aparte de separarla del Ejército, le transfería el poder de impartir justicia, o sea, ejercería el almirantazgo. De esta manera, su visión se alejaba de las constituciones federalistas y centralistas, las cuales delegaban dicha facultad a la Suprema Corte de Justicia.

La efímera existencia del Segundo Imperio impidió la consolidación de este modelo institucional. El periodo de guerras debilitó a la Marina, al grado que, cuando se restauró la República, el país carecía de personal adiestrado en asuntos navales. El general Ignacio Mejía, secretario de Guerra y Marina, informaba ante el Congreso que “se hizo necesario emplear interinamente” en las capitanías de puerto y en las comandancias a “algunos oficiales del ejército, que si bien tienen la mejor disposición para el desempeño de su trabajo, les falta la instrucción necesaria en un ramo tan complicado como lo es el de la marina”.¹³ Aunque en los textos constitucionales se delegaban responsabilidades estratégicas a la Armada, como lo eran la defensa y la seguridad, ya a nivel del mar no contaba con las capacidades para cumplir con las obligaciones impuestas; durante el cenit del porfiriato todavía se intentaba fortalecerla para que le fuera posible cumplir con sus deberes. Al principio de la “Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra” se leía:

Para mejorar el Ramo de Marina, dando al personal y material de guerra existentes una forma apropiada, y preparándolos para un desarrollo gradual en consonancia con las necesidades del servicio, de manera que en lo futuro esté en aptitud de contribuir con el Ejército al sostenimiento del orden público, haciendo respetar y cumplir las leyes dentro y fuera de nuestras aguas territoriales, así como los tratados internacionales; y en atención a que es necesario establecer una base para auxiliar la defensa de las costas [...].¹⁴

¹² “Estatuto para preparar la organización definitiva del Imperio”, en *Derechos del pueblo mexicano: México a través de sus constituciones*, v. II, 9^a e., México, Porrúa, 2016, p. 413, 416-417.

¹³ *Memoria que el c. general de división Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional*, México, Imprenta del Gobierno, 1873, p. 92.

¹⁴ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina Gral. de División Felipe B. Berriozábal presenta al Congreso de la Unión*, t. III, México, Tipografía del Partido Liberal, 1899, p. 197 197.



Las palabras expresadas por el entonces secretario de Guerra, general Bernardo Reyes, reflejaban la conciencia que existía en torno a los alcances que debía tener la Armada, se apostaba por su mejoramiento paulatino, tal y como se había intentado en el pasado. Los porfirianos se decantaban por la constante profesionalización de los marinos y la modernización de las embarcaciones. En épocas anteriores también se intentó fortalecerla en los dos ámbitos señalados, incluso se recurrió a la institucionalización del curso.

El curso en la legislación

La práctica del curso constituía una modalidad de guerra particular: el Estado facultaba a los comerciantes para equipar con armamento sus embarcaciones y combatir a los piratas o, en caso de conflicto internacional, a naves de algún país enemigo; durante el México independiente se le consideró un método de fortalecimiento de la embrionaria Marina de Guerra.¹⁵ Por lo regular, la historiografía sobre la Armada mexicana refiere el tema de modo tangencial; solo los estudios en torno a la revolución de Independencia han profundizado en el tema, pero en etapas posteriores no se le vuelve a mencionar, a pesar de que las constituciones de 1824, 1836 y 1857 permitían al presidente otorgar patentes de curso; por ejemplo, la Carta del primer federalismo establecía en el artículo 110, inciso 12a, que el primer mandatario podía declarar la guerra a una nación extranjera, con la anuencia del Congreso. Si se suscitaba un conflicto, estaba facultado para “conceder patentes de curso con arreglo a lo que dispongan las leyes”.¹⁶ Cabe subrayar que dicha variante de guerra se permitió en México hasta 2017, fecha en que se le eliminó por completo de toda legislación.¹⁷

A su vez, las cartas magnas establecían que los tribunales de la Suprema Corte de Justicia tenían la responsabilidad de regular y dictaminar las prác-

¹⁵ Óscar Cruz Barney, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 119-121.

¹⁶ “Constitución Federal...”, p. 453.

¹⁷ Cámara de Diputados, LXV Legislatura, “Comunicación social. Nota N°. 8719”, México, Cámara de Diputados, 2022.



ticas relacionadas con el corso, así, podían impartir justicia en torno a “las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, contrabando, de los crímenes cometidos en alta mar, de las ofensas contra la nación de los Estados Unidos Mexicanos [...]”.¹⁸ Específicamente, los jueces de distrito, o, a veces, los comandantes de puerto, analizaban y emitían su resolución en torno a si las embarcaciones capturadas se debían sancionar o no. En caso de comprobarse algún delito relacionado con el almirantazgo, las autoridades dictaban las condiciones en que se almacenarían los productos decomisados y cómo se pondrían a la venta.¹⁹ Como vimos con anterioridad, el “Estatuto” de Maximiliano pretendía otorgar esta facultad al Departamento de Marina.

Dentro de lo legal, la guerra irregular marítima contaba con solidez; pero, ¿existieron corsarios que contribuyeran en los conflictos del México independiente? Si los hubo, rastrearlos será complicado. Mencionamos líneas arriba que el Estado otorgaba patentes de corso a particulares, por lo regular a sus connacionales, para combatir a sus enemigos. Con base en esta premisa, no tenemos noticia de que los navegantes mexicanos hayan practicado dicho tipo de guerra, ni siquiera en la Independencia. Cuando el Congreso Constituyente de 1824 discutía el decreto del 9 de junio del mismo año, se analizaba la vigencia y aplicación de la “Ordenanza de corso” de 1801; un sector del Congreso argumentaba que la “Ordenanza” nunca estipulaba el otorgamiento de patentes a extranjeros, por lo tanto, era prudente mantener una postura semejante. Ante lo expuesto, Miguel Ramos Arizpe señalaba que, si se negaba la inclusión de los marinos extranjeros, equivalía a prohibir el corso, dado que a lo largo de “los catorce años de guerra contra España ningún nacional había armado embarcaciones corsarias”.²⁰

Ramos Arizpe acertaba al destacar la condición de los corsarios que se pusieron al servicio de los insurgentes, pues entre ellos figuraban marinos angloameri-

¹⁸ “Constitución Federal...”, p. 459.

¹⁹ Cruz, *El régimen jurídico...*, p. 274-275.

²⁰ *Ibidem*, p. 272-273.



canos, irlandeses, franceses, etc.²¹ Ahora, su colaboración con los revolucionarios tenía como fondo las disputas de sus respectivos países con España, a quienes beneficiaba derrotar a los ibéricos, porque, de esa manera se fortalecía su poderío económico; por caso, a Inglaterra le interesaba apoyar las independencias latinoamericanas dado que pretendía invertir en el subcontinente.²² Todo cambió después de las guerras de Independencia y napoleónicas las cuales alcanzaron dimensiones intercontinentales, puesto que involucraron a los imperios y sus respectivas colonias. Después de Napoleón las alianzas europeas se modificaron, lo cual se reflejó en la amplitud territorial de las guerras, los enfrentamientos suscitados durante gran parte del siglo XIX se efectuaron en escenarios regionales, como las guerras entre México y Estados Unidos, la de Crimea, la franco-prusiana, la hispano-estadounidense, etcétera.²³

Las relaciones de México con las potencias europeas se ceñían al reconocimiento de su Independencia y a la firma de acuerdos comerciales; era poco factible que se formalizara una alianza militar con algún país de aquel continente, o, al menos, como en su momento hicieron los insurgentes desde 1810, quienes pretendían emplear la diplomacia para lograr el apoyo político, armamentístico y militar en su campaña contra la metrópoli.²⁴ Para la década de los cuarenta la situación internacional había cambiado, Europa occidental percibía a México como un Estado débil, incluso cuando se suscitó la invasión norteamericana hubo opiniones a favor de que Estados Unidos absorbiera a su vecino del sur. Con América Latina, México empezaba a construir alianzas interesantes; por ejemplo, acordó con Colombia un convenio de defensa mu-

²¹ Johanna von Grafenstein Gareis, “Insurgencia y contrainsurgencia en el golfo de México, 1812-1820”, en Virginia Guedea (coord.), *La Independencia de México y el proceso autonomista novohispano 1808-1824*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001, p. 194-202.

²² Eric Hobsbawm, *La era de la Revolución 1789-1848*, México, Booket, 2015, p. 110.

²³ Michael Howard, *La invención de la paz. Reflexiones sobre la guerra y el orden internacional*, Madrid, Salvat, 2001, p. 62-82; Hobsbawm, *La era...*, p. 106-107.

²⁴ Eduardo Flores Clair, *Otro escenario de guerra: La diplomacia insurgente: la misión de José Manuel de Herrera (1815-1817)*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, p. 11-27.



tua que nunca se puso en práctica.²⁵ Sin una diplomacia adecuada, el corso parecía limitarse a lo escrito, pues era difícil el involucramiento de navegantes extranjeros en los conflictos internacionales de México; sin duda, sacaban mejor partido con la venta de productos a los bandos en pugna que apoyar a uno de ellos y afectar así sus ventajas comerciales.²⁶

La existencia de corsarios mexicanos era poco probable, el testimonio de Ramos Arizpe es un indicio relevante que se requiere confirmar. A pesar de lo improbable del ejercicio de esta actividad, se expidieron numerosas circulares y decretos para reglamentarlo. La Secretaría de Guerra publicó una circular el 16 de agosto de 1830, referente a las disposiciones para adquirir buques extranjeros, nacionalizarlos y “la dotación de personal y armamentos en corso”. Solo se mencionaban los procedimientos que debían seguir quienes obtenían una patente. Sobre todo, se indicaba que el equipamiento armamentístico de las embarcaciones se realizaría en los puertos de las comandancias y, además, antes de iniciar operaciones en el mar, los corsarios estaban obligados a rendir un informe ante el comandante del Departamento de Marina.²⁷

Cuando inició el movimiento de separación de Texas, el 3 de febrero de 1836, el Congreso expidió un decreto donde se autorizaba a los buques mercantes armarse para su propia defensa contra posibles ataques de los sublevados. El documento especificaba los requisitos a cumplir para solicitar las patentes y las reglas mínimas a las que los corsarios se ajustarían durante el conflicto.²⁸ Casi una década después, debido al inicio de la guerra contra Estados Unidos, el Congreso expidió un amplio reglamento para el otorgamiento de patentes de corso. Su vigencia fue breve, ya que se promulgó durante la gestión de Paredes y Arrillaga. A su caída se elaboró un nuevo documento cuyo contenido distaba muy poco del anterior. De manera general, se soli-

²⁵ Roberta Lajous Vargas, *Historia mínima de las relaciones exteriores de México (1821-2000)*, 3ª. r., México, El Colegio de México, 2016, p. 53-54, 76-77.

²⁶ Mario Contreras Valdez y Antonio Ibarra, “El proceso económico”, en María Luna Argudín (coord.), *México. La construcción nacional 1830/1880*, t. 2, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2012, p. 167-176.

²⁷ Cruz, *El régimen jurídico...*, p. 280.

²⁸ *Ibidem*, p. 281-282.



citaba a navegantes particulares mexicanos y extranjeros que equiparan sus embarcaciones para hostilizar a los norteamericanos. Se indicaban requisitos, cuotas y detalles sobre la realización de operaciones.

No contamos con datos sobre la actuación de empresarios en batalla en los conflictos internacionales. Quizá su intervención en pugnas se ciñó a lo policial, porque el comercio ilícito también vulneraba sus intereses, no solo a la Hacienda pública. El contrabando representaba una de las principales preocupaciones para el Estado; por caso, en 1831 el secretario de Guerra y Marina, José Antonio Facio, explicaba ante el Congreso que se requería fortalecer la Marina mediante la adquisición de más embarcaciones y crear un reglamento adecuado, porque era fundamental “proteger el comercio marítimo nacional, impedir el clandestino en lo dilatado de nuestras costas, calas y surgideros, por cuyo vicio se estravian [sic] sumas de consideración con menoscabo de la hacienda y especuladores honrados [...]”.²⁹ Erradicar el flujo comercial ilícito constituía una labor titánica, pues estaban involucrados los infractores, autoridades de distinta jerarquía y la misma población.³⁰

Las fuentes sobre las diversas actividades suscitadas en los puertos son abundantes y están dispersas.³¹ Por ahora, hay evidencia sobre labores policiales efectuadas por la Marina mexicana: sus objetivos principales eran los contrabandistas y los barcos esclavistas.³² Queda por definir qué tanto colaboraron entre sí las embarcaciones del gobierno con las particulares; constituye un factor a considerar, ya que estas operaciones no las encontramos reportadas en las *Memorias de Guerra*, además, cabe considerar que hasta el porfiriato el poder central prevaleció sobre lo regional, entonces es posible que durante gran parte del siglo XIX los caciques, caudillos y jefes militares, como Antonio López de Santa Anna y Juan Álvarez, quienes administraban los puertos y

²⁹ *Memoria de Marina*, México, Imprenta del Águila, 1831, p. 1.

³⁰ Walther L. Bernecker, “La principal industria del país: contrabando en el México decimonónico”, *América Latina en la Historia Económica. Revista de investigación*, n. 24, julio-diciembre, 2005, p. 132-152.

³¹ Laura Elvira Muñoz Mata, “Los puertos mexicanos del Golfo durante los primeros años del México independiente: fuentes para su estudio”, *América Latina en la Historia Económica*, n. 11, enero, 2004, p. 59-78.

³² Óscar Cruz Barney, “Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica”, *Revista de Derecho Privado*, n. 16, enero-abril, 1995, p. 9-13.

se beneficiaban de los impuestos cobrados en las aduanas³³ hayan tenido el mando directo sobre los marinos del gobierno, lo que dejaba a la Marina como institución con presencia nula en los mares.

Mediante leyes y reglamentos, los gobiernos centrales intentaron conformar una Marina que contribuyera a la defensa del territorio y a la seguridad interior; además, para fortalecerla se elevó a rango constitucional a la práctica corsaria. Dicho de otra forma, el marco legal reflejaba la preocupación de los jefes de Estado por construir una política marítima, pero ¿qué sucedía a nivel del mar?

A nivel del mar

Los legisladores decimonónicos crearon un amplio corpus de leyes en torno a aspectos navales: la Marina se consideraba en los textos constitucionales y se expidieron voluminosos códigos referentes al comercio marítimo; asimismo, en lo penal realizaron una destacada labor, no obstante, las leyes son herramientas insuficientes para surcar el mar, hay que considerar otros elementos, como lo técnico, lo tecnológico, lo logístico, etc. Por principio, ¿qué tanto se conocían las características físicas del mar? Sin la hidrología, toda actividad naval sería casi imposible de realizar, pues las cartas náuticas permitían planificar rutas de comercio y aportan información para la navegación segura, son esenciales para construir una noción estratégica, tanto en lo económico como en lo militar.³⁴ La primera publicación sobre hidrología en México apareció en 1825, se titulaba *Derrotero de las islas Antillas de las costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano*. La obra contenía un *Atlas* y un *Portulano de la América septentrional*, donde se describían las corrientes y vientos en el Atlántico, las rutas de Europa a América, los litorales de los dos océanos y la ubicación de los puertos.³⁵ Los datos que exponía se recabaron a finales de la Colonia, por el Departa-

³³ María Luna Argudín y Reynaldo Sordo Cedeño, “La vida política”, en María Luna Argudín (coord.), *México. La construcción nacional 1830-1880*, tomo 2, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2012, p. 47-49.

³⁴ Freedman, *Estrategia...*, p. 125-126.

³⁵ Elías Trabulse, *Historia de la ciencia en México. Estudios y textos siglo XVI*, tomo 1, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 194.

mento de Hidrología de Madrid, y durante décadas fueron los únicos mapas sobre el mar mexicano. Estas cartas quedaron en desuso hasta que entre 1871 y 1901 cuatro barcos estadounidenses realizaron nuevos levantamientos en los litorales.³⁶

La elaboración de las cartas náuticas requería de embarcaciones, instrumental especializado y expertos. Por lo que sabemos, en las primeras escuelas náuticas (Campeche, San Blas y Veracruz) la enseñanza se centraba en técnicas de navegación y matemáticas, pero no se instruía a los alumnos en torno a climas y la descripción del mar; fue hasta principios del porfiriato que en las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán, así como en un proyecto de reforma fechado en 1896, se proponía para la instrucción de pilotos la asignatura de “Geografía física del mar”.³⁷ El estudio sobre las condiciones de la mar lo encontramos institucionalizado hasta ese momento, sin embargo, durante el Segundo Imperio existían algunos expertos que hubiesen podido iniciar con el análisis de las costas, como los ingenieros José Salazar Ilarregui e Ignacio Mora y Villamil, miembros de la Comisión Científica, Artística y Literaria, encargados del estudio de la geografía mexicana, en el gobierno de Maximiliano de Habsburgo,³⁸ no obstante, por razones que aún no hemos esclarecido, esta labor no se llevó a cabo; fueron los alumnos de la Escuela Naval, ya en el porfiriato, quienes contaron con la tecnología para efectuar levantamientos topográficos en el mar, a bordo de la corbeta escuela *Zaragoza*.³⁹

Así, durante el siglo XIX los gobiernos contaban con una noción vaga del territorio y sus costas; por caso, al concluir la guerra contra Estados Unidos, el secretario de Guerra y Marina, general Mariano Arista, describía por primera vez en una *Memoria* de su ramo los límites fronterizos de las costas

³⁶ *Ibidem*, p. 196.

³⁷ Anne Staples, “El impulso del conocimiento académico, 1823-1846”, en *La evolución de la educación militar*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, p. 118-119.

³⁸ Alberto Soberanis, “Las relaciones científicas franco-mexicanas durante el Segundo Imperio (1864-1867)”, en Rosaura Ruiz *et al.*, *Otras armas para la Independencia y la Revolución. Ciencias y humanidades en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 135.

³⁹ *Memoria que el secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina Gral. De División Felipe B. Berriozábal presenta al Congreso de la Unión*, tomo III, México, Tipografía del Partido Liberal, 1899, p. 257-261.



mexicanas, expresaba que el litoral del Golfo se extendía “desde Río Bravo del Norte hasta el puerto de Bacalar, a la parte oriental de la Península de Yucatán [...] El litoral del mar [*sic*] Pacífico da principio una legua mas acá del puerto de San Diego de la Baja California, y concluye en la Barra de Ocos en el golfo de Tehuantepec [...]”.⁴⁰ Aún las fronteras se modificarían, con la venta de la Mesilla y el trazado de la división con Guatemala, el país centroamericano se quedó con la Barra de Ocos en 1882.⁴¹ También hay que resaltar que las constituciones solo consideraban a las provincias o entidades como parte del territorio nacional,⁴² se omitían las islas. En efecto, todavía en el México independiente ni siquiera existía una idea clara de la totalidad del espacio a gobernar.

Si se carecían de los medios para la elaboración de mapas adecuados, tampoco existía la infraestructura necesaria para construir barcos. Como se sabe, el Ejército de tierra era una continuación del realista, sin embargo, los gobiernos independientes retomaron de la Armada española recursos muy limitados, ya que esta atravesaba una profunda crisis después de la derrota de Trafalgar, en 1805.⁴³ Al consumarse la Independencia, lo único que se obtuvo de la otrora poderosa Marina imperial fueron los buques *Asia*, renombrado *Congreso Mexicano*, y *Constante*, cuyas tripulaciones procedentes de las islas Marianas, defecionaron de España para unirse a la novel República. En estilo novelado, Julio Verne relataba que

los dos barcos fondeaban en la bahía de Monterrey, al norte de la antigua California. [El teniente] Martínez dio cuenta de sus intenciones al comandante militar del puerto. Le ofrecía entregar a México, que carecía de Marina de guerra, los dos navíos españoles con sus municiones y armamento, así como poner a sus tripulaciones a

⁴⁰ *Memoria de Guerra y Marina*, Imprenta de Vicente García Torres, 1849, p. 25.

⁴¹ Aracely Damián, “Conformación histórica de la región del Soconusco, Chiapas”, *Estudios Fronterizos*, v. VII, n. 17, 1988, p. 69; Edmundo O’Gorman, *Historia de las divisiones territoriales de México*, 2ª e., México, Porrúa, 1997, p. 86.

⁴² *Ibidem*, p. 43-110.

⁴³ Carlos Ibáñez de Ibero, *Historia de la marina de guerra española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1939, p. 221-225.



disposición de la Confederación mexicana. En contrapartida, esta debía pagarles todo lo que se les adeudaba desde su partida de España.⁴⁴

De hecho, las dos embarcaciones se sumaban a una embrionaria flota conformada por ocho goletas y cuatro balandras que Iturbide adquirió en 1822, para hostilizar a los españoles que aún defendían el fuerte de San Juan de Ulúa.⁴⁵ Esta primera generación de barcos de la Armada mexicana se movía por medio de velas, el más célebre era el *Congreso Mexicano*, un navío de gran calado, al que de inmediato se le consideró un pilar, que posibilitaría a México cumplir con el pacto firmado con Colombia, para derrotar definitivamente a los españoles. Como la embarcación se encontraba en el Pacífico, se efectuó un penoso viaje para trasladarlo de Acapulco al Golfo, pues se tuvo que rodear Sudamérica. La embarcación duró pocos años en servicio, pues en 1832 estaba averiada y se le filtraba el agua, entonces se le remolcó cerca de San Juan de Ulúa, donde se hundió.⁴⁶

En la época de los barcos de velas se suscitaron confrontaciones importantes contra fuerzas españolas. Se logró la expulsión de los soldados apostados en Ulúa: una escuadrilla mexicana, conformada por dos bergantines, una fragata, una goleta y una cañonera, impidieron el paso a dos bergantines y dos fragatas, procedentes de Cuba, que se dirigían a la fortaleza para refrescar a los contingentes sitiados. Después de tres años de disputa y ante la falta de ayuda exterior, el último reducto español en México tuvo que capitular en 1825.⁴⁷ Mientras se asediaba a la fortaleza, escuadrillas mexicanas realizaban con éxito ataques a embarcaciones que arribaban al puerto de La Habana, incluso capturaron más de 20 naves, las cuales se enviaban a Veracruz. Las incursiones cesaron en 1828, ya que la fragata *Libertad* derrotó al mejor barco mexicano, el

⁴⁴ Julio Verne, *Un drama en México*, Bogotá, ViCO Grupo de Difusión Científica Colombia, 2008, p. 8.

⁴⁵ María Delta Kuri Trujeque, “La guerra de Independencia y el surgimiento de la armada nacional”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México*, v. 2, México, Secretaría de Marina-Armada de México/ Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, p 178-187.

⁴⁶ Semar, “Barcos históricos de la Armada de México” (sitio web), México, Secretaría de Marina, 2009.

⁴⁷ Miguel Ángel Sánchez Lamego, “El ejército mexicano de 1821 a 1860”, en *El ejército y fuerza aérea mexicanos*, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979, p. 119-120.

bergantín *Guerrero*, cerca de puerto Mariel.⁴⁸ Con este combate, la presencia mexicana disminuyó en aguas cubanas y su poder naval ofensivo casi desapareció, al grado de que el enfrentamiento contra el brigadier Isidro Barradas (1829) se efectuó en tierra; solo Santa Anna envió a su infantería y su artillería a través del mar.⁴⁹

La siguiente etapa se caracterizó por la adquisición de buques de vapor. Desde luego, las embarcaciones de vela no desaparecieron, sino que coexistieron, como ocurrió en todo el mundo, con las máquinas impulsadas por carbón.⁵⁰ Las embarcaciones más representativas de la época se nombraron *Guadalupe* y *Moctezuma*, ambas naves construidas en Londres. Contar con barcos de vapor implicaba serios problemas logísticos, porque en el país no existían astilleros ni instalaciones adecuadas para darles mantenimiento; asimismo, el suministro de combustible se dificultaba porque el modelo de extracción minera se limitaba a los metales preciosos, quedaba fuera el carbón mineral. Desde la aparición de las primeras propuestas para explotarlo para uso doméstico, en 1794, el tema se quedó en el abandono. Fue hasta 1858 cuando el minerólogo norteamericano James Dwight Dana estudió las posibilidades de extraerlo;⁵¹ así, era poco viable mantener en óptimas condiciones a las mencionadas máquinas de guerra, en un país preindustrial como México.

A pesar de lo oneroso de su mantenimiento, los dos vapores se emplearon para combatir en el Golfo a embarcaciones texanas, que aún peleaban por repeler los intentos mexicanos de reconquista y apoyaban a la rebelión de Yucatán en su pretensión de separarse de la federación.⁵² Debido a lo complicado

⁴⁸ Leticia Rivera Cabrieles y María Eugenia Rodríguez Ávila, “La Marina de guerra mexicana en el siglo XIX (1825-1867)”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México*, v. I, Secretaría de Marina-Armada de México/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, p. 264-265.

⁴⁹ Sánchez Lamego, “El ejército mexicano...”, p. 131-132.

⁵⁰ Thomas Piketty, *Una breve historia de la igualdad*, México, Ariel, 2022, p. 66, nota 47.

⁵¹ José Antonio Alzate y Ramírez, *Memoria en la que se trata del Carbón mineral, por lo respectivo a Nueva España, en virtud de lo que se proponen dos problemas, a los que se satisfacer, con doctrinas y hechos incontestables*, facsímil, México, Sociedad Latinoamericana de Historia de las Ciencias y la Tecnología, 1988; José Alfredo Uribe Salas, “Ciencia e Independencia. Las aportaciones de Andrés del Río a la construcción del nuevo Estado-Nación”, en Rosaura Ruiz et al., *Otras armas para la Independencia y la Revolución. Ciencias y humanidades en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 54, nota 39.

⁵² Rivera Cabrieles y Rodríguez, “La Marina de guerra...”, p. 278-287.



del mantenimiento de los vapores, tuvieron que venderse a España, entonces ya no se emplearon en la guerra contra Estados Unidos.⁵³ Sin duda, era acertado prescindir de ambas naves, porque durante el conflicto la falta de personal de tripulación y mantenimiento, de infraestructura para mantenerlas en óptimas condiciones y abastecerlas y del suministro de carbón, el *Guadalupe* y el *Moctezuma* hubieran sido inoperantes. En contraste, la situación estadounidense nos permite comprender qué se requería para aprovechar al máximo embarcaciones de guerra; la potencia del norte se encontraba en pleno proceso de industrialización y, por ende, contaba con suministros constantes de carbón, el cual se empleaba en los trasportes y las fábricas metalúrgicas y textiles; además se había construido una amplia red de vías de comunicación terrestres y fluviales.⁵⁴ En síntesis, la tecnología armamentista, producto de la Revolución industrial, demandaba condiciones técnicas y de constante suministro; por supuesto, México adolecía de ellas.

Por poco tiempo, la Marina mexicana tuvo, al menos, dos buques de guerra de primera línea, que se emplearon en escaramuzas contra los texanos, sin embargo, en el contexto de una guerra, como las de 1846 y 1848, se requería de una logística naval y otros factores muy distintos con los cuales sostener batallas formales.⁵⁵ La situación rebasaba los recursos disponibles de la Armada, porque carecía de los medios para aprovechar a sus embarcaciones, la flota constaba de 22 naves menores, incluso algunas solo tenían utilidad como transportes comerciales.⁵⁶ A un año de concluido el conflicto internacional, el general Mariano Arista mencionaba ante el Congreso: “Los buques de guerra que existían fueron desarmados y echados a pique en 1846

⁵³ Semar, “Barcos históricos...”.

⁵⁴ Willi Paul Adams, *Los Estados Unidos de América*, 28ª r., México, Siglo XXI, 2008, p. 110-122.

⁵⁵ John Keegan advierte la gran diferencia entre escaramuzas esporádicas, donde se enfrentan reducidos grupos armados, y batallas, cuyos factores son “tiempo, lugar y acción”. Esta última implica la lucha directa de fuerzas que emplean cantidades ingentes de recursos humanos y materiales. Debido a la relevancia de algunas, pueden definir el curso de una guerra. John Keegan, *El rostro de la batalla*, Madrid, Turner, 2013, p. 12-13.

⁵⁶ Leticia Rivera Cabrieles, “Del intento fallido de desembarco estadounidense en Alvarado a la ocupación de Veracruz. El papel de la Marina de Guerra Mexicana (1846-1847)”, en *Las Fuerzas Armadas ante las Intervenciones Extranjeras*, México, Secretaría de la Defensa Nacional/Secretaría de Marina-Armada de México, 2016, p. 85.



para evitar que fueran segura presa de los americanos, con quienes estábamos en ese tiempo en guerra; y como casi todos nuestros puertos fueron ocupados por fuerzas de los Estados Unidos, no quedó a la nación buque de ninguna especie”.⁵⁷ Las palabras de Arista revelaban un justificado temor, pues si el enemigo capturaba las embarcaciones, su capacidad logística se fortalecía.

Aunado a la inhabilitación del material flotante, se reasignó a los oficiales de Marina a “servicio en tierra”, quizá se pensaba que serían más útiles encuadrados en el Ejército que al mando de algún barco; también el departamento de Marina fue reducido al mínimo, mediante un decreto fechado el 10 de agosto de 1848, donde se otorgaba a su personal “licencias ilimitadas”.⁵⁸ De un total de 89 efectivos, 49 pasaron a esta situación, mientras tanto, 40 permanecieron en funciones.⁵⁹ La otrora embrionaria Armada había quedado reducida a un simple ente administrativo, por consiguiente, sus alcances y sus capacidades quedaban aún más reducidas que en el momento de su creación.

Todavía en el periodo de las guerras civiles, la revolución de Ayutla y la guerra de Reforma, la Marina se encontraba en condiciones críticas. Los gobiernos de Joaquín de Herrera y Santa Anna había adquirido algunos barcos,⁶⁰ cuyo empleo en ambos conflictos fue imperceptible, y la carencia de personal agudizaba el problema. Al triunfo de Jesús González Ortega, en Calpulalpan, se decretó el licenciamiento del Ejército, el cual tenía entre sus funciones el cuidado de los puertos y las fronteras; no se contaba con marinos para ello. De esta manera, el caudillo especificaba que los sustituirían “los cuerpos permanentes que existen en el ejército federal y con los que se veteranicen por el supremo gobierno”;⁶¹ es decir, los reemplazarían los efectivos del brazo armado triunfante, quienes posiblemente tampoco contaban con experiencia naval alguna. Durante el breve lapso del predominio liberal, no hubo siquiera

⁵⁷ *Memoria de Guerra y Marina...*, p. 26

⁵⁸ *Ibidem*, p. 21-22 y 26.

⁵⁹ *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, México, Tipografía de Vicente G. Torres, 1850, p. 30 y docs. 22 y 26.

⁶⁰ *Memoria de Guerra y Marina*, 1849, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1849, p. 26.

⁶¹ Jesús González Ortega, “Abolición del ejército permanente”, *Ciudad y memoria*, n. 5, 2014, p. 319.



propuestas para reorganizar la Marina; en la Memoria presentada por Ignacio Zaragoza ante el Congreso, se describían las operaciones de pacificación en contra de las bandas lideradas por Leonardo Márquez, Tomás Mejía y Félix Zuloaga, asimismo, Zaragoza esbozó dos proyectos enfocados en lo institucional: el restablecimiento del Colegio Militar y la organización del nuevo Ejército.⁶² Las condiciones para comenzar el proceso de restablecimiento de la Marina mexicana se suscitó cuando se restauró la República.

Durante la segunda década del siglo xx la Marina tuvo una actividad operativa considerable contra embarcaciones españolas; esa misma tendencia la manifestó en la Revolución, sobre todo en el Pacífico. Los vapores *Morelos*, *Guerrero* y *Tampico* se destacaron por trasladar efectivos y pertrechos desde Mazatlán a Guaymas, a su vez, atacaban a las fuerzas comandadas por Álvaro Obregón que tenían sitiados los puertos del noroeste del país. Los revolucionarios se encontraban imposibilitados para triunfar ante la combinación de las armas federales de mar y tierra. Ni siquiera la defección del *Tampico*, ocurrida el 22 de febrero de 1914, del Ejército federal para sumarse a los constitucionalistas cambió el panorama táctico, pues el cañonero rápidamente quedó inutilizado en un enfrentamiento contra el *Guerrero*.

Sin condiciones para navegar, el *Tampico* se quedó fondeado en Topolobampo, desde donde atacaba al *Guerrero* y al *Morelos* cada vez que intentaban acercarse a su posición. Debido al riesgo de recibir una bala, los dos cañoneros nunca se acercaban a la embarcación encallada, pero en abril de 1914, con motivo de la visita de Álvaro Obregón a bordo del *Tampico*, se izó una bandera en señal de encontrarse un alto mando a bordo del vapor. La acción no pasó desapercibida para el *Guerrero* y atacó, el barco de los revolucionarios casi era derrotado por la andanada federal, cuando intervino el biplano *Sonora*, pilotado por el capitán Gustavo Salinas y Teodoro Madariaga, quienes les arrojaron bombas desde una altura de 900 metros. Los artefactos estallaron

⁶² Memoria de Guerra leída en la Cámara de Diputados por el Ministro del ramo general Ignacio Zaragoza el 9 de Mayo de 1861, e informe sobre facciosos en el Valle de México dado por el mismo el 11 del propio mes, México, s. e., 1861, p. 3.



y, aunque no dieron en el blanco, sí propiciaron la retirada de los federales. Era la primera ocasión que los explosivos funcionaban, pues con anterioridad el *Sonora* había atacado a las embarcaciones del gobierno en Guaymas, sin que las bombas estallaran.⁶³ De esta manera, al utilizarse el aeroplano como arma de ataque, se iniciaba una nueva era en los combates navales, que no involucraban solo a embarcaciones de diferentes capacidades, sino a una nueva arma que podía hacer daño desde el aire. El combate aeronaval de Topolobampo representó la clave para que el Cuerpo del Ejército del Noreste pudiera contrarrestar las operaciones de la Marina en el Pacífico.

Intentos de profesionalización

El ámbito naval, como se ha descrito, requería de personal especializado en temas de hidrología, en el manejo de las naves, en el mantenimiento de máquinas y demás aspectos. Esbozamos los momentos coyunturales en la Armada, en cuanto a los cambios de su material flotante: imperaban los barcos de vela al momento de fundarse la institución; después de concluida la separación de Texas se adquirieron embarcaciones de vapor; la guerra contra Estados Unidos implicó casi la desaparición de esta fuerza armada; y la participación de los marinos en la Revolución, destacando el combate aeronaval de Topolobampo. Por principio, es notoria la transición tecnológica; aunque no se dejó de emplear la vela, a finales del siglo XIX se plantearon proyectos para que la Armada solo manejara buques de vapor, así los manuales técnicos, los planes de estudio y la misma Escuela Naval Militar se enfocaron en formar personal que tripulara, pilotara y reparara las modernas máquinas de los barcos.

Expresamos con anterioridad que los primeros planes de estudio sobre la carrera naval se centraban en la enseñanza de la navegación; por su parte, la *Ley Orgánica para la Marina Nacional* era más ambiciosa, establecía que los

⁶³ Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros de campaña*, México, Librería de la Viuda de Charles Bouret, 1917, p. 111-113, 150, 160-161, 166-167; Germán Roberto Ávila Hernández, “Origen de la aviación militar en México”, en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar: un siglo de historia (1915-2015)*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2015, p. 43-47.



expertos en ciencias del mar transmitieran sus conocimientos sin costo a cualquier individuo que aspirara a convertirse en marino.⁶⁴ La intención quedaba muy general, porque no se indicaba ningún requisito o preparación previa para estudiar tan complicado oficio, mientras tanto, a los colegios donde se comenzó a impartir educación naval (Perote, Tlacotalpan, Córdoba, Tepic y Campeche), solo se podía acceder si el aspirante contaba con una instrucción básica que le permitiera comprender el manejo de instrumental; cabe subrayar que 12 alumnos de Tlacotalpan fueron parte de la tripulación que condujo al *Congreso Mexicano* de Acapulco a Veracruz, un viaje que implicó circunnavegar Sudamérica.⁶⁵

Solo han llegado hasta nosotros los nombres de las asignaturas del plan de estudios de la Escuela de Matemáticas y Náutica de Campeche, donde a partir de 1822 se impartía “aritmética, geometría especulativa y práctica, trigonometría plana y específica, astronomía y navegación”.⁶⁶ Es probable que en los planteles contemporáneos, Tlacotalpan entre ellos, se cursaran áreas del conocimiento similares. En 1854, los proyectos de planes de estudio para la Marina, formulados por Antonio López de Santa Anna, se habían diversificado. Santa Anna estipulaba que los aspirantes a ingresar a la Marina que estudiarán en el Colegio Militar debían cursar matemáticas, dibujo lineal y de cartas, geografía, cosmografía, óptica, mecánica, electricidad, francés, inglés y, posteriormente, pasarían “a bordo de los buques de guerra para hacer el aprendizaje del pilotaje y la marinería en la clase de los primeros aspirantes”.⁶⁷ Mientras tanto, quienes ingresaran a la Escuela Náutica de la Isla del Carmen cursarían “matemáticas, cosmografía, pilotaje, dibujo lineal e idiomas inglés y francés”.⁶⁸ Destacaba la incorporación de materias sobre física,

⁶⁴ “Creación de la Ley Orgánica para la Marina Nacional”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, 2 v., México, Secretaría de Marina, 1967, p. 2.

⁶⁵ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. I, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 15.

⁶⁶ *Ibidem*, v. I, p. 26.

⁶⁷ “Planta de la Marina de Guerra”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 5.

⁶⁸ “Establecimiento de una Escuela Náutica en la Isla del Carmen”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 6.



dibujo e idiomas, lo que nos indica una preparación más erudita en comparación con lo que se impartía en establecimientos anteriores, pero las nuevas asignaturas no representaban una prueba de que se pretendía formar marineros para pilotar naves modernas, sino que aún se les preparaba para maniobrar embarcaciones de vela.

La revolución de Ayutla impidió que se concretaran los proyectos de Santa Anna. Por su parte, Ignacio Comonfort también intentó crear dos colegios náuticos, uno en Mazatlán y otro en Veracruz.⁶⁹ El presidente conformó un plan de estudios semejante al de su antecesor, en los establecimientos se enseñaría aritmética, geometría elemental y práctica, trigonometría plana y esférica, cosmografía, pilotaje, dibujo e idiomas; además, enlistaba los instrumentos que iba a adquirir para los colegios, como teodolitos, anteojos, compases azimutales, libros de geografía, mapas del Golfo de México, etcétera.⁷⁰

Si existieran datos sobre la bibliografía empleada en las escuelas náuticas de principios del siglo XIX quizá encontraríamos que sus alumnos consultaban casi los mismos títulos que los propuestos por Comonfort, porque tal vez no había evolucionado la formación de los marinos, sin embargo, todo parece cambiar cuando en 1878 se editaron dos reglamentos, el primero era un “Reglamento para las Contratas de los Fogoneros de la Armada Nacional” y el segundo se trataba de un “Reglamento sobre Luces de Situación de los Buques, señales en tiempo de niebla y prevenciones generales para evitar abordajes en la mar”.⁷¹ Por un lado, se indicaba que se tenía un protocolo para seleccionar a los auxiliares que alimentarían de carbón y darían mantenimiento preventivo a las máquinas de los buques y, por el otro, se ponía de relieve que no eran suficientes los conocimientos de astronomía y cosmografía para navegar, también se requería de elementos comunicativos que fueran eficaces en condiciones temporales difíciles, propiciadas por el clima.

⁶⁹ *Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997*, México, Secretaría de Marina, 1997, p. 19-20.

⁷⁰ “Decreto que manda establecer colegios náuticos en Ulúa y en Mazatlán”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 9-10.

⁷¹ Néstor Herrera Gómez y Silvino M. González, *Apuntes para una bibliografía militar de México 1536-1936*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1937, p. 199.



Con exactitud, todavía no sabemos en qué momento de la modernización de la Marina se comenzó a sistematizar la navegación en buques de vapor y se tomaron en cuenta las condiciones climáticas. Consideramos estos aspectos técnicos un avance significativo, pues apenas una década antes de que aparecieran existían graves problemas organizativos. En 1869, el general Ignacio Mejía señalaba la necesidad de que los puertos fueran administrados por expertos en asuntos marítimos, incluso propuso la creación de dos escuelas náuticas, una en el Golfo y la otra en el Pacífico. El presupuesto disponible solo alcanzó para abrir una, que se clausuró casi de inmediato.⁷² El mismo ramo de Marina se encontraba en situación precaria, hacia 1873 el secretario de Guerra informaba

Desgraciadamente el adelanto [del departamento de Marina] ha sido poco, porque los esfuerzos del Ejecutivo no son bastantes por sí solos para darle el impulso que necesita, y por consiguiente en la actualidad este ramo consiste en las oficinas indispensables para mantener la organización de la marina mercante nacional y en el personal de matrículas para la tripulación de los buques, así como para las embarcaciones del tráfico de los puertos y demás trabajos de mar.⁷³

Dicho con otras palabras, el personal de Marina se reducía al que realizaba labores burocráticas, incluso las comandancias marítimas existentes, ubicadas en Mazatlán y Veracruz, todavía eran administradas por personal del Ejército; por consiguiente, el establecimiento de los colegios náuticos todavía resultaba inviable, aunque fueran pertinentes.⁷⁴ La implementación de instituciones formativas tuvo que esperar hasta 1880, cuando se fundó en el Colegio Militar de Chapultepec la cátedra de Mecánica aplicada a la navegación. En marzo del mismo año, el primer mandatario, Porfirio Díaz, decretó la creación de las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán, ambas enfocadas a la profesionalización de la Marina mercante. Lo interesante de los mencionados establecimientos educativos consistía en que allí se impartiría

⁷² *Memoria que el Secretario de guerra y marina presenta al Congreso de la Unión*, México, Imprenta del Gobierno, 1869, p. 92, 95.

⁷³ *Memoria que el C. General de División Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional*, México, Imprenta del Gobierno, 1873, p. 209.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 210-212.



meteorología, hidrografía, geografía física del mar, navegación, maniobras y prácticas de observaciones, métodos de situaciones, cosmografía, ordenanzas navales y teoría del movimiento de bajeles.⁷⁵ Asimismo, al finalizar el año, el plantel de Chapultepec comenzó a ofertar un curso de Marina, apropiado para los oficiales de la Armada.⁷⁶

Durante el interregno de Manuel González y a partir del segundo periodo presidencial de Díaz se adquirieron varias embarcaciones modernas, con lo que ya comenzaba a predominar la máquina de vapor sobre la vela; por lo tanto, se requería que las instituciones educativas realizaran sus planes de estudio y formaran profesionales para afrontar esa realidad. En 1896 se puso en marcha una interesante reforma educativa; los puntos fundamentales del proyecto identificaban las deficiencias del sistema de instrucción de los marinos, se argumentaba que los jóvenes después de cursar sus estudios teóricos comenzaban a practicar la navegación de manera tardía, a su vez, se mencionaba que “no se hacen buenos marinos practicando en buques de vapor, sino en largas y penosas navegaciones a la vela [...]”.⁷⁷ Se pretendía que los aspirantes adquirieran fortaleza física, se carece de evidencia que nos indique que el gobierno intentó introducir las competiciones de regatas tan populares en Estados Unidos y Europa, convirtiéndose en deporte olímpico en 1900.⁷⁸

La propuesta no se desarrolló, pues la educación naval requería cambios de mayor alcance. Los planteles de Campeche y Mazatlán, así como la cátedra de Marina del Colegio Militar, estaban rebasadas en su propósito de profesionalizar tanto a los oficiales y operarios para la Armada como a los de la Marina mercante; la creación de la Escuela Naval Militar, en 1897, intentaba contribuir a cubrir la demanda de marinos; al mismo tiempo, se propuso un objetivo más ambicioso: “atender a la formación del personal del Cuerpo de

⁷⁵ “Establecimiento de Escuelas Náuticas en Campeche y Mazatlán”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 14.

⁷⁶ *Cien años de historia...*, p. 21.

⁷⁷ “Plan de estudios y de práctica para los aspirantes a la Marina de Guerra”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 18.

⁷⁸ Jiosbel Jesús Lóriga Socorro, “La historia del deporte de vela. Un aporte histórico deportivo de Cienfuegos”, *Universidad y Sociedad. Revista científica de la Universidad de Cienfuegos*, n. 3, abril-junio, 2018, p. 228.

Guerra, del de Ingenieros Navales y del de Maquinistas, impartiendo una educación teórica y práctica con el auxilio de los arsenales navales y buques Escuelas”.⁷⁹ Cabe mencionar que en el plan de estudios de la entonces novel institución ya ni se mencionaba la instrucción en naves de vela para los oficiales de guerra, tampoco para los maquinistas de la Armada, se indicaba que sus prácticas las efectuarían a bordo de la corbeta-escuela *Zaragoza*.⁸⁰

La Escuela Militar Naval, aparte de pilotos, formaría técnicos y profesionales que solucionaran problemas mecánicos y fueran capaces de construir infraestructura, esa era la función central de los ingenieros navales. Por su parte, quienes se formaban para el Cuerpo de Guerra podían llegar a comandar fuerzas navales, estaciones o dependencias de la Marina de Guerra y Mercante y de los puertos militares.⁸¹ La mencionada escuela parecía una suerte de complejo, pues tenía bajo su resguardo a la corbeta *Zaragoza* y al buque *Yucatán*, los cuales se empleaban como escuelas, donde los futuros oficiales y maquinistas efectuaban sus prácticas, mientras tanto, los ingenieros efectuaban sus prácticas en el arsenal naval.⁸²

La Escuela Naval representaba el primer intento consistente por profesionalizar a los marinos, apenas se había acordado su creación en la Cámara de Diputados, cuando, poco después se publicó su reglamento total en el *Diario Oficial*.⁸³ La organización de la escuela antecedió a la *Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra*, cuya aparición fue en 1901. La *Ley* indicaba sus fundamentos, los cuales dividía en dos grandes rubros: humanos y materiales. De acuerdo con su organización, el personal se encontraba distribuido en el cuerpo de guerra, cuerpos técnicos, tropas de marina, escuelas de marina y servidum-

⁷⁹ *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina*, tomo II, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1902, p. 211

⁸⁰ “Reglamento de la Escuela Naval Militar”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 65, 67.

⁸¹ *Memoria de la Secretaría de Estado...*, 1902, p. 202, 206, 207.

⁸² Mílada Bazant, “La modernización en la educación militar, 1876-1910”, en *La evolución de la educación militar en México*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1997, p. 195-196.

⁸³ Mario César Flores López, “La modernización naval durante el Porfiriato”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, v. 2, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2012 391.

bre. Se especificaba cómo se reclutarían todas las jerarquías, los perfiles que debían cubrir los que desempeñaban un puesto determinado, entre otros aspectos. Con respecto a lo material, se dividía en flotante y fijo, esto implicaba un verdadero inventario de infraestructura, equipo y embarcaciones.⁸⁴

Las naves se utilizaban, sobre todo, para adiestrar en el arte de la navegación a los marinos, ya que tenían obligaciones relacionadas con la seguridad de las costas o estaban adscritos a alguna compañía mercantil. Sus funciones se ceñían a responsabilidades concretas, ni el gobierno mexicano ni los particulares establecían que sus embarcaciones podían desempeñarse en la exploración, solo tenemos noticia de que en 1906 se realizó una breve expedición a las Islas Revillagigedo, para describirlas, pero aparte de esta experiencia no tenemos noticia de que se hayan suscitado otras similares. Al final, el poco reconocimiento del mar desembocó en la pérdida de la isla de Clipperton. Si bien se tenían ya algunos manuales y reglamentos para la operación de la Armada, se dejó fuera la exploración y el registro de las potencialidades de las costas e islas.

Desde que los oficiales y los aspirantes de Tlacotalpan circunnavegaron Sudamérica en el *Congreso Mexicano*, la experiencia no se repitió sino hasta comienzos del siglo xx, con las notables diferencias de que el *Tampico*, el *Guerrero* y el *Morelos* (los cañoneros implicados en la Revolución) eran buques de vapor fabricados en Elizabeth (Nueva Jersey), Liverpool y Génova, respectivamente, los cuales surcaron el Atlántico para llegar al Estrecho de Magallanes y después trasladarse a puertos mexicanos del Pacífico. Entre la tripulación figuraban maquinistas y oficiales de la Escuela Naval de Veracruz,⁸⁵ lo cual nos indica su competencia para la navegación. Cuando Victoriano Huerta accedió al poder tuvo como propósito ampliar las capacidades de la Marina mediante la instauración de una Escuela Náutica en Mazatlán, enfocada a la formación de pilotos para la Marina Mercante Nacional. El programa educativo, publicado en diciembre de 1913, contemplaba varias asignaturas de índole militar,

⁸⁴ *Memoria de la Secretaría de Estado...*, p. 202-214.

⁸⁵ Cárdenas, *Educación Naval...*, v. I, p. 61-64.



incluso la disciplina estaba inspirada en lo castrense, quedaba de manifiesto la política huertista sobre los centros de instrucción; sin embargo, lo más llamativo era que el plan de estudios no especificara, como el de la Escuela de Veracruz, el nombre de las embarcaciones donde los alumnos efectuarían sus prácticas.⁸⁶ Quizá por el contexto de inestabilidad no era posible contar con un buque escuela. La guerra civil requería de todos los recursos disponibles.

Conclusión

La construcción de una Marina de primera línea implica que el Estado cuente con un aparato productivo sólido; sobre todo, si se equipa con barcos de tecnología avanzada que requieren constante mantenimiento, combustible suficiente y una red de suministro bien estructurada que permita la adecuada operatividad de las embarcaciones. Sin estos factores, además de lo educativo, la Armada adolecerá de múltiples limitaciones y le será imposible cumplir con sus funciones estratégicas relacionadas con la seguridad y la defensa. En concreto, las funciones desempeñadas por una Marina están muy vinculadas con las capacidades generadas en tierra, si se les concibe por separado es probable que no se comprendan sus alcances.

Nos limitamos a describir qué alcances tuvo la Marina mexicana durante el siglo XIX. Los aspectos que abarcamos (lo estratégico, lo logístico y lo educativo) apenas fueron esbozados; todavía nos resta esclarecer qué papel desempeñaban los poderes regionales en el control de los puertos, casi en la totalidad del periodo que contemplamos; tampoco profundizamos en cómo contribuyó la Marina en sofocar las luchas separatistas de Tabasco y Yucatán, ambos territorios de complicado acceso por tierra, tanto por las barreras físicas como por las enfermedades tropicales. Desde nuestra perspectiva, fue el uso de barcos para trasladar tropas por mar lo que frustró el intento de separación de los territorios mencionados.

⁸⁶ “Reglamento de la Escuela Náutica de Mazatlán”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 95-96, 102.



Aunado a la misma línea, pensamos que se requiere analizar los avances médicos de la época. Como se sabe, las costas eran focos de infecciones, incluso el mismo Alejandro de Humboldt en sus *Tablas geográfico políticas del Reino de Nueva España* comparaba los índices de mortandad y la esperanza de vida que existían en las zonas frías y cálidas, estas últimas siempre presentaban las tasas más altas de defunciones y las personas vivían menos. ¿Estos riesgos tuvieron alguna relevancia para que desde el centro se evitaran las costas?

Al mismo tiempo, tuvimos acceso limitado a información sobre hidrología. Expusimos que por décadas solo hubo un atlas compuesto con base en datos recabados por la Armada española y cabe la posibilidad de que los marinos del Estado no hayan publicado otros trabajos al respecto, pero ¿no realizaron observaciones, mediciones, anotaciones, etc., sobre costas, islas, corrientes, vientos y otras condiciones de los mares mexicanos? Siendo los mapas siempre susceptibles a errores, ¿los navegantes mexicanos no tuvieron apreciaciones propias?

Desde nuestra perspectiva queda mucho por explicar en torno a los alcances de la Marina mexicana en el siglo XIX. Pensamos que si no profundizamos en el tema, la mayoría de los intentos por tratar de reflexionar sobre por qué México no es una potencia naval resultarían sesgados, debido a que se están obviando ciertas condiciones que impedían, por un lado, la articulación plena del país y, por el otro, una premisa fundamental: entre más sofisticadas sean las maquinarias de guerra serán necesarios mayores recursos técnicos, económicos y materiales para que sea sostenible.

A pesar de las generalizaciones que pudimos haber cometido en el presente ensayo, pensamos que acertamos al destacar el papel que desde las constituciones se imputaba a la Marina; ya, bajo este contexto, apreciamos su relevancia estratégica. También creímos conveniente hablar sobre la reglamentación de la guerra de corso, un modelo bélico que dio resultados en tiempo de la Independencia, pero a partir de la década de los treinta parecía un método obsoleto e impracticable, pues en México no existían empresarios que fue-



ran dueños de compañías navieras ni los extranjeros mostraban interés por arriesgar sus transportes en un conflicto bélico donde no participaba su país de origen y que les pudiera ocasionar alguna restricción económica por inmiscuirse en un asunto político ajeno; aunque creemos, nos falta demostrarlo, que ciertos empresarios se interesaban por combatir a los contrabandistas. En otra ocasión esperamos tener la oportunidad de fundamentar o descartar la expresada conjetura.

Otra idea destacable la representa nuestro esbozo sobre la tecnología empleada en los barcos, ya que se requería subrayar que en la Marina se experimentó esa transición de las naves impulsadas por el viento a las máquinas de vapor; asimismo, había que recalcar el impacto del uso de la aviación como arma en el Pacífico: los constitucionalistas pusieron de relieve que el poder aéreo era capaz de contrarrestar al naval, por lo menos en el contexto mexicano.

Por último, destacamos lo educativo, pues se trata de un tema central para comprender el funcionamiento de las organizaciones militares. Los estudios que conocemos sobre la Escuela Militar Naval se enfocan en la adquisición de equipos, el ingreso de cadetes, la fundación, su organización interna y otros acontecimientos relevantes; sin embargo, aún falta escudriñar cómo funcionaba. Así, en unas cuantas páginas recorrimos casi un siglo de historia sobre la Marina; tuvimos que priorizar episodios y uno que otro personaje, podríamos decir que para redactar esta primera descripción nos colocamos en un punto lejano de las costas, quizá más adelante tengamos la oportunidad de acercarnos un poco más a nivel del mar.

Fuentes

Documentos, memorias y reglamentos

“CREACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA PARA LA MARINA NACIONAL”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967.

“CONSTITUCIÓN FEDERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS sancionada por el Congreso General Constituyente”, en Miguel Ángel Porrúa (ed.), *Documentos para la historia del México independiente 1808-1938*, México, Porrúa, 2010.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, s. f., disponible en <<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2210/7.pdf>>, (consultado 14 de enero de 2022).

“DECRETO CONSTITUCIONAL PARA LA LIBERTAD DE LA AMÉRICA MEXICANA sancionado en Apatzingán, 22 de octubre de 1814”, en Miguel Ángel Porrúa (ed.), *Documentos para la historia del México independiente 1808-1938*, México, Porrúa, 2010.

“DECRETO QUE MANDA ESTABLECER COLEGIOS NÁUTICOS EN ULÚA Y EN MAZATLÁN”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 9-10.

“ESTABLECIMIENTO DE UNA ESCUELA NÁUTICA EN LA ISLA DEL CARMEN”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 6.

“ESTABLECIMIENTO DE ESCUELAS NÁUTICAS en Campeche y Mazatlán”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 14-15.

“ESTATUTO PARA PREPARAR LA ORGANIZACIÓN DEFINITIVA DEL IMPERIO”, en *Derechos del pueblo mexicano: México a través de sus constituciones*, v. II, 9ª e., México, Porrúa, 2016, Disponible en <<https://biblio.juridicas.unam>.



- mx/bjv/detalle-libro/5625-derechos-del-pueblo-mexicano-mexico-a-traves-de-sus-constituciones-vol-ii>, (consulta: 14 de enero de 2022).
- MEMORIA DE LA SECRETARÍA DE ESTADO y del Despacho de Guerra y Marina*, t. II, México, Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, 1902.
- MEMORIA DE GUERRA LEÍDA EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS por el Ministro del ramo general Ignacio Zaragoza el 9 de Mayo de 1861, e informe sobre facciosos en el Valle de México dado por él mismo el 11 del propio mes*, México, s. e., 1861.
- MEMORIA DE GUERRA Y MARINA*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1849.
- MEMORIA DE MARINA*, México, Imprenta del Águila, 1831.
- MEMORIA DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA*, México, Tipografía de Vicente G. Torres, 1850.
- MEMORIA QUE EL C. GENERAL DE DIVISIÓN IGNACIO MEJÍA Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional*, México, Imprenta del Gobierno, 1873.
- MEMORIA QUE EL SECRETARIO DE ESTADO y del Despacho de Guerra y Marina Gral. de División Felipe B. Berriozábal presenta al Congreso de la Unión*, t. III, México, Tipografía del Partido Liberal, 1899.
- MEMORIA QUE EL SECRETARIO DE GUERRA Y MARINA presenta al Congreso de la Unión*, México, Imprenta del Gobierno, 1869.
- “PLAN DE ESTUDIOS Y DE PRÁCTICA PARA LOS ASPIRANTES A LA MARINA DE GUERRA”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 18-26.
- “PLANTA DE LA MARINA DE GUERRA”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 4-5.
- “REGLAMENTO DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 37-72.



“REGLAMENTO DE LA ESCUELA NÁUTICA DE MAZATLÁN”, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, v. II, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 73-105.

“REGLAMENTO PROVISIONAL POLÍTICO DEL IMPERIO MEXICANO”, Intituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015, disponible en <https://www.inehrm.gob.mx/es/Constitucion1917/Reglamento_Provisional_Politico_del_Imperio_Mexicano1>, (consultado 14 de enero de 2022).

Bibliografía

ADAMS, Willi Paul, *Los Estados Unidos de América*, 28^a r., México, Siglo XXI, 2008.

ALZATE Y RAMÍREZ, José Antonio, *Memoria en la que se trata del Carbón mineral, por lo respectivo a Nueva España, en virtud de lo que se proponen dos problemas, a los que se satisfacer, con doctrinas y hechos incontestables*, facsímil, México, Sociedad Latinoamericana de Historia de las Ciencias y la Tecnología, 1988.

ANNINO, Antonio, “El Jano Bifronte: los pueblos y los orígenes del liberalismo en México”, en Leticia Reina y Elisa Servín (coords.), *Crisis, Reforma y Revolución. México: Historias de fin de siglo*, México, Taurus/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/ Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002.

ÁVILA HERNÁNDEZ, Germán Roberto, “Origen de la aviación militar en México”, en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar: un siglo de historia (1915-2015)*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2015, p. 23-56.

BAZANT, Mílada, “La modernización en la educación militar, 1876-1910”, en *La evolución de la educación militar en México*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1997, p. 183-203.

BERNECKER, Walther L., “La principal industria del país: contrabando en el México decimonónico”, *América Latina en la Historia Económica. Revista*



- de investigación*, n. 24, julio-diciembre, 2005, p. 132-152, disponible en <<https://www.redalyc.org/pdf/2791/279122686006.pdf>>, (consultado 20 de diciembre de 2021).
- BUQUES ESCUELA DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO* de México, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2016.
- CÁMARA DE DIPUTADOS, LXV Legislatura, “Comunicación social. Nota N°. 8719”, México, Cámara de Diputados, 2022, disponible en <<http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Agencia-de-Noticias/2017/12-diciembre/12/8719-Reforman-diputados-ordenamientos-juridicos-para-eliminar-referencias-a-la-patente-de-corso-a-los-corsarios-y-al-barco-destinado-o-armado-para-la-guerra-de-corso>> (consultado 3 de marzo de 2022).
- CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *Educación Naval en México*, 2 v., México, Secretaría de Marina, 1967.
- CARMAGNANI, Marcello, “El federalismo liberal mexicano”, en Marcello Carmagnani (coord.), *Federalismos latinoamericanos: México/Brasil/Argentina*, 2ª r., México, Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2011.
- CIEN AÑOS DE HISTORIA, Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997*, México, Secretaría de Marina, 1997.
- CONTRERAS VALDEZ, Mario y Antonio Ibarra, “El proceso económico”, en María Luna Argudín (coord.), *México. La construcción nacional 1830/1880*, t. 2, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2012.
- CRUZ BARNEY, Óscar, “Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica”, *Revista de Derecho Privado*, n. 16, enero-abril, 1995, p. 9-16, Disponible en <<http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revdpriv/cont/16/pr/pr0.pdf>>, (consulta: 3 de marzo de 2022).



- _____, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, Disponible en <<https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/154-el-regimen-juridico-del-curso-maritimo-el-mundo-indiano-y-el-mexico-del-siglo-xix>>, (consulta: 14 de enero de 2022).
- DALLANEGRA PEDRAZA, Luis, “Talasopolítica: el Aislacionismo Marítimo de América Latina”, España, DocPlayer, 2022, p. 1-33, Disponible en <<https://docplayer.es/22817823-Talasopolitica-el-aislacionismo-maritimo-de-america-latina-l-introduccion-luis-dallanegra-pedraza-2.html>>, (consulta: 26 de octubre de 2022).
- DAMIÁN, Aracely, “Conformación histórica de la región del Soconusco, Chiapas”, *Estudios Fronterizos*, v. VII, n. 17, 1988, p. 61-80.
- ELLIOTT, John H., *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, México, Taurus, 2009.
- FLORES CLAIR, Eduardo, *Otro escenario de guerra: La diplomacia insurgente: la misión de José Manuel de Herrera (1815-1817)*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015.
- FLORES LÓPEZ, Mario César, “La modernización naval durante el Porfiriato”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, v. 2, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2012.
- FREEDMAN, Lawrence, *Estrategia. Una historia*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019.
- GONZÁLEZ ORTEGA, Jesús, “Abolición del ejército permanente”, *Ciudad y memoria*, n. 5, 2014, p. 319-320.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von, “Insurgencia y contrainsurgencia en el golfo de México, 1812-1820”, en Virginia Guedea (coord.), *La Independencia de México y el proceso autonomista novohispano 1808-1824*,



- México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.
- HABERMAS, Jürgen, *Ciencia y técnica como “ideología”*, 7ª e., Madrid, Tecnos, 2015.
- HERRERA GÓMEZ, Néstor y Silvino M. González, *Apuntes para una bibliografía militar de México 1536-1936*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1937.
- HOBBSAWM, Eric, *La era de la Revolución 1789-1848*, México, Booket, 2015.
- HOWARD, Michael, *La invención de la paz. Reflexiones sobre la guerra y el orden internacional*, Madrid, Salvat, 2001.
- IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos, *Historia de la marina de guerra española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1939.
- KAGAN, Donald, *Sobre las causas de la guerra y la preservación de la paz*, Madrid, Turner/Fondo de Cultura Económica, 2003.
- KEEGAN, John, *El rostro de la batalla*, Madrid, Turner, 2013.
- KURI TRUJEQUE, María Delta, “La guerra de Independencia y el surgimiento de la armada nacional”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, v. 2, , México, Secretaría de Marina-Armada de México/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, p. 137-235.
- LAJOUS VARGAS, Roberta, *Historia mínima de las relaciones exteriores de México (1821-2000)*, 3ª r., México, El Colegio de México, 2016.
- LÓRIGA SOCORRO, Jiosbel Jesús, “La historia del deporte de vela. Un aporte histórico deportivo de Cienfuegos”, *Universidad y Sociedad. Revista científica de la Universidad de Cienfuegos*, n. 3, abril-junio, 2018, p. 226-234, disponible en <<http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v10n3/2218-3620-rus-10-03-226.pdf>>, (consultado 20 de septiembre de 2022).



- LUNA ARGUDÍN, María y Reynaldo Sordo Cedeño, “La vida política”, en María Luna Argudín (coord.), *México. La construcción nacional 1830-1880*, t. 2, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2012.
- MUÑOZ MATA, Laura Elvira, “Los puertos mexicanos del Golfo durante los primeros años del México independiente: fuentes para su estudio”, *América Latina en la Historia Económica*, n. 11, enero, 2004, p. 59-78, Disponible en <<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/335>>, (consultado el 3 de marzo de 2022).
- OBREGÓN, Álvaro, *Ocho mil kilómetros de campaña*, México, Librería de la Viuda de Charles Bouret, 1917.
- O’GORMAN, Edmundo, *Historia de las divisiones territoriales de México*, 2ª e., México, Porrúa, 1997.
- PIKETTY, Thomas, *Una breve historia de la igualdad*, México, Ariel, 2022.
- PORRÚA, Miguel Ángel (ed.), *Documentos para la historia del México independiente 1808-1938*, México, Porrúa, 2010.
- RIVERA CABRIELES, Leticia, “Los antecedentes: la Armada Nacional en la Carta Magna de 1824 y 1857”, en *Memoria y prospectiva de la Secretaría de Marina Armada de México a cien años de vigencia de la Constitución de 1917*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2017, p. 17-63.
- _____, “La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, a. 14, n. 18, enero, 2021, p. 199-236, Disponible en <<https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss18/08.pdf>>, (consulta el 3 de marzo de 2022).
- _____, “Del intento fallido de desembarco estadounidense en Alvarado a la ocupación de Veracruz. El papel de la Marina de Guerra Mexicana (1846-1847)”, en *Las Fuerzas Armadas ante las Intervenciones Extranjeras*, México, Secretaría de la Defensa Nacional/Secretaría de Marina-Armada de México, 2016, p. 79-105.



- RIVERA CABRIELES, Leticia y María Eugenia Rodríguez Ávila, “La Marina de guerra mexicana en el siglo XIX (1825-1867)”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México*, v. I, México, Secretaría de Marina-Armada de México/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, p. 231-375.
- ROJAS, Rafael, “El México de Iturbide. Indicios de un imaginario imperial”, *Política y gobierno*, a. V/VI, n. 2, segundo semestre, 1999, Disponible en <https://cide.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1011/625/1/000001792_documento.pdf>, (consultada el 14 de enero de 2022).
- SÁNCHEZ ANDRÉS, Agustín, “La administración central española y el gobierno de ultramar en las postrimerías del antiguo régimen y las primeras décadas del régimen liberal, 1812-1863”, *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, a. XXVIII, n. 112, 2007, p. 185-215, disponible en <<https://www.redalyc.org/pdf/137/13711209.pdf>>, (consultado 3 de marzo de 2022).
- SÁNCHEZ LAMEGO, Miguel Ángel, “El ejército mexicano de 1821 a 1860”, en *El ejército y fuerza aérea mexicanos*, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979, p. 105-213.
- SEMAR (Secretaría de Marina), “Barcos históricos de la Armada de México” (sitio web), México, Secretaría de Marina, 2009, disponible en <<https://2006-2012.semar.gob.mx/component/content/article/48-historia/363-barcos-historicos-de-la-armada-de-mexico.html>>, (consultado 29 de noviembre de 2022).
- SERRANO Migallón, Fernando, *Historia mínima de las constituciones en México*, México, El Colegio de México, 2013.
- SOBERANIS, Alberto, “Las relaciones científicas franco-mexicanas durante el Segundo Imperio (1864-1867)”, en Rosaura Ruiz *et al.*, *Otras armas para*



- la Independencia y la Revolución. Ciencias y humanidades en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 125-137.
- STAPLES, Anne, “El impulso del conocimiento académico, 1823-1846”, en *La evolución de la educación militar*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1997, p. 113-134.
- TUTINO, John, “Globalizaciones, autonomías y revoluciones: poder y participación popular en la historia de México”, en Leticia Reina y Elisa Servín (coords.), *Crisis, Reforma y Revolución. México historias de fin de siglo*, Taurus/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, p. 25-85.
- TRABULSE, Elías. *Historia de la ciencia en México. Estudios y textos siglo XVI*, t. I, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- URIBE Salas, José Alfredo, “Ciencia e Independencia. Las aportaciones de Andrés del Río a la construcción del nuevo Estado-Nación”, en Rosaura Ruiz *et al.*, *Otras armas para la Independencia y la Revolución. Ciencias y humanidades en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 43-57.
- VÁZQUEZ Olivera, Mario, *El Imperio Mexicano y el Reino de Guatemala. Proyecto político y campaña militar, 1821-1823*, Guatemala, Fondo de Cultura Económica/Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 2009.
- VERNE, Julio, *Un drama en México*, Bogotá, ViCO Grupo de Difusión Científica Colombia, 2008.