



## Una aproximación al carácter nacional en el ámbito marítimo, navegando desde los Sentimientos de la Nación hasta la Constitución de 1917

*Cuando desconocemos el pasado, estamos condenados a repetir los errores y, cuando hemos olvidado el pasado, hemos perdido el futuro.  
Frase del Dr. Emilio Vizarratea Rosales, durante la presentación del libro  
"Lecturas Estratégicas de la CPEUM 1917 -2017".*

### RESUMEN

El presente trabajo pretende dar a conocer una aproximación del carácter nacional en el ámbito marítimo de nuestro país, empleando las ideas y textos progresivos de nuestros líderes del pasado. Escritos en donde se plasmaron sus anhelos y aspiraciones desde Los Sentimientos de la Nación, pasando por las Constituciones de 1824 y la de 1857, hasta llegar a la de 1917. Durante la lectura se observará la creación de algunas de las Instituciones y elementos relacionados con el mar, con el fin de hacer una pausa para pensar atenta y detenidamente sobre la situación en materia marítima en un país bioceánico.

**Palabras claves:** Constitución, Carácter nacional, ámbito marítimo, carácter marítimo.

### INTRODUCCIÓN

El propósito del escrito está orientado hacia una aproximación del carácter nacional en el espacio social marítimo en busca de ideas, textos y hechos que nos permitan identificar como en una carta náutica aquella información del pasado que sea de interés conocer, a partir de las líneas escritas en "Los Sentimientos de la Nación" hasta la Constitución de 1917, promulgada en el gobierno de don Venustiano Carranza, transitando por los informes de los gobernantes de la época.

México al igual que otros países del mundo, experimentó un proceso de Independencia como Estado-nación, reescribiendo sus normas jurídicas en un proceso de transformación a favor de organizar un nuevo Estado. En el periodo de 1810 a 1917 nuestro país evolucionó, al pasar de una estructura colonial con una población heterogénea, reprimida y explotada a lo largo del territorio, hasta culminar con la interiorización de sus nuevos ciudadanos mexicanos mediante la creación de sus Instituciones. Pero sin olvidar que padeció los conflictos de Independencia, la Reforma y la Revolución Mexicana.



Las circunstancias antes citadas moldearon el carácter nacional<sup>1</sup> como parte vinculante de un Estado-nación, que no ha sido estático en su historia; son un elemento importante que dependiendo del espacio social en el que se encuentre el ciudadano ejerciendo sus deberes y obligaciones o efectos y emociones permite diferenciar a ciudadanos de distintas naciones (Capello & Béjar Navarro, 1986). El mostrar una aproximación del carácter nacional de un Estado implica:

- ✓ Situar los sentimientos de pertenencia nacional con relación a las distintas identificaciones sociales (étnicas, regional, etc.), para descubrir las propiedades y formas universales de la vida social;
- ✓ No ignorar los procesos históricos; y,
- ✓ Considerar a los personajes nacionales como parte de los procesos que objetivan realidades (culturas, sociedades, identidades, estereotipos, etc.), tanto nacionales como internacionales (Neiburg, 2002).

## DESARROLLO

### LOS SENTIMIENTOS DE LA NACIÓN.

El texto “Los Sentimientos de la Nación” presentado por José María Morelos y Pavón configuran los pensamientos que fueron forjados por la experiencia y la necesidad de proclamar la independencia absoluta de la Nación, con una forma de gobierno en donde el pueblo elige a sus gobernantes; motivos que no fueron compartidos por Ignacio López Rayón al no expresarse necesidades comunes en su documento titulado “Elementos constitucionales”, excepto el de emplear a los puertos como un elemento fundamental para las comunicaciones y comercio con el exterior.

Rayón consideró en el ámbito marítimo lo siguiente:

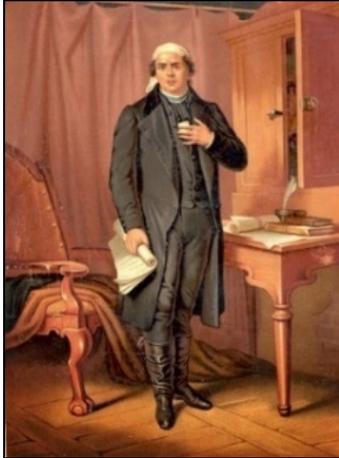
“Nuestros puertos serán francos a las naciones extranjeras con aquellas limitaciones que aseguren la pureza del dogma” (INEHRM, 2013, pág. 76)



<sup>1</sup>Definido como “el sentido de participación experimentada en las instituciones por parte de los ciudadanos, y que permiten su articulación en las soluciones de los problemas que afectan su modo de vida colectivo, tanto cotidiano como en momentos de excepción en que se expresan las crisis sociales y colectivas.” (Capello & Béjar Navarro, 1986).



Por su parte, Morelos expresó la voluntad e iniciativa de mantener el control y seguridad de los puertos<sup>2</sup>, sin descuidar la importancia económica de la nación. Una de las prioridades para su nuevo gobierno fue el obtener el reconocimiento de líderes de las naciones extranjeras.



“Que nuestros Puertos se franqueen a las naciones extranjeras amigas, pero que éstas no se internen al reino por más amigas que sean, y sólo habrá Puertos señalados para el efecto, prohibiendo el desembarco en todos los demás, señalando el 10% u otra gabela a sus mercancías” (INEHRM, 2013, pág. 117)

Morelos en “Los Sentimientos de la Nación” mantuvo la razón de restricciones a extranjeros, en el estricto sentido de admitirlos sólo en ayuda, pero lejos de la gobernanza. Su orientación hacia la defensa inclinó a la nación no realizar expediciones en ultramar.

“Que las tropas extranjeras o de otro reino no pisen nuestro suelo, y si fuera en ayuda, no estarán donde la Suprema Junta.

Que no hagan expediciones fuera de los límites del reino, especialmente ultramarinas; pero [se autorizan las] que no son de esta clase [para] propagar la fe a nuestros hermanos de Tierraadentro [sic]”. (INEHRM, 2013)



En este contexto, una de las acciones que realizó el Congreso de Chilpancingo encabezado por Morelos fue “la creación de una marina no sólo para el comercio, sino también para el corso” (SEMAR, 2012) a favor de alcanzar la independencia. La anterior decisión se oficializó en 1815 mediante la publicación de un decreto que establecía el permiso y las instrucciones para que mexicanos y extranjeros pudieran desarrollar la actividad bajo las siguientes restricciones:

<sup>2</sup>Los puertos instalados durante la Colonia fueron en el Golfo de México: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Ciudad del Carmen y Puerto de Campeche; y en las Costas del Pacífico: Ensenada, Guaymas, Puerto de San Blas Nayarit, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y el puerto de Salina Cruz Oaxaca. (Camara de Diputados, 2017).



- “1. Todo aquel que quiera armar un corso, deberá ocurrir por su respectiva patente al Supremo Gobierno, o a quien éste comisionare.
2. Los corsarios podrán expendir las presas que hicieren al enemigo, donde mejor les parezca, no pagando por ahora más pensión que el cuatro por ciento.” (Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013, pág. 262)

Esta situación que México vivió fue del interés de los Estados Unidos de América, facilitando las condiciones al Embajador Plenipotenciario de México José Manuel Herrera para que se intensificara la autorización de patentes en ese país del norte.

El corso bajo el amparo del pabellón mexicano caracterizaba la fuerza marítima de nuestro país, con el propósito de debilitar al poder marítimo español y bloquear el abastecimiento comercial de los realistas. Esta labor producía importantes beneficios para la causa independiente, pero con el tiempo dejó de corresponder al objetivo que fue permitido. Existieron hechos que agredían los intereses independentistas en costas y puertos del país por buques que no estaban comisionados legalmente por el gobierno mexicano y buques corsarios con tripulación extranjera. El escenario citado, motivó a la búsqueda de mexicanos para tripular los buques de la nación, a fin de no depender de mercenarios extranjeros.

La insurgencia mexicana al tener conocimiento de la importancia de sus puertos y frentes de agua como áreas estratégicas, observó la necesidad de fortalecer la fuerza marítima, moción que fue presentada en enero de 1816 por José María Liceaga, quien determinó la compra de buques a un costo-beneficio que cubrieran las necesidades requeridas, con la vitalidad de proporcionar movilidad a las tropas y continuar con la destrucción del tráfico marítimo enemigo; asimismo tomar y controlar todo buque que actúe en contra de sus intereses. Esta encomienda fue delegada a Juan Galván<sup>3</sup>, pero bajo ciertas condiciones que convenían a la causa; a continuación, se indican algunas:

“Se sugetará en todo á la Ordenanza de los Estados Unidos por ser la mas adelantada en este arte. *[sic]*

Hará que nuestros Navios ó envarcaciones guárden las Leyes que se deben á todas las Naciones menos á la España que es nuestra enemiga, á la cuál debe hostilizarla por quantos medios le sugiera la industria. *[sic]*

Hará por tomár los Puertos mas fáciles y mas seguros para mantener las relaciones con los Estados Unidos. *[sic]*

---

<sup>3</sup> Ingles radicado en los Estados Unidos, para conseguir barcos útiles a la causa; proporcionó armas y dinero a José Álvarez de Toledo, a cuyo auxilio lo conminó Liceaga (UNAM, 2010).



Podrá nombrár el Comandante de marina, cavos, Sargentos, Alferes, Tenientes y Capitanes de Fragata con la presisa condición de la aprobación del Supremo Gobierno desde la clase de Sargentos hasta la de Capitanes, debiendo estos nombramientos sér los muy presisos y en sujetos que profesen el arte. [sic]

Estará sugeto inmediately á el Supremo Gobierno de quien recibirá las ordenes hasta tanto su Alteza Serenisima no disponga otra cosa; mandar cada mes al Supremo Gobierno el estado general de gastos y existencias de las embarcaciones y de la fuerza marítima; [sic]

Asi mismo cuidará que en cada envarcacion halla un Tesorero que éste lleve la cuenta de los caudales que entran y salen en su poder cada mes. [sic]

Tambien deberá dár cada mes cuenta del estado de las fuerzas marítimas con expresion de las que se le quiten á el enemigo [sic]" (UNAM, 2010), entre otras.

Los conocimientos y experiencias de las vicisitudes referidas al mar y sus costas, adquiridas por personas con conciencia y carácter marítimo<sup>4</sup>, se concretaron el 8 de noviembre de 1821 al formalizar el Reglamento Provisional para el Gobierno Interior y Exterior de las Secretarías de Estado y del Despacho Universal, en donde se creó y reguló la Secretaría de Guerra y Marina correspondiéndole:

“1. ....todos los asuntos pertenecientes a las armas y guerra de mar y tierra.

2. La provisión general de los empleos de este vasto ramo.” (Órgano del Instituto de la Administración Pública, 1958, pág. 58)

Después de cuatro años de haber decretado el citado Reglamento, se consumó en el mar la Independencia de México, empleando los buques de la naciente Marina de Guerra en formación de batalla, al mando de Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, logrando el bloqueo marítimo en San Juan de Ulúa; hecho que obligó al español Brigadier Don José Coppinger acordar mediante documento la suspensión de las hostilidades y la capitulación del Castillo de San Juan de Ulúa (SEMAR - Unidad de Comunicación Social, s.f., pág. 11); escrito que versa como instrumento del derecho marítimo.

El carácter marítimo de esos años se caracterizó por la creación de una fuerza marítima para ser empleada en la defensa del mar y protección de sus costas, sin descuidar el control de los puertos, con el fin de concretar la emancipación de la corona española. En ese contexto, el carácter marítimo se define como un elemento del carácter nacional determinado por la interrelación entre las Instituciones y la ciudadanía de un

---

<sup>4</sup>Este concepto surge bajo el razonamiento que en el texto de los Sentimientos de la Nación y en la Constitución se plasman los intereses nacionales y como parte de estos se advierten los intereses marítimos, en ese sentido, se considera al carácter marítimo como un elemento del carácter nacional.



Estado, con la voluntad y compromiso de buscar el bien común integral, en un espacio social con dependencia del sector marítimo para la economía y soberanía nacional.

A continuación, navegaremos por las Constituciones de 1824 y la de 1857, hasta llegar a la de 1917 donde se avistará la evolución del carácter nacional en el ámbito marítimo en nuestro país.

## LA CONSTITUCIÓN DE 1824

Las circunstancias de conflictos internos trazados en la derrota de esos tiempos ocasionaron que los desafíos del mar no se sortearan como muchos hubiesen anhelado. La Constitución de 1824 fue la estrella polar que mantuvo las aspiraciones nacionales<sup>5</sup> de organizar al nuevo Estado mexicano; se facultó al Congreso General de: promover la enseñanza marítima, continuar habilitando puertos y aduanas, designar fuerzas armadas de mar, aplicar un mejor control de las patentes de corso y presas de mar. Asimismo, se le asignó al guardián de la Constitución (Suprema Corte de Justicia) conocer “de las causas de almirantazgo<sup>6</sup>, presas de mar y tierra, y contrabando; de los crímenes cometidos en alta mar; además de establecer restricciones de los poderes de los Estados como el derecho de tonelaje<sup>7</sup>”, entre otras, con el fin de defender el orden establecido por citado estatuto. Finalmente, se estableció la atribución del Presidente de 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.

La enseñanza marítima de la época plasmada en la Constitución de 1824, encaminó a la profesionalización de los mexicanos en aras de ser empleados en los oficios del mar, con el ímpetu de dirigir un asunto de falta de personal, de fortalecer la vocación para tripular buques nacionales y del desarrollo marítimo<sup>8</sup>. Los diversos informes de gobierno desde el presidente Guadalupe Victoria hasta Mariano Arista (1825 a 1853), dieron a conocer las principales actividades y estado que guardaba la Nación, en éstos manifiestan algunas aproximaciones del carácter nacional en el ámbito marítimo y las medidas tomadas en esos tiempos.

En la Tabla 1 anexa a este documento salta a la vista el desarrollo de algunos elementos relacionados con el mar, si bien inició con gran dificultad el alistar a una Marina por la precaria economía del país y tras el conflicto por la Independencia, existieron decisiones con el anhelo de mantener una capacidad marítima. Tal firmeza fue encaminada a facilitar el crecimiento económico en los litorales, bajo el cobijo de una

<sup>5</sup> En la actualidad este concepto está definido en el Anexo B Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018 como el “Conjunto de ideales y anhelos compartidos por la nación que expresan la búsqueda del bienestar, el desarrollo y la seguridad comunes en el marco de la consolidación de nuestro proyecto de nación”.

<sup>6</sup> Tribunal Supremo donde se trataban asuntos correspondientes a la marina por: agravios de corsarios, incidentes, el conocimiento de arribadas, pérdida de embarcaciones o sus cargamentos y naufragios, la pesca, seguridad y limpieza de puertos, lo relativo a las presas de mar, legitimidad del comercio marítimo de cabotaje y de altura, entre otros.

<sup>7</sup> Derecho que se cobra, en proporción a la capacidad o arqueo de una embarcación, medido en toneladas, por su entrada a un puerto.

<sup>8</sup> En la sesión del Congreso Constituyente de la Federación Mexicana, del 8 de junio de 1824 en donde se discutía la aprobación del decreto sobre patentes de corso, Ramos Arizpe en su primera intervención afirmó que durante 14 años de guerra contra España “ningún nacional había armado embarcaciones corsarias [sic]” (Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013, pág. 276).



autoridad que garantizara la seguridad del entorno, pero existieron tiempos y circunstancias que fueron orientadas favor de las fuerzas militares en tierra.

El entorno en el cual se encontraba México con relación a las potencias marítimas extranjeras fue de gran influencia, tomándose como enseñanzas aprendidas los bloqueos marítimos, los agravios a los buques y a las tripulaciones mexicanas en nuestro país, situación que animó al entendimiento y aplicación del derecho en el ámbito marítimo como Nación independiente y soberana. Uno de los documentos que versan en ese sentido fue el escrito en mayo de 1854 por el Dr. Justo Sierra para la Escuela Nacional de Comercio por orden de Joaquín Velázquez de León Director del Colegio Nacional de Minas, y Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio; documento titulado “Lecciones del Derecho Marítimo Internacional” explica mediante comparativas aplicadas por otras naciones (España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Dinamarca, Estados Unidos) los principios reconocidos por el derecho internacional; siendo una de sus afirmaciones que no le pareció posible el dominio del mar por una nación por grande y poderosa que sea ésta, menos aún su posesión por su naturaleza física, debido a que este medio sirve principalmente para la comunicación entre sociedades.

Pero consideró una excepción de aquellas partes marítimas que sí pueden ser sometidas a la jurisdicción de un Estado como son los puertos, radas, golfos, bahías, estrechos y mares próximos a las costas manteniendo el control del tráfico marítimo de buques mercantes y buques de guerra mediante la aplicación de la costumbre y los tratados entre las naciones, con el fin de hacer más eficaz la protección de sus costas. Indicó que los derechos de una nación en el espacio comprendido entre la costa y la línea de respeto (mar territorial) son: la pesca y captación de los productos naturales; la navegación de cabotaje; la importación, exportación, impuestos y lo relativo a la seguridad de la navegación; y el de ejercer la policía, gobierno y sobrevigilancia en la jurisdicción litoral.

Con referencia a la navegación de los buques mercantes, fue de importancia para Justo Sierra que estos deben de probar su nacionalidad mexicana respecto a su construcción, sus dueños, capitanes, oficiales y tripulación, contando en todo momento con los papeles a bordo del buque; enfatizando que la navegación de cabotaje “jamás ni bajo ningún pretexto debiera sacrificarse [sic]”. Además, señaló en el proyecto que un Estado debe hacer lo necesario para contar con buques de guerra que brinden defensa y protección a la marina mercante, igualmente vigilancia en el litoral, aun en tiempo de paz. Subrayó que los tratados entre potencias marítimas conminan a que un bloqueo sólo se considerará como tal cuando se cuente con una fuerza suficiente para llevarlo a cabo y que por regla general deberá de notificarlo por un acto diplomático a las demás potencias. Explicó las condiciones de aplicación de represalias mercantiles como un medio hostil; entre otros asuntos, como las implicaciones del asilo marítimo, el derecho de visita, contrabando de guerra, relaciones entre buque y su mercancía, el curso marítimo, etc.



## LA CONSTITUCIÓN DE 1857

Fue hasta la Constitución de 1857, siendo presidente Ignacio Comonfort en donde se incorporaron como facultades del Congreso la de expedir normas relativas al derecho marítimo de paz y de guerra; correspondiéndole a los Tribunales de la Federación conocer todo lo referido al derecho marítimo; pero se suprimieron las Comandancias Generales, con la pretensión de perfeccionar la organización del Ejército y la Marina que correspondieran a la realidad de la época.

Durante el mandato de los presidentes Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada (1861 a 1876), obedeció a la concesión y formalización del empleo de los ferrocarriles, líneas telegráficas, motivar la apertura de la ruta interoceánica por el Istmo de Tehuantepec como puerta al comercio de México; asimismo el de establecer las comunicaciones marítimas a vapor entre Veracruz - Nueva York arribando a Tampico y Tuxpan para la correspondencia, el movimiento de pasajeros y el desarrollo de intereses mercantiles, ampliándose posteriormente de Veracruz hasta La Habana, situación que en poco tiempo dio origen al contrabando en esas rutas marítimas por la falta de vigilancia en los puertos y mares que cubren nuestros litorales, razón que motivó la adquisición de (dos) guardacostas para cada uno de los océanos y expedir el Reglamento para Prevenir el Contrabando, con el fin de mitigar citados actos, sin el menoscabo de la exportación de productos en los puertos de cabotaje nacionales. En el informe de gobierno del primero de abril de 1876 el presidente Sebastián Lerdo de Tejada reflejó el estado en el que se encontraba la Marina:

“Nuestros buques guardacostas, aunque insuficientes por su corto número, han comenzado a prestar interesantes servicios.

Bien pequeño es lo invertido en ellos, considerando los frecuentes y graves perjuicios que las revueltas solían causar en algunos de nuestros puertos, y que esos buques han contribuido a precaver, empleándose también en transportar fuerzas y elementos de guerra, así como en algunas operaciones militares, que por su cooperación se han realizado con buen éxito.”

(Castelazo, 2011, pág. 276)

Durante el periodo de 1877 a 1913 (Gobiernos de Porfirio Díaz hasta Victoriano Huerta) existió la preferencia de impulsar el crecimiento de la naciente Marina en su organización científica y administrativa, pero dependiendo en lo material de la anuencia del Congreso para radicar los fondos presupuestales; además hubo el interés constante en el estudio de la legislación nacional, de los Códigos Mercantil y Marina Mercante, que concluyó con la reorganización de la Secretaría de Fomento dividiéndola en Secretaría de Fomento y en Secretaría de Industria y Comercio, con la correspondiente reorientación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Tabla 2).



En el año de 1901 con el espíritu de regular el tráfico marítimo nacional le fue encomendado al Lic. Jacinto Pallares López por orden del General Bernardo Reyes Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, realizar el estudio y juicio crítico del Proyecto de Código de Marina Mercante en México (redactado en 1893) en un sentido estricto del método, la lógica y la unidad, en busca de su fácil interpretación y justa aplicación, motivado por “la evolución de las Instituciones administrativas en el sentido de su desmilitarización, y á la evolución de la actividad mercantil en el sentido de su más amplia libertad [sic]” (López, 1901); al término de citado trabajo consideró el borrado y sustitución de diversos artículos que según su criterio no existía un vínculo coherente con los intereses nacionales<sup>9</sup>, estableciendo siete capítulos en el orden siguiente:



- I. De la Jurisdicción Marítima de la Nación.
- II. De la libertad de tráfico marítimo y fluvial.
- III. De la nacionalización de las naves en México.
- IV. De la matrícula de gente de mar.
- V. De la navegación.
- VI. De las autoridades marítimas y sus atribuciones, y de la policía en los puertos.
- VII. De las penas y los reglamentos.” (López, 1901)

Dentro de ese grupo de capítulos se especificó lo siguiente: el comercio de cabotaje quede reservado a los buques nacionales; se conceda el derecho de pesca a extranjeros en agua marítimas bajo ciertas restricciones; a falta de embarcaciones nacionales mexicanas, la Secretaría de Guerra confiera temporalmente a embarcaciones extranjeras la facultad de ejercer la pesca menor y servicio de puertos; se otorgue la patente de navegación al buque y no a los armadores o propietarios, siendo la Secretaría de Guerra la que entregue la patente a los interesados; establece como un deber de los buques extranjeros y mexicanos observen los reglamentos de policía marítima de los puertos. En citado Código se indicó que los Administradores de las Aduanas tendrían doble carácter de funciones como Jefes Superiores de los puertos (ramo de Hacienda) y Jefes de Policía (ramo de Guerra), pero los demás empleados del servicio marítimo serían nombrados por la Secretaría de Guerra en los términos que expresa esa ley; entre otros.

<sup>9</sup> En la actualidad este concepto está definido en el Anexo B Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018 como “Síntesis de las aspiraciones nacionales que, gestionadas por el poder político del Estado, tienen el potencial de convertirse en objetivos nacionales. Se trata de elementos constitutivos del Estado mexicano (conformados por la población, la soberanía y el territorio nacionales, así como por el orden constitucional, el gobierno y la democracia) que resultan indispensables para su consolidación y viabilidad.



## LA CONSTITUCIÓN DE 1917

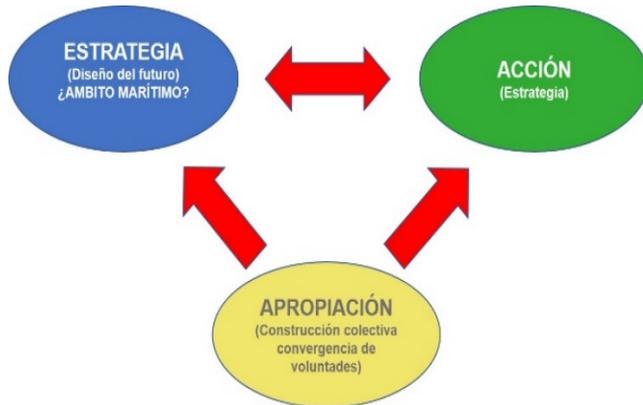
Después de pasar por una fase progresiva y detallada de la experiencia de años pasados, el gobierno de Venustiano Carranza alcanzó las reformas políticas que en su conjunto se concentraron en armonizar la libertad y el derecho que como ciudadanos e instituciones con voluntad coordinada y solidaria aspiran al bien común y la prosperidad de cada uno en la sociedad mexicana. Durante citado gobierno consideraron que la fusión del servicio de puertos y faros brindarían un mejor funcionamiento en el movimiento comercial y navegación marítima, creándose la Dirección de Puertos y Faros con el encargo de la construcción, mantenimiento y administración de las obras de los puertos en ambos litorales, así como en ríos. Se creó la Comandancia General de Marina del Golfo para atender asuntos relacionados con la marina de guerra y la mercante en el litoral del Atlántico; pero el 23 de abril de 1917 la Marina Mercante Nacional y sus dependencias pasaron a depender de la Secretaría de Comunicaciones.

La Constitución de 1917 fue de las más adelantadas de su época al incluir principios de una agenda social en materia agraria y laboral, entre otras, pero en el ámbito marítimo se incorporó como propiedad de la Nación de manera más específica las aguas de los mares e islas en apego al Derecho Internacional y las comprendidas dentro de los límites del territorio nacional. Además, se indicó que “para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación”.

El año pasado se conmemoró el primer centenario de la Constitución de 1917, documento que más allá de representar los anhelos y aspiraciones, fue un vínculo futurista de determinación para ejecutar lo redactado en su forma “dogmática, orgánica y superestructura constitucional” con una actitud en donde se sumen los esfuerzos en busca del bien de todos; este proceso lo describe el Doctor Francisco Mojica<sup>10</sup> mediante el “Triángulo griego” de Michel Godet en donde emplea la teoría de los colores de Isaac Newton para su representación:

---

<sup>10</sup> Doctor en Ciencias Humanas de la Universidad de París V “René Descartes” (Sorbona), estudió el postdoctorado en “Prospectiva y Estrategia” en el “Laboratoire D’Investigation en Prospective, Stratégie et Organisations” bajo la dirección del profesor Michel Godet en el Lipsor de Paris.



“Muy inteligente, Godet se vale de la teoría de los colores de Isaac Newton. El color azul simboliza el futuro, pero recordemos que el futuro en el diseño de los escenarios es solo una conjetura y que podría quedarse como tal si no se hace nada para procurar su realización, en consecuencia, si queremos que ocurra es necesario comenzar desde hoy a construirlo por medio de la estrategia. Godet asigna a la estrategia el color verde. Recordemos además que el futuro (simbolizado por el color azul) debe iluminar la acción del presente. En la simbología de los colores, el azul debe convertirse en verde y según la teoría de Newton, esto se logra solo por medio del color amarillo. Para Godet, el amarillo corresponde a la presencia de los actores sociales que congregados llevan a cabo la construcción colegiada de su propio futuro lo cual les genera motivantes colectivos, en la medida en que ocurre en ellos una convergencia de voluntades para realizar los cambios y llevar a cabo las acciones que se requieren” (Mojica, 2010, pág. 11)

## CONCLUSIÓN

Después de navegar por los anhelos y aspiraciones plasmadas en las cartas magnas, se observó que la evolución del carácter nacional en el ámbito marítimo inició con una incipiente nación que buscaba la emancipación de la corona española. Este espíritu de independencia identificó por un lado a los puertos como elemento esencial para la vida económica y política del Estado, y por el otro la necesidad de una fuerza marítima para su defensa.

Es importante reconocer que las mujeres y los hombres de mar sostuvieron un enfoque marítimo del Estado, manteniendo a la vista los riesgos existentes ante la convulsión política, social y económica de la época, influenciada por los intereses nacionales e internacional relacionados con el mar.

La evolución del interés marítimo de la nación se ve reflejado en las constituciones políticas; la progresividad partió de un enfoque de seguridad nacional, pasando por la regulación del comercio y tráfico marítimo hasta llegar a la nacionalización de la marina. Estos cambios de rumbo implicaron la creación de instituciones que permitieron la vinculación con la ciudadanía para dar solución a un estado de inestabilidad o crisis colectivas.

Algunos escritores del entorno marítimo nacional afirman que se le ha dado la espalda al mar, considero que un marino a bordo de su buque navega en tiempos y condiciones distintas; no todas las maniobras son iguales, emplea la integración de su dotación y la capacidad de maniobrabilidad de su embarcación, a fin de sortear contra viento y corriente los retos del mar, en busca de permear el bienestar a tierra firme; para ello se necesita carácter marítimo que abra la puerta a la inmensurable grandeza de un país bioceánico.

En las últimas décadas las mujeres y los hombres con atribuciones marítimas han integrado sus capacidades de forma armónica, ejecutando una vuelta de horizonte hacia uno de los elementos



constitutivos de los intereses nacionales, que mediante acciones coordinadas se esfuerzan para consolidar a México como una plataforma logística global, sin descuidar todo aquello que afecte a la seguridad y protección en las zonas marítimas mexicanas, en busca del bien común en el ámbito marítimo nacional e internacional.

Un reconocimiento a la comunidad marítima en general, que más allá de cumplir con sus atribuciones y quehaceres, comprenden de forma integral los elementos relacionados con el mar. La historia de las aspiraciones nacionales plasmadas en documentos constitutivos de nuestros líderes del ayer son dignas de ser recordadas, que brindan enseñanzas, sin perder de vista el entorno de nuestro horizonte diario, con el fin de continuar con un rumbo verdadero hacia puerto seguro.



Tabla 1

Textos de los informes de gobierno, referidos por José R. Castelazo en su obra titulada “La administración pública en los informes presidenciales, 1824-1920, Guadalupe Victoria, Venustiano Carranza”, que manifiesta algunas aproximaciones del estado general que guarda el ámbito marítimo y las medidas tomadas en esos tiempos.

Presidente	Mes/Año	Texto tomado de los informes de gobierno
Guadalupe Victoria	Enero/1825 a Enero/1829	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...Hacienda... ha logrado... vestir, armar y aumentar el Ejército y la Marina...</li> <li>• Por lo que hace a la <b>Marina</b> ....., <b>no ha salido de su primera infancia</b>:...ha salido una expedición para proveer de toda clase de auxilios a las Californias; se ha reconocido y pedido la habilitación de nuestro puerto de Manzanillo, uno de los más seguros, espaciosos.....</li> <li>• ....., el espíritu de industria, la suavidad de nuestras leyes y costumbres,.....conducen a nuestros puertos un sinnúmero de extranjeros.....<b>son urgentes leyes de policía que combinen nuestra seguridad con el buen trato</b> de los que visiten nuestro suelo.</li> <li>• Nuestra Armada, después de haber hecho su deber en la rendición de Ulúa, ..... Buques que se esperan ..... protegerán el comercio en el Golfo mexicano, teniendo iguales atenciones dos bergantines de guerra y una goleta en el mar del Sur. La correspondencia con Californias....., ha vuelto a tomar incremento con dos goletas correos, construidas en San Blas. El navío “Congreso Mexicano, en estado de armamento, zarpará .... para el mar del Norte,...</li> <li>• El <b>urgentísimo arreglo de aranceles marítimos</b>, imprimirá en el comercio el mayor impulso de que acaso necesita, y la balanza venidera mostrará ventajas....</li> <li>• El comercio,....progresa de un modo superior a todo cálculo en los puntos litorales de México,...</li> <li>• La deserción en un Ejército...Se deja en estado de acefalismo la justicia militar, entre tanto no se arreglen las atribuciones del Supremo Tribunal de la Guerra, que conoce igualmente de los negocios de la Marina....</li> <li>• Las Academias dirigidas por oficiales de la Marina facultativos, sin erogar al Erario otro gasto que el de los sueldos de estos empleados, proporcionan a la Nación oficiales del arma, perfectamente instruidos.</li> <li>• ...disteis nueva forma al Ministerio de cuenta y razón de Marina encomendando su desempeño a los comisarios y subcomisarios de los departamentos marítimos; ... partirá el ramo de cuenta y razón de un punto céntrico, .</li> <li>• Los gastos de extraordinarios que demanda nuestro estado de guerra con España, exigirán que se aumenten los ingresos del Erario sobre lo que hasta ahora están calculados; ....</li> <li>• El reglamento de corso exige...para allanar legalmente la sustanciación de presas que hagan los buques de guerra y los armadores.</li> <li>• El ejecutivo presentará al Congreso..., la correspondiente iniciativa para la más rigurosa <b>policía y buen servicio en los puertos habilitados</b>.</li> </ul>



Presidente	Mes/Año	Texto tomado de los informes de gobierno
Vicente Guerrero	Mayo/1829	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La marina exige ..... la saquen del estado en que .... se encuentra</b>, por el resultado de su primera creación.</li> </ul>
Anastasio Bustamante	Abril/1830 a Enero/1832	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...se necesita la cooperación del Cuerpo legislativo, expidiendo las leyes que se han iniciado por la Secretaría de Guerra y Marina.</li> <li>• ... la expedición de las leyes relativas para prevenir y castigar la desertión.</li> <li>• ...<b>indispensable la reforma de nuestra Marina</b>, estableciendo el pie en que debe quedar, no solo para el servicio militar, sino también para la seguridad de los intereses nacionales en el de guardacostas.</li> </ul>
Manuel Gómez Pedraza	Diciembre/1832 a Marzo/1833	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...Guerra y Marina hará ...las iniciativas a que me comprometí en el plan de Zavaleta, ...</li> <li>• ....encontré al Erario exhausto y empeñado en una deuda inmensa;...</li> </ul>
Antonio López de Santa Ana	Mayo/1833 a Enero/1835	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...reorganice al Ejército. Hoy se halla en un pie regular de fuerza; grandes mejoras se han practicado en su instrucción y disciplina.</li> <li>• Puedo anticiparos que la bancarrota del Erario Público ha cesado, ...</li> </ul>
Miguel Barragán	Julio/1835	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...la unidad nacional se conserva, las autoridades subsisten... El Ejecutivo exigió a...los ciudadanos que componen el Ejército, la resignación de su voluntad en la de la Nación; ...</li> </ul>
Anastasio Bustamante	Mayo/1837 a Enero/1839	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Descuidada la policía en casi toda la Republica se aumentan los desórdenes...Toca al Legislativo dictar todas las medidas necesarias para sistematizarla: el Ejecutivo formará reglamentos oportunos, ...</li> <li>• El gobierno se ocupará de la formación de establecimientos facultativos que proporcionen la instrucción y conocimientos ... de las armas; restablecerá la disciplina militar para evitar en el Ejército los abusos que la nación, ... y oficiales subordinados han deplorado tanto; ...</li> <li>• <b>La paralización del comercio exterior</b>, aunque ha perjudicado ..., ha demostrado también que <b>la Nación abunda en recursos para subsistir</b>, y la necesidad de un sistema interior de Hacienda que provea a los gastos de la administración.</li> <li>• Infructuosos han sido los esfuerzos empleados hasta aquí para arreglar un plan de Hacienda que asegure recursos estables ...</li> <li>• ... en breve esta noble institución (Ejército) llenará su objeto, afianzándose la suerte de los valientes que sirven a la Patria, contribuyendo a que la de ésta sea grande, prospera y feliz.</li> <li>• Solamente un pueblo tan dócil como el mexicano ha podido conservarse sin policía.... El Poder Judicial ..., priva a este último (Ejecutivo) de un gran medio de acción, ...</li> </ul>
Antonio López de Santa Ana	Junio a Julio/1839	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ..., era muy difícil y angustiada la situación de la República. Empeñada en una guerra extranjera contra Francia, ....</li> <li>• ...ha llegado el momento inevitable de reformar las instituciones de 1836.</li> </ul>



Presidente	Mes/Año	Texto tomado de los informes de gobierno
Anastasio Bustamante	Diciembre/1839 a Julio/1841	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ... las rentas públicas en los productos de las aduanas marítimas, bloqueados nuestros puertos, resultó una gran deficiencia el Erario; ...</li> <li>• ... el Gobierno convencido... de la necesidad de crear una Marina bien organizada, se ocupa de la iniciativa que os dirigiría muy pronto sobre un asunto tan interesante.</li> </ul>
Antonio López de Santa Ana	Junio/1842	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mi primera atención se convierte y fija en el territorio de Texas, que se ha usurpado, ...</li> <li>• La fuerza del Ejército, tan necesaria para sostener la dignidad de la Nación y apoyar la energía del Gobierno, se ha triplicado y el pabellón nacional vuelve a tremolar sobre nuestros buques de guerra.</li> </ul>
Nicolás Bravo	Enero/1843	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vuestra misión es, ciudadanos honrados por la opinión de vuestra patria, señalar las bases sencillas y naturales de su organización política.</li> </ul>
Mariano Paredes y Arrillaga	Junio/1843	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Representación nacional creará sin duda los recursos cuantiosos que exige el estado de guerra en que se encuentra la República, ...la medida de nuestro poder contra los enemigos de la Patria, será la de los recursos de que pueda disponer el Erario. <b>Bloqueando nuestros puertos el enemigo, se propone debilitar nuestra Hacienda para disminuir nuestras fuerzas</b>; organizando nosotros los recursos inmensos que puede dar el país, será frustrada aquella mirada hostil.</li> </ul>
José Joaquín de Herrera	Noviembre/1848 a Enero/1851	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...Algunas leyes se han dado para proteger varios ramos de la primera (Industria), más hoy creo llamar vuestra atención sobre uno que hasta ahora no la ha merecido y que se haya <b>reducido a nulidad</b>: es la <b>Marina Mercante</b> de la República.</li> <li>• ... imponer <b>derechos diferentes al comercio</b> que se hace en buques nacionales respecto del que se hace en buques extranjeros, en los casos y las cosas que señalan sus actas de navegación o leyes marítimas. Nosotros no hemos hasta aquí pensado en esto, ...</li> <li>• El Ejército de la República, .... A disminuido la desertión, .... aumentó el haber del soldado ... está mejor asistido en sus alimentos y vestuario, y tiene amor a su profesión.</li> <li>• ... se establecieron las Colonias Militares.</li> </ul>
Mariano Arista	Mayo/1851 a Enero/1853	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La conservación de la paz en el interior y de la seguridad en el exterior .... no puede lograrse sin el auxilio de una fuerza armada, fiel y disciplinada y bastante para resguardar la extensión de nuestro aun dilatado territorio. La que actualmente existe es de todo punto insuficiente bajo todos sus aspectos.</li> <li>• Los grandes beneficios que México y el mundo aguardan de la apertura de la vía de comunicación por el Istmo de Tehuantepec, ...</li> </ul>

Elaboración propia, consultado el 14 de septiembre del 2017, en la siguiente dirección electrónica:

<https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3352-200-anos-de-administracion-publica-en-mexico-t-v-vol-1-la-administracion-publica-en-los-informes-presidenciales-1824-1920-guadalupe-victoria-venustiano-carranza>



Tabla 2

Textos de los informes de gobierno, referidos por José R. Castelazo en su obra titulada “La administración pública en los informes presidenciales, 1824-1920, Guadalupe Victoria-Venustiano Carranza”, que manifiesta algunas aproximaciones del estado general que guarda el ámbito marítimo y las medidas tomadas en esos tiempos.

Presidente	Mes/Año	Texto tomado de los informes de gobierno
Porfirio Díaz	Septiembre/1878 A Septiembre/1880	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La reorganización del <b>Ejército</b> ha continuado verificándose, ya poniendo en <b>receso algunas fuerzas o ya refundiendo a otras</b>; siendo el resultado que la <b>fuerza pública ha disminuido una quinta parte</b>.</li> <li>• Nuestra naciente <b>Marina necesita ser atendida</b> de toda preferencia: el ejecutivo se ocupa de estudiar todas las <b>reformas que ese importante ramo demanda</b>.</li> <li>• .....la <b>mala estación de los puertos</b>, con las fuertes existencias de exportaciones hechas..... y con algún <b>incremento en el contrabando</b> que siempre se ha hecho en México y que ningún gobierno es dable reprimir del todo, ha ocasionado alguna baja en los ingresos del Erario Federal.....El Ejecutivo espera que, pasada la mala estación en los puertos y .....medidas que ha dictado .....para reprimir el contrabando, mejorará...Erario Federal.</li> <li>• Autorizado el Ejecutivo por el decreto de 14 de diciembre de 1878, para introducir en la Secretaría de Guerra y Marina las <b>reformas de organización científicas y administrativas</b> que estime convenientes...<b>la Secretaría de Guerra dará cuenta al Poder Legislativo...</b></li> </ul>
Manuel González	Abril/1881 A Septiembre/1884	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El personal del <b>Cuerpo de Administración de la Secretaría de Guerra</b> ha sido aumentado con un <b>subcomisario</b>, el cual se encarga de todo lo relativo a la contabilidad de marina</li> </ul>
Porfirio Díaz	Abril/1885 a Abril/1911	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ... que la <b>Administración tenga edificios propios</b> para sus oficinas, especialmente <b>en los puertos</b>, el Ejecutivo se ha ocupado con empeño en la realización de este pensamiento.</li> <li>• ... se ha establecido en la Secretaría de Guerra una <b>sección de justicia militar</b>, con el objeto de <b>mejorar el despacho de los asuntos</b> que se refieren a esta importante materia.</li> <li>• El ramo de Marina ha sido también cuidadosamente atendido, ..... se promulgó un decreto para la <b>organización definitiva de los cuerpos que forman</b> nuestra pequeña <b>armada nacional</b>.</li> <li>• .... ejecutivo .... por decreto ..... <b>se han suprimido las capitánías de puerto</b>, encomendando sus atribuciones a funcionarios en su mayor parte existentes, quienes las desempeñaran con economía del Erario y mayor utilidad para el servicio público.</li> <li>• El quince de junio (1900) último se decretó <b>el aumento y nueva organización de la Armada</b>, debiéndose, conforme a él, <b>comprar gradualmente el material</b> que con el existente ha de formularla, si el</li> </ul>



Presidente	Mes/Año	Texto tomado de los informes de gobierno
		<p>Congreso tiene a bien votar los fondos para el caso.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para el mejor desempeño ..... de la Secretaría de Guerra, .... , existiendo en la actualidad el <b>Departamento de Cuenta y Administración</b>, los nuevos empleos de Sub-Jefes de Departamento, Oficiales terceros y Escribientes de segunda, ....</li> <li>• ..... necesario que el Departamento de Estado Mayor de la Secretaría de Guerra y Marina contase con una Sección técnica ..... , <b>creándose la Sección cuarta</b> de dicho Departamento, que está integrada por jefes y oficiales del Cuerpo de Estado Mayor.</li> </ul>
Fco. León de la Barra	Septiembre/1911 a Noviembre/1911	<ul style="list-style-type: none"> <li>• .... creó una Junta Superior de Guerra, con el fin no sólo de conservar todas las tradiciones militares sino de resolver los problemas capitales relacionados con el Ejército, muy especialmente el del <b>reclutamiento que vigorice las unidades que tienen a su custodia las armas federales</b>.</li> </ul>
Fco. I. Madero	Abril/1912 A Septiembre/1912	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una comisión especial estudió la reorganización del estudio de faros, obteniéndose como resultado inmediato, ..... , sin que se perjudique el buen servicio.</li> <li>• El Ejecutivo considera que ha llegado el momento oportuno para <b>establecer el servicio militar obligatorio para todos los mexicanos</b> que llegaren ha cierta edad, pues las ultimas tremendas crisis porque ha atravesado la República, han llegado a la conciencia de todos los mexicanos la convicción de que deben de estar preparados para defender las instituciones y la Patria en cualquier momento.</li> </ul>
Victoriano Huerta	Abril/1913 a Noviembre/1913	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En la Secretaría de Guerra se establecerán una Dirección de Transportes y Comunicaciones otra de Etapas y una Oficina de Inspectores Generales.</li> <li>• Ha sido constante la labor del Ejecutivo, del <b>estudio de la legislación</b>, .... y se ocupa actualmente en hacer la <b>revisión de nuestros códigos Mercantil</b>, ....</li> <li>• Nuestra <b>Marina Mercante</b> ha tropezado con dos grandes obstáculos para su progreso, el <b>primero, su legislación</b>, que en gran parte es la que regía en la época colonial, y el <b>segundo, la escasez del personal técnico mexicano para la dotación de los barcos del comercio</b>, ya se procura con urgencia hacerlos desaparecer, habiendo sido nombrada, al efecto, una comisión de profesionales, para que procedan a la formación de un proyecto de código para la Marina mercante nacional.</li> <li>• Se reorganizó la antigua Secretaría de Fomento, que por ahora lleva el nombre de <b>Industria y Comercio</b>.</li> <li>• La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que tan alta importancia tiene en el desenvolvimiento material de la República, ha tomado una nueva orientación, que dará prontos y trascendentales resultados.</li> </ul>

Elaboración propia, consultado el 23 de noviembre del 2017, en la siguiente dirección electrónica: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3352-200-anos-de-administracion-publica-en-mexico-t-v-vol-1-la-administracion-publica-en-los-informes-presidenciales-1824-1920-guadalupe-victoria-venustiano-carranza>



## BIBLIOGRAFÍA

- HIRSCH, A. A. (2017, agosto 31). <http://www.mty.itesm.mx>. Retrieved from <http://www.mty.itesm.mx/dhcs/deptos/ri/ri-802/lecturas/lecvmx055.html>
- Camara de Diputados, C. (2017, agosto 29). Retrieved from <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>
- Capello, H. M., & Béjar Navarro, R. (1986). La Identidad y Caracter Nacionales en México. *Revista de Psicología Social*, 156.
- Castelazo, J. R. (2011). La Administración Pública en los INformes Presidenciales 1824-1920.
- CESNAV, C. d. (2003). El Poder Marítimo Mexicano. In C. d. CESNAV. Mexico.
- INEHRM. (2013). Los Sentimientos de la Nación de José María Morelos - Antología Documental. Ciudad de México, D.F.: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.
- Instituto de Investigaciones Jurídicas, S. y. (2013). *EL CORSO EN MÉXICO DEL SIGLO XIX*. Retrieved JUNIO 2017, from <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3373/8.pdf>
- López, J. P. (1901). *Proyecto de Código de Marina Mercante de México*. México: Talleres de Ramón de S.N. Araluce.
- Mahan. (1890). *Influencia del Poder Naval en la Historia*. Boston Little Brown & Co.
- Mojica, F. (2010). *Introducción a la prospectiva estratégica para la competitividad empresarial*.
- Neiburg. (2002). <https://webpace.yale.edu>. Retrieved from [https://webpace.yale.edu/anth254/restricted/IESBS\\_2002\\_Neiburg.pdf](https://webpace.yale.edu/anth254/restricted/IESBS_2002_Neiburg.pdf)
- Organo del Instituto de la Administración Pública. (1958, Octubre). *Revistas de colaboracion juridicas UNAM*. Retrieved from <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-administracion-publica/article/viewFile/17699/15905>
- Ramírez, F. T. (1984). *Derecho Constitucional Mexicano*. México: Porrúa S.A.
- Rivas, M. C. (2013). *Entorno Jurídico Hoy. Derecho Marítimo*. México: Purrua.
- SEMAR - Unidad de Comunicación Social. (n.d.). <http://semar.gob.mx/>. Retrieved agosto 9, 2017, from [http://semar.gob.mx/unhicun/publicaciones\\_historicas/serie\\_cardenas/gestas\\_historicas.pdf](http://semar.gob.mx/unhicun/publicaciones_historicas/serie_cardenas/gestas_historicas.pdf)
- SEMAR. (2012). *Su desarrollo histórico de la epoca prehispánica a la posrevolución Tomo I*. Distrito Federal, México.
- SEMAR. CESNAV. (2013). *El Poder Marítimo Mexicano en el Siglo XXI. Realidades y Prospectivas*. México: CESNAV.
- UNAM. (2010). *Archivos juridicos UNAM*. Retrieved from <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3042/23.pdf>