



Revista del

# Centro de Estudios Superiores Navales



SEMAR

IN ILHUICA ATL TONENILIZ

EL MAR, NUESTRA VIDA

octubre - diciembre

2011 - 4



REVISTA DEL

# CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES

## CONSEJO EDITORIAL

---

### **PRESIDENTE**

Almirante C.G. DEM.  
Carlos Federico Quinto Guillén

### **VICEPRESIDENTE**

Contralmirante C.G. DEM.  
Carlos A. Abascal Andrade

### **VOCALES**

Directores de Áreas y Escuelas

### **COORDINADOR EDITORIAL**

Capitán de Navío C.G. DEM.  
Elías Aquino Morales

### **EDITORA**

Tte. Corb. SAIN. L. Ccias. Com.  
Lilian Estrada Santana

### **COORDINACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

Tte. Corb. SAIN. L. Per.  
Víctor Monjaraz Ortega

### **DISEÑO EDITORIAL**

Tte. Corb. SAIN. L. Com. Gráf.  
Christiam García López  
Mro. CG. Contram.  
Ismael A. Quiroz Tellez

### **FOTOGRAFÍA**

2do. Mtre SAIN. Fot.  
Darío Torres Valdez

---

REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES, 2011-4, octubre-diciembre 2011, es una publicación trimestral editada por el Centro de Estudios Superiores Navales. Calzada de la Virgen #1800, Col. Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, C.P. 04840, México, D. F. Tel. 56080847. [www.cesnav.edu.mx](http://www.cesnav.edu.mx). Editor responsable: Lilian Estrada Santana. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2009-040611003500-102, ISSN: en trámite. Certificado de Licitud y Contenido No. 14766, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Impresa por la Dirección General de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM) de la Secretaría de Marina-Armada de México, Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, C.P. 04830, México D.F. Este número se terminó de imprimir el 31 de diciembre de 2011 con un tiraje de 500 ejemplares.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización del Centro de Estudios Superiores Navales.

3	Editorial
6	¿Qué representan para México las nuevas amenazas transnacionales? General de Grupo P.A.D.E.M.A. Benjamín Romero Fuentes
13	Inteligencia geoespacial: conceptos e importancia en los ámbitos de seguridad y protección civil Cap. Corb. C.G. IMP. F. Esp. Salomón Cámez Meillón
20	Participación de la Secretaría de Marina en la implementación nacional de instrumentos marítimos internacionales Cap. Corb. C.G. EO. MUMPRN. Ricardo Eliseo Valdés Cerda
41	Diseño de un sistema de gestión de seguridad de información Tte. Nav. CG. E.C.I. Joaquín Arano Guzmán
45	Las relaciones entre personal civil y militar en el noreste de México: una perspectiva antropológica José Medina González Dávila
54	Historia del Corso y la Guerra Naval en México Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles
77	Actividades del CESNAV

La Dirección de este Centro de Estudios Superiores Navales, aprovecha la oportunidad para enviar un cordial y afectuoso saludo a todos los integrantes de la gran familia naval que forman y han sido parte de esta historia de éxito llamada CESNAV y que el pasado 20 de noviembre tuvieron la oportunidad de ascender en la jerarquía militar, pues el esfuerzo de todos y cada uno de quienes han formado parte del CESNAV resulta fundamental para entregar a la nación, generaciones de hombres y mujeres comprometidos con la sociedad. ¡En hora buena y felicidades!

En otro orden de ideas, la Armada de México ha respondido históricamente con eficacia ante los retos que enfrenta y ésta no es la excepción, ya que a través de este Centro de Estudios se trabaja arduamente para garantizar un entorno social de paz y armonía, que contribuya desde el intelecto a generar el conocimiento que coadyuve a capitalizar el primer bien que el Estado debe garantizar: la seguridad.

Debido a lo anterior y para afrontar el reto de mantenerse a la vanguardia en la generación de conocimiento del más alto nivel, resulta imperativo para esta Casa de Estudios, la formación de investigadores, quienes a través del Doctorado en Defensa y Seguridad Nacional, contribuyen mediante la investigación científica, a la solución de los problemas que enfrenta el Estado mexicano en materia de seguridad.

La política naval en materia educativa tiene varias aristas, una de ellas comprende la actualización de la educación continua y a distancia del Centro, por lo cual la exitosa puesta en marcha de la Maestría en Seguridad Nacional en línea, ha incorporado a las Tecnologías de la Información y la Comunicación, como pilar fundamental de la estrategia de educación naval del nuevo milenio.

Por lo antes descrito, la institución encuentra en la educación su mejor arma y para el CESNAV queda claro que el apostarle al desarrollo profesional del elemento humano, tendremos mayores posibilidades de enfrentar con éxito las amenazas a nuestra seguridad, porque sólo con integrantes capacitados y comprometidos con los anhelos y aspiraciones sociales, construiremos un mejor país.

La solidaridad de la Marina con las mejores causas de México ha contribuido a posicionar a la SEMAR, como una de las instituciones con mayor reconocimiento por parte de la sociedad. En esta coyuntura, quienes tenemos el orgullo de portar el uniforme militar trabajamos cada día con la mayor devoción en pro de devolverle a la ciudadanía la seguridad de las familias mexicanas.

Cabe enfatizar que dentro de las actividades más relevantes del CESNAV se encuentra el Ejercicio “Nationlab 2011, el cual se llevó a cabo en colaboración con el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa (CHDS), y a través del cual, los maestrantes de Seguridad Nacional desarrollaron una serie de habilidades prospectivas, mediante una metodología orientada a la toma de decisiones en escenarios críticos en el campo político, social, económico y militar.

Para fortalecer los lazos de amistad y respeto entre las Fuerzas Armadas de la región, se llevó a cabo el Primer Juego de la Guerra Centroamérica y el Caribe, ejercicio que contribuye desde la óptica académica a robustecer la integración, la confianza y el entendimiento mutuo entre las delegaciones de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y México.

En este contexto, los Comandantes de las Regiones Navales, Militares y Aéreas, pertenecientes a la SEMAR y a la SEDENA, se dieron cita para exponer el panel titulado “Balance y Prospectiva de la Situación Estratégica de los Campos del Poder en el Área de Responsabilidad y el Empleo del Poder Militar para la Defensa Exterior y Seguridad Interior del País”. Asimismo, destaca una serie de conferencias centradas en la estrategia de seguridad nacional, pronunciadas por los Agregados Navales, Militares y Aéreos de Guatemala, España, Francia y Brasil.

Para poner en práctica los conocimientos adquiridos en las aulas, los alumnos colegiados de la Maestría en Seguridad Nacional realizaron el “Viaje de Instrucción Nacional”, por los estados de Veracruz, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y Oaxaca, con el objetivo de identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que enfrenta el Estado mexicano, por medio de la evaluación de las áreas estratégicas del sureste del país, en el ámbito del poder y la seguridad nacionales.

Finalmente, el CESNAV agradece la valiosa aportación de los articulistas, quienes mediante el libre ejercicio de las letras y las ideas, contribuyen a enriquecer este esfuerzo editorial de análisis, debate y difusión sobre asuntos torales para ésta, la máxima casa de estudios del Sistema Educativo Naval.

## ¿QUÉ REPRESENTAN PARA MÉXICO LAS NUEVAS AMENAZAS TRANSNACIONALES?

General de Grupo P.A.D.E.M.A. Benjamín Romero Fuentes \*

Con el fin de la Guerra Fría y la desaparición de la estructura bipolar este-oeste, el mapa geopolítico internacional en la primera década del siglo XXI, adoptó nuevas fronteras y retos, así como amenazas.

Para América Latina y particularmente para México, el bagaje adquirido en la posguerra fría, presenta cambios cualitativos en la forma de adoptar decisiones y de diseñar soluciones, conceptos que actualmente se revisan para incursionar en esta nueva etapa, en la que se ha proclamado la economía de mercado, la democracia liberal y el impulso de la globalización comercial.

Uno de los conceptos que ha sufrido una vertiginosa evolución a partir de estas experiencias pasadas, es sin duda el de la seguridad nacional, en virtud de los cambios y pérdidas sufridas, ante situaciones que han cuestionado severamente la estructura de los sistemas encargados de proveer soluciones ante situaciones de riesgo y amenazas, poniendo en tela de juicio su eficacia y generando los conceptos de seguridad regional, y a nivel geoestratégico, el de seguridad hemisférica, donde la arquitectura del concepto tiende a ser flexible e incluyente.

Esta concepción nos indica que de igual manera, las amenazas que surgen adquieren esa misma magnitud, indicando que la problemática es común a varios países de una región y en consecuencia, las soluciones los involucran a todos, requiriéndose acciones comunes y de cooperación para enfrentar estos desafíos y solucionar esas amenazas.

La nueva realidad de esta segunda década del siglo XXI, nos presenta una serie de retos generados por la globalización, que pondrán a prueba la fortaleza de la estructura de los Estados, los cuales tendrán que resolver cada situación que tiende a afectar a regiones completas, adoptando decisiones basadas en los principios y objetivos nacionales, que garanticen la seguridad y la permanencia del Estado y de sus instituciones.

\* Realizó la Carrera de Profesor Normalista, en el C.R.E.N.O; posteriormente egresó como Piloto Aviador Militar por la Escuela Militar de Aviación, dependiente del Colegio del Aire. Obtuvo la Licenciatura en Administración Militar en la Escuela Superior de Guerra, en la que se graduó como Diplomado de Estado Mayor Aéreo. Asimismo, efectuó la Maestría en Seguridad Nacional en el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México.

México se encuentra ante la dinámica de los hechos y acontecimientos que cambian los indicadores de los campos del poder vertiginosamente de manera cotidiana, planteando nuevos escenarios que exigen acciones proactivas y preventivas, ante las cuales debemos estar preparados, con la premisa de que la problemática que debe resolverse, se compone de varias partes independientes, las cuales se encuentran estrechamente correlacionadas entre sí.

En consecuencia, cada una de ellas está necesariamente influenciada por las demás, de tal manera que la situación se convierte en una condición que tiene un común denominador y requiere respuestas integrales que afectarán a todas las partes del problema y donde deberán prevalecer los intereses que se tengan como nación, ya que estas nuevas amenazas incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales.

En este contexto, las nuevas amenazas, identificadas como aquellas acciones ajenas al Estado mexicano, generadas por factores externos o promovidas por intereses extraterritoriales de manera voluntaria o no, que tiendan a afectar la estabilidad nacional y la permanencia del Estado, se encuentran identificadas dentro de cada uno de los campos del poder, por lo que resulta impostergable fortalecer las áreas vulnerables para evitar sus efectos e impedir que tales amenazas puedan socavar las estructuras y la gobernanza de las instituciones nacionales.

Estas amenazas transnacionales, producto de la interacción que se genera con la actividad global económica, migratoria y por efecto de las decisiones políticas de los gobiernos de la región, y algunas de ellas, por efectos de desastres generados por la naturaleza o por ideologías radicales y fanatismos, tienden a permear las fronteras, extendiendo su dominio y sus efectos a otros territorios donde encuentran condiciones favorables para su desarrollo y, en donde se han sentido sus efectos por falta de una adecuada planeación y estrategia preventiva local para enfrentar su solución.

Entre las principales amenazas identificadas, se ubica a la delincuencia organizada transnacional, con su principal manifestación que es el narcotráfico, el cual se ha extendido por toda la región y ha afectado a nuestro país de manera particular, llegando a afectar la cohesión del tejido social, que en zonas como la franja

*Las nuevas amenazas, se identifican como aquellas acciones ajenas al Estado mexicano, generadas por factores externos o promovidas por intereses extraterritoriales de manera voluntaria o no, que tienden a afectar la estabilidad nacional y la permanencia del Estado.*



de la frontera norte, representa un preocupante indicador de riesgo que ha merecido toda la atención del gobierno mexicano.

Asimismo, el tráfico ilícito de armas provenientes de otros países, principalmente de los Estados Unidos, se ha convertido en un problema que ha generado un alto grado de violencia e inseguridad en algunas zonas del país, por lo que el gobierno mexicano ha adoptado la decisión de implementar operativos conducidos por las fuerzas armadas a petición de los gobiernos locales, realizando funciones de seguridad pública, para contener y abatir a los grupos delictivos que operan en esas áreas, para recuperar el estado de derecho y la seguridad, así como el mantenimiento de la paz y la tranquilidad sociales para el bienestar de sus habitantes.

El tráfico ilícito de mercancías, como una de las acciones más visibles del lavado de dinero, junto con el contrabando y la piratería, representan una amenaza latente a la economía mexicana, la cual ha logrado mantener una estabilidad financiera relativa ante los vaivenes de los mercados internacionales, los cuales invierten, a través de poderosas empresas transnacionales, fuertes flujos de dinero en giros que enmascarados con el apoyo de transacciones desde los paraísos fiscales, provocan una desleal competencia comercial y una economía virtual y subterránea.

Estas inversiones pueden proyectar una falsa idea de bonancible prosperidad, que desaparecerá ante la presencia de un escenario de inestabilidad económica o de inseguridad social que afecte su crecimiento, provocando el retiro masivo del mercado financiero nacional por parte de esas empresas y una crisis económica real para el país.

El tráfico ilícito de personas, identificado como un efecto de la migración debido a la desestabilización económica, política y social, así como por movimientos antisistémicos internos en algunos regímenes de la región, ha sido generado por falta de oportunidades de desarrollo y de trabajo para esas poblaciones, tendiendo a convertirse en un severo foco de atención, debido a que el fenómeno de este flujo migratorio indica que cada año se quedan mayores cantidades de migrantes en nuestro país, formando cinturones de miseria en ciudades fronterizas o del interior, siendo un blanco natural para los grupos delictivos y el cri-

men organizado, que reclutan migrantes para el traslado hormiga de drogas, a través de la frontera porosa, para la trata de blancas y para formar parte de sus cuadros de sicarios, requiriéndose de la implementación de políticas de migración encaminadas a enfrentar y solucionar esta problemática.

Esto representa una oportunidad para revisar la eficiencia de las políticas de desarrollo social y sus programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo, los cuales están diseñados para elevar el nivel y calidad de vida, a partir de proveer a la población de una adecuada atención en aspectos de salud, evitando el efecto de las pandemias, asegurando el derecho a la educación y de un desarrollo sustentable, tanto en el agro como en el reto de elevar las expectativas reales de la población en edad productiva, en igualdad de oportunidades y promoviendo la equidad de género, proyectando el potencial del bono demográfico hacia los objetivos establecidos en los ejes rectores propuestos por el Estado e impulsando una economía competitiva y generadora de empleos, que busque abatir los índices de pobreza y marginación social.

Por otra parte, el escenario de una próxima crisis energética como resultado del agotamiento de los mantos y reservas de las energías tradicionales no renovables, revisten otra amenaza futura que debe preverse impulsando el desarrollo de energías alternativas, lo que también involucra la participación de otros países con potencial de desarrollo global, al que debe sumarse el esfuerzo de nuestro país.

Asimismo, la dependencia alimentaria provocada por la escasez de productos del campo, en virtud de las alteraciones cíclicas por el cambio climático, la desertificación, el agotamiento de las tierras y por otra parte, por el crecimiento demográfico mundial, representan otra amenaza que a un futuro inmediato tiene que resolverse con políticas de producción, alimentarias y de rotación de cultivos, así como con cronogramas preventivos y alternativos para cubrir esta necesidad básica para la población.

Otras nuevas amenazas son la vulnerabilidad cibernética, a la cual estamos sujetos por la globalización de las comunicaciones, así como a las distorsiones de los medios de comunicación, que reciben la influencia de las redes sociales, las cuales recientemente se han convertido en un factor de penetración social que ha demos-

*Una novedosa amenaza transnacional, es la vulnerabilidad cibernética, a la cual estamos sujetos por la globalización de las comunicaciones.*

trado poseer una fuerza de movilización real, manifestada en la ola de movimientos sociales que se generaron en el norte de África y en algunos países del Medio Oriente, capaces de influir en el derrocamiento de regímenes totalitarios que parecían inamovibles.

Asimismo, las posibilidades remotas que se contemplan de agresiones físicas por otro Estado o régimen totalitario o del allanamiento de la soberanía del territorio nacional con armas de destrucción masiva, obligan a la revisión y fortalecimiento de la vigilancia de las instalaciones vitales y estratégicas, para la defensa de esa estructura crítica.

Otra amenaza que se cierne sobre la región y el país, es el efecto negativo sobre el entorno ecológico, debido al incremento paulatino del cambio climático, que avanza inexorablemente, proyectando un escenario de deterioro ambiental y de alteración de los ecosistemas, con efectos como son los huracanes cada vez de mayor fuerza, el deshielo de los polos, las inundaciones que provocan las lluvias, los incendios forestales por las elevadas temperaturas, los tsunamis provocados por los maremotos, los terremotos y la devastación de zonas enteras; escenarios ante los que debemos estar preparados con programas educativos, preventivos y de protección civil, buscando el desarrollo y la sustentabilidad ambiental y a su vez, para apoyar a la población civil y resolver la etapa de recuperación de manera rápida y eficaz, buscando minimizar los efectos de su impacto.

Finalmente, otra amenaza transnacional que se vierte sobre nuestra región, es la probabilidad latente de una agresiva respuesta anunciada por parte de la organización terrorista Al-Qaeda, con acciones de terrorismo, bioterrorismo y otras formas de ataque a la población civil y a funcionarios gubernamentales, buscando la desestabilización de los sistemas y de las instituciones, por la eliminación de su líder Osama Bin-Laden, como respuesta a los atentados terroristas sufridos por los Estados Unidos con el ataque a las torres gemelas de Nueva York, el 11 de septiembre del 2001; esto es porque al conformar México la frontera sur de ese país, no se descarta la posibilidad de que se pretenda infiltrar alguna célula de terroristas, a través de nuestro territorio para ingresar a los Estados Unidos, por lo que se requeriría incrementar los procesos de revisión y vigilancia en los sistemas del control fronterizo nacional, en un esfuerzo más de cooperación bilateral.

## ¿Qué representan entonces para México las nuevas amenazas transnacionales?

En este orden de ideas, podríamos decir que estas amenazas representan para México un reto y una oportunidad. Un reto porque se tiene ante sí, la inalienable responsabilidad de continuar respondiendo a una circunstancia que afecta a la nación, con todo el poder y la fuerza del Estado mexicano, fortaleciendo su política de defensa nacional en pos de los objetivos nacionales, avalando desde el poder legislativo su actuación dentro un marco jurídico adecuado, para proporcionar legitimidad a sus decisiones, fortaleciendo la estructura de las fuerzas armadas y del sistema de inteligencia nacional; asimismo, promoviendo un sistema democrático que combata la corrupción y la impunidad, con pleno respeto a los derechos humanos.

Se trata de un reto porque estas amenazas representan la oportunidad de renovar el paradigma de la seguridad nacional, generando una doctrina que se adecúe a esta nueva y cambiante realidad, adoptando posturas proactivas que garanticen sus acciones en la dimensión y alcance programados para el desarrollo del poder nacional, con los apoyos logísticos suficientes y previstos, a través de los planes estratégicos concebidos para la solución de esta problemática.

Estas amenazas transnacionales también representan una oportunidad coyuntural de renovar el compromiso de apoyo con las naciones vecinas y hermanas, con las cuales tenemos un origen común, con las que compartimos fronteras, y con las cuales históricamente hemos adquirido una corresponsabilidad regional y particularmente, la legitimidad y permanencia de cada Estado democrático, incrementando la cooperación interinstitucional e internacional en la prevención y lucha contra el narcotráfico.

Para enfrentar estas amenazas comunes se han establecido acuerdos, tratados y convenios de cooperación, a través de juntas internacionales, avalando una democracia efectiva y una política exterior responsable, pugnando por alcanzar una cultura de defensa y seguridad nacionales que atienda los compromisos de seguridad regional y hemisférica, que amplíe y profundice las relaciones multilaterales, incluyendo las amenazas generadas en aspectos sociales y económicos, acorde con los principios de nuestra política exterior.

*Para enfrentar las amenazas comunes se han establecido acuerdos, tratados y convenios de cooperación, a través de juntas internacionales, avalando una democracia efectiva y una política exterior responsable.*

Estas amenazas representan una oportunidad, porque se toma la iniciativa para renovar la parte dinámica de la doctrina nacional que guía la política suprema y que marca el derrotero para actuar ante el concierto de las naciones, representando para México la oportunidad de recuperar el liderazgo regional, que lo debe posicionar como un país progresista y con un proyecto definido de nación a largo plazo.

Al reconocer esta problemática, se asume que debe resolverse con acciones apoyadas en la cooperación multilateral, en la responsabilidad compartida, en la confianza mutua y con pleno respeto a la soberanía de los Estados, basándose en una agenda de desarrollo que garantice la seguridad hacia el interior, como una premisa básica del Estado mexicano, fortaleciendo sus capacidades para crear hacia el exterior, una condición de confianza y de disuasión efectiva.

Como país, nos involucran los acontecimientos que ocurren en el escenario regional. Particularmente, en México se realizará próximamente la contienda electoral por la sucesión presidencial de julio del 2012, coincidiendo con el proceso de las elecciones que se llevarán a cabo en los Estados Unidos en noviembre del 2012, lo que añade un factor de revisión a las decisiones que deban ser adoptadas por ambos países en aspectos bilaterales.

Por nuestra posición geopolítica, convivimos en un ambiente de conflicto permanente y de cooperación continua, donde los intereses nacionales y las políticas generales de la nación están orientadas a obtener el bienestar social y el crecimiento económico, así como a brindar seguridad y defensa a la población mexicana, fortaleciendo nuestra identidad con base en los intereses y objetivos nacionales, asegurando la permanencia del Estado mexicano, ante la inminente presencia de estas nuevas amenazas transnacionales.

# INTELIGENCIA GEOESPACIAL: CONCEPTOS E IMPORTANCIA EN LOS ÁMBITOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIVIL

Cap. Corb. C.G. IMP. F. Esp. Salomón Cámez Meillón\*

## Introducción

Las amenazas actuales a la seguridad de los Estados, provocadas por fenómenos tales como el crimen organizado y el terrorismo, demandan que las instituciones a cargo de la seguridad, ya sea pública o nacional, actúen de forma más proactiva, esto es debido a que en tiempos recientes los blancos han evolucionado de estáticos a móviles; los marcos de tiempo de meses a minutos; son empleadas nuevas formas de decepción y engaño. Además, los blancos se han vuelto más clandestinos y el enemigo no hace frente, sino que se mimetiza entre la población civil. (National Research Council *et al*, 2006, p. 11).

Por tanto, el reto de las instituciones a cargo de la seguridad que enfrentan amenazas provocadas por transgresores, que constituyen blancos de gran flexibilidad, es el de llevar a cabo una respuesta efectiva, soportada mediante la diseminación rápida y precisa de Inteligencia para apoyar el proceso de toma de decisiones.

Por otro lado, los desastres naturales y los provocados por el hombre constituyen riesgos a la Seguridad Nacional, que también requieren de efectividad por parte de los componentes del Sistema de Protección Civil de los Estados, pues no obstante el hecho de que un país cuente con vastos recursos materiales y humanos para responder a un desastre, éstos resultarían prácticamente inútiles sin los análisis de información adecuados que soporten su empleo provechoso.

Lo anterior deriva en una cantidad significativa de eventos a ser observados y registrados, que genera información cuantiosa y diversa a ser recolectada y procesada por una comunidad de inteligencia que para tal efecto ha tenido que recurrir a adelantos tecnológicos tales como plataformas de obtención de imágenes y herramientas de captura y procesamiento de información.

\* Realizó la Maestría en Análisis de Defensa, en la Escuela Naval de Postgrado de Monterey, EUA, donde efectuó cursos en Análisis Geoespacial y Geoestadístico, Cuenta con el entrenamiento de "Analista Espacial para Inteligencia Geoespacial" tomado en EUA. Actualmente se desempeña en el rubro del Análisis del Campo Militar.

*El reto de las instituciones a cargo de la seguridad que enfrentan amenazas provocadas por transgresores, que constituyen blancos de gran flexibilidad, es el de llevar a cabo una respuesta efectiva, soportada mediante la diseminación rápida y precisa de Inteligencia, para apoyar el proceso de toma de decisiones.*

Dichos adelantos permiten a los usuarios observaciones de gran precisión, aplicación de metodologías de visualización, acceso global a la información, permanencia de registros, recolección de datos de múltiples fuentes, así como la capacidad de agregar valor y densidad al contenido de la información. Una aplicación efectiva de la Inteligencia Geoespacial o GeoInteligencia (GEOINT, por sus siglas en inglés) proporciona las capacidades mencionadas, optimizando con ello el proceso de inteligencia y por consiguiente el proceso de toma de decisiones.

Por lo anterior, el propósito del presente análisis es definir la GEOINT, sus componentes y herramientas, además de sustentar su importancia como soporte a la toma de decisiones en los ámbitos de seguridad y de protección civil de los Estados.

### **Análisis**

La GEOINT se define como la explotación y análisis de imágenes de teledetección e información geoespacial para describir, evaluar y representar rasgos físicos y actividades, referenciados geográficamente sobre la superficie terrestre. (National Research Council et al, 2006, p. 5).

La relevancia de tal disciplina en el proceso de toma de decisiones parte de la base del razonamiento humano, planteada por el filósofo alemán Emmanuel Kant (1724–1804), quien es reconocido como uno de los más influyentes pensadores de la Europa moderna. El filósofo argumentó que el ser humano basa su proceso de razonamiento, acerca de un evento, en tres aspectos interrelacionados: *tema*, *tiempo* y *espacio*. El *tema* se refiere al campo de estudio en el que se sitúa el evento, de acuerdo a su naturaleza; además, ese evento es situado en el *tiempo* (fecha, hora, etc...) y en el *espacio* (lugar) para facilitar su comprensión. (Arild Holt-Jensen, 1999, p. 228).

Kant establece que: La comprensión de eventos situados geográficamente siempre es mejor cuando consideramos el punto específico en el tiempo en el que éstos acontecieron. Así como los geógrafos, que estudian paisajes culturales de tiempos pasados para entender condiciones actuales (*tiempo*) propias del paisaje, los historiadores tampoco deben desatender el estudio de las diferencias entre lugares (*espacio*). (*Ibíd.*).

Tal referencia se ejemplifica con el proceso de planeamiento de operaciones militares, en el que los componentes *tiempo* y *espacio* constituyen información esencial; basta mencionar el uso de las cartas militares y los diversos calcos situacionales o los modelos militares del terreno para el apoyo a la toma de decisiones del comandante, apoyo sin el cual el planeamiento se realizaría prácticamente “a ciegas”.

Por supuesto que la obtención de GEOINT no es posible sólo a través de pensar lógicamente, sino que requiere de un proceso de análisis que conlleva la combinación de diferentes métodos y herramientas, es por ello que esta disciplina de inteligencia cuenta con tres componentes: teledetección (o percepción remota), inteligencia de imágenes de teledetección (IMINT, por sus siglas en inglés) y análisis geoespacial, que a continuación se describen:

**Teledetección (o percepción remota):** Es la presentación de rasgos, objetos o actividades capturadas o grabadas en un lugar y tiempo específicos. Los productos de teledetección son obtenidos a través de una gran variedad de sensores remotos, tales como sistemas de reconocimiento basados en el espacio, satélites, plataformas aéreas o vehículos aéreos no-tripulados (UAV, por sus siglas en inglés). Ejemplos de lo anterior lo constituyen las imágenes pancromáticas o infrarrojas, video en tiempo real, imágenes obtenidas a través de radares de apertura sintética e información magnética de la superficie terrestre (no incluye fotografía manual o clandestina, considerada dentro del marco de la inteligencia humana). (NGA, 2006, p. 51).

**Inteligencia de imágenes de teledetección:** Es la información técnica y geográfica procesada que se deriva del análisis de imágenes obtenidas a través de la teledetección y otros medios complementarios acerca de actividades, objetos, instalaciones y/o áreas de interés. Figura 1

Al procesar e interpretar imágenes de teledetección, el analista se basa en el análisis visual, que también se denomina “visualización”. Los analistas de imágenes o foto-intérpretes, en la actualidad emplean computadoras y software especiales para incrementar la cantidad y calidad de las imágenes analizadas; esto se logra debido a que los equipos de cómputo actuales tienen la capacidad de descomponer una imagen en millones

*Los analistas de imágenes o foto-intérpretes emplean computadoras y software especiales para incrementar la cantidad y calidad de las imágenes analizadas.*



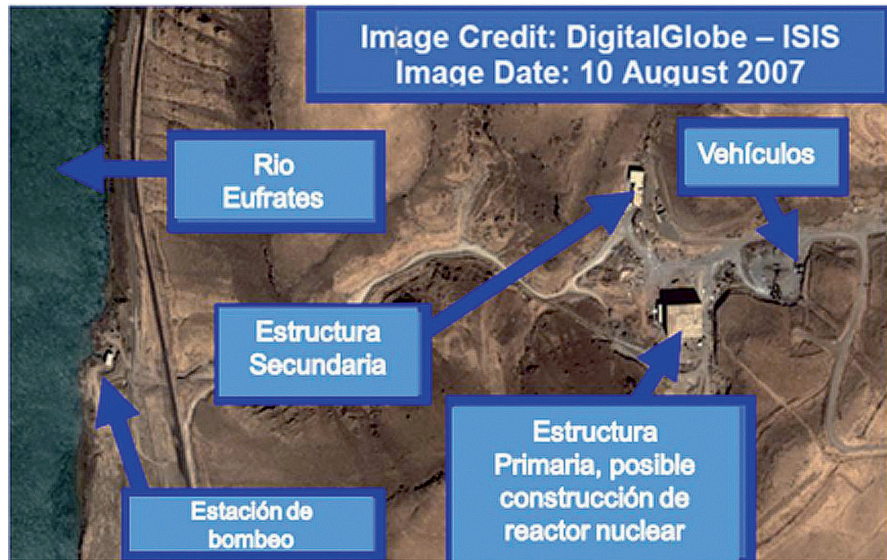


Figura 1. Indicios de Construcción de Instalaciones de un Reactor Nuclear en el Este de Siria. Adaptación del autor de imagen recuperada en: Albright and Brannan (Institute for Science and International Security), *Suspect Reactor Site in Eastern Syria: the Site of the September 6 Israeli Raid?*, October 2007, [http://www.isis-online.org/publications/SuspectSite\\_24October2007.pdf](http://www.isis-online.org/publications/SuspectSite_24October2007.pdf), Último acceso; 8/11/2008.

de pulsos electrónicos o píxeles y los foto-intérpretes pueden emplear fórmulas matemáticas para manipular los atributos de la imagen; como resultado, cuando la imagen es re-ensamblada, ésta enfatiza rasgos especiales que no eran visibles con anterioridad. (Jeffrey Richelson, 2008, p. 194).

**Análisis geoespacial:** Es la extracción de significado de datos referenciados geográficamente, a través del empleo de sistemas de información para descubrir e investigar relaciones y patrones geográficos que respondan a los requerimientos de inteligencia (NGA, 2006, p. 9).

Las principales herramientas de la GEOINT, en lo referente al procesamiento y análisis, son los Sistemas de Información Geográfica (SIG), mismos que constituyen sistemas informáticos dinámicos de mapeo con procesamiento de datos espaciales y que proporcionan la capacidad al analista de GEOINT de discriminar información interactivamente (Wilpen L. Gorr & Kristen Seamens Kurland, 2007, p. 4). El mapeo sistemático de los datos a ser analizados constituye un soporte para los tomadores de decisiones, debido a que éste les proporciona la visualización de los factores que afectan el problema a ser resuelto, situados en tiempo y espacio.

La Figura 2 representa la entrega del producto final de GEOINT por parte del analista que a través de los SIG logra la integración de los tres componentes de la disciplina.

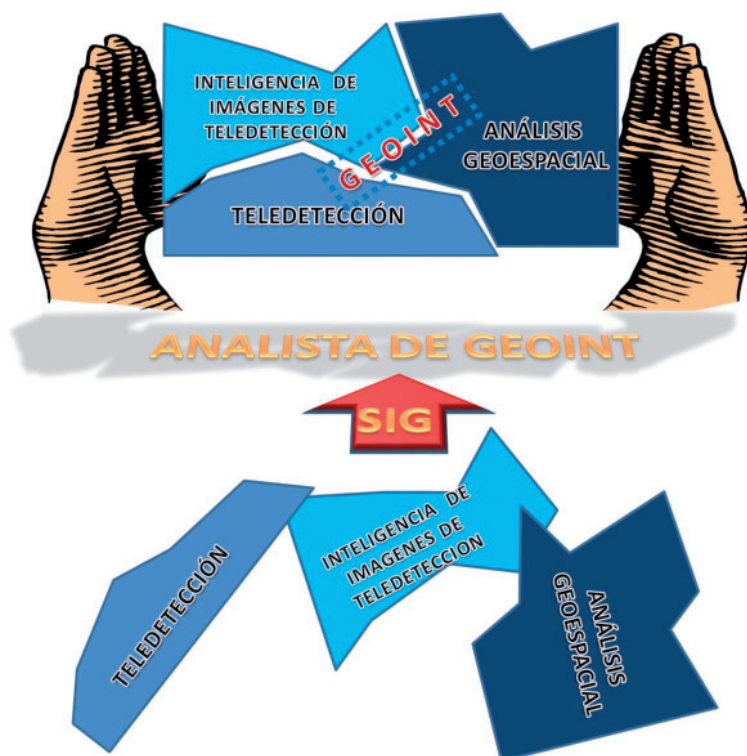


Figura 2. Los Tres Componentes de la GEOINT; integrados por el analista por medio del empleo de los SIG. Elaborada por el autor del artículo.

Así, la unión de tres logros tecnológicos: Geoposicionamiento preciso, tecnología avanzada de teledetección y sensores, y la tecnología para procesar datos digitales, ha hecho posible la convergencia de los análisis geoespacial y de imágenes de teledetección, dentro de la disciplina de GEOINT. (NIMA, 2002, p. 7).

La importancia de la GEOINT en las instituciones de seguridad y de protección civil se manifiesta en la gran diversidad de situaciones en la que esta disciplina puede proporcionar apoyo sustantivo para la toma de decisiones, mismas que abarcan, entre otras:

- Traqueo de fenómenos hidrometeorológicos.
- Mapeo de zonas de desastre.
- Ubicación de refugios o campamentos de damnificados y unidades de auxilio a la población civil.

- Representación geográfica de estadísticas (geoestadística).
- Representación espacio-temporal de operaciones de unidades de seguridad o de protección civil.
- Mapeo de apoyos logísticos y estadísticas de abastecimiento a las operaciones o establecimientos.
- Mapeo y estadísticas de las actividades de transgresores de la ley para la determinación de “zonas calientes” y búsqueda de patrones o **modus operandi**.
- Monitoreo y detección de plantíos ilícitos, a través de imágenes satelitales.
- Detección de establecimientos y áreas ocupadas por transgresores y sus actividades, así como elaboración de cartas o mapas con información relevante del área para las fuerzas de seguridad.
- Elaboración de mapas de riesgos para las fuerzas de seguridad y de protección civil.
- Representaciones gráficas para análisis geoestratégicos y/o geopolíticos.

Una de las principales características de la GEOINT es contar con la capacidad de integración, ya que por un lado provee una plataforma de colaboración entre los diferentes entes de Inteligencia que tienen injerencia en un mismo acontecimiento, y por el otro, integra y representa geográfica y temporalmente los esfuerzos de las demás disciplinas de inteligencia, como la inteligencia humana (Human Intelligence, HUMINT), inteligencia de señales (Signals Intelligence, SIGINT), inteligencia de medidas y firmas (Measurement and Signatures Intelligence, MASINT) e inteligencia de fuentes abiertas (Open-Source Intelligence, OSINT). Con ello el analista de GEOINT es capaz de representar por medios visuales el panorama operacional o el “tablero de ajedrez” para una efectiva toma de decisiones.

La efectividad de los productos de la GEOINT, constituidos principalmente por representaciones visuales, se corrobora mediante la expresión popular de “una imagen dice más que mil palabras”, y a decir de Blij: “...con sólo una ojeada, un mapa puede revelar lo que ninguna cantidad de información escrita. Los mapas son el lenguaje de la geografía y a menudo transmiten grandes ideas o complejas teorías de una manera más directa y efectiva que la propia narrativa del asunto” (2007, p. 23).

## Conclusiones

La inteligencia geoespacial o geointeligencia (GEOINT) resulta relevante puesto que proporciona un gran soporte para la toma de decisiones en una gran diversidad de ámbitos.

Las amenazas actuales a los Estados, que provienen de blancos flexibles, y el riesgo latente de verse afectados por un desastre natural o provocado por el hombre, subrayan la importancia del apoyo que la GEOINT es capaz de proporcionar a los ámbitos de seguridad y protección civil.

Finalmente, la diseminación de la GEOINT, mediante la representación visual del panorama operacional o “tablero de ajedrez”, constituye una invaluable herramienta para llevar a cabo una respuesta precisa y oportuna en múltiples situaciones que van desde el mapeo de zonas de desastre o refugios hasta el de actividades de transgresores de la ley o análisis geopolíticos o geoestratégicos

### Fuentes consultadas

Arild Holt-Jensen (1999), *Geography, History and Concepts: A Student's Guide*, 3rd ed. London, Thousand Oaks, CA, EUA, Sage Publications.

Harm J. De Blij (2007), *Why Geography Matters: Three Challenges Facing America: Climate Change, the Rise of China, and Global Terrorism*, New York, NY, EUA, Oxford University Press.

Jeffrey Richelson (2008), *The US Intelligence Community*, 5th ed., EUA, Boulder, Colo: Westview Press.

National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) (2006), *National System for Geospatial Intelligence: Geospatial Intelligence (GEOINT) Basic Doctrine*, EUA, NGA Doctrine Office.

National Imagery and Mapping Agency (NIMA) (2002), *Geospatial Intelligence Capstone Concept*, EUA, NIMA.

National Research Council (EUA) et al (2006), *Priorities for GEOINT Research at the National Geospatial-Intelligence Agency*, EUA, National Academies Press.

Wilpen L. Gorr & Kristen Seamens Kurland (2007), *Learning and using Geographic Information Systems: ArcGIS Edition*, Boston, MA, EUA, Thomson Course Technology.

## **PARTICIPACIÓN DE LA SECRETARÍA DE MARINA EN LA IMPLEMENTACIÓN NACIONAL DE INSTRUMENTOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES**

Cap. Corb. C.G. EO. MUMPRN. Ricardo Eliseo Valdés Cerda \*

*“Quien logre el dominio del mar podrá controlar las riquezas de la tierra y por consiguiente dominar el mundo”.*

*Alfred Thayer Mahan*

### **Introducción**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR/82), conocida como la Constitución de los Océanos, hace referencia a las organizaciones internacionales competentes que, mediante la adopción de instrumentos internacionales, permiten a los Estados implementar acciones en materia marítima que redunden en el beneficio común de éstos.

La Organización Marítima Internacional (OMI), como la entidad competente en el ámbito marítimo, de acuerdo a las disposiciones de la CONVEMAR/82, permite a los gobiernos adoptar medidas para promover la seguridad y protección marítima, así como prevenir la contaminación del medio ambiente marino ocasionada por los buques.

La adopción de instrumentos marítimos internacionales, sin embargo, no se limita únicamente a la OMI, ya que existen organismos, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que también contempla aspectos marítimos en algunos de sus convenios.

En México, la autoridad marítima en materia de marina mercante, se ejerce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), siendo ésta la autoridad ejecutora, a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), de la mayoría de los convenios marítimos internacionales en el ámbito de su competencia. Sin embargo, la implementación de estos conve-

\* Es egresado de la Heroica Escuela Naval Militar. Cuenta con la Especialidad de Oceanografía, efectuada en el Instituto Oceanográfico del Pacífico, en Manzanillo, Colima, además de las Maestrías en Seguridad Marítima y Protección Ambiental, y en el Uso, Manejo y Preservación de los Recursos Naturales, esta última realizada en la Universidad Marítima Mundial (UMM), en Malmö, Suecia. Se ha desempeñado en comisiones a bordo de buques de investigación oceanográfica y como enlace entre la SEMAR y la SCT, en el área de Protección Marítima y Portuaria. También ha impartido clases en instituciones civiles y militares

La OMI permite a los gobiernos adoptar medidas para promover la seguridad y protección marítima, así como prevenir la contaminación del medio ambiente marino ocasionada por los buques.

nios, por su misma naturaleza, no se limita a una sola dependencia, por lo que ciertas disposiciones deben ser cumplidas por diversas entidades de la Administración Pública Federal, entre ellas la Secretaría de Marina-Armada de México.

La Secretaría de Marina fundamenta sus atribuciones en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), correspondiéndole, entre otras, organizar, administrar y preparar a la Armada de México para que, a través de ésta, se puedan llevar a cabo las disposiciones que le otorguen los instrumentos internacionales de los que México sea parte, así como ejercer la autoridad y funciones de policía marítima, para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas.

El presente documento permite conocer la participación de esta institución naval, a través de las unidades operativas de la Armada de México, en la implementación nacional de los principales instrumentos marítimos internacionales de los que el país es parte en materia de seguridad y protección marítima, así como de protección al medio ambiente marino. No es intención de este trabajo pormenorizar la manera en que se implementan los mismos ni tampoco dar a conocer todos los convenios internacionales en materia marítima ya que para ello se requeriría de una publicación mucho más extensa.

## **La Organización Marítima Internacional (OMI)**

La OMI es una agencia especializada de la ONU, creada en 1948 y de la cual el gobierno de México es parte desde 1954. Su propósito es proporcionar una maquinaria adecuada que permita a los gobiernos interactuar y acordar los estándares mínimos necesarios para promover la seguridad y protección del buque, su tripulación, los pasajeros y la carga, así como prevenir la contaminación del medio ambiente marino causada por accidentes marítimos o por las operaciones normales de los buques.<sup>1</sup>

La OMI cuenta con tres características fundamentales: es un organismo intergubernamental, es internacional en la integración de sus miembros y opera como parte de los organismos y organizaciones del Sistema de las Naciones Unidas.

<sup>1</sup> Balkin, Rosalie, "The legal framework of the International Maritime Organization" World Maritime University (WMU) Handout, Sweden, July 2000, p.7.

Es un organismo intergubernamental porque sólo los Estados pueden llegar a ser miembros de ésta, participando a través de representantes designados por ellos. Es internacional en la integración de sus miembros porque cada Estado, con interés en los asuntos de la Organización, puede llegar a ser parte de ésta; no hay restricciones basadas en criterios geográficos y entre sus miembros existen incluso Estados que no son costeros pero que tienen interés en el comercio marítimo internacional, tales como Bolivia y Paraguay.

Opera como parte de los organismos y organizaciones del Sistema de las Naciones Unidas. No obstante, es una organización legítimamente independiente de la ONU, ya que maneja su propio presupuesto y cuenta con su propia constitución y estructura interna. Está constituida por una asamblea, un consejo, cinco comités y nueve subcomités adscritos a los principales comités técnicos.

El consejo tiene como función supervisar la labor que se lleva a cabo por la OMI. Se encuentra integrado por 40 Estados miembros elegidos por la asamblea, por períodos de dos años, y se divide en tres categorías:

- La categoría “A”, compuesta por 10 Estados, con los mayores intereses marítimos internacionales.
- La categoría “B”, integrada por 10 Estados, con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- La categoría “C”, formada por 20 Estados, cuya designación garantice la representación geográfica mundial del transporte marítimo.<sup>2</sup>

El gobierno de México ha sido miembro, de manera ininterrumpida, de la categoría “C” del Consejo, desde su 16ª sesión, llevada a cabo del 9 al 20 de octubre de 1989, y en el marco de la 26ª reunión de la Asamblea General de la OMI, realizada el 27 de noviembre de 2009. Fue reelecto nuevamente para el período 2009-2011.<sup>3</sup>

Actualmente existen más de 50 convenios internacionales de esta Organización, de los cuales el gobierno de México es parte de 28 de ellos. Éstos se dividen principalmente en cuatro categorías:

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>3</sup> Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), *México fue reelecto para formar parte del Consejo de la OMI para el período 2009-2011*, Comunicado 352, México, 23 de abril de 2010, [http://www.sre.gob.mx/csocia/contento/comunicados/2009/nov/cp\\_352.html](http://www.sre.gob.mx/csocia/contento/comunicados/2009/nov/cp_352.html) (La información fue rectificada por parte de la Agregaduría Técnica de la SCT en la OMI en correo electrónico de fecha 27 de abril de 2010).

- Seguridad y protección marítima.
- Prevención de la contaminación marina.
- Responsabilidad e indemnización.
- Otros convenios.

## La autoridad marítima (Marina Mercante)

Internacionalmente las obligaciones de la administración marítima se encuentran en la CONVEMAR/82, la cual establece los deberes del Estado del Pabellón para ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su bandera.<sup>4</sup>

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), a su vez, especifica que los tratados que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, son ley suprema de toda la unión, por lo que una vez publicados en el Diario Oficial de la Federación (DOF), son de observancia obligatoria a nivel nacional.<sup>5</sup>

En México, la autoridad marítima en materia de marina mercante, conforme al artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), es el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de la SCT. En esta materia, la SCT encuentra sus atribuciones en el artículo 8 del citado ordenamiento, el cual en su fracción II le otorga facultades para intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima, ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa, lo cual realiza por conducto de la DGMM.<sup>6</sup>

De acuerdo a la naturaleza de cada uno de los convenios marítimos internacionales, es prácticamente imposible que una sola entidad esté en posibilidad de implementar las disposiciones de éstos. Por lo anterior, la autoridad marítima en materia de marina mercante, a través de acuerdos de cooperación y bases de colaboración, se apoya en otras Secretarías de Estado que estén en posibilidad de ejecutarlos, tal como la Secretaría de Marina.<sup>7</sup>

*En México, la autoridad marítima en materia de marina mercante, es el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de la SCT, la cual se apoya en otras Secretarías de Estado, tal como la Secretaría de Marina.*

4 Organización de las Naciones Unidas (ONU), *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*, 1982, Artículo 94.

5 Poder Ejecutivo Federal, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)*, 2009, Artículo 133.

6 Poder Ejecutivo Federal, *Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes*, julio de 2009, Artículo 28., fracción XXXII.

7 Secretaría de Marina (SEMAR) y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (SEMAR-SCT), *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2009*, junio de 2009, p.1.



## La Secretaría de Marina-Armada de México (SEMAR)

La Secretaría de Marina, como parte de la Administración Pública Centralizada, encuentra sus atribuciones en el artículo 30 de la LOAPF, atribuyéndole la realización de acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar, observando los ordenamientos legales existentes.

De acuerdo con las fracciones V y VII de este artículo, corresponde a la SEMAR ejercer la autoridad y funciones de policía marítima para mantener el orden jurídico en las zonas marinas mexicanas. Asimismo, conforme a su fracción XIX, se hace necesaria la celebración de acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras, en los términos de los tratados internacionales y conforme a la legislación vigente. Estos ordenamientos son aquéllos que consideran instrumentos de Organismos Internacionales como la ONU, la propia OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otros.

La SEMAR cumple con estas funciones a través de “su brazo ejecutor”, la Armada de México, cuya misión es emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país.<sup>8</sup> Esta institución nacional de carácter permanente divide su misión en dos vertientes principales: la primera, enfocada a la defensa marítima del territorio, y la segunda, al mantenimiento del Estado de derecho en la mar.

Para el cumplimiento de los objetivos correspondientes a la defensa marítima del territorio, la Armada de México se organiza en fuerzas navales, mientras que el mantenimiento del Estado de derecho en la mar lo realiza a través de los mandos navales.

Las fuerzas navales, establecidas una para cada litoral, se componen del personal adiestrado y los medios necesarios para cumplir con la misión de la Armada de México en cuanto a la defensa exterior del país.

Por otra parte, los mandos navales, ubicados a lo largo de las costas del territorio nacional, están constituidos por regiones, zonas y sectores navales, los cuales disponen de medios militares,

---

<sup>8</sup> Poder Ejecutivo Federal, *Ley Orgánica de la Armada de México*, 2009, Artículo 1º.

humanos y tecnológicos que permiten coadyuvar en la seguridad interior del país, ejerciendo las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte.

La implementación de instrumentos marítimos internacionales en los que participa la SEMAR, en colaboración con otras dependencias de la Administración Pública Federal, especialmente con la SCT, se agrupan de manera general y para los propósitos de este documento en dos rubros principales: Seguridad y Protección Marítima y Protección al Medio Ambiente Marino.

### **Seguridad y protección marítima**

El artículo 94 de la CONVEMAR/82 instituye la obligación general que tienen los Estados para establecer las medidas relacionadas, entre otras, con la seguridad marítima. Hasta antes de septiembre de 2001, los instrumentos de la OMI estaban únicamente enfocados a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, de ahí su conocido lema: *“Safer ships and cleaner oceans”*.

Después de estos acontecimientos, la ONU hace un llamado a la comunidad internacional demandando la plena implementación de los convenios contra el terrorismo y para tal fin adopta las Resoluciones 56/1 de la Asamblea General y las Resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad.

Actualmente la OMI no sólo considera aspectos relativos a la seguridad marítima (*maritime safety*) sino que expande el ámbito de aplicación de algunos de sus convenios a la protección marítima (*maritime security*), siendo su eslogan actual: *“Safe, secure and efficient shipping on clean oceans”*.

Aunque no existe todavía un término legal universal del concepto *“maritime security”*<sup>9</sup>, éste incluye aspectos regulados también en la CONVEMAR, relacionados, entre otros, con crímenes transnacionales, como actos de piratería en la mar y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

*Actualmente la OMI no sólo considera aspectos relativos a la seguridad marítima (maritime safety) sino que expande el ámbito de aplicación de algunos de sus convenios a la protección marítima (maritime security).*

<sup>9</sup> United Nations Institute for Training and Research (UNITAR) / Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), *Briefing on Current Issues in Ocean Affairs and Law of the Sea: “Maritime Security and Safety”*, 27 de abril de 2010, <http://www.unitar.org/ny/international-law-and-policy/law-of-the-sea>.

Como resultado de las demandas de la ONU, la OMI adoptó también una serie de resoluciones en materia de protección marítima que, una vez incorporadas a la legislación nacional, demanda la participación de la Armada de México en cumplimiento de sus atribuciones.

Por lo anterior, en materia de Seguridad y Protección Marítima, la SEMAR participa en la implementación, entre otros, de los siguientes convenios marítimos internacionales:

- 1 El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/74);<sup>10</sup>
- 2 El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (SAR/79);
- 3 El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (SUA/88);
- 4 El Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, 1988 (SUA/PROTOCOL/88).

Es importante mencionar que los instrumentos marítimos internacionales, en los que la SEMAR participa, no necesariamente son adoptados únicamente por la OMI, la ONU por ejemplo ha adoptado también convenios que, aunque no son *per se* de naturaleza exclusivamente marítima, contienen disposiciones en esta materia, tal es el caso de la supresión del tráfico ilícito por mar, especificado en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988 (VIENA/88).<sup>11</sup>

1 *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/74)*

Fecha de adopción: 1o. de noviembre de 1974.

Entrada en vigor internacional: 25 de mayo de 1980.

Entrada en vigor en México: 25 de mayo de 1980.

El Convenio SOLAS/74 es considerado como el más importante de la OMI y tiene como finalidad normar, a través de sus 12 capítulos, las condiciones que deben cumplir los buques para preservar la seguridad de la vida humana en el mar.

<sup>10</sup> Implementación del Capítulo XI-2 (*Medidas para incrementar la protección marítima*) y el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

<sup>11</sup> ONU, *Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas*, 1988, Artículo 17.

Como resultado de las Resoluciones de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad de la ONU,<sup>12</sup> la OMI estableció también una serie de resoluciones en la Conferencia Diplomática de diciembre del 2002, las cuales incluyeron, entre otras, la enmienda del Convenio SOLAS/74, habiéndose adoptado el Capítulo XI-2 (Medidas para incrementar la protección marítima) y el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).<sup>13</sup> Estas enmiendas fueron publicadas en el DOF el 11 de febrero del 2004 y entraron en vigor internacionalmente y para México, el 1º de julio del mismo año.

Este es realmente el inicio de una participación permanente entre ambas secretarías en esta materia.<sup>14</sup> El acuerdo de diciembre del 2004 se reemplazó por un nuevo acuerdo firmado en septiembre del 2007, con el objeto de establecer nuevas acciones para garantizar la protección, seguridad, prosperidad marítima y portuaria, creándose el Centro Unificado para la Atención a Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR).<sup>15</sup>

Actualmente son 14 los puertos que cuentan con un CUMAR. En el litoral del Océano Pacífico: Ensenada, BC.; Guaymas, Son.; Mazatlán, Sin.; Manzanillo, Col.; Lázaro Cárdenas, Mich., Acapulco, Gro.; y Salina Cruz, Oax.; en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe: Altamira, Tamps.; Tampico, Tamps.; Tuxpan y Coatzacoalcos, Ver.; Ciudad del Carmen, Camp., y Progreso, Yuc. El CUMAR se encuentra co-presidido por el mando naval y el capitán de puerto respectivos.

Desde la instauración del CUMAR se ha incrementado la confianza del personal que labora en los puertos y se han obtenido resultados sin precedente, principalmente en el combate al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Lo anterior ha generado la necesidad de legislar esta figura, que además de haber mostrado su efectividad en materia de seguridad y protección marítima, es también un eslabón importante como enlace en la realización de operaciones relacionadas con el control de tráfico marítimo, así como para la búsqueda y salvamento marítimos.

12 Actuando con fundamento en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, se adoptaron, el 12 de septiembre de 2001, las Resoluciones 56/1 de la Asamblea General (condena de los ataques terroristas a los EE.UU.) y 1368 del Consejo de Seguridad (legítima defensa individual o colectiva) y el 28 de septiembre de 2001, la Resolución 1373 del Consejo de Seguridad (prevenir y reprimir actos de terrorismo).

13 Poder Ejecutivo Federal, *Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974*, febrero de 2004, p. 6, párrafo 18.

14 SEMAR-SCT, *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2004*, diciembre de 2004, p.1.

15 SEMAR-SCT, *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2007*, septiembre de 2007, p.4.

*Con el objeto de establecer nuevas acciones para garantizar la protección, seguridad, prosperidad marítima y portuaria, creándose el Centro Unificado para la Atención a Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR).*

## 2 Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (SAR/79)

Fecha de adopción: 27 de abril de 1979.

Entrada en vigor internacional: 22 de junio de 1985.

Entrada en vigor en México: 25 de abril de 1986.

El artículo 98 de la CONVEMAR/82 establece que todo Estado debe exigir al capitán de un buque que enarbore su pabellón, prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar. Asimismo, dispone, al igual que el Convenio SOLAS/74, la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento para garantizar la seguridad marítima y demanda la cooperación con Estados vecinos mediante acuerdos regionales.

Tanto las disposiciones de la CONVEMAR/82 como del Convenio SOLAS/74, en esta materia, se encuentran detalladas en el Convenio SAR/79.<sup>16</sup>

De acuerdo a la LNCM, la organización y dirección del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimos, corresponde a la autoridad marítima (Marina Mercante).<sup>17</sup> De igual manera, la fracción VII bis del Artículo 30 de la LOAPF y el Artículo 2 fracción V de la Ley Orgánica de la Armada de México (LOAM), otorgan atribuciones a la SEMAR y a la Armada de México, respectivamente, para llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las zonas marinas mexicanas de conformidad con las normas nacionales e internacionales.

Las actividades de búsqueda y salvamento se realizan de manera coordinada entre la autoridad marítima en materia de marina mercante y la SEMAR. Por lo anterior, la Armada de México ha realizado acciones para desarrollar el Sistema Nacional SAR, que incluye, como parte de la estructura de su Estado Mayor General, la Sub-Sección SAR y el respectivo Centro de Coordinación Nacional.

Se estableció una Escuela de Búsqueda, Rescate y Buceo, ubicada en Acapulco, Gro., y se determinó la necesidad de establecer 17 Estaciones Navales de Búsqueda y Rescate a lo largo

<sup>16</sup> IMO, *Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988: articles, annexes and certificates*, 2007, Chapter V, Article 7.

<sup>17</sup> Poder Ejecutivo Federal, *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, junio de 2006, Artículo 163.

de ambos litorales, de las cuales se encuentran 11 actualmente en operación, ubicadas en: Ensenada, BC; La Paz, BCS.; Los Cabos, BCS.; Guaymas, Son.; Mazatlán, Sin.; Puerto Vallarta, Jal.; Acapulco, Gro.; Huatulco, Oax.; Isla Mujeres, Q. Roo; Yukalpetén, Yuc.; y Ciudad del Carmen, Camp. Las estaciones que se encuentran en proyecto son seis, mismas que se localiza en: Puerto Peñasco, Son.; Manzanillo, Col.; Chetumal y Cozumel, Q. Roo; Tampico y Matamoros, Tamps.

Asimismo, el 7 de agosto de 1989, se firmó un acuerdo de colaboración con el gobierno de los Estados Unidos, cuyo propósito fue establecer las normas para la cooperación entre las autoridades de búsqueda y salvamento marítimos de ambos gobiernos para responder en casos de peligro en los que vidas o propiedades estén amenazadas en el mar.

Este acuerdo incluye, entre otros aspectos, disposiciones para la oportuna autorización de entrada de unidades de búsqueda y rescate de una de las partes al o sobre el Mar Territorial de la otra parte que sea requerida.<sup>18</sup>

### 3 *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (SUA/88) y Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, 1988 (SUA/PROTOCOL/88).*

Fecha de adopción: 10 de marzo de 1988.

Entrada en vigor internacional: 1º de marzo de 1992.

Entrada en vigor en México: 11 de agosto de 1994.

El robo del crucero italiano Achille Lauro, en octubre de 1985, dio lugar a la adopción del Convenio y Protocolo del SUA/88.<sup>19</sup> Mucho se ha escuchado sobre los acontecimientos de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima ocurridos en el estrecho de Malaca y el Golfo de Adén, catalogados como piratería y robo a mano armada.

Considerando la definición de piratería, según el Artículo 101 de la CONVEMAR/82, han existido debates internacionales en

---

<sup>18</sup> United States Department of State (DOS), *Maritime Search and Rescue Agreement between the United States of America and Mexico, Treaties and Other International Act Series 11700*, Washington, August 1989, Articles I-III.

<sup>19</sup> IMO, *Resolution A.584(14), Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of its passengers and crews*, November 20, 1985, p. 1.

Los buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno, son los únicos autorizados para actuar en contra de los actos ilícitos que se realicen en la mar.

cuanto a establecer una diferencia entre piratería y robo a mano armada en la mar, dependiendo si este evento ocurre en altamar o en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado.

En México, desde el momento en que el delito de piratería se contempla en el Código Penal Federal, éste es sujeto a su jurisdicción, por lo que es de aplicación en las zonas marinas mexicanas y no solamente en la altamar.<sup>20</sup>

Aunque en México oficialmente no han existido, o han sido mínimos los reportes que hayan sido considerados como piratería en la mar, sí existen actividades ilícitas relacionadas principalmente con la extorsión a buques pesqueros, que incluyen, entre otros, el robo a mano armada y el tráfico ilícito por mar de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Los buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno, son los únicos autorizados para actuar en contra de los actos ilícitos que se realicen en la mar.<sup>21</sup> De manera similar, la Ley de Seguridad Nacional, establece como amenazas a la seguridad nacional los actos ilícitos en contra de la navegación marítima, por lo que la SEMAR, a través de la Armada de México es la única dependencia nacional con atribuciones legales específicas y que cuenta con los medios para implementar estos instrumentos.<sup>22</sup>

La OMI realizó enmiendas tanto al SUA'88 como a su protocolo, adoptándose en la forma de los "Protocolos de 2005 del SUA", con el fin de incluir referencias específicas de actos terroristas.<sup>23</sup> Estos nuevos instrumentos entraron en vigor el 28 de julio del 2010, 90 días después de que la República de Nauru depositara el último instrumento de ratificación, con fecha 29 de abril del 2010.

En este momento, la autoridad marítima en materia de marina mercante, en coordinación con la SEMAR y la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), están realizando las gestiones correspondientes para que el gobierno de México sea parte contratante de los mismos.

20 Poder Ejecutivo Federal, *Código Penal Federal*, agosto de 2009, Artículos 146 y 147.

21 ONU, *op. cit.*, nota 4, Artículos 29, 107, 110 y 111.

22 Poder Ejecutivo Federal, *Ley de Seguridad Nacional*, diciembre de 2005, Artículo 5o., fracción 9 y Artículo 12.

23 IMO, Resolution A.924 (22), *Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships*, London, November 2001, p. 1.

4 *Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988 (VIENNA/88)*

Fecha de adopción: 20 de diciembre de 1988.  
Entrada en vigor internacional: 11 de noviembre de 1990.  
Entrada en vigor para México: 11 de noviembre de 1990.

Los artículos 108 de la CONVEMAR/82 y 17 de la Convención de VIENNA/88, facultan al Estado mexicano para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas en la mar. La responsabilidad en el cumplimiento de estas funciones se asignan a la Armada de México en los artículos 36 de la LNCM y el artículo 2 fracción IX de la LOAM, respectivamente.

De acuerdo al Convenio de VIENNA/88, cuando se tienen motivos razonables para sospechar que un buque está siendo utilizado para el tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, deberá hacerlo del conocimiento del Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula; si la confirma podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a ese buque. El Estado del pabellón debe responder rápidamente y podrá autorizar al Estado requirente, abordar e inspeccionar la nave y adoptar medidas adecuadas con respecto a ésta.<sup>24</sup>

Una herramienta que ha permitido a la SEMAR implementar, de manera coordinada con los Estados Unidos, los instrumentos marítimos internacionales en materia de protección marítima, particularmente el Convenio y Protocolo SUA/88, así como el Convenio de VIENNA/88, es la Iniciativa de Protección Marítima de América del Norte (NAMSI).

El NAMSI se adoptó por la Armada de México y las Fuerzas Marítimas de los Estados Unidos, en mayo de 2008 y entró en vigor en julio de ese mismo año; nació como resultado de cumplir con los objetivos marítimos de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), realizada en marzo de 2005 entre los gobiernos de México, Estados Unidos y Canadá. En el marco de la ASPAN, la Armada de México ejecuta, en coordinación con las fuerzas marítimas de los Estados Unidos, “operaciones coincidentes” para el combate al narcotráfico, piratería y terrorismo. Estas operaciones son definidas como aquéllas que realizan organizaciones de cada país, bajo sus propios mandos, y que permiten

---

24 ONU, *op. cit.*, nota 11, Artículo 17.



Los Artículos 192 y 194 de la CONVEMAR/82 instituyen la obligación general que tienen los Estados para proteger, preservar y establecer medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

implementar, de manera efectiva, las disposiciones internacionales mutuamente reconocidas.<sup>25</sup> La coordinación de estas operaciones se realiza entre la Sala de Comando y Control de la Armada de México, ubicada en el Distrito Federal y los centros de operaciones de los EE.UU. localizados en ambas costas de su territorio.

Las tareas de la Armada de México no se limitan únicamente a la lucha permanente contra el narcotráfico y la delincuencia organizada, también realiza operaciones marítimas, aéreas y terrestres, destinadas al cumplimiento de disposiciones consideradas en instrumentos nacionales e internacionales para prevenir y responder a incidentes de contaminación al medio ambiente marino.

### Protección al medio ambiente marino

Por contaminación del medio marino se entiende: La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.<sup>26</sup>

Los Artículos 192 y 194 de la CONVEMAR/82 instituyen la obligación general que tienen los Estados para proteger, preservar y establecer medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. La OMI, mediante la adopción de convenios de esta naturaleza, materializa las disposiciones de la CONVEMAR/82, las cuales son adoptadas en la legislación doméstica de cada Estado.

En México, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), a través de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) ejerce sus atribuciones en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, reconociendo la distribución de competencias que otros ordenamientos legales otorgan a otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> United States Fleet Forces Command (FFC), "North American Maritime Security Initiative (NAMSI), Concept of Operations (CONOPS) (Draft)", San Diego, March 2007, p.1.

<sup>26</sup> ONU, *op. cit.*, nota 4, Artículo 1º., párrafo 4.

<sup>27</sup> Poder Ejecutivo Federal, *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)*, abril de 2010, Artículos 4 y 6.

El Artículo 30 fracción XXIV de la LOAPF y el artículo 2 fracción XI de la LOAM, facultan a la Secretaría de Marina-Armada de México para intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.

Las operaciones de esta naturaleza incluyen, pero no se limitan, a responder a los accidentes de derrame de hidrocarburos en la mar, a la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, así como a la contaminación provocada por las operaciones normales de los buques.

En materia de protección al medio ambiente marino, los convenios marítimos cuya implementación requieren de la participación de SEMAR, son, entre otros:

1. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC/90);
2. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LONDRES/72);
3. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

En esta materia existen instrumentos internacionales que, al igual que en materia de seguridad y protección marítima, tampoco han sido adoptados por la OMI pero en los que también participa la SEMAR, por ser parte de sus atribuciones en la mar, como ejemplo podemos mencionar al Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, 1989 (BASEL'89), auspiciado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

*1 Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC/90)*

Fecha de adopción:	30 de noviembre de 1990.
Entrada en vigor internacional:	13 de mayo de 1995.
Entrada en vigor en México:	13 de mayo de 1995.

La CONVEMAR/82 establece la obligación que tienen los Estados de Cooperar en el plano mundial y regional para la protección y preservación del medio marino. Asimismo, señala la colaboración que debe existir entre las organizaciones internacionales competentes y los Estados, para elaborar y promover planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación marina.<sup>28</sup>

La OMI, considerando las disposiciones contenidas en esta materia adoptó el Convenio OPRC/90. Con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones de este convenio, se elaboró el Plan Conjunto de Contingencia entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre Contaminación del Medio Ambiente Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas (Plan MEXUS), firmado por ambos gobiernos en la Ciudad de México, el día 25 de febrero del año 2000.

El Plan MEXUS provee procedimientos de operación en casos de incidentes de contaminación que puedan representar una amenaza a las aguas o áreas costeras o al medio marino de la zona fronteriza de ambos países. Este plan deriva de un acuerdo de cooperación firmado en la ciudad de México el 24 de julio de 1980.

El Plan MEXUS está desarrollado de acuerdo con las disposiciones de la OMI, establecidas en el Convenio OPRC/90. Se compone de dos Anexos conocidos como el MEXUSGULF (Golfo de México) y el MEXUSPAC (Océano Pacífico) y cuenta con un Equipo de Respuesta Conjunta (ERC) por cada país. La sede del ERC, por el lado mexicano del Golfo, se localiza en la Primera Zona Naval, en Tampico, Tamaulipas y en los Estados Unidos, en el 8° Distrito de la USCG, en New Orleans, Louisiana. Por otra parte, el lugar del ERC en el pacífico mexicano se localiza en la Segunda Región Naval, en Ensenada, Baja California y para los Estados Unidos, en el 11° Distrito de la USCG, en Alameda, California.<sup>29</sup>

En el plano nacional se adoptó, en diciembre de 1981, el Plan Nacional de Contingencias (PNC) para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar, cuyos objetivos principales son controlar y combatir incidentes

<sup>28</sup> ONU, *op. cit.*, nota 4, Artículos 197 y 199.

<sup>29</sup> Secretaría de Marina-Armada de México (SEMAR) y Guardia Costera de los EE.UU. (USCG), *Plan Conjunto de Contingencias entre México y los Estados Unidos de América sobre Contaminación del Medio Ambiente Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas (Plan MEXUS)*, México, febrero de 2000, pp. 1-2.

contaminantes en el medio marino, coordinar y coadyuvar en la ejecución de los planes de acción nacionales e internacionales y definir las bases técnicas sobre soluciones a la problemática de la contaminación marina.

La SEMAR es responsable de aplicar, en coordinación con otras dependencias del gobierno federal, el PNC, integrando una organización de respuesta que permita minimizar los daños provocados al medio ambiente marino.<sup>30</sup>

## 2 *Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LONDRES/72)*

Fecha de adopción: 29 diciembre de 1972.  
Entrada en vigor internacional: 30 de agosto de 1975.  
Entrada en vigor en México: 30 de agosto de 1975.

La CONVEMAR/82 define el término de vertimiento como “la evacuación deliberada” de desechos u otras materias en el mar, sin considerar la evacuación de desechos u otras materias resultante de las operaciones normales de buques<sup>31</sup>. El Artículo 210 de este Convenio a su vez establece que el Estado ribereño debe dictar las leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento, el cual no deberá realizarse sin el previo consentimiento de éste.

La armonización de las disposiciones de la CONVEMAR/82 se encuentra tipificada en el Convenio de LONDRES/72 y en México se contempla en el Reglamento para Prevenir la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, publicado en enero de 1979. La aplicación de este reglamento corresponde a la SEMAR, a través de la Armada de México<sup>32</sup>

Es importante hacer mención que en muchas ocasiones existe confusión en cuanto a la autoridad nacional encargada de otorgar permisos en materia de vertimientos. La Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) concede facultades a la SEMARNAT para evitar la contaminación del agua por medio del vertimiento de residuos provenientes del tratamiento de aguas residuales, en cuerpos y corrientes de agua.

30 Poder Ejecutivo Federal, *op. cit.*, nota 17, Artículo 77-B.

31 ONU, *op. cit.*, nota 4, Artículo 1º., fracción 5.

32 Poder Ejecutivo Federal, Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, enero de 1979, Artículo 2.

Asimismo, la designa como la autoridad responsable para autorizar el vertido de aguas residuales en aguas marinas y establece la coordinación que debe existir con la SEMAR para la expedición de las autorizaciones correspondientes.<sup>33</sup>

Sin embargo, la autorización del vertimiento de desechos y otras materias en la mar, de acuerdo a los lineamientos establecidos por la OMI, es atribución exclusiva de la SEMAR. Lo anterior lo realiza auxiliándose de la Dirección General de Investigación y Desarrollo (DIGINDES).<sup>34</sup>

La DIGINDES cumple con sus funciones por medio de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM), la cual a través de la Dirección de Área de Protección al Medio Ambiente Marino (PROMAM) se encarga de hacer cumplir el Reglamento del Convenio de Londres, en cuanto a los aspectos técnicos y trámite de la expedición de los permisos que autoriza la DIGINDES.

En 1996 la OMI adoptó el Protocolo del Convenio de Londres, derogando las disposiciones del Convenio para sus partes contratantes.<sup>35</sup> El 22 de febrero del 2006, el gobierno de México se adhiere al mismo, dando lugar a su entrada en vigor el 22 de marzo de 2006. Actualmente la SEMAR se encuentra trabajando en la elaboración de una ley que permita implementar de manera efectiva las disposiciones de este protocolo.

### *3 Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)*

Fecha de adopción: 17 de febrero de 1978.

Entrada en vigor internacional: 2 de octubre de 1983.

Entrada en vigor en México: 23 de julio de 1992.

La contaminación causada por las operaciones normales de los buques se encuentra regulada en el artículo 211 de la CONVEMAR/82, en la cual se reconoce la importancia de la OMI para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques.

33 Poder Ejecutivo Federal, *op.cit.*, nota 27, Artículo 120., fracción 7, y Artículo 130.

34 Poder Ejecutivo Federal, *Reglamento Interior de la Secretaría de Marina*, julio de 2009, Artículo 16., fracción 3.

35 Organización Marítima Internacional (OMI), *Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias*, Londres, 2006, Artículo 23.

Las disposiciones de la CONVEMAR/82 contenidas en este artículo son reguladas de manera específica en el Convenio MARPOL 73/78 cuyo contenido técnico se compone por seis anexos: Anexo I (contaminación por hidrocarburos), Anexo II (contaminación por sustancias nocivas líquidas), Anexo III (contaminación por sustancias nocivas empaquetadas), Anexo IV (contaminación por aguas sucias); Anexo V (contaminación por basuras) y Anexo VI (contaminación atmosférica).

Los cinco primeros anexos fueron adoptados como parte del Convenio de 1973 y del Protocolo de 1978, mientras que el Anexo VI fue adoptado mediante otro Protocolo en 1997. Este Convenio obliga a las partes contratantes al cumplimiento de los Anexos I y II, mientras que el cumplimiento del resto de los anexos es facultativo.<sup>36</sup>

El gobierno de México está obligado al cumplimiento de los Anexos I y II y únicamente se ha obligado, desde octubre de 1998, al cumplimiento del Anexo V.

En el caso del Anexo I, las unidades de la Armada de México deben verificar que las embarcaciones no dejen una estela visible de contaminación por hidrocarburos, ya que éste debe contar con el equipo apropiado de acuerdo a las disposiciones del convenio.

El Anexo II especifica que la descarga al mar de las sustancias nocivas líquidas no es permitida a menos que: 1) Se realice a una distancia de 12 millas náuticas de la costa y a una profundidad no menor de 25 metros. 2) Se lleve a cabo por debajo de la línea de flotación. 3) Que el buque se encuentre navegando a una velocidad de al menos siete nudos en caso de que sea de propulsión propia y de cuatro nudos si no lo es.

El Anexo V considera al Golfo de México y Mar Caribe como un área especial, por lo que las unidades de la Armada de México deben cumplir y hacer cumplir que los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas eviten tirar basura al mar, principalmente plásticos. La basura orgánica podría echarse al mar sólo si se realiza a una distancia mayor a las tres millas náuticas y es triturada (con un diámetro que no exceda de 25 mm).

---

<sup>36</sup> IMO, *Articles, protocols, annexes, unified interpretations of the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*, London, 2007, Article 14.

*La descarga al mar de las sustancias nocivas líquidas no es permitida al menos que se realice bajo ciertas condiciones.*

Los Comandantes de las unidades operativas de la Armada de México tienen el derecho y la obligación de detener y remitir a puerto a cualquier buque que no cumpla con las disposiciones de este Convenio para que le sean aplicadas las sanciones correspondientes.

El instrumento legal nacional que contempla de manera específica las disposiciones del Convenio MARPOL, es el Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima.<sup>37</sup>

## Conclusión

La Organización Marítima Internacional (OMI), como agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), adopta instrumentos internacionales en el ámbito de su competencia, tomando en consideración las disposiciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR/82).

En México la responsabilidad de ejecutar la mayoría de los Convenios de la OMI, una vez que se reconocen como legislación nacional, es la autoridad marítima en materia de marina mercante, la cual recae en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y se ejerce a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

Dependiendo de la naturaleza del instrumento del que se trate, en algunos casos se requiere de la intervención de otras dependencias de la Administración Pública Federal, tal como la Secretaría de Marina (SEMAR), la cual tiene como atribución, entre otras, ejercer la autoridad y realizar funciones de policía marítima en las zonas marinas mexicanas, para el mantenimiento del orden jurídico nacional.

La SEMAR participa en la implementación de los instrumentos marítimos internacionales principalmente en dos rubros: La seguridad y protección marítima, así como la prevención de la contaminación al medio ambiente marino, los cuales incluyen principalmente la ejecución de Convenios de la OMI y de la ONU, haciéndolos cumplir por sí misma o en colaboración con otras instituciones nacionales y extranjeras.

---

<sup>37</sup> Poder Ejecutivo Federal, *Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima*, Artículos 162-168.

La participación de la SEMAR en esta materia es imprescindible ya que, a través de las unidades de superficie, aéreas y terrestres de la Armada de México, se realizan operaciones que, por la naturaleza de las mismas, no podrían llevarse a cabo por ninguna otra dependencia de la Administración Pública Federal.

#### Fuentes consultadas

BALKIN, Rosalie, "The legal framework of the International Maritime Organization" *World Maritime University (WMU) Handout*, July 2000.

International Maritime Organization (IMO), *Articles, protocols, annexes, unified interpretations of the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*, 2000, London: Author.

\_\_\_\_\_. *Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988: articles, annexes and certificates*, Consolidated Edition, 2007, London: Author.

\_\_\_\_\_. *Resolution A.584 (14) Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of its passengers and crews*, 20 November, 1985. London: Author.

\_\_\_\_\_. *Resolution A.924 (22) Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships*, 20 November, 2001, London: Author.

Organización de las Naciones Unidas (ONU), *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR/82)*, Montego Bay, 1982.

\_\_\_\_\_. *Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (VIENA/88)*, Viena, 1988.

Organización Marítima Internacional (OMI), *Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Adoptado en Londres el 7 de noviembre de 1996)*, Londres, 1996.

Poder Ejecutivo Federal, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)*, México, 2009.

\_\_\_\_\_. *Código Penal Federal*, México, 2009.

\_\_\_\_\_. *Ley de Seguridad Nacional*, México, 2005.

\_\_\_\_\_. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, México, 2006.

\_\_\_\_\_. *Ley Orgánica de la Armada de México*, México, 2009.

\_\_\_\_\_. *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)*, México, 2010.

\_\_\_\_\_. *Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes*, México, 2009.

\_\_\_\_\_. *Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima*, México, 2004.

\_\_\_\_\_. *Reglamento Interior de la Secretaría de Marina*, México, 2009.

\_\_\_\_\_. *Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias*, México, 1979.

\_\_\_\_\_. *Acuerdo por el que se dan a conocer las enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974*, México, 2004.

Secretaría de Marina (SEMAR) y Guardia Costera de los EE.UU. (USCG), *Plan Conjunto de Contingencias entre México y los Estados Unidos de América sobre Contaminación del Medio Ambiente Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas (Plan MEXUS)*, México, 2000.

Secretaría de Marina (SEMAR) y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (SEMAR-SCT), *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2004*, diciembre de 2004, México, DF.

\_\_\_\_\_. *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2007*, septiembre de 2007, México, DF.

\_\_\_\_\_. *Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT 2009*, junio de 2009, México, DF.



Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), *México fue reelecto para formar parte del Consejo de la OMI para el período 2009-2011, Comunicado 352*, México, 23 de abril de 2010, [http://www.sre.gob.mx/social/contenido/comunicados/2009/nov/cp\\_352.html](http://www.sre.gob.mx/social/contenido/comunicados/2009/nov/cp_352.html)

United Nations Institute for Training and Research (UNITAR) / Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), *Briefing on Current Issues in Ocean Affairs and Law of the Sea: "Maritime Security and Safety"*, 27 de abril de 2010, <http://www.unitar.org/ny/international-law-and-policy/law-of-the-sea>

United States Department of State (DOS), *Maritime Search and Rescue Agreement between the United States of America and Mexico, Treaties and Other International Act Series 11700*, Washington, 1989.

United States Fleet Forces Command (FFC), *"North American Maritime Security Initiative (NAMS), Concept of Operations (CONOPS) (Draft)"*, San Diego, 1997.

# DISEÑO DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD DE INFORMACIÓN

Tte. Nav. CG. E.C.I. Joaquín Arano Guzmán \*

## Introducción

En la actualidad la seguridad de la información es un tema de gran importancia, ya que la tecnología crece a pasos agigantados y no así los métodos para proporcionar seguridad lógica a los datos de las organizaciones.

La competencia internacional y la creciente demanda han propiciado un mercado internacional muy competente en el cual deben demostrar creatividad e innovación en sus ámbitos de competencia, lo cual les permitirá mantenerse competitivamente en el mercado y aumentar su productividad.

El problema de la seguridad de la información en la actualidad es muy serio, ya que los medios que se tienen al alcance en la actualidad son muy variados, y aunado a eso la ingeniería social hoy en día en las organizaciones es un medio sin límites, probablemente limitado únicamente a la capacidad del individuo que está haciendo uso de este medio para apoderarse de la información.

## Análisis

En muchas ocasiones como es sabido después de ocurrido un hecho se trata de solucionar el incidente mediante la implementación de un control con el cual supuestamente se previene que no vuelva a ocurrir el mismo incidente, con lo cual se está siendo reactivo al solucionar los problemas a destiempo, es decir, se está corrigiendo y no valorando el activo que se está comprometiendo, verbigracia de bases de datos personales, tema de actualidad en el país.

En la actualidad las grandes corporaciones tienden a implementar sistemas de gestión para la seguridad de la información, ya que la tendencia es medir el impacto que tendría un desastre sobre las organizaciones.

---

\* Efectuó las especialidades en Mando Naval y Comunicaciones e Informática en el Centro de Estudios Superiores Navales. Actualmente realiza la Maestría en Seguridad de la Información en la misma institución.

*Para confeccionar un sistema de gestión de seguridad de la información, es necesario señalar que es de gran importancia tener bien claro cuáles son los objetivos, es su misión como empresa, sus necesidades, los recursos con que dispone y de los que carece, fortalezas y debilidades de la organización*

De lo antes mencionado surge la siguiente pregunta ¿qué es necesario hacer para proteger la información?

En la actualidad se implementan sistemas de gestión en la seguridad de la información, los cuales se definen como:

“El establecimiento de un sistema que determine qué requiere ser protegido, y por qué, de qué debe ser protegido y cómo protegerlo” (Alberts, Dorofree, 2003).

Estos sistemas tienen como objetivo principal brindar la seguridad necesaria a la organización mediante una serie de pasos mediante los cuales se efectúa una revisión para reconocer cuáles serían los activos más críticos de la organización, una vez identificados se procedería a realizar un estudio consistente en una análisis y evaluación de riesgos y con base en este estudio definir cuáles son las medidas a implementar para tratar estos riesgos y con ello poder disminuir el porcentaje de probabilidad de que ocurran citados riesgos.

Actualmente los sistemas de seguridad de la información se encuentran basados en la NORMA ISO 27001:2005, la cual pertenece a la familia de las ISO 27000, misma que tiene como predecesora a la a la BS 7799-1:1995 y sus actualizaciones correspondientes hasta llegar a citada norma.

Para confeccionar un sistema de gestión de seguridad de la información, es necesario señalar que es de gran importancia tener bien claro cuáles son los objetivos de la organización, cual es su misión como empresa, sus necesidades, los recursos con que dispone y de los que carece, fortalezas y debilidades de la organización, etcétera; para que con todos estos datos nos encontremos en posibilidades de hacerle un traje a la medida de acuerdo a todos los puntos antes descritos.

El sistema de gestión de seguridad de información se encuentra basado en el ciclo Deming del Plan, Do, Check, Act (*Ver gráfico 1*), que este a su vez se encuentra basado en las guías y principios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

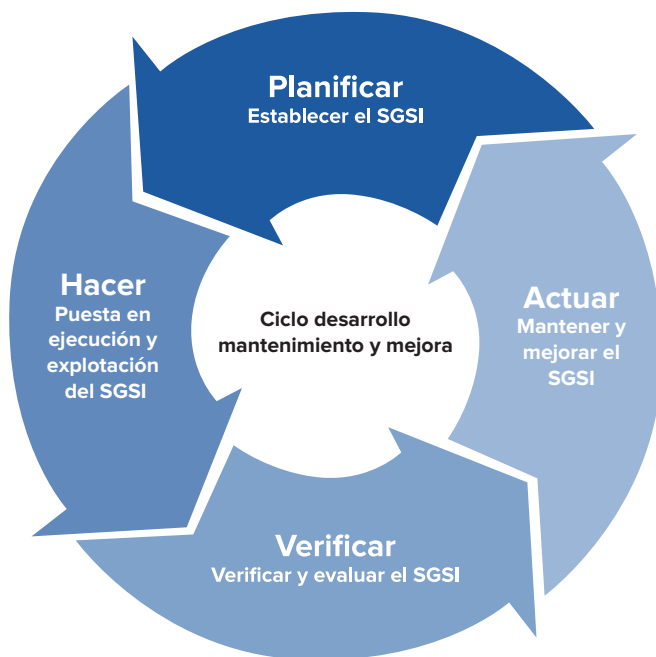


Gráfico 1. Ciclo Deming Plan, Do, Check, Act.

El ciclo Deming se encuentra basado en cuatro fases que son el Plan, Do, Check y Act.

En la fase del Plan se enfoca en el planeamiento, con el objetivo de determinar el alcance del modelo, identificando el valor de los activos y su probabilidad de riesgo y cuáles de estos son de mayor importancia para la organización.

En la siguiente fase, el mediante la implementación, procederá a la realización de un plan para el tratamiento del riesgo que se identificó y seleccionó en la fase uno, para disminuir así, la probabilidad de riesgo.

En la tercera fase del Check, es importante contar con las guías y procedimientos establecidos para que con base en estos se realice la supervisión constante y evaluación del plan implementado, todo esto por medio de métricas y mecanismos de control previamente establecidos.

En la última fase que es el Act, se analizan los resultados obtenidos de la anterior y con base en estos, se toman acciones con el fin de mejorar los sistemas de control establecidos en la fase de

*La implementación correcta de un sistema de seguridad de la información, no sólo requiere del personal que está encargado de implementarlo y el personal que lo supervisará durante las labores diarias, también requiere de la participación del personal de la alta dirección y del más novel de los empleados para su correcta implementación*

implementación (Do), para de esta manera garantizar una mejora continua en la organización.

Es necesario recordar que este modelo se encuentra enfocado principalmente a procesos y bajo este enfoque es compatible para cualquier tipo de organización, no importando la naturaleza ni el tamaño de la organización.

## **Conclusión**

La implementación correcta de un sistema de seguridad de la información, no sólo requiere del personal que está encargado de implementarlo y el personal que lo supervisará durante las labores diarias, también requiere de la participación del personal de la alta dirección y del más novel de los empleados para su correcta implementación, sólo de esta forma se asegurará que fue planeado, implementado y que está funcionando de manera correcta.

Fuentes consultadas

*Diseño de un sistema de gestión de seguridad de información (Óptica ISO 27001:2005), Alberto G. Alexander.*

<http://www.digiware.net/casoexitoprocuraduria.pdf>

<http://www.google.com.mx/imgres?q=ciclo+deming&hl=es&sa=X&biw=1152&bih=681&tbn=isch&prmd=ivnsb&tbnid=oZD9NaFbQka-uM:&imgrefurl=http://jessilogistic.blogspot.com/2010/12/ciclo-deming.html&docid=bfPaxz4QOKJYhM&w=377&h=366&ei=gDdlTqP0F8bjsQLM-4CTCg&zoom=1&iact=rc&dur=327&page=1&tbnh=161&tbnw=161&start=0&ndsp=14&ved=ft:429,r:6,s:0&tx=107&ty=81>

# **LAS RELACIONES ENTRE PERSONAL CIVIL Y MILITAR EN EL NORESTE DE MÉXICO: UNA PERSPECTIVA ANTROPOLÓGICA**

José Medina González Dávila \*

## **Resumen**

El presente artículo tiene la finalidad de presentar una breve investigación antropológica en el noreste mexicano, cuyo objetivo fue el determinar los niveles de confianza de la población civil en las Fuerzas Armadas, derivados de las percepciones e impresiones sobre la Armada de México y el Ejército Mexicano como institutos separados. Los resultados de la investigación indican que las percepciones de la población se derivan de la relación vivencial-contextualizada y la idealizada-descontextualizada. El análisis de estos datos lleva a recomendaciones generales de carácter estratégico para fortalecer los niveles de confianza ciudadana en las Fuerzas Armadas en la región.

## **Palabras clave**

Antropología militar, percepción ciudadana, noreste de México, fortalecimiento institucional.

## **Introducción**

Durante una de tantas entrevistas de campo, que el autor ha llevado a cabo como parte de sus investigaciones en los estados de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, se le preguntó a un joven de sexo masculino de aproximadamente doce años de edad ¿a qué se quería dedicar cuando fuera grande? El joven respondió con entusiasmo: “Quiero ser oficial de la Marina”. Ante lo imperativo de su respuesta, no quedaba sino contextualizar su afirmación: se trata de un joven de una comunidad rural del interior del estado de Coahuila, a varias horas de cualquier instalación naval. Al preguntarle cuándo había visto a un marino antes, respondió que nunca los había visto pero “...como salen en la tele y en el radio que están golpeando al narco, pues esos son los buenos”.

---

\* Licenciado en Relaciones Internacionales por el Tecnológico de Monterrey, la Maestría en Estudios Internacionales en la Escuela de Graduados en Administración Pública y Políticas Públicas del mismo instituto, y el Doctorado en Antropología Social en la Universidad Iberoamericana. Se ha desempeñado como consultor en Estudios y Planeación Estratégica Internacional, como profesor invitado de la Texas A&M University, y como asesor en diversas organizaciones en México y Estados Unidos. Su área de especialización e investigación ha sido la etnología y la antropología militar.

Este caso, que podría ser descartado simplemente como la aspiración de muchos jóvenes mexicanos, nos ofrece una mirada al conjunto perceptivo de muchos habitantes del noreste del país, mismo que es el reflejo de un complejo proceso histórico y perceptivo de la situación regional y nacional. Dichos fenómenos representan una oportunidad tangencial para las labores gubernamentales en el combate a la delincuencia organizada, así como el motivo de una importante reflexión sobre la presencia y las impresiones que las fuerzas armadas mantienen en el país.

El presente artículo tiene la finalidad de exponer brevemente, desde la perspectiva antropológica, una síntesis de los complejos procesos sociales a los que una región de nuestro país ha sido expuesta al paso de los años. Esto abre la puerta a estudios comparativos de mayor dimensión en otras regiones del país, lo que a su vez permitirá a los tomadores de decisiones encausar su esfuerzo al fortalecimiento de las instituciones nacionales y, por consiguiente, de las estrategias en el combate a las amenazas del país, por medio de la identificación de potenciales oportunidades de cooperación ciudadana.

### **Métodos de la investigación: la etnografía**

La metodología empleada en esta investigación se refiere a la propia de la antropología social: la observación participante como recurso del método etnográfico. Éste, esencial para los estudios sociales que requieren de la obtención de datos cuantitativos y cualitativos, es una de las herramientas más importantes a disposición de la investigación de las sociedades humanas. Implementado inicialmente a principios del siglo pasado por Branislaw Malinowski para la recopilación de datos de campo en el Pacífico Occidental (Malinowski, 1984 [1922]), la observación participante ha sido una herramienta en constante evolución y aplicación que resulta la más representativa para la recopilación de datos de campo tanto cuantitativos como cualitativos.

Por su propia naturaleza, los estudios etnográficos se fundamentan en la observación presente de los hechos y fenómenos de un grupo humano específico (de carácter sincrónico), contextualizando la información por medio de registros históricos y del entorno lo que permite una comprensión más completa de la realidad (de carácter diacrónico). Por medio de su empleo, la antropología

nos ofrece un panorama integral de la vivencia cotidiana de las sociedades (de manera policrónica), lo que la convierte en una herramienta de gran valor para la evaluación y retroalimentación de políticas públicas en el corto, mediano y largo plazo.

Contrarios a otras ramas de las ciencias sociales, los estudios etnográficos nos permiten representar integralmente la complejidad humana y así fortalecer la elaboración de estrategias y acciones específicas para un fin social determinado. Mientras que en el pasado la antropología ha sido casi totalmente relegada a los estudios académicos, actualmente sus aplicaciones representan beneficios importantes para la administración pública y la elaboración de políticas sociales de alto impacto, tanto de carácter regional como nacional<sup>1</sup>.

El presente artículo representa una breve síntesis de un complejo estudio social que busca ser un aporte a la conceptualización y elaboración de las políticas públicas nacionales, particularmente aquéllas enfocadas a fortalecer a las instituciones del país en la lucha contra la delincuencia organizada y otras amenazas a la Seguridad Nacional. Se trata de uno de los aspectos que se han desarrollado en tres años de trabajo de campo (22 meses efectivos de estudio en la región), cuyo principal énfasis ha sido la construcción identitaria de diferentes grupos sociales.

Es por medio de la elaboración de etnografías detalladas que es posible determinar las oportunidades y amenazas derivadas de su población, las cuales el Estado mexicano debe considerar. Se trata de las impresiones y percepciones que poseen un conjunto de sociedades integradas bajo un mismo etnónimo: el ser mexicanos. Para ello es necesario realizar etnografías dirigidas y comparativas entre diferentes regiones del país, teniendo siempre en mente la posibilidad de adecuación de las políticas y programas públicos para el beneficio estratégico de la nación.

### **Los antecedentes de la investigación: un enfoque sintético**

Tras un estudio comparativo de seis municipios del noreste mexicano (tres en Coahuila, dos en Nuevo León y uno en Tamaulipas), fue posible observar que las percepciones de la ciudadanía

*Es necesario realizar etnografías dirigidas y comparativas entre diferentes regiones del país, teniendo siempre en mente la posibilidad de adecuación de las políticas y programas públicos para el beneficio estratégico de la nación.*

<sup>1</sup> Sin embargo, desde la Segunda Guerra Mundial la antropología también ha sido empleada por las fuerzas armadas de diferentes países como coadyuvantes a la inteligencia militar y naval, así como por las correspondientes áreas de planeación estratégica (Medina, 2008).



respecto a la presencia y labor de las fuerzas armadas depende directamente de la trascendencia histórica de las mismas en la región, y de la compatibilidad de experiencias presentes con dicha memoria histórica.

Las fuerzas armadas han mantenido una constante presencia en el noreste de nuestro territorio desde tiempos de la Nueva España. A partir del avance territorial de los españoles en el siglo XVI, la estrategia de conquista en lo que actualmente es nuestro país fue el binomio de misiones católicas para fines de evangelización, y una guarnición militar para efectos de soporte y control territorial (Spicer, 1962: 324-325). Esta estrategia desarrollada por los jesuitas resultó esencial para la expansión al norte de los territorios de la Corona Española, y la historia nos indica que fue altamente eficiente pero no exenta de dificultades (ídem: 293-294).

Entre las misiones se establecieron rutas de suministro e infraestructura de soporte, dando como resultado la creación de asentamientos urbanos que en su mayoría actualmente corresponden a las poblaciones del norte de México. Mientras que la mayor parte de los esfuerzos misioneros en la región fracasaron, otros tuvieron éxito y lograron consolidarse como importantes centros de control territorial. Pero mientras que las misiones y algunos asentamientos desaparecieron con el paso del tiempo, la presencia militar se mantuvo como un importante enclave estratégico para el gobierno novohispano y posteriormente para el mexicano.

Por un lado, las condiciones geográficas y espaciales dificultaban el control del territorio, mientras que por el otro, las amenazas históricas de la región obligaron a las unidades militares en el interior de la zona a mantener una intensa presencia y actividad. Desde los grupos indígenas hostiles como apaches y comanches, así como la constante amenaza de incursiones militares y paramilitares estadounidenses, fue la presencia del ejército una de las extensiones del gobierno a la vista de los ciudadanos en todo el norte de nuestro país.

Por su parte, la presencia naval se ha limitado hasta hace algunos años a las regiones costeras del país, con una mínima exposición al interior del noreste mexicano. Sin embargo, tanto en el litoral como al interior, la región ha estado constantemen-

te expuesta a una amenaza producto de las oportunidades circunstanciales: la delincuencia.

Debido a su compleja topografía y orografía, numerosas bandas criminales han mantenido presencia en la región desde el siglo XVIII, e incontables ejemplos históricos dan fe de esta amenaza (Durham: 2007 [1962]). Aunado al hecho de que la presencia militar, así como de la procuración y administración de justicia se han encontrado limitados en su actuación debido a las condiciones situacionales, la complejidad en el control y la administración del territorio que ha sido una constante ineludible (Santoscoy, et al: 2000).

En los últimos treinta años, la delincuencia organizada ha incrementado su presencia en la región, mientras que la Armada de México y el Ejército mexicano han intensificado su labor para combatir de manera frontal a las organizaciones criminales, por lo que la población civil ha visto el paulatino desarrollo, transformaciones y adaptaciones de los actores de ambos bandos.

Por un lado ha visto el arribo y la movilización de unidades militares que anteriormente se encontraban acuartelados o que se limitaban a mantener algunos puestos de control carreteros, de inspección vehicular o de seguridad en instalaciones estratégicas. Por otro lado, los grupos delictivos anteriormente se limitaban a sus actividades ilícitas sin implicar a la población civil, ahora han incrementado el grado de violencia, intensificando su presencia en la mayoría de las comunidades de la región. En el “fuego cruzado” resultante es donde los habitantes de la región se han visto forzados a coexistir, observando las cambiantes condiciones de su entorno.

Es en este contexto, la percepción de las instituciones gubernamentales por parte de la población civil resulta sumamente importante en el marco de la lucha contra de la delincuencia organizada, en la cual uno de los agentes principales son las Fuerzas Armadas. Por lo tanto, la evaluación y comprensión de sus percepciones ofrece una oportunidad para el fortalecimiento de las labores estratégicas de gobierno. Como puede deducirse, la complejidad que representa citado escenario no puede dilucidarse únicamente con datos cuantitativos, sino que requieren una aproximación cualitativa e integral que nos permita analizar y finalmente comprender la situación.

*La percepción de las instituciones gubernamentales por parte de la población civil resulta sumamente importante en el marco de la lucha contra de la delincuencia organizada, en la cual uno de los agentes principales son las Fuerzas Armadas.*

## Los datos de campo: una discusión social de las interpretaciones

De acuerdo con las observaciones de campo desde el 2008 en la región, la presencia de las fuerzas armadas inspira respeto entre la población civil. En la medida en que las operaciones militares se han incrementado en cantidad e intensidad, el despliegue de fuerza en el combate a la delincuencia organizada ha forzado a que la mayor parte de la población mantenga su distancia y caución ante la presencia militar. En las comunidades donde se encuentran establecidas instalaciones militares desde hace varias décadas resulta imposible desasociarse de la presencia del Ejército mexicano, lo que fuerza a los habitantes a mantener un constante estado de alerta y, por consiguiente, alterar sus actividades cotidianas.

Mientras que la presencia del Ejército inspira respeto, sorprendentemente la percepción pública respecto a la Armada de México se traduce en un alto nivel de confianza. Estos datos observados en campo de manera cualitativa se encuentran sustentados con estudios cuantitativos de percepción ciudadana, donde la Armada posee un mayor nivel de confianza que el Ejército<sup>2</sup>. Esto, por su parte, no implica que los segundos carezcan del voto de confianza de toda la población, sino que es indicativo de un proceso social más complejo.

Los datos de campo permiten identificar que la percepción y opinión de los habitantes de los seis municipios estudiados en el noreste mexicano respecto a la Armada de México se debe mayoritariamente a la exposición de los ciudadanos en los medios de comunicación, debido a que estos (televisión, radio, internet, periódicos, revistas, etc.) han dado una cobertura positiva a la Armada de México, destacando las actividades más importantes que se han llevado en contra de la delincuencia organizada; lo cual, aparentemente ha incidido en un proceso de idealización de la SEMAR por parte de la población civil.

Por su parte, dicho proceso de idealización ha llevado irremediablemente a una comparación de la Armada con el Ejército. Mientras que la interacción directa con los primeros es en muchos casos inexistente y tan sólo de manera tangencial por los medios de comunicación, con los segundos ha sido una constante histórica. Se trata entonces de una comparación entre la experiencia

---

2 Uno de tantos estudios sobre este tema, es el reportado por FLORES (2010).

*Mientras que la presencia del Ejército inspira respeto, la percepción pública respecto a la Armada de México se traduce en un alto nivel de confianza.*

vivencial y una entidad idealizada, generándose una asimetría perceptiva que no necesariamente es benéfica para los intereses gubernamentales y de administración pública.

Dicho proceso se reproduce en los espacios sociales de las comunidades, donde se reconoce el papel del Ejército, pero paulatinamente la Armada aparece como un actor importante en la escena regional. Los lamentables incendios forestales en el estado de Coahuila en el mes de abril y mayo de 2011, dieron la oportunidad a los habitantes de la región a materializar a la Armada de México como coadyuvante en las labores de apoyo social.

Dichas acciones refuerzan las impresiones y percepciones de la población respecto a la institución, lo cual facilita el proceso de idealización y comparación entre los actores gubernamentales.

En el caso de Nuevo León y Tamaulipas, donde la presencia de la Armada ha sido más intensa en años recientes, ha llevado a la comparación con el Ejército desde un ángulo diferente pero no menos importante. La población civil aparentemente identifica que en su momento el Ejército y la delincuencia organizada coexistieron en la demarcación por largos periodos de tiempo sin enfrentamiento, mientras que el personal naval arribó para efectos de un combate directo al narcotráfico. Aunque es evidente que la secuencia de eventos es mucho más compleja, de manera perceptiva las personas entrevistadas en campo tienen esta impresión, la cual sustentan con la información que reciben de los medios de comunicación local.

Como puede apreciarse, no sólo existe una comparación sino una jerarquización consecuente derivada de una asimetría entre la información de la cual se derivan las percepciones y la secuencia de eventos en la escalada de la lucha contra el narcotráfico como objetivo gubernamental. Esta relación entre hechos y percepciones debe de resultar del interés y atención de las instituciones federales para efectos correctivos y de aprovechamiento de las oportunidades coyunturales.

## **Conclusiones y prospecciones**

Los datos de campo nos permiten identificar un proceso social importante en la coyuntura histórica que vive nuestro país. Mientras

que es innegable que en el índice de confianza ciudadana en las instituciones gubernamentales destacan las fuerzas armadas como aquéllas que gozan de la mejor apreciación de la población, ya que la gran mayoría de los estudios existentes no han reflejado adecuadamente los procesos de idealización y de distinción entre los diferentes componentes de los brazos armados del Estado mexicano.

Llevando estos datos a un análisis más profundo, se puede identificar que mientras la Armada de México goza de un alto nivel de respeto y de confianza por parte de la población civil en las entidades al interior de la República, esto se ha dado debido a un proceso de idealización, generado por el contacto tangencial con los medios de comunicación. Esto ha llevado a la población a una separación conceptual entre la Armada de México y el Ejército mexicano, y por consecuencia a una jerarquización inadecuada.

El distanciamiento jerárquico entre los diferentes componentes de las fuerzas armadas, representa tanto un riesgo como una amenaza a la conceptualización de las instituciones a manos de un elevado grupo de la población civil. Por un lado, este proceso deja de lado la noción de que ambos componentes castrenses son partes y componentes del Estado mexicano, quienes deben ser garantes de la soberanía, la integridad territorial y del Estado de derecho, además de ser uno de los pilares de la Seguridad Nacional. Esto lleva a que lo que podría considerarse como una fortaleza del Estado se convierta en un potencial riesgo, debido al encausamiento de la percepción de la población por un instituto, desvalorizando relativamente a otros.

Por otro lado, todo proceso de idealización posee la atribución de la fragilidad en el mantenimiento del mismo. Esto se debe a que el fundamento de esta confianza radica en información tangencial sin contexto más que una vivencia contextualizada, deduciéndose lo anterior como una amenaza que puede extenderse a otras instituciones del gobierno federal.

En el marco de la lucha contra la delincuencia organizada, esta coyuntura histórico-social puede encausarse al fortalecimiento integral de las instituciones y en incrementar el índice de confianza de la población civil en las fuerzas armadas como conjunto. Esto puede llevarse a cabo por medio de una adecuada

campaña de comunicación social y de un cuidadoso estudio de la presencia pública de las instituciones federales en miras de incrementar la confianza fundamentada en hechos e información bien encausada.

Todo proceso de jerarquización trae por consecuencia la desestimación relativa de al menos uno de sus componentes, situación que debe ser evitada con la finalidad de exhortar y reiterar la confianza y el compromiso que de facto debe existir entre el binomio civil-militar en un Estado de derecho. Por su parte, es necesario realizar estudios etnográficos que cuenten con mayor profundidad en otras regiones del país, para fines comparativos y de prospección estratégica. El hacer esto facilitará la toma de decisiones a largo plazo respecto a la presencia, papel y actuación de las fuerzas armadas, lo que resultará benéfico para las instituciones debido al potencial incremento relativo de los niveles de confianza ciudadana en los mismos.

Las fuerzas armadas son un componente esencial del Estado mexicano al ser los garantes de la seguridad nacional. La correcta conceptualización y confianza de la población en los institutos armados promoverá una adecuada relación cooperativa entre civiles y militares que se traducirá en un fortalecimiento integral de la nación. Este es en sí, un fin estratégico que se debe fortalecer.

*Las fuerzas armadas son un componente esencial del Estado mexicano al ser los garantes de la seguridad nacional.*

#### Fuentes consultadas

DURHAM, George (2007 [1962]). *Taming the Nueces Strip*. The University of Texas Press, Austin, TX, EUA.

FLORES, Raúl (2010) "Lucha antinarco sube bonos de Marina y Ejército" en *Excelsior* (21 de noviembre de 2010), México, [http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id\\_notas=688568](http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_notas=688568)

MALINOWSKI, Branislaw (1984 [1922]). *The Argonauts of the Western Pacific*. Waveland Press, IL, EUA.

MEDINA, José (2008). *La Antropología Militar: ¿aplicación o pervisión de la ciencia?* *IBEROFORUM*, Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana, Año III, No. 6, julio-diciembre de 2008, pp. 58-81. <http://www.uia.mx/actividades/publicaciones/iberoforum/6/pdf/josem.pdf>

SANTOSCOY, María Elena, et al. (2000). *Breve historia de Coahuila*. Fondo de Cultura Económica, México.

SPICER, Edward (1962). *Cycles of Conquest*. The University of Arizona Press, Tucson, AZ, EUA.

## HISTORIA DEL CORSO Y LA GUERRA NAVAL EN MÉXICO

Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles

*“La experiencia ha probado la utilidad de los corsarios, particularmente en nuestra lucha con España... si nosotros hubiéramos adoptado ese sistema, habríamos obtenido sin costo alguno por parte del gobierno, en lugar de que por habernos opuesto a ese sistema y adoptado el de los buques de guerra, no tenemos escuadra por falta de medios, ni molestamos el comercio español. Lejos, pues de recoger las patentes que se han expedido, estoy determinado a librar todas las que pueda”.*

*Simón Bolívar a Brión, 22 febrero de 1819.*

### Introducción

La práctica del corso se extendió tanto en Europa como en América a lo largo del siglo XVI al XIX, y se constituyó en un medio eficaz y económico de hacer la guerra, aceptado por todas las potencias marítimas, entre las cuales se encontraban algunas con fuerzas navales insuficientes para emprender una guerra con ciertas posibilidades de éxito, siendo el corso, en este sentido, el medio que le permitía al país otorgante de las patentes, disponer de una flota con sólo armar los buques mercantes a solicitud de sus propietarios o armadores.

Diversos autores han calificado al corso como una *fuerza de complemento*, pues fue utilizado para hostilizar al enemigo en su tráfico comercial e impedir su aprovisionamiento por mar. Sin embargo, también es evidente que hubo países que lo utilizaron para proteger sus dominios, cuyas funciones iban mucho más allá de las originales, ya que fueron no sólo el instrumento de combate al comercio ilícito, de defensa de las costas y navíos contra piratas, sino también el medio de afirmación de la soberanía española sobre los mares y territorios americanos, hasta los inicios del siglo XIX. De ahí que se puedan distinguir dos momentos en el desarrollo de la actividad corsaria, procedentes de dos regímenes jurídicos aplicables: uno durante la paz, como meros represores del comercio ilícito, y otro en tiempo de guerra, como defensores de las costas de Indias, es decir, defensores de la soberanía.

---

\* Licenciada y Maestra en Historia, egresada de la UAM-Iztapalapa. Ex Becaria del CONACYT y de la OEA. Diplomada en Administración de Archivos Históricos, en el Museo Nacional de Madrid. Ha ocupado diversos cargos de mandos medios en la SEGOB, SHCP y SEMAR. Se ha desempeñado como docente en la UNAM, en la Universidad Pedro Loredo Ortega.

Diversos autores han calificado al corso como una fuerza de complemento, pues fue utilizado para hostilizar al enemigo en su tráfico comercial e impedir su aprovisionamiento por mar.

La producción historiográfica sobre el corso es muy vasta para Europa, sin embargo, en el caso mexicano, lo que se ha escrito es muy limitado, no así para el Río de la Plata, ya que existe una abundancia de textos, que se troca para el caso mexicano por un desinterés casi total, roto sólo por las aportaciones del jurista Oscar Cruz Barney; Johanna Lieselote von Grafenstein Gareis, del Instituto Mora; del Doctor Enrique Cárdenas de la Peña y del Almirante Miguel Carranza y Castillo, ambos de la Armada de México. Por lo que toca a Cruz Barney, este autor se acerca al estudio del corso exclusivamente desde una perspectiva jurídica, descuidando el análisis histórico, lo que dificulta la comprensión del desarrollo de este fenómeno. No obstante, su obra es obligada para quienes deseen abordar esta temática. Mientras que Johanna Lieselote von Grafenstein es quien cuida mucho mejor el tratamiento del corso a partir de una perspectiva jurídica, histórica, política y económica. Mientras tanto, Cárdenas de la Peña y Miguel Carranza lo hacen desde la perspectiva de la guerra, aun cuando el corso no sea el eje central de sus obras, ya que los objetivos de sus libros son aspectos más generales de la historia naval de México.

No obstante a estas limitaciones historiográficas sobre el tema, el objetivo de este ensayo es analizar la historia del corso en México, desde su independencia hasta la guerra contra Estados Unidos a mediados del siglo XIX. Sin embargo, por cuestiones de metodología y de comprensión de este fenómeno, se ha considerado necesario ofrecer una explicación breve del tema, a partir del período colonial de México. El análisis de este ensayo abarca todos los aspectos de la actividad corsaria: el económico, el bélico, el náutico, el diplomático y político.

### **Algunas precisiones sobre el corso y su diferencia con la piratería**

Frecuentemente en la literatura se confunden los términos “corsario” y “pirata”. Si bien, en origen practican la misma actividad, el pirata careció del revestimiento de legalidad que sí, en cambio, tuvieron los corsarios. No obstante, que el corso tuvo su fundamento en la piratería, existen características diferenciadoras entre una práctica y la otra, aunque con bastantes puntos en común:

- La piratería era una acción indiscriminada contra todo buque.
- El corso se realizaba sólo contra los enemigos del Estado que



El corso es el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de una época en particular, de ahí su paulatina desaparición entre las grandes potencias en el siglo XIX.

otorgaban la patente.

- La piratería no contaba con autorización alguna.
- El corso se realizaba sólo con patente, es decir, con autorización y cumpliendo una serie de requisitos y deberes.

“El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero<sup>1</sup>, bajo esta denominación se comprende la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos”<sup>2</sup>.

### El corso en época de la Colonia<sup>3</sup>

Durante el México Colonial, el corso, desde el punto de vista económico, fue el medio a través del cual la Corona española combatía al contrabando y a la vez, el medio que le permitía defender su comercio en América de los ataques de las potencias extranjeras. Desde un punto de vista político, mediante el corso se daba la participación directa de los particulares en la defensa de los intereses estatales. En este sentido, era similar a *la capitulación*, figura utilizada durante el proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América, en donde predomina el esfuerzo privado sobre el oficial, dado las limitaciones del Estado para emprender los viajes hacia América e imponer una forma de dominación.

Luego entonces, podemos afirmar que el corso es el reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de una época en particular, de ahí su paulatina desaparición entre las grandes potencias en el siglo XIX, conforme el Estado podía ir cubriendo sus necesidades de defensa con sus propias Fuerzas Armadas; no así en el caso mexicano, que siguió requiriendo de él, para defender los intereses nacionales en una buena parte del siglo XIX.

1 Escriche, J. y Lozano, A. de J. *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanos*. Ballesca y Cía. Sucesores, Editores. México, 1905. Cfr. Cruz Barney, O. *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del siglo XIX*. UNAM, México, D.F. 1997. p. 120.

2 Azcárraga y Bustamante, J.L. *El Corso Marítimo (concepto, justificación e Historia)*. CSIC. Madrid, 1950. p.

3 Antes de adentrarnos al tema, nos parece pertinente hacer algunas precisiones: la patente de corso fue en su tiempo, un privilegio, ya que mediante ella, se le confería al armador un derecho, del que no gozaban otros, a hostilizar a los navíos enemigos y a no ser tratados como piratas y dentro de la clasificación de los privilegios que se daba el corso; tenemos que era un privilegio personal, temporal, oneroso, afirmativo y odioso. Si analizáramos la patente de corso con un criterio actual, tenemos que sería un acto administrativo, unilateral, en el sentido de que es un acto concedido por la autoridad, al no poder ser exigido por el particular, y de suplencia de las funciones del Estado, ya que el corsario ha sido equiparado en distintos tiempos con las Armadas

En materia jurídica, tanto en España como en México, se realizó un esfuerzo notable para presentar ante los ojos de las potencias extranjeras al corso como una figura lícita. Las ordenanzas toman en cuenta el respeto por el mar territorial y el principio de reciprocidad. Esto es una muestra de la disposición por mantener al corso dentro de los cauces legales. El impulso del corso español en América fue una pieza clave para mantener el equilibrio de fuerzas con las otras tres potencias navales del momento: Francia, Holanda e Inglaterra; especialmente esta última, empeñada en penetrar los dominios españoles y establecer su supremacía en las rutas marítimas y comerciales.

Se puede concluir con la afirmación de que el corso español es también reflejo de la posición de la Corona respecto de sus posesiones en ultramar, de sus relaciones con las demás potencias y de su constante preocupación por mantener el control de un mar que consideraba su patrimonio exclusivo. Desde el punto de vista de la guerra, el corso juega un papel importante en las guerras de independencia de Hispanoamérica, ya que fue el instrumento que a juicio de Simón Bolívar y de José María Morelos y Pavón, podía coadyuvar a derrotar a los españoles. Más tarde, una vez lograda la independencia, sería la defensa y custodia de ese patrimonio, lo que llevó a las naciones independientes hispanoamericanas a procurar fomentar el corso para preservar su libertad, y sobre todo, en aquellos países débiles con respecto a la organización y efectividad de su Marina de Guerra.

Desde los inicios del México independiente se puede observar el esfuerzo por mantener vigente la práctica del corso, y sobre todo en los momentos más álgidos provocados por las intervenciones extranjeras, que evidenciaron las debilidades de la Armada. Ya que por ejemplo, en la guerra con Estados Unidos, la necesidad de contar con un medio eficaz de defensa naval se manifestó en la promulgación de los reglamentos de corso mexicanos de julio y septiembre de 1846, y aunque es una medida desesperada o de emergencia ante la agresión externa, es visible que los reglamentos se emitieron con base en la larga experiencia corsaria novohispana.

Tan es así, que de la simple lectura de sus textos se pueden reconocer las disposiciones de las ordenanzas de corso españolas. La negativa de México a adherirse en su momento a la *Declaración*

*El corso desempeñó un importante papel en la Guerra de Independencia en México. Existen claros indicios de la presencia de corsarios autorizados por el gobierno insurgente de José María Morelos y Pavón.*

*de París* es una clara prueba de la confianza que se tenía en el corso como solución a la carencia de recursos navales.

## **Independencia (1810-1821)**

El corso desempeñó un importante papel en la Guerra de Independencia en México. Existen claros indicios de la presencia de corsarios autorizados por el gobierno insurgente de José María Morelos y Pavón. Ejemplo de lo anterior fue que el 14 de julio de 1815 se expidió en Puruarán un decreto a través del cual se abría el corso para mexicanos y extranjeros en contra de España. Al parecer, la decisión de otorgar patentes de corso se originó a propuesta del marino español José Álvarez de Toledo, en su iniciativa de apoyo al gobierno insurgente.

En la citada propuesta se especificaban los requisitos que se debían establecer para tratar de potencia a potencia, entre ellos, el de aprobar una bandera nacional, enviar recursos para la compra de armas y otorgar las patentes de corso. Sin embargo, cabe destacar que las condiciones que se señalaron en dicho documento fueron únicamente las relativas a la solicitud de la patente de corso y a la venta de las presas logradas. Aquellos que quisieran armar un navío corsario debían acudir ante el Supremo Gobierno o su comisionado para solicitar la patente. En cuanto a la venta de las presas, los corsarios estaban autorizados para hacerlo en donde más les conviniera. Con esto, los corsarios estaban autorizados a pasar inclusive a puertos extranjeros para la determinación de las mismas. Al momento de efectuar la venta, el corsario debía pagar un 4% sobre el valor de la presa.

Esta iniciativa sirvió para que mediante decreto, las patentes de corso fueran autorizadas legalmente a todos aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros que decidieran apoyar la causa de independencia de México, a través del ataque al comercio marítimo español, así como la creación de las banderas nacionales de guerra parlamentaria y de comercio.

La bandera de guerra, fue descrita por los insurgentes mexicanos de la siguiente forma:

“un paño de longitud y latitud usadas por las demás naciones, que presente un tablero de cuadros blancos y azul celeste. Se colocarán en el centro de un ovalo blanco en

campo de plata, las armas establecidas y delineadas para el gran sello de la nación, en decreto de la misma fecha, sin alteración de mudanza alguna; y guarnecerá toda la extremidad del paño que forma la bandera una orla encarnada de seis pulgadas de ancho<sup>4</sup>”.

Previamente Morelos había ordenado al General Guadalupe Victoria, Comandante militar del área de Veracruz, apoderarse de un lugar en la costa, en donde pudiera establecer y consolidar un puerto para recibir las armas y pertrechos que los agentes mexicanos adquirieran de los Estados Unidos.

El General Victoria establecería el puerto en Boquilla de Piedras, paraje situado a 50 kilómetros al norte de Veracruz, al abrigo de Punta Delgada, mismo que fortificó. El gobierno insurgente nombró al licenciado José Manuel de Herrera, embajador de México en Estados Unidos, y a la vez ordenó al Coronel Francisco Antonio de Peredo que formase una marina.

Según Cárdenas de la Peña<sup>5</sup>, el embajador José Manuel de Herrera llevó a Estados Unidos “cientos de ejemplares en blanco para llenarlos en su oportunidad”. Dos días después, el 16 de julio, se le extendió a José Sauvinet, de origen mexicano, una patente de corso para que armara la goleta llamada *El Hidalgo*, capitaneada por Adriano Graval y equipada con un cañón de doce libras, cuarenta fusiles y cincuenta hombres de tripulación. En la patente se le autorizó recorrer los mares de la América septentrional y hacer el corso contra los buques y propiedades de España bajo la bandera nacional.

A Sauvinet se le fijó una fianza de cinco mil pesos que debía ser entregada a los ministros de Hacienda, para asegurar su buena conducta. Asimismo, se le ordenó que debía abstenerse de agredir a las naciones amigas y neutrales. El conocimiento de las presas que hiciera y la declaración de su legitimidad correspondía a las autoridades de los puertos habitados de la nación. El texto de la patente establecía, además, que los comandantes generales de los diferentes estados, los comandantes principales de marina, oficiales de bajeles del estado, capitanes de navíos

---

4 Capitán de Navío, Miguel Carranza y Castillo, *Historia de la Marina de Guerra*, Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina. México. p. 134.

5 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*. SEMAR. México.

mercantes, ministros de marina y capitanes de puerto, tenían la obligación de auxiliar al corsario y permitirle carenar y proveerse de todo lo necesario. Se sabe, gracias al testimonio de Fray Servando Teresa de Mier, que el movimiento de independencia contó con 56 corsarios aproximadamente que se dedicaron a hostilizar a los buques españoles.

Respecto a la orden que recibió Francisco Antonio de Peredo de formar una marina, se sabe que estableció contacto con el corsario francés Jean Lafitte, mismo que operaba bajo la tolerancia del gobierno de los Estados Unidos y que tenía su cuartel general en la isla de Barataria, en la Bahía de Nueva Orleans y que éste recibió siete banderas mexicanas para que destacase algunas de sus naves para operar en aguas mexicanas. Esta fue quizás la razón por la cual, hacia 1816 se encontraba concentrada en Boquilla de Piedras, una pequeña escuadrilla al mando del corsario francés Louis Ory, constituida y organizada de la siguiente forma:

- Goleta *La Velona*, de 4 cañones y 95 hombres.
- Goleta *La Guerrera*, de 5 cañones y 86 hombres, al mando de Joseph Rastingues
- Goleta *La Republicana*, de 3 cañones y 80 hombres, al mando de Jean Fanette.
- Goleta *La Elisa*, de 3 cañones y 40 hombres, al mando de Joseph Lafargue.
- Goleta *El Terrible*, de 2 cañones y 75 hombres, al mando de Francois Marchand.
- Corbeta *Brutus*, de 15 cañones y 122 hombres, al mando de Jean Courtios
- Goleta *La Mexicana*, de 3 cañones y 60 hombres, al mando de Joseph Anorieux. Esta nave es posible que sea la misma a la que se refiere el comandante realista del Batallón de Veracruz, Francisco de Heredia y Vergara, a la que nombra como *El Mexicano* y *El General Morelos*<sup>6</sup>.

Por otra parte, se tiene referencia que Juan de Galván sirvió a la causa de la independencia armando en curso la goleta *La Patriota*, que transportaba armas a puertos mexicanos, la cual en septiembre de 1816 combatió y capturó a la goleta española *La Numantina*, frente al puerto de Coatzacoalcos, conduciéndola a

---

6 Miguel Carranza y Castillo, *Op. Cit.* p. 134-135.

Nueva Orleans, donde la entregó al General Francisco Xavier Mina para apoyar su expedición. Este pequeño combate se considera como el primero que se libró por una embarcación que arbolaba bandera mexicana, si bien aún no correspondiente al Estado Mexicano soberano e independiente. El puerto de Boquilla de Piedras y las actividades que allí se llevaban a cabo, impulsaron al gobierno virreinal a atacarlo en repetidas ocasiones.

### **De la toma del Castillo de San Juan de Ulúa a la expedición de patentes de corso por David Porter (1821-1828)**

Una vez independizado México, y ante el problema del reducto español que se guarecía en el Castillo de San Juan de Ulúa, la debilidad que presentaba la naciente marina mexicana y el peligro en que se constituía para la soberanía mexicana la negación de España a reconocer la independencia de México, se retomó por parte del naciente Estado, la idea de continuar la práctica del corso como un medio de enfrentar las incursiones extranjeras.

En la Memoria de 1822 que rindió Antonio de Medina, Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, marino de profesión, menciona como efectivos navales existentes: un bergantín falto de carena, en San Blas; una goleta en las mismas condiciones, en Veracruz; y una lancha para el servicio aduanal, en Campeche; elementos que no podían considerarse como base de una marina militar. Y aunque el gobierno se aprestó a conseguir los créditos para formar una escuadrilla naval, el apremio sobre Ulúa se hacía más grande y los recursos obtenidos no fueron suficientes.

Por ejemplo, en el Informe del Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, rendido al primer Congreso Mexicano el día 7 de noviembre de 1823, se manifestaba la falta de buques para hacer capitular el Castillo de San Juan de Ulúa, haciendo mención que la compra de una fragata y ocho corbetas, que el gobierno había creído suficientes para la protección del comercio y seguridad en las costas, no lo habían sido en realidad para el feliz éxito de la empresa que ocupaba a la nación, de arrojar de su país a los últimos restos de la dominación española, empresa que tocaba a la Marina. La Armada debía consumir y consolidar la independencia nacional. Lo anterior fue la razón por la cual el corso fue una práctica vigente en México e inclusive en toda América Latina, pues su existencia apoyaba a las fuerzas navales.

*Una vez independizado México, y ante el problema del reducto español que se guarecía en el Castillo de San Juan de Ulúa, la debilidad que presentaba la naciente marina mexicana y el peligro en que se constituía para la soberanía mexicana la negación de España a reconocer la independencia de México, se retomó por parte del naciente Estado, la idea de continuar la práctica del corso como un medio de enfrentar las incursiones extranjeras.*

México tuvo que lidiar constantemente con corsarios extranjeros que hostilizaron sus costas. Así, en la sesión del Congreso Constituyente Mexicano, del día 20 de mayo de 1822, el comandante de Tampico informaba al Congreso que habían dado fondo en ese puerto el bergantín *Carmen*, procedente de Campeche; el paquebote *Ranger* y las goletas *San Juan* y *Bee*, de Nueva Orleans; la *María Ana*, de Nueva York y la *Rebeca*.

Justo Sierra señaló que en 1823 y 1824 el comercio de Yucatán había sufrido una serie de depredaciones por parte de buques tripulados por belgas, holandeses, daneses, negros marrones y criollos de las Antillas, quienes actuaban provistos de patentes de corso colombianas, cuyo objetivo era interrumpir el comercio español, sin embargo, con frecuencia hostilizaron también en las costas mexicanas<sup>7</sup>.

Entre las primeras medidas del México independiente y que correspondieron al emperador Agustín de Iturbide, fue la de convocar a una Junta Nacional que quedó instalada el 2 de noviembre de 1822, cuyo objetivo era elaborar un proyecto de Constitución para el Imperio Mexicano. Durante sus sesiones empezaron a surgir voces que señalaban la necesidad de organizar militarmente al Imperio. En la sesión del 4 de enero de 1823 el Ministerio de Guerra y Marina envió cinco oficios a la Junta Nacional, sobre los puntos siguientes<sup>8</sup>:

- Necesidad de establecer el tribunal especial de guerra.
- Conveniencia de crear el Consejo del Almirantazgo.
- Organización y arreglo del Ejército, por medio de los Capitanes Generales de las provincias.
- Organización del Ejército en todas sus partes.
- Necesidad de una escuela militar en el Imperio.

Es importante señalar que de estas propuestas se haya recomendado la creación del Consejo del Almirantazgo, pues a él correspondería el conocimiento de las causas de corso y presas. Asimismo, que en la sesión del 24 de diciembre de 1822, el Ministerio de la Guerra hubiese sugerido la adopción de medidas necesarias para tripular los navíos mexicanos con nacionales, así como de restablecer las matrículas de mar como estaban en los primeros años del siglo XIX.

<sup>7</sup> Justo Sierra, *Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854. p. 83.

<sup>8</sup> *Ibid.*

El dictamen de la Comisión tiene Gran importancia, pues nos da una idea del estado de la Armada Mexicana en esos primeros momentos de independencia y la imperiosa necesidad de mejorar su situación, en donde el corso sería una de las soluciones posibles.

La comisión señalaría la urgencia de conseguir los nacionales necesarios para tripular los buques del imperio, sin tener que acudir a mercenarios extranjeros. Ya en la Constitución de 1824, se aprecian algunas referencias al corso<sup>9</sup>.

No obstante estas disposiciones, los efectos del decreto no fueron los esperados, al menos en lo referente a San Juan de Ulúa, que estaba todavía en manos de España, ya que no se tienen noticias de que se hubiera armado buque corsario alguno para intentar recuperarla. Asimismo, la brevedad establecida en su artículo 3º, para formar un reglamento de corso, por desgracia, no sería observada.

La serie de acontecimientos y de conflictos internos y externos que envolvían al país no permitieron que con la prontitud deseada se legislara nuevamente sobre el corso, sino hasta la guerra de Texas en 1836. No obstante, el esperado reglamento de corso no vería la luz, sino hasta 20 años después del decreto en que se ordenó su elaboración, el 26 de julio de 1846.

Sin embargo, una vez sometido el último reducto español que se encontraba en Ulúa en 1825, al Comodoro David Porter se le autorizó entregar patentes de corso, de las que únicamente otorgó una al buque *La Molestadora* o *El Molestador* (como también se le conoce). Cabe destacar que la presencia de Porter en nuestro país obedece al interés del gobierno por mantener la lucha contra España, ya que este país, no obstante la capitulación del Castillo, no reconocería nuestra independencia sino hasta 1836.

El gobierno había recibido informes desde 1825 que en Yucatán se gestaba un levantamiento con fines separatistas, por lo que ordenó a la goleta de guerra *Orizaba* efectuar un crucero por esa provincia, mismo que se prolongó durante dos años. De igual forma, a principios de 1826 el bergantín *Victoria*, al mando del Capitán José María Machín, efectuaba un crucero frente al litoral

*El gobierno había recibido informes desde 1825 que en Yucatán se gestaba un levantamiento con fines separatistas, por lo que ordenó a la goleta de guerra Orizaba efectuar un crucero por esa provincia, mismo que se prolongó durante dos años.*

<sup>9</sup> *Actas Constitucionales Mexicanas (1821-1824)*, intr. y notas de José Barragán Barragán, México, UNAM. 1981. 10 tomos. Sesiones de 1824. Tomo 8.



David Porter fue un marino de origen estadounidense con amplia experiencia naval que decidió prestar sus servicios a la nación mexicana, mismos que pueden calificarse de valiosos, ya que ha sido el único que pudo poner en jaque a los barcos españoles.

cubano, capturando cuatro pequeños buques mercantes españoles, enviando tres a Cayo Hueso y otro a Campeche.

Mientras tanto, el Comodoro David Porter tomaba el mando de la escuadrilla mexicana en el Puerto de Veracruz, misma que quedó integrada por la fragata *Libertad*, bergantines *Bravo*, *Hermón*, *Victoria* y el recién adquirido *Guerrero*, además del viejo navío *Asia*, después nombrado *Congreso Mexicano*. El problema más grave al que se enfrentaba Porter, era el no contar con personal idóneo para tripular los buques de la escuadrilla, pues se carecía de marineros. Para completar la gente que se necesitaba a bordo, el gobierno envió una compañía de soldados sediciosos, volviendo con ello a la vieja práctica de la leva y de las matrículas de mar.

Es conveniente señalar que David Porter fue un marino de origen estadounidense con amplia experiencia naval que decidió prestar sus servicios a la nación mexicana, mismos que pueden calificarse de valiosos, ya que ha sido el único que pudo poner en jaque a los barcos españoles. En 1826, Porter tomaba el mando de la escuadrilla naval, designándosele Comodoro, alcanzando esta escuadra naval gran eficiencia.

Desde 1824 se había autorizado el otorgamiento de patentes de corso para todos aquellos capitanes de buques nacionales o extranjeros que quisieran participar en la expulsión de los españoles del Castillo de San Juan de Ulúa. De la primera patente de la que se tiene noticia, es precisamente la concedida el 19 de febrero de 1827, por un año y medio al Capitán Carlos C. Hopner, de la goleta *El Molestador*, de 63 toneladas. Dicha patente está firmada por el Presidente Guadalupe Victoria, el Comodoro David Porter y el Comandante General de Veracruz, Manuel Rincón.

La escuadrilla mexicana comandada por Porter tenía por misión efectuar el crucero en aguas de Cuba, con el fin de impedir el comercio español. *La Molestadora* luego de haber completado su primer crucero en las aguas de Cuba, informó haber obtenido cuatro presas efectivas y 16 prisioneros. En su parte de operaciones, Porter señalaba:

“Tengo la satisfacción de remitir a V.E. el parte que me ha dado el Comandante del corsario de *La Molestadora*, de

haber cogido al enemigo sobre la costa de Cuba seis barcos mercantes y diez y seis prisioneros”

El bloqueo de las costas de Cuba tomaba gran importancia con motivo de haberse decretado la libertad de comercio, por lo que gran número de embarcaciones arribaban a puerto cubano, facilitando a nuestros buques tomar varias presas; algunos fueron destruidas y otras enviadas a Veracruz. Entre los buques capturados se encontraba el buque español *Hércules Gaditano*, procedente de Cádiz. El total de embarcaciones destruidas ascendió a 20, según lo refiere Lerdo de Tejada.

El español Capitán de Navío Ángel Laborde, Comandante del apostadero de La Habana, ordenó reparar y poner en servicio numerosos buques de su escuadra, con los fondos proporcionados por el gobernador Vives, saliendo de inmediato a combatir a los buques mexicanos que efectuaban cruceros en aguas de Cuba, teniendo como base Cayo Hueso, con conocimiento de los Estados Unidos de América, causando ello graves tensiones entre este país y España.

El Comodoro Porter procuró sin embargo, no violar la neutralidad de los Estados Unidos, ello se observa en la correspondencia del señor Francisco Pizarro Martínez, agente secreto del gobierno de México en Nueva Orleans. Pese a las dificultades a las que se enfrentó Porter por la falta de recursos financieros y humanos, su escuadrilla alcanzó gran eficiencia y respeto. Incluso los mismos españoles, que habían juzgado a los buques mexicanos con desprecio, ahora les preocupaba su intrepidez y arrogancia, así como la competencia y habilidad del Comodoro David Porter.

A la escuadra naval de Porter se sumó como ya se mencionó el buque corsario *La Molestadora*, buque que extendió sus correrías hasta el Mediterráneo, operando durante cinco meses, capturando dos bergantines, un místico, cuatro bombardas, un falucho y una tartana<sup>10</sup>.

Establecen las fuentes que irritaba a Laborde la audacia de los buques mexicanos y las grandes pérdidas sufridas por el comercio español, obligando a la escuadra de La Habana a ejercer su acción contra los buques de México y de Colombia, país que

<sup>10</sup> Mario Lavalle Argudín, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México*, Tomo II, Secretaría de Marina, México, p. 42-44.

terminaría aliándose a México y que también había destacado a varios buques armados en curso contra Cuba.

Como puede observarse, el corso viene a desempeñar en cierta medida las funciones que en realidad le correspondían a la Armada, ya que ésta, al carecer de la capacidad material para lograrlo, el Estado tuvo que recurrir a la práctica añeja del corso. Esta situación no fue privativa de México sino de casi toda América Latina.

Sin embargo, para 1828, el estado de la Marina Mexicana no era nada halagador. Se componía de los siguientes buques:

- *Navío Asia* (en buen estado, con 700 plazas de marinería).
- *Fragata Libertad* (antiguo buque mercante de la carrera de Indias).
- *Bergantín Victoria* (excluido del servicio, haciendo las veces de pontón).
- *Bergantín Bravo* (viejo y con el palo mayor podrido en el fondo).
- *Bergantín Goleta Hermón*.
- Dos goletas costeras inservibles.

Por otra parte, cabe destacar que las disposiciones sobre corso no habían variado en esencia en estos años. Inclusive, en 1827 la escuadrilla de Porter, por instrucciones superiores, había zarpado con rumbo a Cayo Hueso, con el fin de alejar a los buques españoles de las costas mexicanas. Esta base perteneciente a los Estados Unidos no era ya utilizada por ellos, ya que habían trasladado su sede a Pensacola.

El ministro plenipotenciario de España en los Estados Unidos, Hilario de Rivas, defendió a capa y espada los intereses concentrados en el Golfo de México. El Secretario de Estado Henry Clay, contestaba a España que los Estados Unidos guardaban neutralidad en la contienda existente entre España y sus antiguas provincias y que no favorecería a ninguno de los beligerantes.

Sin embargo, Rivas insistió en que los Estados Unidos infringían la disposición de Estado neutral reiteradamente, ya que de los puertos estadounidenses habían salido, entre otros buques, las fragatas *Colombia* y *Cundinamarca*, el bergantín *Transición* o *América*, y por si fuera poco había ciudadanos norteamericanos, Porter, el

más significativo de ellos, al servicio de México, quien no contento con hostilizar a España en alta mar, había tomado un puerto de Estados Unidos (Cayo Hueso) por arsenal y apostadero suyos.

España exigía a Estados Unidos que hiciera castigar a los ciudadanos norteamericanos que violaran el principio de neutralidad y sus tratados con España, especialmente señalaban al Comodoro David Porter. El gobierno estadounidense no prestó demasiada atención a los reclamos de Rivas, alegando vaguedad en los informes e insuficiencia de pruebas, razón por la cual Rivas le pedía a su vez a Vives (representante español en Cuba) que le proporcionara mayor información acerca de Porter, México y Colombia, para poder fundamentar mejor sus argumentos.

Por su parte, Porter aducía que era lícito como país beligerante servirse de los recursos que se le presentaran para hostilizar al enemigo en sus propias costas y en alta mar, así como dividir y subdividir sus fuerzas. Que las quejas de España en realidad obedecían a la incapacidad de Laborde (al mando de una escuadra de 7 buques) de hacer efectivo el bloqueo en Cayo Hueso, de las fuerzas mexicanas.

Como puede observarse, el cariz de la guerra estaba cambiando hacia 1827; del escenario del conflicto en la mar, se estaba trasladando a los despachos de los ministros y los embajadores. Si bien la escuadra mexicana seguía operando en contra del comercio español, los agentes políticos de España y Estados Unidos se enfrascaban en un conflicto distinto, en el que México quedaba prácticamente en calidad de espectador.

El juego era complicado porque España, con una visión limitada y hasta ingenua sólo le importaba recuperar sus colonias y sacar al Comodoro Porter del teatro de guerra junto con su escuadra de Cayo Hueso, exigiendo al gobierno de Washington el cumplimiento de los tratados de neutralidad, mientras que a Estados Unidos le interesaba que España no recuperara sus colonias, que México y Colombia no intervinieran en Cuba para lograr su independencia, pero aparentando lo contrario y así tranquilizar a España con una cortés atención dilatoria. Convenía contener los planes mexicanos con una vigilada tolerancia, ya que también temía que pudiese funcionar la propuesta de Simón Bolívar de establecer una confederación entre Colombia,

*Para México era especialmente interesante una alianza con Colombia, porque desde sus respectivas posiciones geográficas podrían constituir una amenaza real para la isla cubana, además de que con el control de Cuba podrían cerrarle el paso definitivo a los españoles*

México, Perú, Chile y Buenos Aires, para resolver los conflictos comunes en su lucha contra las pretensiones intervencionistas de la Santa Alianza en general y las reivindicaciones de España en particular.

Además, tampoco pasaba desapercibido para los Estados Unidos la peligrosidad que podía representar la utilización del corso, por parte de la confederación bolivariana, como medio efectivo en la guerra, en virtud de las carencias y debilidades de sus respectivas fuerzas navales. México, durante 1826 y 1827, se convirtió en uno de los principales promotores de la alianza interamericana, procurando hasta el límite de sus posibilidades integrar una fuerza naval conjunta que lograra intervenir en Cuba para alejar la amenaza española, por ello Porter recibió la orden del gobierno mexicano de proteger la vida no sólo de los mexicanos sino también de los colombianos que se hallaran prisioneros.

Para México era especialmente interesante una alianza con Colombia, porque desde sus respectivas posiciones geográficas podrían constituir una amenaza real para la isla cubana, además de que con el control de Cuba podían cerrarle el paso definitivo a los españoles, y eso era precisamente lo que temían los peninsulares; también Estados Unidos intentaba evitarlo. Inglaterra utilizaba este paso, pues sus intereses confluían en el eje México-La Habana, Cuba.

Además el hecho de que México no fuera reconocido como Estado por parte de España, significaba que sus barcos, ya fueran de la Armada o barcos corsarios con pabellón nacional, fueran tratados como piratas, y cabía por lo tanto, también la posibilidad de que a sus marinos, aunque matriculados como militares, no les reconocieran su carácter de beligerantes.

Al respecto, el Comodoro David Porter lanzó una amenaza abierta contra España, de que no podía consentir que fueran tratados como piratas los individuos que autorizados por los gobiernos de México y Colombia se ocuparan de profesiones belicosas, porque de ser así, dijo: “Me valdré de represalias con las personas de los españoles que la suerte de la guerra me depare, cualesquiera que sea su condición y su clase”<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Citado por Miguel Carranza y Castillo, *La independencia vino del mar*. Secretaría de Marina, México. 2006. p. 107.

El carácter y las habilidades de David Porter, hizo que fuera objeto de la observación minuciosa por parte de los agentes diplomáticos, secretos y espontáneos. Se podían seguir sus movimientos, a través de los informes españoles que, despojados de los juicios de valor, se les podía conceder credibilidad. Sin embargo, era extraordinaria la habilidad de David Porter para engañar a los espías españoles que tenía frente a Cayo Hueso, como lo prueban tres documentos de los archivos de la marina mexicana<sup>12</sup>; el primero es el informe de operaciones del *Bergantín Bravo*, en el que su comandante da parte de haber capturado a los bergantines españoles *Hermosa Rita* y *Joven María*, dicho documento fue remitido por Porter a México el 22 de junio desde Cayo Hueso y luego informa, desde el mismo punto, de las acciones del buque corsario mexicano *La Molestadora*, del 4 de julio, es decir, entre ambos documentos hay sólo 12 días de diferencia, insuficientes para ir a Colombia, negociar y regresar. Sin embargo, Rivas así lo creyó.

Los expertos en la guerra sostienen que ésta puede admitir los errores de los hombre en el campo de batalla, las fallas del material en la ejecución de las operaciones, las equivocaciones de estimación en la concepción de los planes de campaña; lo que no puede admitir es la falta de abastecimiento de lo necesario para sostener el esfuerzo de guerra, y esto se agudiza en el caso de la guerra naval, cuando los buques operan lejos de sus fuentes de abastecimiento. Los primeros pueden enmendarse en el transcurso de la guerra, es decir, las batallas se ganan y se pierden hasta que algunos de los contendientes logra dar el golpe definitivo. Los errores logísticos son el atajo que conduce directamente a la derrota.

Respecto a la época que se está analizando, podemos decir que los buques se sostenían con base en las cartas de crédito que llevaban consigo, dinero en efectivo en oro y plata o a las utilidades que obtenían de las ventas de las naves y cargas de las presas que lograban hacer en el mar.

Si bien es cierto que las presas de mar estaban sujetas a leyes que establecían que toda presa debía ser enviada a un puerto del país al que perteneciese el buque apresador y luego ser sujeta a un juicio, la realidad de los hechos indicaba que las naciones que

---

<sup>12</sup> Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México (AGSMAM), Documentos de 1821 a 1830. Parte del Bravo de fecha 26 de mayo de 1827, oficio de remisión de Porter de 22 de junio de 1827 e informe de Porter de 4 de julio de 1827.

*El objetivo de la guerra para México, era obligar a España a reconocer su independencia, afectando su economía al paralizar su comercio marítimo con Cuba*

tenían suficiente poder para respaldar sus decisiones, obraban libremente, y así lo había afirmado Porter cuando presentó su plan de campaña al referirse a la misma en el Atlántico Sur y a sus intenciones de ir a operar al Mediterráneo.

El objetivo de la guerra para México, era obligar a España a reconocer su independencia, afectando su economía al paralizar su comercio marítimo con Cuba, y a juzgar por las actitudes y los contenidos de los documentos de los funcionarios españoles, el Comodoro David Porter estaba cumpliendo con su parte. El mar era el único espacio en que el objetivo podía ser alcanzado, pero en la medida en que el tiempo pasaba y la economía mexicana no lograba crecer, se hacía cada vez más evidente que la voluntad de Porter era superior a la capacidad del gobierno mexicano para mantener su escuadra en condiciones operativas aceptables, inclinándose por el corso, como un medio de enfrentar a los enemigos potenciales, como España.

El gobierno español no reconoció el nuevo status quo de los Estados independientes de la América Hispana, sino hasta 1841; en el caso mexicano fue un poco antes, en 1836. No obstante, estas relaciones diplomáticas discurrieron en un camino lleno de dificultades y que no evitarían que por ejemplo, en 1862, España tratara de participar junto a Francia en la aventura imperial de México.

### **Del levantamiento de Texas a la guerra México-Estados Unidos**

El levantamiento de Texas abrió toda una época de infortunios para México. Los escenarios y los enemigos cambiaban. Dejaba de ser España la preocupación central, para enfocar su atención en los Estados Unidos, cuya problemática inicial (Texas) no se resolvería y sí en cambio producirían que en 1846 los mexicanos enfrentaran la mayor de las guerras que han padecido y que los llevaría a la pérdida de la mitad del territorio nacional. Una vez más, esta guerra hizo patente para el gobierno mexicano la debilidad de sus fuerzas armadas.

El estado de guerra que vivía el país, facilitó que el 3 de febrero de 1836 el Congreso expidiera un decreto en virtud del cual autorizaba al gobierno para que, de acuerdo con el artículo 110, fracción XII constitucional, permitiera a los buques mercantes

mexicanos que lo solicitasen “que se armen en su propia defensa” en contra de los posibles ataques de los rebeldes de Texas.

Los capitanes de buques mercantes armados de acuerdo con esta ley, estaban obligados a respetar el pabellón de las naciones amigas y neutrales, y se les tenía como personalmente responsables de cualquier atentado que cometieran contra ellas. Se debe destacar la insistencia en el carácter defensivo del armamento. Es clara la intención de evitar cualquier mención de la palabra corsario, pese a que la ley en cuestión va dirigida a lograr el armamento de buques corsarios contra los rebeldes de Texas<sup>13</sup>.

Más tarde, el Congreso, en 1846, autorizó al gobierno para que dentro de las reformas que habría de realizar al Ejército y la Marina, formara y emitiera un Reglamento de corso. Aparentemente, la posibilidad de que México recurriera al corso en defensa de sus mares, no causó mayor sorpresa a las autoridades estadounidenses. En este contexto, el 26 de julio de 1846 se expedía el primer Reglamento de corso<sup>14</sup> como tal,

---

13 En las Siete Leyes Constitucionales de 1836, que entraron en vigor el 30 de diciembre de ese año, y que se aplicaron hasta mediados de 1843, se establecía que la facultad para dictar las reglas relativas al otorgamiento de patentes de corso correspondía, al igual que en la constitución de 1824, al Congreso General, de acuerdo con el artículo 44, fracción IX, de la tercera Ley Constitucional. La facultad de otorgar las patentes de corso seguía siendo del Ejecutivo, según el artículo 17, fracción XVI, de la cuarta ley constitucional. Con ello, se mantenía el sistema establecido en la Constitución anterior respecto al corso.

14 El Reglamento del 26 de julio, establece que la autoridad competente para otorgar la patente de corso era el Supremo Gobierno, a través de los respectivos gobernadores, quienes debían remitirle un informe con el expediente respectivo formado a la solicitud de patente. Que en el caso de que el armador fuera vecino del puerto, la solicitud se podía hacer por conducto de los comandantes de los departamentos de marina o Capitán de puerto. En este caso, se requería de la calificación de la autoridad política del lugar sobre los documentos que integraban el expediente.

En los departamentos marítimos, y sobre todo aquéllos que se encontraban en los extremos del país, las patentes se expedían por conducto de las autoridades o funcionarios expresamente designados para tal efecto, a los que se les remitían las patentes firmadas y autorizadas que se considerasen necesarias. En el extranjero eran los cónsules o agentes autorizados para tal fin quienes entregaban las patentes que se les solicitaban.

Las autoridades que otorgaban patentes de corso estaban obligadas en cada ocasión a dar aviso inmediatamente al gobierno junto con un informe circunstanciado sobre los armadores, las fianzas, los buques armados, capitanes, fuerza, armamento y tripulación de los mismos. Además, debían tener un registro de las patentes y cartas de comisión que se dieran. Junto con las patentes se debían dar a solicitud de los interesados, las cartas de comisión para los conductores de presas, de acuerdo con la dotación del buque corsario.

El Capitán de la embarcación corsaria tenía que dar fianza por un monto de cuatro mil pesos por cada uno de los buques que fuera a armar, a satisfacción de la autoridad que le hubiera otorgado la patente. En su defecto, debía caucionar por cada buque con un capital conocido no menor a la cantidad señalada.

El armador debía explicar detalladamente todo lo necesario para proporcionar una idea cabal del buque que destinaba al corso, incluyendo su porte, fuerza, armamento y tripulación. Una vez nombrado el Capitán o comandante del buque, sus oficiales y demás gente de su dotación, el armador tenía que entregar una lista por duplicado de los nombres de cada uno de ellos a la autoridad, y señalar el domicilio de cada individuo. Una de las copias se le devolvía al Capitán corsario. Si era el Supremo Gobierno el que daba directamente las patentes, las listas se tenían que presentar al comandante del departamento de marina o Capitán del puerto en los puertos de donde el buque se armara.

El Reglamento del 26 de julio estaba también abierto a los extranjeros (cosa que no sucedía con el de septiembre, artículo 2º), pero en su caso la fianza era más elevada (seis mil pesos), y el fiador debía ser persona abonada que quedaba obligada solidariamente. Si no era posible la fianza, el armador extranjero debía depositar la suma total a satisfacción del cónsul o agente mexicano y obligarse por escritura pública a responder por los daños y perjuicios en lo que la cantidad depositada no alcanzara a cubrir conforme a la sentencia ejecutoria del juzgado de presas.



*Desde advertencias diplomáticas de diversos tonos, hasta la amenazante presencia de barcos de guerra en Gibraltar, fueron algunos de los recursos que los funcionarios norteamericanos pusieron en juego para poner fichas a su favor en el tablero de la guerra con México*

que a juicio de Cárdenas de la Peña terminó un primer ciclo en la historia de la marina mexicana, pues fue el último intento de integrar una fuerza naval, que se desintegraría ante la agresión estadounidense. Asimismo, la guerra hizo casi desaparecer el comercio exterior a causa del bloqueo de casi todos los puertos mexicanos, aunque las fuerzas de ocupación rápidamente implantaron su propia tarifa arancelaria, con lo que se desató una creciente ola de importaciones. Pocas oportunidades tendría así el curso mexicano ante el control de los puertos por parte de Estados Unidos.

México no contaba con los buques necesarios ni con los recursos para armar por sí mismo a los corsarios deseados. De cualquier modo, sólo un navío español fue armado bajo el reglamento de septiembre de 1846, en gran medida debido a la amenaza de los Estados Unidos de que todos los extranjeros que sirvieran bajo la bandera mexicana serían tratados como piratas, pese a que, en sentido estricto no lo fueran.

El gobierno de los Estados Unidos se dio cuenta muy pronto de los movimientos mexicanos para armar barcos en curso contra sus buques mercantes, cuestión que desató una serie de acciones de todo tipo por parte de los Estados Unidos para detener el intento mexicano de poner en jaque la seguridad de sus buques mercantes. Desde advertencias diplomáticas de diversos tonos, hasta la amenazante presencia de barcos de guerra en Gibraltar, fueron algunos de los recursos que los funcionarios norteamericanos pusieron en juego para poner fichas a su favor en el tablero de la guerra con México, entre 1845 y 1848.

En este sentido, los norteamericanos presionaron fuertemente al gobierno español en torno al cumplimiento del Tratado de 1795, en lo concerniente a la guerra de corso, fingiendo astutamente amnesia ante el hecho de que ellos lo pasaron por alto durante los episodios de las guerras de independencia de los países hispanoamericanos, y aún en los primeros años del México independiente, cuyo caso más ilustrativo fue el de Porter.

La historia del curso mexicano en esta época se desarrolló en ámbitos diversos. La trama central de esta historia se tejió en los Despachos del Ministro de Relaciones Exteriores de México, y del Secretario de Estado Norteamericano. Ambos involucraron

a su vez a las legaciones diplomáticas de cada país, al igual que a la Casa Blanca y al encargado del Poder Ejecutivo mexicano. Asimismo, esta situación ocurrió en un enclave geoestratégico de primer orden, como Gibraltar y lugares remotos y tan ajenos al México de esa época, como Orán, Argel, Tánger y Mers-El-Kebir. Todavía más lejos, y aunque parezca increíble, autoridades y estrategias mexicanos planearon llevar la guerra de corso contra los EE. UU. hasta lugares tan lejanos como la India y las Filipinas, o sitios tan bien guardados por las potencias europeas como el Estrecho de Suez. Fue en las aguas del Mediterráneo Occidental, entre Gibraltar, Argel, Barcelona y las islas Baleares, que navegó el falucho *Único*, barco corsario mexicano.

Siguiendo a Figueroa Esquer, podemos decir que el *Único* era un falucho<sup>15</sup> español armado en Orán, de 60 toneladas, con un cañón calibre 18 y una tripulación de 69 hombres armados, capitaneado por Lorenzo Sisa y que este barco logró someter y apresar a la corbeta norteamericana *Carmelita*, provocando a su vez que los Estados Unidos presionaran a España para que apresara al barco cuando se encontraba en Barcelona, so pretexto, que durante el proceso que se le formó, se descubrió que su tripulación estaba integrada por desertores de la marina española.

Pese a las protestas del gobierno mexicano, bajo el argumento de que habían violado la soberanía de México al no respetar los actos de su gobierno, apresando arbitrariamente un barco con su bandera, tales inconformidades caerían en el vacío por dos razones: una de tipo político y otra jurídica<sup>16</sup>:

Era obvio que las autoridades españolas no podían hacer a un lado la enorme presión, tanto diplomática, como militar, ejercida en su contra por los Estados Unidos para dismantelar las acciones mexicanas. Por otro lado, la presencia del *Único* en Barcelona había provocado el nerviosismo de los sectores del gobierno español que pensaban que esto aumentaría los riesgos y peligros en Cuba y las Filipinas, aún en poder de éstos. Ello provocó diferencias de opinión con otros sectores gubernamentales de Madrid que pensaban que “la cosa” no llegaba tan lejos, pues

---

<sup>15</sup> La voz original de la que deriva “falucho” es falua, aparece por primera vez en documentos del idioma español en 1582, designando una embarcación menor destinada a los jefes. Proviene probablemente del árabe faluwa, pequeña nave de carga, que primitivamente significó potranca. La voz derivada falucho, aparece documentada en el español hacia 1843, designando una embarcación costanera de vela latina, o un sombrero de dos picos que usan marinos y diplomáticos, siendo el origen de esta última acepción la voz falúcho.

<sup>16</sup> *Barco Corsario Mexicano, Historia*. Museo Histórico Naval de Acapulco. México. 2002.

estos asuntos podían ser tratados al margen del episodio corsario mexicano en aguas españolas. Obviamente estas diferencias ocasionaron no pocos intercambios bruscos de opiniones entre el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Guerra y el Almirantazgo españoles, que no contribuían para nada al mejor desenvolvimiento de un gobierno acosado ya por fuertes crisis internas y externas.

Jurídicamente, el problema fue que el cónsul mexicano Blanco nunca se dio cuenta de que las bases de su reclamación nada tenían que ver con los argumentos que las autoridades españolas expusieron como fundamento para el encarcelamiento del personal de servicio en *El Único*. En efecto, mientras que el cónsul defendió una y otra vez el derecho de México a ejercer el corso contra los Estados Unidos, derecho que, según él, España se negaba a reconocer de manera inexplicable, la administración española ponía el acento en la nacionalidad de los tripulantes del *Único*, pues en ningún momento creyó el cuento de la mexicanidad de tales sujetos<sup>17</sup>.

De este modo, desde el momento mismo en que el gobierno español comprobó que los tripulantes del *Único* eran en realidad españoles, automáticamente se vio obligado a acusarlos de piratería debido al estado de no beligerancia existente entre España y los Estados Unidos, y ante el riesgo agregado de sufrir de inmediato las represalias de estos últimos. Finalmente, todo este enojoso asunto para el gobierno español fue saldado mediante la salida precipitada del cónsul Blanco (de España), la discreta liberación de los marineros del falucho, y un juicio por piratería en contra del Capitán del *Único*, Lorenzo Sisa. Este juicio duró cinco años, al cabo de los cuales Sisa fue liberado, pues su condena abarcó los cinco años de su encarcelamiento.

Paralelamente a las acciones del *Único*, hubo otro navío que se estaba armando también en las costas marroquíes para zarpar bajo el pabellón mexicano, era el buque contrabandista español Mers-El-Kebir, sin embargo, los preparativos fueron totalmente frenados, con lo cual se frustró la posibilidad y esperanzas de contar con dicho medio para combatir la invasión estadounidense a territorio mexicano.

---

<sup>17</sup> *Ibid.*

## Conclusiones

El corso no fue un fenómeno aislado, fue la consecuencia de un estado de guerra generalizada en el continente americano que surgió como fruto de la debilidad en recursos bélicos, presentada por las nacientes repúblicas (fuerzas armadas), incluido México, y por la escasez de efectivos con que contaba la marina de guerra española en el momento álgido del proceso emancipador.

El corso, siendo como era un rival difuso y disperso, se convirtió sin pretenderlo en un enemigo que efectuaba ataques en apariencia coordinados a la perfección, obligando a la marina de guerra española a multiplicar sus esfuerzos en todos aquellos frentes en los que había intereses españoles que salvaguardar. La pura casualidad hizo que estos ataques pudiesen parecer coordinados y los convirtió en un enfrentamiento global. Sin embargo, nada más lejos de la realidad, ya que entre estos mismos corsarios llegaba a existir una tremenda rivalidad que, en algunos casos, podía saldarse con brutales enfrentamientos por la posesión de un botín.

La colaboración de los corsarios desestabilizó el equilibrio de poder en los océanos, particularmente en el Atlántico. España mantenía a comienzos de la guerra de independencia de México, la superioridad naval que podía hacer que el resultado de la guerra no se inclinase con la misma facilidad del lado de los independentistas, sin embargo, al término de la independencia, y más concretamente con la rendición del último reducto español que se guarnecía en la fortaleza de San Juan de Ulúa, se volvió fuerte la escuadrilla organizada por David Porter, que ayudado con el corso, infringiría importantes derrotas al comercio marítimo español.

Durante los primeros años del México independiente, la intervención de los barcos corsarios con pabellón mexicano, modificó en buena medida el trato mantenido por España con otras potencias, en especial con los Estados Unidos. La procedencia de la tripulación era abrumadoramente norteamericana y la tibieza con que dichas autoridades actuaron en relación a David Porter y Cayo Hueso, hizo que España protestará ante los Estados Unidos por la falta de control de esta nación sobre sus ciudadanos, muchos de ellos empleados como corsarios al servicio del gobierno mexicano, situación que se revirtió durante la guerra

*La colaboración de los corsarios desestabilizó el equilibrio de poder en los océanos, particularmente en el Atlántico.*

con Estados Unidos, ya que España no pudo hacer a un lado la enorme presión, tanto diplomática, como militar, ejercida en su contra por los Estados Unidos.

Puede advertirse cómo en buena parte del siglo XIX, existió la lucha jurídica por presentar al corso como una figura lícita y cómo bajo ciertas circunstancias de conveniencia, el corso era visto como piratería, gracias a los vacíos legales en esta materia.

#### Fuentes consultadas

ARCHIVO GENERAL DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO (AGSMAM), *Documentos de 1821 a 1830. Parte del Bravo de fecha 26 de mayo de 1827, oficio de remisión de Porter de 22 de junio de 1827 e informe de Porter de 4 de julio de 1827.*

*Actas Constitucionales Mexicanas (1821-1824)*, México, UNAM. 1981. 10 tomos. . Sesiones de 1824. Tomo 8.

AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L. *El Corso Marítimo (concepto, justificación e Historia)*. CSIC. Madrid, 1950.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*. SEMAR. México.

CARRANZA Y CASTILLO, Miguel. *Historia de la Marina de Guerra*, Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina. México.

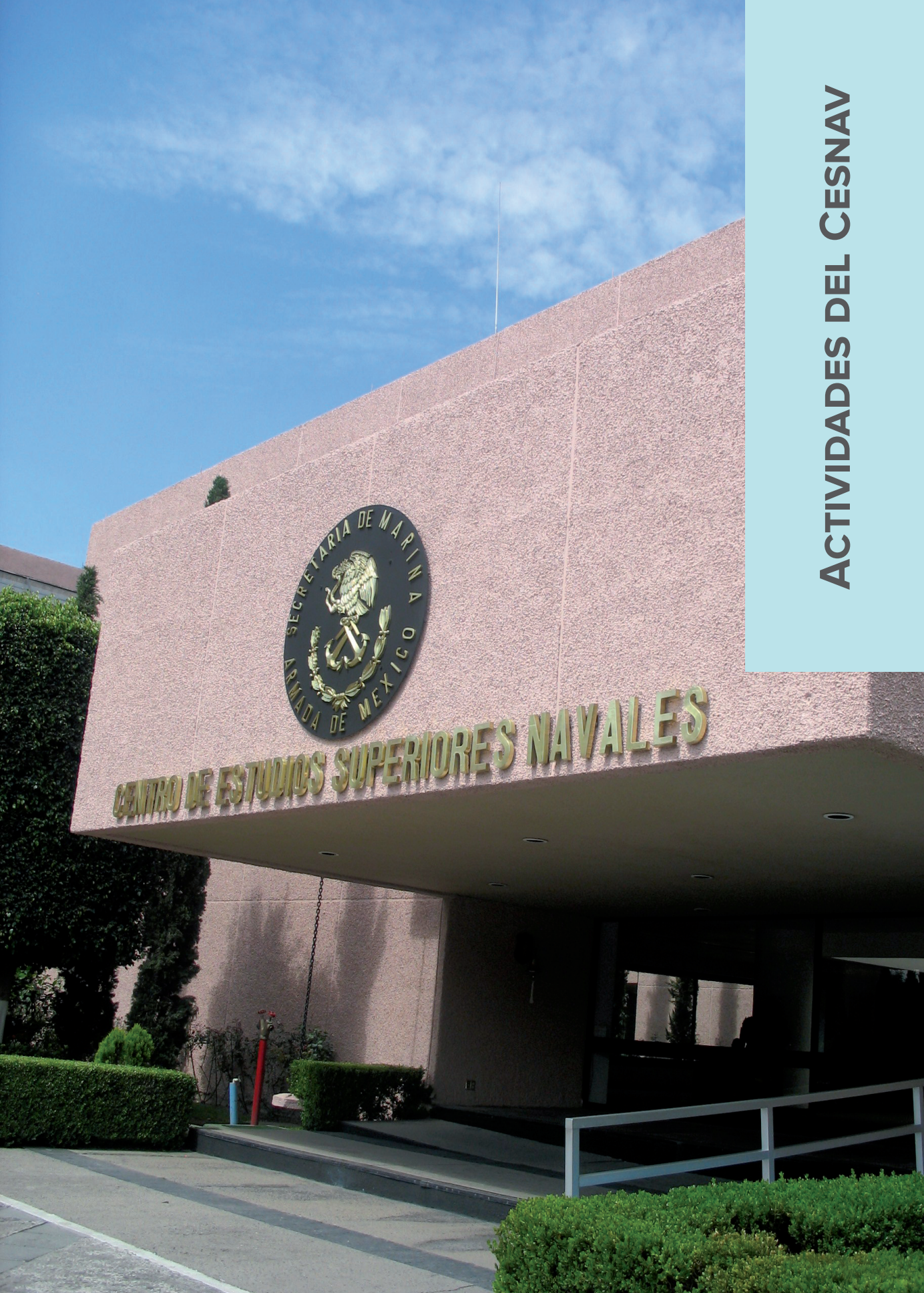
CRUZ BARNEY, O. *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del siglo XIX*. UNAM, México, D.F. 1997.

ESCRICHE, et. al. *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanos*. Balleca y Cía. Sucesores, Editores. México, 1905. Cfr.

GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*. Tesis doctoral, Universidad de Cádiz. España.

LAVALLE ARGUDÍN, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México*, Tomo II, Secretaría de Marina, México. p. 42-44.

SIERRA, Justo. *Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854. p. 83.



**ACTIVIDADES DEL CESNAV**

## OCTUBRE

### Del 17 de octubre al 26 de noviembre-Conferencias de los Agregados Navales, Militares y Aéreos de Guatemala, España, Francia y Brasil

“La estrategia de seguridad nacional”, correspondiente a las naciones de Guatemala, España, Francia y Brasil, fue el título de las conferencias que pronunciaron los Agregados Navales, Militares y Aéreos de citados países y las cuales fueron dirigidas a los maestrantes de Seguridad Nacional.



## NOVIEMBRE

### Del 14 al 18 - “Ejercicio Nationlab”

En una labor conjunta entre el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) y el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa (CHDS), se llevó a cabo el Ejercicio “Nationlab 2011”, a través del cual se simulan escenarios de crisis y se le presenta a los alumnos colegiados de la Maestría en Seguridad Nacional, una serie de actividades complejas, dirigidas a desarrollar sus capacidades organizativas relacionadas con la seguridad y de-

fensa, en escenarios críticos para la toma de decisiones en el campo político, social, económico y militar.



### Del 22 al 29 de noviembre - Panel de Comandantes de las Regiones Navales, Militares y Aéreas

Los Comandantes de las Regiones Navales, Militares y Aéreas, pertenecientes a la SEMAR y a la SEDENA, se dieron cita en el aula magna del CESNAV, para exponer ante los alumnos de la Maestría en Seguridad Nacional, una serie de paneles titulados “Balance y perspectiva de la situación estratégica de los campos del poder en el área de responsabilidad y el empleo del poder militar para la defensa exterior y seguridad interior del país”







## DICIEMBRE

### Del 4 al 16 - Viaje de Instrucción Nacional

El personal directivo y los alumnos colegiados de la Maestría en Seguridad Nacional de este Centro de Altos Estudios, realizaron el “Viaje de Instrucción Nacional”, por las ciudades de Coatzacoalcos, Veracruz; Ciudad del Carmen, Campeche; Mérida, Yucatán; Chetumal, Quintana Roo; Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; y Oaxaca, Oaxaca, con el objetivo de identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que enfrenta el Estado mexicano, por medio de la evaluación de las áreas estratégicas del sureste del país, en el contexto del poder y seguridad nacionales.





## Del 5 al 9 - Juego de la Guerra Centroamérica y el Caribe

Del 5 al 9 de diciembre, se llevó a cabo el Primer Juego de la Guerra Centroamérica y el Caribe, cuyo propósito es fortalecer el entendimiento mutuo y analizar propuestas que generen retroalimentación entre las delegaciones de: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y México.



