



DI 06/17

06/04/2017

Doctor
Luis Ignacio Sáinz

**DEL FORTALECIMIENTO NECESARIO DE LAS FUERZAS NAVALES.
NOTAS HISTÓRICAS Y JURÍDICAS**

Los seres humanos requirieron de miles de años para reconocer, primero, que su sobrevivencia sólo sería posible mediante el establecimiento de comunidades (pacto de asociación), pues los colectivos enfrentan de mejor manera los retos de la naturaleza y el entorno; para después, estructurarse políticamente a partir de una distribución estratégica de las funciones necesarias para la continuidad social (pacto de subordinación). Irrumpe así, lo que solemos denominar con el término de sociedad política o Estado. Y estas formaciones tienen por encomienda principal la defensa irrestricta de su soberanía, y ello significa literalmente la protección de un territorio, salvaguardando a su población e instituciones.

La dilatada agenda orientada a la reproducción de una forma de ser en un espacio determinado, exige la existencia misma de un actor racional unificado dedicado –justo- al cumplimiento de esta tarea básica: las fuerzas armadas, en los cuerpos de aire, tierra y mar. Además de la evidente especialización de los escenarios en que operan, dichas dimensiones reposan en una concepción propia de la geografía.

Merecen, por ello, un par de referencias históricas, así sean apuntes concisos.

Tan antigua como el surgimiento de las civilizaciones, desde Mesopotamia hasta Egipto, es la idea misma de su defensa y salvaguarda. Testimonios arqueológicos avalan que la del delta del río Nilo es la primera batalla naval registrada de la historia de que se tenga noticia ciertaⁱ. El remoto enfrentamiento está inscrito en los muros exteriores del templo funerario de Ramsés III en Medinet Habu (Dyamet en egipcio, asentamiento urbano frente a Tebas). Fue una cruel conflagración entre los Pueblos del Mar (tjeker, peleset, sherdan y otros) y la flota egipcia hacia el 1178 o 1175 antes de nuestra eraⁱⁱ. Para entonces, estas naciones contaban con un palmarés impresionante, pues ya habían aniquilado a los micénicos, sometido al imperio hitita y generado el caos en el actual litoral turco; pretendían, ni más ni menos, asentarse en Egipto y aprovechar sus riquezas.

La pared norte del templo describe—narra visualmente los hechos:

Los barcos de Faraón, de poco calado y provistos de un sistema de impulsión mixto, de velas y remos, maniobran con celeridad, y atacan por el río, volcando las naves enemigas, asaeteando a los intrusos en rápidas pasadas junto a sus naves, abordándolas y haciendo prisioneros a los supervivientes. Los barcos de guerra de Faraón son ligeros, la quilla casi plana. Un mástil en el centro del barco sujeta la vela cuadrada, que es recogida durante el combate. Desde la cofa, en lo alto del mástil, un vigía informa de los movimientos de los otros barcos. En el castillo de proa, un grupo de arqueros dispara sus flechas sobre los barcos enemigos. En el castillo de popa se sitúa el timonel que gobierna los movimientos del barco con los grandes remos situados al final de la nave. La amenazadora cabeza de un león enfurecido en la proa, que lleva en sus fauces abiertas la cabeza de un enemigo de Egipto, apoya con su imagen y su magia, el ataque de la marina de guerra de Faraónⁱⁱⁱ.



Relieves del templo funerario del faraón Ramsés III en Medinet Habu.



En nuestro caso, la disputa por México-Tenochtitlan, en especial a partir de la derrota española del 30 de junio de 1520, la noche triste o la noche de la victoria, fincaría el imperativo de que el control del ombligo del imperio Azteca sólo se lograría con la embestida combinada por tierra y agua de las fuerzas invasoras. Hernán Cortés decidiría en consecuencia construir 12 bergantines que terminarían siendo 13 en los señoríos aliados de Tlaxcala, en el barrio de Atempam, desarmados y transportados hasta Texcoco donde se ensamblarían de nueva cuenta. Los trabajos inaugurales de astillero alguno en América iniciaron en octubre de ese año para finalizar en marzo de 1521.

Por recuento de Bernal Díaz del Castillo sabemos que dichas embarcaciones disponían de una pieza de artillería menor, mientras la nave capitana contaba con un par, amén de ballesteros, remeros y escopeteros. Entre sus timoneles destacaban marinos de profesión^{iv}; respaldados por cerca de 16 mil canoas dispuestas por Ixtlixóchitl II (1500-1559), hijo de Netzahualpilli, señor de Texcoco, la capital del dominio Acolhua, tras abandonar la causa mexicana^v. David Granados Paredes y Ángel Amador Martínez precisan que: “las medidas aproximadas de estas embarcaciones pueden inferirse con base en las de la capitana, la cual tenía de largo o eslora entre 11.76 m y 13.44 m, una anchura máxima o manga de 2.24 m a 2.52 m, un calado entre 56 y 70 cm y una altura libre de 1.12 m. Llevaban seis remeros a cada lado y tenían uno o dos mástiles. Cada bergantín podía transportar hasta veinticinco soldados”^{vi}.

La contienda por los lagos, las acequias y las riberas de la cuenca se prolongaría durante cerca de ochenta jornadas, tras un sinnúmero de choques especialmente sangrientos y desiguales. A pesar de ello los mexicas vararon 2 bergantines; empero, los españoles sacaron de la liza a más de 500 canoas, si bien muchas de ellas estaban “acorazadas” con talabardones de madera. Al final las cifras de los muertos resultan escalofrantes: treinta mil de quienes acometieron el asalto a la mítica ciudad por doscientos cuarenta mil de quienes se empeñaron en defenderla. La sociedad vencida diezmada en extremo, perdería además prácticamente a toda su nobleza y con ello a su élite gobernante^{vii}. El acontecimiento nos da una idea, así sea difusa, sobre las prácticas navales de los antiguos mexicanos.

Pero más allá de estas evidencias históricas, la actualidad impone un escenario diferente de raíz desde cómo se concibe la territorialidad marítima integrante esencial de nuestra soberanía nacional. Concepción que, por sus rasgos estructurales, demanda una atención puntual al tamaño, habrá que calificarlo de desmesurado, del reto de protección y defensa. En este sentido, la Ley Federal del



Mar (8 de enero de 1986) permite y alienta que el Estado cuente con un instrumento mucho más idóneo que las normas precedentes, para la identificación de los niveles y texturas del propio territorio nacional. Este ordenamiento reglamentario de los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo del Artículo 27 Constitucional enuncia y explica las siguientes delimitaciones marítimas:

- 1) El Mar Territorial con una anchura de 12 millas náuticas (artículos 25-27);
- 2) Las Aguas Marinas Interiores a partir de las cuales se mide el mar territorial, siendo a saber: la parte norte del Golfo de California; las de las bahías internas; las de los puertos; las internas de los arrecifes; y las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar (artículos 36-40);
- 3) La Zona Contigua se extiende a 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial (artículos 43-45);
- 4) La Zona Económica Exclusiva (ZEE) se extiende a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial (artículos 50-54); dividida en seis subprovincias, de acuerdo con sus características oceanográficas: geológicas, biológicas, físicas y químicas:
 - I. Baja California-Pacífico: está situada en la porción occidental de la Península de Baja California. Esta zona está afectada por la corriente de California, que es fría y de baja salinidad, y se desplaza del noroeste al sureste, o sea paralelamente a la costa de la península.
 - II. Golfo de California: esta zona es semirrestringida, es decir, la circulación del agua dentro del golfo no es muy efectiva; los cambios ocurren en el extremo sur del mismo, que recibe la influencia de la corriente de California y del Pacífico sur.
 - III. Región panámica del Océano Pacífico: está ubicada en la porción meridional de nuestro país, en el Océano Pacífico, desde las islas Revillagigedo hasta el Golfo de Tehuantepec. Recibe la influencia de la Corriente Tropical Ecuatorial del Pacífico oriental, que se extiende desde las zonas aledañas al ecuador hasta el extremo sur del Golfo de California.
 - IV. Suroeste del Golfo de México: está delimitada por el río Bravo al norte y el río San Pedro al sur. Numerosos sistemas fluviales descargan sus aguas, las que poseen un alto contenido de

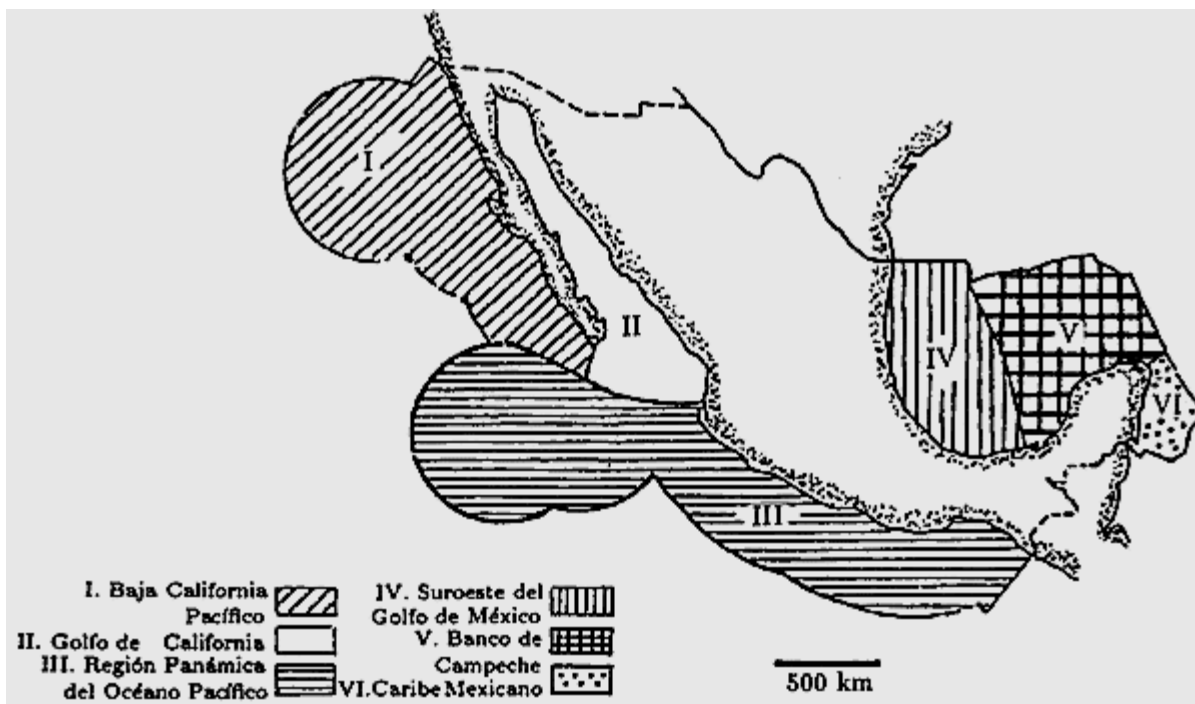


sedimentos provenientes del continente en esta zona. Por ello tanto la plataforma continental como el fondo oceánico están constituidos por lodos y arenas de composición variable.

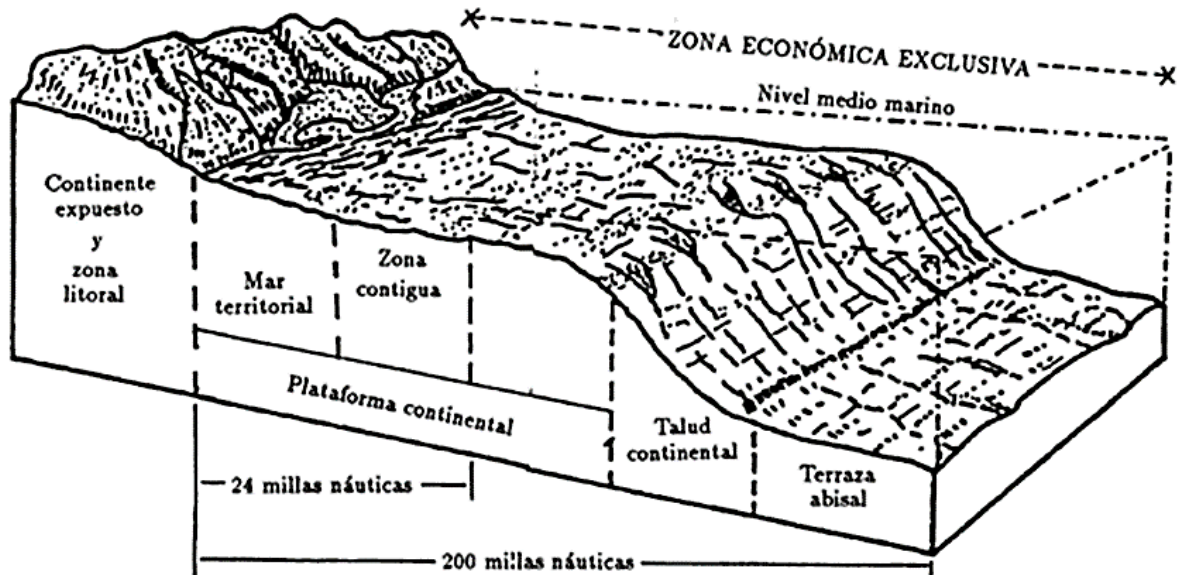
V. Banco de Campeche: su límite occidental bisecta la porción sur del Golfo de México, y el oriental coincide con el borde de la plataforma marina calcárea de Yucatán, hasta Isla Mujeres en el estado de Quintana Roo. Debido a la composición de la Península de Yucatán, los sedimentos marinos depositados en esta gran provincia son de carbonato de calcio.

VI. Caribe mexicano: la zona está situada en la porción oriental de la plataforma de Yucatán, y se extiende desde Isla Mujeres, al norte, hasta la zona limítrofe de México con Belice. Debido a la poca afluencia de sedimentos continentales, la región se caracteriza por el desarrollo de complejos arrecifales de origen coralino, por lo que los sedimentos marinos, producto de ellos, también son “calcáreos”; y

5) La Plataforma Continental e Insular (islas, cayos y arrecifes) que integra el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (artículos 62-65).



Zona Económica Exclusiva y sus subprovincias^{viii}.



Expresión visual del acuerdo ONU/1982, en la Tercera Conferencia sobre la Ley del Mar (UNCLOS III), para el disfrute equitativo de los recursos marinos como patrimonio de la humanidad. Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania no se adhirieron.

Esta nueva forma de conceptualizar la soberanía nacional impacta sobremanera los alcances del territorio nacional^{ix}. México abarca una extensión territorial de 1, 964,375 km², de los cuales 1, 959,248 km² son superficie continental y 5,127 km² son superficie insular. A dicha extensión debe agregarse la Zona Económica Exclusiva que abarca 3, 149,920 km², por lo que la superficie total del país asciende a 5,114,295 km².



Extensión territorial de México. Fuente: INEGI. Marco Geoestadístico Nacional 2005.

Las cifras muestran el enorme reto de protección, vigilancia y salvaguarda que debe emprender la Secretaría de Marina en lo que respecta al territorio marítimo nacional. Para dimensionar la complejidad basta con detenerse, como mínimo ejemplo, en que México cuenta con 244 islas e islotes dentro de sus aguas territoriales. Las principales se encuentran en el Océano Pacífico y el Golfo de California, siendo la totalidad de la extensión territorial insular de la República Mexicana de 5 127 km², representando aproximadamente el 0.26% de la extensión del país. La mayor parte de ellas están deshabitadas. Las principales son: isla Tiburón, perteneciente al Estado de Sonora, ubicada en el Golfo de Baja California con una extensión de 52 km de largo por 30 km de ancho. Le sigue la isla María Madre, bajo jurisdicción del estado de Nayarit, dentro de las aguas del Océano Pacífico, de 22 km de ancho por 10 km de largo. Le sigue la isla Guadalupe del estado de Baja California, enclavada también en el Océano Pacífico que se extiende en 33 km de largo por 10 km de ancho. Desde la perspectiva económica destacan isla del Carmen del estado de Campeche, ubicada dentro de las aguas del Golfo de México, situada estratégicamente en la denominada



Sonda de Campeche, de 30 km de largo por 7.5 km de ancho; además de Cozumel e Isla Mujeres, en el Caribe mexicano, pertenecientes al estado de Quintana Roo, con una extensión de 47 km de largo por 15 km de ancho la primera y de 6 km de largo por apenas 2 km de ancho la segunda.

Empero, como dato curioso, la superficie de la Zona Económica Exclusiva contiene más de tres mil islas. La inmensa mayoría de ellas bajo potestad federal, y todas resguardadas por la Armada de México. Reto enorme que supone disponer de los recursos tecnológicos y científicos, materiales y de infraestructura, presupuestales y de capital humano altamente calificado, oportunos y suficientes. A ello debe agregarse la vigencia de un marco jurídico regulador, orgánico, integral y sistemático, que facilite semejante empresa. Como se podrá apreciar los avances en este rubro han sido notables, pero todavía exiguos. El impulsor más denodado del derecho del mar mexicano, don Jorge Castañeda Álvarez de la Rosa, así lo hizo notar a lo largo de una vasta obra dedicada a ello y además de una gestión pública, en su calidad de diplomático, que siempre persiguió que los intereses nacionales conciliasen, en su normatividad y en la participación en los foros internacionales, criterios de desarrollo económico, defensa y promoción de la soberanía y blindaje geopolítico. En una palabra: seguridad nacional. Su herencia, vasta y dilatada, aguarda aún un mayor perfeccionamiento. Recordarlo e intentar emularlo deviene útil en la actualidad si en verdad deseamos y estamos comprometidos con la intención última de que la Secretaría de Marina esté en óptimas condiciones de cumplir las responsabilidades que le asigna la Carta Magna y las leyes reglamentarias, en su doble calidad de Marina de Guerra y de Guardia Costera.

Y esta historia comenzó a escribirse justo a raíz de la Revolución de Independencia, pues el sentido más profundo de la Nueva España, en su calidad de virreinato, residía en su condición de enclave comercial y estratégico, por su condición bioceánica que le permite al territorio mirar hacia el Pacífico y el Atlántico, formando parte de un dominio enorme que incluía las islas filipinas, en honor de Felipe II, con las que se vinculaba a través de eso que equivocadamente se ha llamado la Nao de China cuando se trata del Galeón de Manila, pero que aún en su dislate subraya la fascinación por el Oriente; y simultáneamente cruzar el bien llamado Golfo de México rumbo al Occidente, gracias a las flotas de Sotavento (hacia donde el viento se dirige) que comprende los archipiélagos venezolanos desde Margarita hasta Los Roques y las Antillas holandesas de Curazao, Aruba y Bonaire; y de Barlovento^x (desde donde sopla el viento) a partir de 1605, incluyendo Veracruz y Cartagena de Indias, en suelo continental; y las islas de Puerto Rico, Cuba y la Española, en las Antillas Mayores.



La modernización de la red económica y de defensa de tan dilatada geografía exigió el levantamiento de nuevos puertos, obedeciendo a los esquemas más avanzados. Así, uno de los resultados prácticos de la estancia del Visitador José de Gálvez consistió en la fundación del fondeadero y atracadero de San Blas el 16 de mayo de 1768, donde también operó un astillero importante por su producción de buques y navíos. Esta sería la primera conquista, pacífica habrá que admitirlo, de las tropas independentistas encabezadas por José María Anacleto Mercado Luna, cura de la parroquia de Ahualulco, Jalisco, el 30 de noviembre de 1810 con la capitulación del capitán de fragata José Joaquín Labayen y Larriñaga.

Pero, a todo esto, ¿cuáles eran los bastimentos de dicho baluarte? De atender a lo que registra Carlos María de Bustamante: "...un castillo respetable con doce cañones de á veinticuatro que defiende el puerto y puede también arruinar la villa: cuatro baterías en ella, y en la mar una fragata, dos bergantines, una goleta y dos lanchas cañoneras..."^{xi}. Guarnición nada despreciable y sin embargo aquellos primeros nacionalistas mexicanos poca idea tenían de su valor táctico. Tan es así que, ciñéndose a las modas de una etiqueta cortesana digna de los cantares de gesta, los triunfadores permitieron que los bergantines *San Carlos* y *El Activo* zarparan del puerto que terminaría siendo nayarita, recuérdese que entonces y durante bastante tiempo Tepic fue un cantón de Jalisco, transportando a las autoridades realistas que habían capitulado (el propio comandante depuesto Labayen, además de Mateo Plowes, el alférez de fragata Felipe García, Agustín Bocalán, Francisco Pujadas, José Monzón, Marcelo Croquer y el capellán José Afanador).

La toma permitió que los rebeldes se apoderaran de las fragatas *Concepción* y *Princesa*, el bergantín *Escaldez* y que, caso curioso, detuvieran al barco harinero *Batanes*. De cualquier modo, entre contar con una pequeña flota y saber qué hacer con ella, media un abismo; en consecuencia, vituallas, pertrechos y transportes no fundan una armada. Las escaramuzas continuarían y otras bases del litoral pacífico cederían ante los embates insurgentes. Así, el puerto de San Diego en Acapulco, tras la toma de la isla de La Roqueta (cuyo botín comprendió la friolera de 3 cañones, armamento y parque, 11 canoas y la goleta Guadalupe), se rendiría ante Morelos el 20 de agosto de 1813, firmando el comandante Vélez la capitulación al día siguiente^{xii}.

Los combates se prolongarían durante más de una década hasta que finalmente se consumó la Independencia de México el 27 de septiembre de 1821, con la entrada del Ejército de las Tres Garantías (Religión, Unión e Independencia) o Trigarante a la capital, capitaneado por Vicente



Guerrero y Agustín de Iturbide. El naciente Imperio mexicano se afanaría, sin conseguirlo, en establecer una fuerza naval en toda la extensión de la palabra. La Soberana Junta Provisional Gubernativa y la Regencia por decreto del 14 de noviembre de 1821, concedieron a Iturbide el nombramiento de Jefe Supremo de las Armas de Mar y Tierra, ni más ni menos que con el grado de Almirante generalísimo, con antigüedad reconocida a partir del 24 de febrero del mismo año. Investido de semejantes poderes y atributos, procedería a la creación de la Secretaría del Almirantazgo, a cargo de Francisco de Paula Álvarez, institución que fuera una auténtica llamara de petate, substituida por la Escuadrilla imperial, gestionada por el capitán de navío Eugenio Cortés y Azúa, con sedes en Alvarado y después Veracruz, y San Blas; incorporando el ya existente Batallón de Infantería de Marina bajo el mando del norteamericano Juan Davis Bradburn, oriundo de Richmond, Virginia, funcional en la costa veracruzana del Golfo de México.

Atisbos organizativos frente a la carencia de flota y artillería gruesa, sin las cuales resultaba imposible someter a la resistencia española atrincherada en San Juan de Ulúa, el último bastión del Imperio borbón. Como botones de muestra que nos proporcionen un panorama de tan desolador escenario, baste tener en cuenta que los puertos habilitados en la costa del Golfo contemplaban Campeche, Tlacotalpan, Veracruz (asiento del Departamento de Marina del Norte), Tamiahua, Tampico, Soto La Marina y Bahía de San Bernardo; mientras que del lado del Pacífico se ubicaban Tehuantepec, Acapulco, San Blas (asiento del Departamento de Marina del Sur), Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego y Monterey. Esta inmensa red de bases y fortificaciones, si bien precarias pero operativas, contaba con el siguiente personal de la Armada: 248 elementos, entre jefes, oficiales, tropa, maestranza y marinería, amén de 15 empleados que prestaban sus servicios directamente en el Ministerio de Guerra y Marina, presidido por Antonio de Medina y Miranda. Pobreza inaudita que, sumada a la inexistencia de caudales, impedía materializar la aspiración ingente de una marina de guerra que, por un lado, culminase la independencia del país con la toma de San Juan de Ulúa, y que además pudiese salvaguardar y patrullar las costas mexicanas.

Diversos esfuerzos se emprenderían para contratar la construcción de barcos en astilleros de Estados Unidos, mención especial merece la misión del enviado Eugenio Cortés y Azúa, nacido en Santiago de Chile, quien buscaba adquirir una fragata de 44 cañones y ocho corbetas de 26 cañones; empero su costo ascendía a 1.4 millones de pesos, cifra inexistente en las arcas nacionales, razón por la cual se limitaron tan loables aspiraciones, en favor de ocho goletas y cuatro balandras con fuerza de tiro. A efecto de lograr el cometido se acudió a un prestamista-fondeador



de la empresa, el empresario José Ranich, quien ofreció su mediación con una comisión del 5% del monto del negocio. Finalmente, en Delaware se formalizaría la compra de la primera goleta mexicana, bautizada *Iguala*, en honor al Plan que cumpliera su primer aniversario al fundar la Independencia nacional. Partiría rumbo a Baltimore el navío donde el propio Cortés tomaría formal posesión, con la capitanía de Silvestre Ituarte. Un escollo se presentaría, pues el agente consular español Luis de Onís argumentó la obligada neutralidad estadounidense, embargándose el navío, hasta que un comerciante y banquero del vecino país del norte, quien veía con buenos ojos al independentismo mexicano, conocido por Cortés a instancias de Henry Clay^{xiii}, cubriese la fianza equivalente a 20 mil pesos, con lo que se autorizó zarpase. Sometidos tantos accidentes, el 17 de abril de 1822 arribó al puerto de Alvarado la goleta imperial *Iguala*, armada con 12 cañones, con pabellón estadounidense para no contravenir los acuerdos de neutralidad firmados con España, y trasladada por el capitán mercante George Taten. Se presume que al ingresar a aguas mexicanas fue izada la bandera nacional, y puesta a disposición del primer teniente Roque Martínez García, capitán justo del puerto de Alvarado. Poco a poco aparecerían otros barcos en nuestra flota; el segundo sería la goleta *Anáhuac*, fabricada por Benjamin Phillips, con un desplazamiento de 238 toneladas y con un cargamento de 12 cañones de 18 libras con sus cureñas, armas menores y remos. Gradualmente, siempre con serios problemas de financiamiento y personal, se sumarían otros navíos a nuestra precaria flota con sus restringidas tripulaciones. No es necesario abundar en episodios de nuestro pasado para reconocer la impostergable modernización de nuestra flota; sirvan los acontecimientos registrados para cobrar plena conciencia de los desafíos tremendos que ha enfrentado con patriotismo, imaginación y profesionalismo nuestra marina.

A pesar de tales problemas, reiterados a lo largo de nuestra historia independiente, la Armada de México ha sabido cumplir con su misión constitucional. Ello no impide reconocer que, hoy al igual que ayer, sus requerimientos sean muchos y muy variados, si en verdad deseamos contar con una salvaguarda puntual e idónea de nuestra soberanía nacional, en lo que respecta al enorme territorio marítimo del Estado mexicano. Máxime cuando en reconocimiento a la labor de excelencia de la Secretaría de Marina-Armada de México se le ha asignado el ejercicio de la soberanía y la autoridad en las zonas marinas mexicanas, absorbiendo las capitanías de puerto. Le corresponde además, otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico con embarcaciones menores; autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales; abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;



administrar los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones; inspeccionar y certificar a las embarcaciones mexicanas y extranjeras; el cumplimiento de tratados internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y normas oficiales mexicanas en materia de seguridad y protección marítima y portuaria, salvaguarda de la vida humana en la mar y prevención de la contaminación marina; la imposición de sanciones por infracciones previstas en la misma, así como nombrar y remover a los capitanes de puerto, entre otras tantas atribuciones y responsabilidades.

Este universo de funciones demanda una decidida atención a sus necesidades básicas de equipo técnico, instalaciones, personal y, sobre todo, de embarcaciones, que le permitan cumplir satisfactoriamente con sus obligaciones legales, en su doble condición de marina de guerra y de guardia costera.

ⁱ Véase, Yolanda Díaz Alonso: “Las invasiones de los pueblos del mar en Egipto, contadas a través de las fuentes arqueológicas”, en *Boletín de la Asociación Española de Egiptología*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Departamento de Prehistoria y Arqueología, Asociación Española de Egiptología, número 24, 2015, p. 207-236. Consúltese, además, Jesús Trello: “Ramsés III: Un faraón guerrero a finales del segundo milenio a. C.”, en *Glaudius. Estudios sobre Armas Antiguas, Armamento, Arte Militar y Vida Cultural en Oriente y Occidente*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, volumen 20, 2000, p. 64-110.

ⁱⁱ El pasado como tal siempre estará en disputa. De modo que este tema, el de la guerra naval, también se encuentra a debate. Por ejemplo, para el Egipto predinástico donde todavía existen separados el Bajo y el Alto, se sabe que en la Tumba 100 de Hieracómpolis, en el período Gerzeense (voz derivada de la localidad de Gerza, o Al-Gerzeh, en la región de El Fayum), que se desarrolla a partir del 3500 hasta el 3200 a. C., en sus frescos se representaban escenas de navegación, caza y combate, sobresaliendo un episodio donde unas barcas blancas con la quilla egipcia (curvada) se enfrentan a otras negras de quilla vertical. Lamentablemente la incuria hizo presa de este tesoro plástico, y el túmulo funerario, descubierto en el siglo XIX, fue destruido. Cabe subrayar que desde el siguiente milenio las tumbas incorporaron en sus ofrendas modelos de barcos, en madera y barro, incluyendo a sus tripulaciones, en su estilo mixto característico, que sumaba los remos a los velámenes.

ⁱⁱⁱ Jesús Trello, op. cit., p. 98.

^{iv} Véase, Bernal Díaz del Castillo: *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Porrúa, 1960, p. 304. El cronista menciona entre ellos a Zamora, quien fuera maestro de navíos, y a Colmenero, de ocupación marinerero y buen soldado.

^v Consúltese, José Luis Martínez: *Hernán Cortés*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Fondo de Cultura Económica, colección Breviarios, 1992, p.319.

^{vi} “La Navegación Mesoamericana y el contacto con Europa”, en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, 2012, p. 51, donde los autores refieren a C. Harvey Gardiner: *Naval Power in the Conquest of Mexico*, Austin, University of Texas Press, 1956, p. 253.

^{vii} “La Navegación Mesoamericana...”, op. cit., p. 55-56.



viii Aguayo, Joaquín Eduardo y Trápaga, Roberto: *Geodinámica de México y minerales del mar*, México, Secretaría de Educación Pública, Fondo de Cultura Económica, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, colección La Ciencia para Todos, Núm. 141, 1996, 105 pp. Para conocer los detalles institucionales de la promoción gubernamental de este concepto territorial ampliado, véase: Rabasa, Emilio O.: “La Zona Económica Exclusiva (Artículo 27, Párrafo 8)”, en Ochenta años de vida constitucional en México, Serie G: Estudios Doctrinales, Núm. 194, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Cámara de Diputados LVII Legislatura, 1998, p. 555-566.

ix Datos del propio INEGI indican:

Territorio nacional en km2	
Superficie territorial	1 964 375
Superficie continental	1 959 248
Superficie insular	5 127
Superficie marítima	3 149 920
Océano Pacífico	2 320 380
Golfo de México y Mar Caribe	829 540
Total	5 114 295

x Para los enterados, “Un buque de guerra que forma parte de una escuadra a menudo trata de entrar en la batalla desde la dirección de barlovento, pues así obtiene una importante ventaja táctica sobre su oponente- ya que el buque de guerra a barlovento puede elegir cuándo participar y cuándo retirarse. El buque de guerra situado a sotavento a menudo no puede hacer más que combatir sin exponerse indebidamente. Este principio comenzó a tomar importancia cuando se introdujo la artillería en el combate naval”: Véase, *El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)*, o *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)*, fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (International Maritime Organization, IMO) en 1972, en sustitución de las regulaciones establecidas en 1960.

xi Informe rendido por Vicente Garro, administrador de correos de Guadalajara, a Félix María Calleja, jefe del Ejército del Centro (1810-1812) y después sexagésimo virrey novohispano (1813-1816), en *Cuadro histórico de la Revolución mexicana*, tomo I, México, Ediciones de la Comisión Nacional para la celebración del sesquicentenario de la proclamación de Independencia nacional y el cincuentenario de la revolución mexicana, 1961, p. 120, citado en 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. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución*, op. cit., p. 145.

xii Con la toma del fuerte, los insurgentes tomaron control de 407 fusiles, 50 sables, 35 machetes, 146 lanzas, 50 cajones de pólvora labrada y a granel, tres halcones surtidos, 80 piezas de artillería de cuatro a 36 libras de calibre, dos morteros de 12 pulgadas, banderas, 20 mil balas de cañón y abarrotes en abundancia: véase, “Documento núm. 56: Capitulación del castillo de Acapulco”, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos: *Historia de la Guerra de independencia de México*, tomo V, México, Comisión Nacional para las celebraciones del 175 aniversario de la Independencia nacional y 75 aniversario de la Revolución mexicana, 1985, p. 113-114.

xiii (1811-1847). Destacado congresista que participaría después en apoyo a Zachary Taylor en la guerra con México, sumándose a la invasión con el grado de teniente coronel al frente de su propio regimiento de infantería, el Segundo de Los voluntarios de Kentucky. Murió en la Batalla de Buena Vista el 23 de febrero de 1847, en Puerto de La Angostura, lugar cercano a Saltillo, capital de Coahuila, en el norte de nuestro país. Empate táctico, con una retirada del ejército mexicano y la disolución del ejército de Zachary Taylor para nutrir las fuerzas del General Winfield Scott quien conduciría la segunda oleada de la invasión.



Amable lector para atender sus dudas, comentarios o sugerencias del presente texto siga el siguiente link <http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/contacto.html>