

Edición
especial



Revista del Centro de Estudios Superiores Navales

abril-junio, 2021. Volumen 42. Número 2. ISSN: 1870-5480



LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN





Directorio

EDITOR

Tte. Nav. SCS. L. Per. Alberto Medina Angeles

CORRECTOR DE ESTILO

Tte. Fgta. SCS. L. Ccias. Com. Rodrigo Orlando Huerta Montoya

Tte. Corb. SCS. L. Ccias. Com. José de Jesús Fonseca Martínez

DISEÑO EDITORIAL Y PORTADA

Tte. Fgta. SCS. L. Com. Graf. Paulina Renée Becerril Recillas

REVISTA DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES. Volumen No.

42. Número 2, es una publicación trimestral editada por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Calzada de la Virgen #1800, Colonia Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Coyoacán, Código Postal 04840, Ciudad de México. Teléfono: 555608 0847. Página web: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/index_inicio.html. Correo electrónico: cesnav.difusion@semar.gob.mx. Editor responsable: Alberto Medina Ángeles. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo Número 04-2019-072512023200-102, ISSN: 1870-5480. Certificado de Licitud y Contenido Número 14766, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Impresa en los talleres gráficos de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología, de la Secretaría de Marina-Armada de México, Heroica Escuela Naval Militar, Número 861, Colonia Los Cipreses, Coyoacán, Código Postal 04830, Ciudad de México. Este número se terminó de imprimir el 30 de junio de 2021, con un tiraje de 500 ejemplares.

La Revista del CESNAV tiene como objetivo ser un foro abierto en el cual los miembros de la Armada de México y el personal civil interesados en temas marítimos puedan expresar sus ideas acerca de la Seguridad Nacional y temas afines al medio naval.

En caso de hacer referencia a algún trabajo de los aquí publicados, deberá de citar la fuente y el autor.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, comenzó su publicación en 1979, en idioma español. El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista de los autores, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales se encuentra indexada en el Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (LATINDEX), así como en la Base de Datos de Revistas de Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE).

latindex



PRESIDENTE

Vicealmirante

Raymundo Pedro Morales Ángeles

Director

Centro de Estudios Superiores Navales

VICEPRESIDENTE

Contralmirante

Jorge Ernesto Bañares Rosete

Director de Áreas Tecnológicas,

Humanidades, Idiomas e Investigación

PRIMER VOCAL

Contralmirante

José Chapa Tellez

Secretaría de Marina-Armada de México

SEGUNDO VOCAL

Doctor

Javier Oliva Posada

Universidad Nacional Autónoma de México

TERCER VOCAL

Doctor

Juan Velázquez

Abogado Penalista

CUARTO VOCAL

Doctor

Emilio Vizarratea Rosales

Investigador y Académico del

Centro de Estudios Superiores Navales

QUINTO VOCAL

Maestro

Juan Manuel Ibarrola Carreón

Milenio

SECRETARIO TÉCNICO

Capitán de Fgta. C.G. DEM.

Alexander Fonseca Saynes

Centro de Estudios Superiores Navales



EDITORIAL EDITORIAL	7-8
LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN THE MEXICAN NAVY 200 YEARS AFTER ITS CREATION DOCTOR JOSÉ MANUEL VILLALPANDO CÉSAR	9-16
LAS EXPEDICIONES DE ALTURA AL NOROESTE DE AMÉRICA; HERENCIA NÁUTICA PARA LA ARMADA DE MÉXICO HIGH EXPEDITIONS TO THE NORTHWEST OF THE AMERICAS; NAUTICAL HERITAGE FOR THE MEXICAN NAVY DOCTORA MARTHA ORTEGA SOTO	17-25
LAS FUERZAS ARMADAS EN EL PROCESO DE CONSUMACIÓN DE LA INDEPENDENCIA THE ARMED FORCES IN THE PROCESS OF THE CONSUMMATION OF INDEPENDENCE GENERAL DE BRIGADA DEM JUAN MANUEL DÍAZ ORGANITOS	27-37
LA DEFENSA DE LA SOBERANÍA ANTE EL DESAFÍO ESPAÑOL: EL NACIMIENTO DE LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN THE DEFENSE OF SOVEREIGNTY IN THE FACE OF THE SPANISH CHALLENGE: THE BIRTH OF THE MEXICAN NAVY 200 YEARS AFTER ITS CREATION DOCTORA LETICIA RIVERA CABRIELES	39-56
LOS COMBATES NAVALES EN LA REGIÓN NOROESTE DURANTE 1914 NAVAL BATTLES IN THE NORTHEAST REGION DURING 1914 DOCTOR EDGAR URBINA SEBASTIÁN	57-73
LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN NAVAL. UNA REVOLUCIÓN TECNO-CIENTÍFICA THE BEGINNING OF NAVAL AVIATION. A TECHNOSCIENTIFIC REVOLUTION DOCTOR FEDERICO LAZARÍN MIRANDA	75-92
EVOLUCIÓN DE LAS CAPACIDADES DE LA ARMADA DE MÉXICO: UNA METAMORFOSIS INDISPENSABLE PARA PODER SERVIR MEJOR EVOLUTION OF THE MEXICAN NAVY CAPABILITIES: AN ESSENTIAL METAMORPHOSIS TO BE ABLE TO SERVE BETTER CAP. DE NAVÍO ANPA. DEM. JOSÉ RAMÓN RIVERA PARGA	93-104
LA MUJER EN LA ARMADA DE MÉXICO WOMEN IN THE MEXICAN NAVY CONTRALMIRANTE S.S.N. ATALA TELIZ RODRÍGUEZ	105-112
POLÍTICA EDITORIAL EDITORIAL POLICY	113-118



 El próximo 4 de octubre se cumplen 200 años de la creación de la Armada Nacional, sus orígenes se remontan a los inicios del México Independiente, cuando Agustín de Iturbide en su calidad de Generalísimo Almirante y Presidente de la Regencia, determinó la necesidad de crear una Armada ante la continuidad de la guerra con España, debido a que esta última se negó a reconocer la autonomía de México; instaurando así el Ministerio de Guerra y Marina a cargo del Teniente de Navío Antonio de Medina Miranda, quien fue designado como Secretario de Estado responsable de los asuntos de Guerra con encargo de Marina.

Es así como vislumbran los orígenes de la Armada de México; que tuvo como primera misión enfrentar a los invasores en San Juan de Ulúa y expulsar al último reducto español que existía en territorio mexicano; acontecimiento histórico con el que inició la vida de nuestra institución, y el cual contribuyó a la consolidación de la independencia nacional, el 23 de noviembre de 1825, al mando del Capitán Pedro Sainz de Baranda y Borreyro.

En el marco de esta conmemoración, se edita el presente número especial de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales «La Armada de México a 200 años de su creación», el cual incluye artículos con los hechos históricos que dan fe de su creación y continuidad institucional durante ese periodo de tiempo, en la defensa de la soberanía nacional y coadyuvancia en la seguridad interior del país.

Continuidad institucional que queda de manifiesto, tal como lo menciona el Doctor José Manuel Villalpando César en la narrativa de su conferencia magistral dictada durante el coloquio histórico «La Armada de México a 200 años de su creación»: que aunque la triunfante Revolución, decide disolver mediante los Tratados de Teoloyucan, el Ejército y la Armada Federal que se le opusieron, muy pronto repara este error y decide que los oficiales de la marina de guerra permanezcan en el activo. Influyendo en esta determinación, no solo, la evidente necesidad de personal técnicamente preparado para tripular y dirigir los barcos, sino sobre todo, la confianza en que los oficiales de la Armada siempre habían cumplido con su deber, bajo cualquier circunstancia, respetando la constitucionalidad del poder Ejecutivo establecido en todo tiempo. Por ello, tanto don Venustiano Carranza como el General Álvaro Obregón encomendaron a los hombres de la Armada, los que antaño habían sido «porfiristas» o hasta «huertistas», el mando de la misma.

Por su parte, la Doctora Martha Ortega Soto indaga sobre la posible herencia que las expediciones de altura al noreste de América del último tercio del siglo XVIII, ordenadas por el Virrey de la Nueva España, tuvieron sobre la práctica náutica de la Marina.

El General Juan Manuel Díaz Organitos, analiza la consumación del movimiento de Independencia, desde el punto de vista castrense, tomando como base los preceptos del Plan de Iguala y los Tratados de Córdoba, haciendo una reflexión en torno a la trayectoria del nuevo Estado mexicano y su impacto en las fuerzas armadas.

En su artículo, la Doctora Leticia Rivera Cabrieles, habla sobre el nacimiento de la Armada de México, destaca la misión con que surgió al tener como desafío la



responsabilidad de consolidar la independencia, ante la reticencia de España para reconocer la soberanía nacional.

El Doctor Edgar Urbina Sebastián, publica sobre los combates navales que se desarrollaron en la región noroeste de México en el año de 1914, refiere al encuentro en Topolobampo, considerado el primer combate aeronaval en la historia mundial; analiza el comportamiento de los marinos contendientes de los tres buques involucrados que para ese entonces formaban parte de la Armada de México: el «Tampico», el «Guerrero» y el «Morelos».

El artículo del Doctor Francisco Lazarín Miranda, habla sobre los inicios de la aviación naval, describe y analiza, desde el enfoque de los estudios de Ciencia, Tecnología y Sociedad (CTS), el proceso de cambio en la estructura orgánica de las armadas del mundo con la introducción de la tecnología aeronáutica como arma de guerra entre 1903 y 1946, lo que representó una revolución técnico-científica en el sector naval. Asimismo, muestra los inicios de la aviación naval en México con la aplicación de la nueva tecnología aérea.

Así mismo, el Capitán de Navío José Ramón Rivera Parga, presenta la evolución de las capacidades de la Armada de México, después de 200 años de existencia y afirma que su misión no ha cambiado en su esencia, ya que desde un inicio ha servido como marina de guerra y ha desempeñado funciones de guardia costera.

Por último, la Contralmirante Atala Teliz Rodríguez, hace un análisis retrospectivo de la presencia de la mujer en la Armada de México a 200 años de su creación, identificando los diversos hechos que dan fe de su participación y evolución.

Con estos hechos históricos, después de 200 años de su creación y continuidad institucional, la Armada de México se ha consolidado como un componente operativo, empleando el poder naval de la federación con sus fuerzas de mar, aire y tierra, para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, desempeñando dos roles fundamentales: como Marina de Guerra y en funciones de Guardia Costera.

Como antesala de los eventos conmemorativos de los 200 años de la Armada de México, la Dirección del Centro de Estudios Superiores Navales y este comité editorial decidieron plasmar, con un homenaje, este importante hecho histórico; asimismo, agradece la participación de cada uno de los participantes y colaboradores, quienes contribuyen a la divulgación científica y académica en pro de la educación naval y cultura marítima.

LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN
THE MEXICAN NAVY 200 YEARS AFTER ITS CREATION

NARRATIVA DE LA CONFERENCIA MAGISTRAL INAUGURAL

DOCTOR JOSÉ MANUEL VILLALPANDO

Los mexicanos le hemos dado la espalda al mar. Lamentablemente, no tenemos una cultura ya no digamos de aprovechamiento de los recursos marinos de que disponemos, sino ni siquiera de conocimiento de ellos. Por supuesto, de historia marítima mexicana sabemos muy poco, casi nada, incluyendo en ella tanto la historia de la navegación como la de la institución que tiene a su cargo la salvaguarda de los mares que nos pertenecen.

Tristemente, hasta los grandes poetas mexicanos, tan inspirados y que tan hermosamente han cantado a nuestros paisajes, ignoraron el mar y sus circunstancias, los océanos y su belleza. Simplemente, y a manera de ejemplo, bastan citar a un par de ellos, inmortales en nuestras letras, pero cuya notable coincidencia es que no hablaron en sus versos más que vaguedades de nuestros mares.

Ramón López Velarde, por ejemplo, de quien este año de 2021 recordaremos dos centenarios: el de la escritura de su mexicanísimo poema la «Suave Patria», el próximo 24 de abril, así como el de su fallecimiento, el 19 de junio. Poeta tan celebrado justamente por las palabras con las que describió a la patria, no tuvo más que unas cuantas para referirse al mar, y eso solo cuando anunció que «navegaré por las olas civiles con remos que no pesan...», lo cual permite deducir que jamás bogó ni remó en embarcación alguna. Es obvio: López Velarde nunca conoció el mar, y lo demuestra cuando en otros versos le pregunta a «Fuensanta», su musa: «¿Tú conoces el mar? Dicen que es menos grande y menos hondo que el pesar...», lo cual como figura retórica pasa, pero denota su carencia de la visión de quien al menos se ha asomado desde la playa o desde un acantilado a observar el mar.

Amado Nervo, en cambio, sí conoció el mar: él sí realizó largos viajes tanto a Europa como a Sudamérica, trasladándose en cómodos paquebotes. Su fama internacional de bardo inspirado lo vincularía con la Armada de México, porque sus restos mortales serían traídos a nuestro país en la corbeta *Zaragoza* en 1919. Pero a pesar de su experiencia marina solo fue capaz de legarnos unos breves versos, escritos para los niños, como aquellos de «las olas vienen, las olas van, cantando llegan, cantando irán», o ese otro que recrea un juego infantil: «con la mitad de un periódico, hice un barco de papel».

Si hasta los más ilustres poetas mexicanos le dieron la espalda al mar, ¿A quién debemos recurrir para llenar ese vacío literario de nuestras letras patrias? Afortunadamente viene en nuestra ayuda un gran poeta de una nación hermana, de Chile, país marinerero de larga tradición naval, Pablo Neruda, quien obtuviera el Premio Nobel de literatura, que vivió en México y quiso a México. Él, en una sencilla línea, logró captar la inmensidad de nuestros mares: «México, de mar a mar te viví...» Sea este verso de Neruda, el ideal al que debemos aspirar, «México, de mar a mar te viví...»



Y entrando al tema que nos ocupa en este día, es el momento de recordar que hace 200 años, para ser precisos el día 4 de octubre de 1821, se creó la Armada de México. Si un nuevo Estado nacía a la vida independiente, resultaba impostergable el dotarlo de los elementos indispensables para su supervivencia pervivencia, y uno de ellos fue el contar con una fuerza naval que asegurara su libertad para poder desarrollarse y progresar.

Son 200 años, sí, de una institución, pero son también 200 años en los que hombres y mujeres han participado en ella, formando parte de ella, viviendo para ella, sufriendo por ella; incluso, muriendo por ella. Son 200 años de una historia de amor a México y de amor al mar, representados en esos dos siglos de existencia de la Armada de México.

Es una historia de hombres y mujeres, donde también, y como nota distintiva, el amor a la Armada se trasmite de padres a hijos, de abuelos a nietos.

Es una historia muchas veces incomprendida, reflejo de que no volteamos a ver el mar, y que las más de las veces es una historia en realidad desconocida, pues solo unos cuantos se han preocupado por saber de ella.

Una historia de hombres y mujeres, insisto, donde no hay buenos ni malos, dónde todos cumplen con su deber, dónde todos pueden ser llamados héroes.

Héroes, sí, porque no de otra manera puede calificarse la entrega y la vocación de servicio de ese puñado de hombres, pocos proporcionalmente hablando si se compara con nuestro Ejército Mexicano, que han dedicado su vida y sus afanes -y hasta su sangre- a servir a la Armada de México.

Una Armada, y hay que decirlo con claridad, que fue relegada por muchas décadas, deliberadamente hecha a un lado incluso; con poco personal, con pocas embarcaciones, con pocos recursos.

Y, sin embargo, una Armada que ha cumplido con su deber a lo largo de doscientos años, ininterrumpidamente, en una continuidad sobresaliente, sin rompimientos ni cortes, permaneciendo siempre leal a México, sin importar las ideologías políticas, sin divisiones a causa de las luchas partidistas.

Sus orígenes se remontan al año de 1821, cuando una vez consumada la Independencia de México, el libertador Agustín de Iturbide comprendió de inmediato la necesidad e importancia de contar con una fuerza naval permanente para defender a la nueva nación. ¿De dónde podría provenir un ataque? Del mar, obviamente. Amagado el puerto de Veracruz, y el castillo de San Juan de Ulúa aún en poder de los españoles, resultaba lógica la creación de la Armada de México, concomitantemente al instituirse también, bajo la figura del Ministerio de Guerra y Marina, las fuerzas permanentes que tendrían como misión la salvaguarda de la recién ganada independencia. Pero no solo eso: en la concepción geo-estratégica de la defensa, la primacía debía llevarla la fuerza naval, y por ello, Iturbide confió la organización y mando de dicho ministerio a un marino.

Por cierto, y como una nota de mi propia interpretación, es también probable que Iturbide se haya percatado de la importancia estratégica de contar con naves de guerra en ambos litorales, porque la naciente nación no solo tenía costas en el Golfo de México, sino que también abarcaba una inmensidad de línea de playa en el océano Pacífico; por ello, no sin cierta envidia, aceptó la ayuda que la escuadra

Chilena, al mando del Almirante Cochrane, inglés de nacimiento pero al servicio de aquel país hermano, quien acatando las órdenes de Bernardo O'Higgins, se presentó ante Acapulco con la misión de apoyar la consumación de nuestra independencia. Llegó tarde: cuando ancló en ese puerto, ya había desfilado triunfalmente el Ejército Trigarante en la capital. Sin embargo, Iturbide resolvió aprovechar sus servicios y le pidió que llevara la noticia de la Independencia a la península de la Baja California, específicamente a San José del Cabo y a Loreto.

Años después, mientras poco a poco la Armada adquiría barcos -con las limitaciones presupuestales que fueron comunes durante buena parte de la historia de la Armada-, el peligro que representaba el castillo de San Juan de Ulúa era patente; incluso, los españoles se atrevieron bombardear el puerto de Veracruz. Era indispensable arrojarlos de allí y a la Armada de México correspondió consumir la Independencia. La historia es conocida: las goletas *Anáhuac e Iguala*, así como una flotilla de balandras, a las órdenes del Capitán de Fragata Pedro Saíenz de Baranda -veterano por cierto de la batalla de Trafalgar-, consiguieron bloquear el islote donde se halla el castillo, ahuyentar a la escuadra española que intentaba aprovisionar a sus defensores y, finalmente, lograron que la fortaleza se rindiera a las autoridades militares mexicanas.

Y la Armada de México comenzó a ser leyenda. El país resultaba atractivo y un navío de guerra español, el *Asia*, desertó de sus banderas porque su tripulación quiso unirse a nuestra patria. Luego de varias peripecias, la nave llegó a Acapulco y de allí fue destinada al puerto de Veracruz, dando la vuelta al continente por el Estrecho de Magallanes. Ya rebautizado como *Congreso Mexicano*, el gigantesco navío, de varias decenas de cañones por banda, permaneció atracado por décadas en San Juan de Ulúa pues no hubo recursos para poder emplearlo en la vigilancia y defensa de nuestros mares; este episodio fue inmortalizado por el gran escritor Julio Verne, quien dedicó a él una de sus espléndidas novelas, titulada *Un drama en México*.

La falta de recursos era la verdadera tragedia; quizá por ello fracasamos en el intento de apoyar la independencia de Cuba. Débiles en el mar, por la carencia de dinero y de oficiales, tuvimos que recurrir a profesionales de los Estados Unidos. El Comodoro Porter comandaba nuestra pequeña escuadra que fue derrotada por la española cerca de Mariel, en aquella isla que pretendíamos alegar nos pertenecía por haber formado parte del Virreinato de la Nueva España.

Pero no todo era tragedia: para los años 40 del siglo XIX, el gobierno mexicano decidió apoyar a la Armada. Fresca aún la herida por las derrotas terrestres en Texas, y ante la intencionalidad de los dirigentes de esa República de aliarse con Yucatán, adquirimos a crédito dos buques modernos, las fragatas *Moctezuma y Guadalupe*, esta última quizá la más avanzada del mundo por la tecnología marinera que empleaba: casco de metal, máquina de vapor, paletas propulsoras laterales, cañones con movimiento sobre su eje. La pequeña escuadra mexicana, al mando del Comodoro Tomás Marín, derrotó a una escuadra texana compuesta por ocho embarcaciones frente al puerto de Campeche. Una gran victoria naval mexicana, la primera, la única, ensombrecida por el tristísimo hecho de que, al llevar a la *Guadalupe* a reparar a La Habana, fue requisada y embargada por los astilleros donde la adquirimos, pues México no cumplió con sus obligaciones de pago.



Por carecer de una marina de guerra competente, le fue imposible a México ofrecer resistencia seria a la invasión norteamericana de 1847, pues los barcos enemigos pudieron acercarse tranquilamente a nuestras costas y desembarcar a sus tropas invasoras. Sin embargo, los hombres de mar, los marinos mexicanos, no se quedaron con los brazos cruzados. Muchos decidieron unirse al ejército para repeler la agresión. Solo como ejemplo, recordemos al Segundo Teniente de la Armada, José Antonio Mijares, que muriera heroicamente al intentar echar de nuevo al mar a los americanos, allá en San José del Cabo, en la Baja California Sur. En su honor la plaza principal de esa ciudad lleva su nombre. Un corolario dramático a su sacrificio fue el calvario que padeció su viuda para poder cobrar la pensión del valiente marino.

Años después, combatiendo de nuevo contra barcos norteamericanos, el Comodoro Tomás Marín, fue derrotado frente a Antón Lizardo, allá en Veracruz. Sus dos barcos fueron apresados por las tres naves enemigas que lo acecharon, cazaron y capturaron. Más allá de sí Marín servía a los conservadores, era un marino mexicano, quizá el más prestigiado en aquella primera mitad del siglo XIX, que cumplió con su deber de oficial naval al enfrentarse a quienes protegían a los liberales. Las discordias civiles no deben empañar la valía y el pundonor de quienes, a lo largo de nuestra historia patria, han demostrado ser dignos ejemplos para la Armada de México.

De nueva cuenta, lo mismo sucedería cuando ocurrió la invasión francesa: la carencia de naves y de recursos también impedirían que la Armada se opusiera a los agresores; y de nueva cuenta también, los marinos mexicanos se incorporaron a los defensores de la República, para combatir en tierra. Allí está el ejemplo del comandante de la Armada, Manuel Márquez de León, quien, formando parte del Ejército de Occidente, a las órdenes del General Ramón Corona, participaría en la campaña, destacándose en la toma de Mazatlán, donde alcanzaría el generalato. Su destacada participación en el sitio de Querétaro en 1867, le merecería ser distinguido con la confianza del mando superior para encargarse de la custodia y posterior ejecución de Maximiliano de Habsburgo.

Por cierto, que un capítulo especial merece en la historia marítima de México la presencia de Maximiliano. Obviamente se trata de un usurpador, pero no puede pasar desapercibido que su paso por nuestro devenir dejaría una singular huella. Quizá porque su vocación fue ser marino -no solo navegó bastante, sino que llegó a ser comandante general de la Armada austriaca- en México trató de aplicar sus conocimientos navales, al menos en el papel, legislando ampliamente sobre temas que tenían vinculación directa con la actividad naval; por ejemplo, fue el primer legislador que en México habló acerca del mar territorial, además de que dispuso la creación de prefecturas marítimas y capitanías de puertos; hasta un reglamento para los «prácticos» expidió en su afán porque México contara con una regulación marítima moderna. Claro, todo esto solo fue un sueño fallido.

En cambio, Benito Juárez, una vez restaurada la República, se apuró a tratar de remediar la situación de la Armada: aunque -como siempre- había pocos recursos, ordenó la adquisición de dos nuevas naves cañoneras, la *Libertad* y la *Independencia*, que sería el pie de la renovada Armada de México de la que el país podría enorgullecerse a fines del siglo XIX y principios del XX.

Porque el General Porfirio Díaz decidió apoyar -como nunca se había hecho en México- el desarrollo naval. Aconsejado por su Jefe de Estado Mayor Presidencial, el Comodoro Ángel Ortiz Monasterio, mandó construir a diversos astilleros europeos y norteamericanos, diversos buques de guerra, los que ya reunidos, podrían ser denominados «la flota de don Porfirio». Comenzó con la goleta escuela *Zaragoza*, que incluso sería el primer barco mexicano en darle la vuelta al mundo, y seguirían después los cañoneros *Bravo* y *Morelos*, así como el *Tampico* y el *Veracruz*, rematando con dos transportes de guerra, el *Guerrero* y el *Progreso*. México contaba por primera vez en su historia con una Armada digna, con embarcaciones nuevas y eficientes. Encontró además el apoyo de los pocos oficiales navales que por ese entonces existían: la Armada de México recuerda con orgullo los nombres del propio Ángel Ortiz Monasterio, Manuel Azueta, Hilario Rodríguez Malpica, Othón P. Blanco y varios más.

Pero hacían falta más oficiales navales profesionales. Por ello don Porfirio establece y funda la Escuela Naval Militar. En ella estudiarían quienes en el futuro comandarían esos nuevos barcos, garantizando la formación de calidad dentro de la disciplina militar. Por supuesto, el patriotismo se inculcó a todos esos jóvenes que ya como cadetes o bien como aspirantes y luego guardiamarinas, fincaron el compromiso de servir a México como oficiales de la Armada. Como es sabido, en 1914, la Escuela Naval Militar sería la protagonista de un episodio donde la dignidad de la patria quedó en manos de los cadetes, pues solo ellos intentaron resistir una nueva agresión norteamericana, muriendo por efecto del combate dos de sus alumnos: el Teniente José Azueta y el Cadete Virgilio Uribe. Naturalmente, la conducta de todos ellos, la actuación de toda la Escuela Naval, le merecerá, como hoy honrosamente la llamamos, el calificativo oficial de «Heroica».

La Revolución Mexicana fue por otra parte, el escenario histórico para que la Armada participara en un conflicto entre hermanos. Oficiales navales hubo que se adhirieron al movimiento revolucionario por la esperanza de un México mejor; otros de sus compañeros resolvieron permanecer leales al gobierno constituido conforme los principios que se habían inculcado en la Escuela Naval. Se enfrentaron entre ellos en los combates navales sucedidos frente a Topolobampo, Sinaloa, cuando fue hundido el cañonero *Tampico* por el transporte *Guerrero*. Más allá de las ideologías, lo que poco se ha valorado antes de condenar a unos o ensalzar a otros, es que los tripulantes de esos dos barcos de la Armada de México, se vieron en la terrible situación de tener que matarse y hundirse entre ellos mismos, entre hermanos.

La triunfante Revolución decidió disolver las fuerzas federales que se le opusieron, tanto al Ejército como a la Armada, pero muy pronto reparó este error y decidió que los oficiales de nuestra marina de guerra permanecieran en el activo. No solo influyó en la determinación la evidente necesidad de personal técnicamente preparado para tripular y dirigir los barcos, sino sobre todo, la confianza en que los oficiales de la Armada siempre habían cumplido con su deber, bajo cualquier circunstancia, en todo tiempo. Por ello, tanto don Venustiano Carranza como el General Álvaro Obregón encomendaron a los hombres de la Armada, los que antaño habían sido «porfiristas» o hasta «huertistas» -según consideraciones políticas y de discriminación-, el mando de la Armada de México; por ello, otorgaron su beneplácito para que al frente de ella estuvieran Hilario Rodríguez Malpica y, después, Othón P. Blanco.



Lamentablemente, este reconocimiento a la valía patriótica y profesional no se vio acompañado de recursos económicos para dotar a la Armada de nuevas unidades navales, tanto como para reponer las que se habían perdido en la Revolución -el *Tampico*, el *Morelos*, el *Veracruz*-, como para incrementar la flota en aras de la tarea enorme de vigilar nuestros mares. Acaso unos viejos barcos, incluso alguno hasta de segunda o tercera mano, como el acorazado *Anáhuac*, o como el cañonero *Agua Prieta*, fueron adquiridos, pero en realidad resultaron inútiles para el servicio.

Pero la Armada resurgió gracias al entusiasmo de unos jóvenes oficiales que retaron la disciplina; comprendiendo que quizá había quienes en el gobierno sentían desconfianza hacia los mandos navales por su veteranía, saltándose los conductos lograron convencer al presidente Lázaro Cárdenas de la urgente necesidad de fortalecer a la Armada para que pudiera cumplir con su misión. Ellos fueron, entre otros, los tenientes Antonio Vázquez del Mercado, Antonio Aznar Zetina y Luis Bravo Carrera. Gracias a ellos el gobierno mexicano, a la vez que establecía amistosas relaciones comerciales con la República Española, encargó a los astilleros navales de ese país la construcción de una nueva flota para México. Esos nuevos barcos, que serían de gran tradición en la Armada por sus largos años de servicio eficiente, fueron el transporte *Durango*, los cañoneros *Guanajuato*, *Querétaro* y *Potosí*, así como la decena de guardacostas de la serie «G».

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, México comprendió de golpe la importancia de contar con una política de defensa naval. Por ello, la Armada dejó de formar parte -administrativamente- de la llamada entonces Secretaría de Guerra y Marina, y se creó, para su dirección, el Departamento Autónomo de Marina, al mando del comodoro Roberto Gómez Maqueo, y luego, elevándola de nivel en el gobierno federal, se establecería finalmente la Secretaría de Marina. Si bien se le encomendó a un general del ejército -el anecdótico Heriberto Jara que dispuso la construcción de astilleros en Chapultepec y la botadura de un barco de cemento- en realidad, las actividades militares y profesionales se les encargaron a los otros mandos, todos ellos marinos de trayectoria destacada, como Othón P. Blanco, designado Subsecretario y Ángel del Corzo como Oficial Mayor. Estas dos designaciones son la prueba evidente de la continuidad de la Armada de México a través de nuestra historia, pues pudo navegar de un período a otro, de un gobierno a otro contrario, sin sobresaltos: los mismos hombres, como Othón P. Blanco, quien fuera Jefe de la Armada en la época de Victoriano Huerta y años después, en los que continuó en servicio, fue el primer Subsecretario de la Secretaría de Marina, de la cual, solo para remachar el comentario, la designación de Ángel del Corzo significó el reconocimiento a la gesta del 21 de abril de 1914, porque él fue uno de los oficiales a cargo de los cadetes de la Escuela Naval ese día en que se cubrieron de gloria.

La época de la Segunda Guerra Mundial sería también ocasión para que la actuación de los hombres de la Armada de México nuevamente se cubriera de gloria. En efecto, no solo como cuando a las órdenes del General Lázaro Cárdenas una pequeña escuadrilla mexicana, compuesta por los cañoneros bajo el mando del Comodoro Gómez Maqueo fue suficiente para ahuyentar de Bahía Magdalena a una flota norteamericana, sino sobre todo cuando oficiales de la Armada, fieles a la tradición patriótica, en cumplimiento del deber y con el compromiso de servir a México,

fueron destinados a tripular los barcos petroleros mexicanos que luego serían hundidos por submarinos alemanes. En el *Potrero del Llano*, en el *Tuxpan*, en el *Amatlán*, en la *Faja de Oro*, en *Las Choapas*, varios de los oficiales y tripulantes que en ellos perecieron pertenecían, digna y orgullosamente, a la Armada de México.

El final de la contienda mundial, gracias a la alianza con los países vencedores, propició el aumento de las unidades de nuestra Armada, que se sumaron a las ya existentes, adquiridas, como se dijo, en España años antes. Así un puñado de nuevas corbetas -entre ellas: *Tomás Marín* y la *Blas Godínez*, con las que la Armada honró a dos de sus adalides históricos sin importar sus filiaciones políticas- y otro más de fragatas-transporte, como la *Usumacinta* o la *Tehuantepec* -en la que yo pude navegar en el viaje de prácticas del Primer Regimiento de Infantería de Marina en el que cumplí mi obligación cívica-, así como una veintena de «dragaminas», barcos todos con los que pudo acompañarse la política marítima y naval del gobierno mexicano, que por primera vez reconoció que en México hacía falta una «marcha al mar».

Apenas hace cincuenta años, las atribuciones a cargo de la Armada de México se incrementaron notablemente. Ya no solo estaría a su cargo la vigilancia y defensa de nuestro mar territorial y de sus playas. Ahora también sería responsable del auxilio a la población civil en casos de desastre en las costas mexicanas, de la vigilancia y supervisión del mar patrimonial -que incrementó en más de 3 millones de kilómetros cuadrados nuestra superficie marítima, pero también de colaborar en el combate al crimen organizado, especialmente contra el narcotráfico y la piratería en el mar, además de las de búsqueda y salvamento que cada vez son más necesarias. Apenas medio siglo y sin embargo, esas nuevas atribuciones tienen ya una historia que contar y que no ha sido escrita aún. Simplemente y como ejemplo, poco se sabe del apoyo que naves de la Armada de México han brindado no solo a nuestros connacionales en las terribles circunstancias de un huracán, sino que también, en casos similares, han llevado su auxilio a países cercanos como Haití o hasta la lejana Indonesia.

Ante esas nuevas encomiendas, fue necesario modernizar e incrementar la fuerza naval. Aparecieron entonces las patrullas «Azteca» así como nuevos guardacostas. Luego, para fortalecer la formación de oficiales, llegaría el velero escuela *Cuaubtémoc* y los cañoneros tipo «Holzinger», las interceptoras «Polaris» y más recientemente las patrullas «Costeras», «Oceánicas» y la «POLA», de largo alcance, hasta contar, al día de hoy con más de 250 unidades a flote, muchas de ellas ya construidas en México, en los diversos astilleros con que contamos en ambos litorales. Por supuesto, también fue reforzada la fuerza aeronaval con nuevos aparatos tanto de ala fija y de ala rotativa y, naturalmente, se ha adiestrado y elevado los rendimientos, ya de por sí notables, de la Infantería de Marina, cuerpo indispensable sobre todo ahora en que tiene a su cargo las más delicadas y riesgosas misiones de seguridad nacional.

Pero insisto, esta historia reciente aún está por contarse; es quizá temprano todavía para hacerlo -comúnmente es aceptado el principio de que la reflexión histórica requiere de que haya pasado el tiempo y precisamente, los límites establecidos son 50 años- pero no debemos olvidarla y es deber y compromiso de la Armada, en su momento, el fomentar su estudio y divulgación.

Y hay otra historia más que tampoco ha sido contada: la de las mujeres de la Armada. Y no me refiero a quienes, también desde hace medio siglo, han comenzado





a incorporarse a ella en las armas y en los servicios. No, se trata de otras mujeres, de las que no sabemos nada y cuya existencia ha transcurrido desde el momento mismo en que, en 1821, hace doscientos años, nació la Armada de México: las madres, las novias, las esposas, las viudas de los marinos mexicanos.

Porque ellas, esas mujeres, madres, novias, esposas, viudas, son también parte de la Armada y de su historia. Simplemente, valdría la pena saber que han pensado, a lo largo de las décadas, esas mujeres cuando los hombres a los que aman se embarcaban, sin saber si volverían. Hoy en día, a esas mismas mujeres podría preguntárseles qué sienten cuando ese hombre de su vida forma parte de la tripulación de un barco que navega en medio de un temporal para rescatar a unos náufragos, o qué sienten cuando ese hombre pilota un helicóptero que debe rastrear a delincuentes armados con cohetes, o bien, cuando ese hombre integra una partida de infantes de marina que cumplen con un operativo peligroso. La voz de las mujeres de la Armada, de esas mujeres, está ausente: vale la pena saber de ellas y de sus historias, porque también forman parte de la historia naval mexicana.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de la Armada de México. Una historia continua e ininterrumpida de doscientos años. Quizá la mejor prueba de que se trata de la misma Armada que la de hace dos siglos está en un pequeño detalle que pasa desapercibido para los legados, pero que en la propia Armada es uno de los deberes cotidianos del personal embarcado: la bandera trigarante, la bandera de la independencia, es más, la bandera de Iturbide, la bandera que nos dio la libertad, sigue ondeando en los buques de guerra de la Armada de México. Es la misma, la de tres colores en franjas diagonales, la llamada «bandera de torrotito» o «bandera de proa». En el Reglamento de Honores, Banderas y Luces de la Armada de México, se establece que esa bandera, la trigarante, «se iza en la driza del torrotito de proa en los casos siguientes: los días domingos; los días festivos y en ceremonias oficiales, los días en que haya buques de guerra extranjeros en puerto nacional, o cuando un buque nacional permanezca en puerto extranjero». Esta es la mejor demostración, palpable y visible, de una historia continua a lo largo de dos siglos exactos.

Podemos concluir resumiendo en unas pocas palabras lo que ha sido la historia de la Armada de México en estos doscientos años; para ello, nos atreveremos a modificar levemente, pero con el mismo sentido de patriotismo, la hermosa frase de aquel poeta que fuera también Almirante de la Armada de México, Gustavo Rueda Medina, cuando escribiera el lema de la Escuela Naval Militar. Hagamos una pequeña modificación en esas palabras, porque también podemos decir con el mismo orgullo: «Esta es la Armada de México, noble por la pureza de sus tradiciones; heroica por los hechos gloriosos de sus hijos». Sí, así es la Armada de México, institución bicentenario que está «para servir a México».

**LAS EXPEDICIONES DE ALTURA AL NOROESTE DE AMÉRICA;
HERENCIA NÁUTICA PARA LA ARMADA DE MÉXICO
HIGH EXPEDITIONS TO THE NORTHWEST OF THE AMERICAS:
NAUTICAL HERITAGE FOR THE MEXICAN NAVY**

Resumen

Este artículo indaga sobre la posible herencia que las expediciones de altura al noreste de América del último tercio del siglo XVIII, ordenadas por el Virrey de la Nueva España, tuvieron sobre la práctica náutica de la Marina-Armada de México. Esta institución es el resultado de continuidades de gobierno y administrativas que prevalecieron entre el Virreinato de la Nueva España y el Imperio mexicano primero y la República mexicana poco después. Las embarcaciones, los puertos habilitados y, al parecer, gran parte de quienes sirvieron en los barcos españoles, que recorrían las costas de Nueva España, permanecieron en el nuevo Estado. Esta herencia ¿Dejó su huella en la Armada mexicana? Aportar elementos para responder a esa pregunta es el objetivo que se propone en este texto.

Palabras Clave

Expediciones de altura, noroeste de América, Nueva España.

Abstract

This paper inquires into the possible heritage that the high altitude expeditions to Northwestern America ordered by New Spain's Viceroy in the last third of the 18th century had in the naval practice of the Mexican Army. This Institution resulted of the continuities in the governance and the administration between the New Spain and the Mexican Empire, first, and the Mexican Republic, secondly. The boats, enabled ports, and the people, who served in the Spanish boats, seems to remain in the new State. Did this heritage leave a mark in the Mexican Army? This paper tries to give elements to answer this question.

Keywords

High altitude expeditions, Northwestern America, New Spain.

DOCTORA MARTHA ORTEGA SOTO

Área de Historia del Estado y la Sociedad, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Doctora en Humanidades-Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Miembro de SNI investigador nivel 1. Ha estudiado la colonización de América Rusa, de Alta California y del norte del Pacífico como un espacio regional en la segunda mitad del siglo XVIII y en el siglo XIX. También cultiva la historia de la ciencia, en particular la historia de la minería del uranio en México. Participó en el rescate, organización y descripción del Archivo Histórico Científico Manuel Sandoval Vallarta, actualmente bajo custodia de la UAM Iztapalapa. Actualmente es integrante del comité responsable de dicho archivo. Asimismo, es coordinadora del Centro de Documentación Histórica Mtro. Jan Patula Dobek ubicado en la misma Universidad. Es vicepresidenta de la Asociación de Historiadores de la Ciencias y las Humanidades A. C. y se desempeña como directora de Saberes, revista de Historia de las Ciencias y las Humanidades, publicación semestral de dicha asociación.

Su última publicación es «Manuel Castañares y su Informe sobre Alta California, 1844-1845» en registrar e imaginar la nación. La estadística durante la primera mitad del siglo XIX, Tomo II, Editor,



Luis Alberto Arrijo Díaz Viruell, Zamora, Michoacán: El Colegio de Michoacán, Universidad de Zacatecas, 2019, pp. 19-47. (Colección Investigaciones).

Correo: cesnav.difusion@semar.gob.mx

La autora de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Al referirnos a la creación de una institución como es el caso de la Armada de México, es necesario preguntarse no solo cuándo fue fundada sino los antecedentes que había en el Estado y en la sociedad en la cual fue instaurada. Tal vez resulte ocioso recordar que gran parte de las instituciones que se crearon después de la Independencia de México, fueron herederas de tradiciones que surgieron en la Nueva España. Si bien, la Nueva España no tuvo una Armada propia, ya que era una colonia del imperio español, este sí tuvo una Armada imperial. La gran Armada española que luchó por imponer su hegemonía en el mar Mediterráneo, transitó por primera vez por las aguas del océano Atlántico y cruzó las del Pacífico, desde América hasta Asia no tuvo una réplica en los territorios de Ultramar. Sin embargo, las flotas que llegaban desde Europa a América a través del Atlántico tuvieron que repararse, reabastecerse de bastimentos y reclutar marineros y mandos medios en los puertos americanos.

La metrópoli no se conformó con añadir a su imperio gran parte de los territorios americanos, de hecho, muy tempranamente conquistadores y navegantes buscaron la manera de llegar a las islas de la especiería y para ello debieron dirigirse a las costas de un océano desconocido para ellos, que les permitiera alcanzar el sur de Asia. Así fue como en 1513 Vasco Núñez de Balboa descubrió lo que llamó la Mar del Sur, poco después llamado por la monarquía española el Mare Nostrum y hoy denominado océano Pacífico. La experiencia europea en este enorme océano inició, pues, con la búsqueda de rutas marítimas que condujeran a los navíos españoles a las islas de la especiería.¹ Así inició el aprendizaje náutico desde la Nueva España en dirección a Asia y viceversa. Trazar el viaje desde el primer puerto novohispano en el Pacífico, Acapulco, hacia Las Filipinas y el tornaviaje implicó inversiones cuantiosas por parte de los comerciantes españoles, así como la exploración de un espacio geográfico ignoto. Estas expediciones nutrieron paulatinamente la experiencia tanto de la Armada española como de la población novohispana involucrada en la habilitación de puertos, la construcción y el mantenimiento de las embarcaciones y la navegación por el Pacífico.

Sobre el tema de la vinculación entre la Nueva España y Las Filipinas existe una enorme cantidad de estudios históricos tanto en la historiografía mexicana, como en la española y, sin exagerar, a nivel mundial. Solamente enumerarla implicaría realizar un estudio historiográfico que rebasaría con mucho las dimensiones de un artículo. Gran parte de estos estudios destacan la herencia de la navegación española en América, en general, y en especial en México. Otros temas acerca de la participación novohispana en las rutas transpacíficas han recibido menor atención por parte de la historiografía, no obstante, tampoco han sido ignorados. En este artículo rescatamos el de las expediciones de altura desde la perspectiva que estas tuvieron en la experiencia náutica de la Marina-Armada de México.

Análisis

Las últimas expediciones que zarparon desde la Nueva España para conocer la vastedad del Pacífico se realizaron en el último tercio del siglo XVIII. Se conocen en la historiografía como las expediciones de altura, ya que se dirigieron al noreste del Pacífico para dibujar la costa del noroeste de América y garantizar la posesión española de los territorios al norte de la provincia de Las Californias hasta entonces desconocidos por los europeos. En este artículo me referiré a la experiencia que este último emprendimiento legó a la institución que se fundó un poco más de cincuenta años después: la Armada de México.

a) La inquietud española²

Auspiciado por los gobiernos de Pedro I e Isabel I de Rusia el Capitán danés Vitus Bering, al servicio de la Armada rusa, realizó dos expediciones al norte del Pacífico para establecer si Asia y América estaban separadas. En términos de los intereses geográficos rusos ambas exploraciones concluyeron la separación entre los dos continentes. La segunda expedición brindó nuevas oportunidades para la expansión del imperio ruso pues dio a conocer la abundancia de presas de piel fina que había en el noroeste de América, precisamente una de las fuentes de ingresos más importantes para el Estado ruso y sus súbditos. Por ello desde 1743, los cazadores y emprendedores rusos avanzaron por las islas Aleutianas hasta alcanzar la costa de la península de Alaska apoderándose del territorio.³ La corona española tuvo certeza de la presencia de los rusos en el noroeste de América gracias a los informes que el embajador en la corte rusa envió al rey en 1761. Es necesario aclarar que ni los rusos ni los españoles conocían con exactitud la distancia que mediaba entre los campamentos rusos y los asentamientos españoles en la gobernación de Sonora y Sinaloa y en la provincia de Baja California. Por el momento, se decidió colonizar Alta California con el fin de proteger la frontera noroeste del Virreinato de Nueva España. Los informes enviados desde Rusia en 1773 renovaron la inquietud de la corona española. En consecuencia, el Virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa fue instruido para tomar las medidas necesarias con el fin de prevenir una posible invasión rusa a la Nueva España.

Entre las diversas disposiciones del virrey estuvo la de organizar expediciones de altura que exploraran minuciosamente la costa del noroeste de América hasta precisar en dónde se encontraban los establecimientos rusos. Estas expediciones fueron organizadas en la Nueva España con los limitados recursos de los que disponía el virreinato en la costa del Pacífico los cuales se concentraban en Acapulco y en el puerto de San Blas. Además, se debía buscar el estrecho de Anián que se creía permitía la comunicación, por el norte, entre los océanos Pacífico y Atlántico. Resultado de estas exploraciones y de las expediciones inglesas pronto se demostró que tal estrecho no existía.

2 La mayoría de los datos están tomados de Martha Ortega Soto «En busca de los rusos: «Expediciones novohispanas al noreste del Pacífico 1774-1788» ..., pp.125-137; Para un enfoque desde el punto de vista de la historiografía española con una recopilación documental amplia véase Francisco Fúster Ruiz, El final del descubrimiento....

3 Martha Ortega Soto, «Impact on the Spanish Empire...» pp. 342-362.

b) Las expediciones de altura

El Virrey Bucareli nombró comandante de la primera expedición de altura al Alférez Juan José Pérez Hernández, mejor conocido como Juan Pérez, nativo de Mallorca. Pérez era un piloto experimentado que llegó a Nueva España con la flota del galeón de Manila. Participó en las expediciones colonizadoras de Alta California en 1769. Para realizar su viaje utilizó la fragata Santiago alias Nueva Galicia construida en el puerto de San Blas. Su tripulación estuvo integrada por marinería de la Nueva España.⁴ Esteban José Martínez fue el segundo de abordaje en esta primera expedición. Nacido en Sevilla, pasó gran parte de su carrera como piloto primero explorando el lugar más adecuado para fundar el puerto de San Blas. Realizó múltiples viajes entre San Blas, San Diego y Monterrey para llevar alimentos y enseres a la Nueva California.⁵ Su experiencia náutica en esta región fue apreciada por Bucareli para acompañar a Pérez a recorrer una costa desconocida para los novohispanos.

La expedición zarpó de Monterrey el 24 de enero de 1774, una vez iniciada la navegación, por indicación del propio virrey, las instrucciones fueron abiertas. La orden consistía en navegar hasta los 60° latitud norte y tomar posesión para su Majestad Católica de los territorios no ocupados por otras monarquías europeas, desde luego, que estuvieran habitadas por pueblos nativos no era razón suficiente como para no reclamarlas para el imperio. Se indicaba estrictamente que, en caso de encontrar alguna factoría o establecimiento ruso no se intentara desalojar a los intrusos, ya que no contaba con armamento suficiente para sostener enfrentamientos. Esta instrucción nos indica que, para ese momento, las defensas del imperio español en la costa del Pacífico eran insuficientes para evitar cualquier posible invasión. Es decir, se contaba con embarcaciones, dos puertos habilitados en Nueva España, una marinería con experiencia, pero la infraestructura no tenía características defensivas, el puerto de San Blas tan solo facilitaba el intercambio con el puerto de Monterrey en la Alta California.

Las instrucciones del virrey indicaban a Pérez que tampoco debía fundar ninguna colonia, su misión consistía en reconocer la costa, elaborar los mapas pertinentes y llevar un registro cuidadoso en su diario de navegación. Pérez navegó hasta los 55° 49' latitud norte y fue el primer europeo en recorrer esta porción del continente. Por ello, muchos sitios en lo que hoy son las costas de Washington y la Columbia Británica tienen nombres en español. Sin bajar a tierra, la marinería tuvo contacto con los nativos de las islas de la Reina Carlota y de Nutka con quienes intercambiaron algunos bienes. El 29 de agosto, la fragata Santiago arribó a Monterrey y el 3 de noviembre de 1774 llegaron a San Blas.

Si bien el virrey quedó satisfecho con los resultados de esta primera expedición, la alarma en la metrópoli crecía aún más. Por tanto, Bucareli ordenó una segunda expedición antes de que terminara la primera, la cual se preparó también en el puerto de San Blas. El comandante de esta segunda expedición fue el Teniente de Navío

4 Antonio Sanchez, «Spanish Exploration: Juan Perez Expedition of 1774 — First European Discovery and Exploration of Washington State Coast and Nueva Galicia (the Pacific Northwest)» en <https://www.historylink.org/File/5677>, consultado 6 de abril de 2021.

5 «Biography of Esteban José Martínez (1742-1798)» en <https://thebiography.us/en/martinez-esteban-jose> consultado 6 de abril de 2021.

Bruno de Heceta y de Fontecha quien había llegado a San Blas un año antes por lo que su experiencia en aguas del Pacífico recién iniciaba.⁶ Tal vez por esa razón llevó como segundo piloto a Juan Pérez, quien apenas tuvo tiempo de enviar sus informes a la capital del virreinato. Ambos navegaron en la ya mencionada fragata *Santiago*.

Los acompañó como nave consorte la goleta *Sonora* también llamada *Felicidad*. Esta estuvo al mando del Teniente Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, navegante nacido en Perú con amplia experiencia, aunque había llegado a San Blas un año antes.⁷ Lo acompañaba como segundo piloto el Alférez Francisco Antonio Maurelle de la Rúa, nacido en la Coruña y quien se presentó en San Blas en 1775 año de la expedición.⁸ Así pues, los comandantes del viaje de exploración no eran novohispanos, pero embarcaciones, marinería y el resto de los recursos sí lo eran. La única diferencia con respecto de las instrucciones de la primera expedición consistía en que en esta ocasión se debían alcanzar los 65° latitud norte. Las naves zarparon de San Blas el 16 de marzo de 1775.

Las embarcaciones navegaron juntas hasta los 47° 20', y, tras un ataque de los nativos, decidieron continuar su viaje hacia el norte. Pero el viento separó las naves y a partir del 14 de julio cada una continuó navegando en solitario. Heceta y Pérez subieron hasta los 50°, entraron en contacto con algunos nativos y regresaron a Monterrey el 29 de agosto de 1775 sin ninguna novedad. En cambio, De la Bodega y Cuadra y Maurelle lograron navegar hasta los 58° latitud norte, es decir, al sur de la península de Alaska. Se encontraban muy cerca de la costa, sin embargo, no encontraron ningún poblado ruso, aunque ya había uno en la isla de Kodiak. Para entonces, el escorbuto hacía estragos entre los marineros y regresaron hacia el sur. Arribaron a Monterrey el 7 de octubre de 1775 donde se encontraron con Heceta y Pérez. El *Santiago* y la *Felicidad* llegaron a San Blas el 20 de noviembre, ahí terminó el viaje.

Para corroborar los datos obtenidos en ambas exploraciones el Virrey Bucareli ordenó una tercera expedición de altura. En esta ocasión tocó al Teniente de Navío Ignacio de Arteaga encabezar la expedición. Había llegado a San Blas en calidad de exiliado por su mal comportamiento, no obstante, no lo expulsaron de la Armada lo que le permitió estar al frente de esta expedición. Piloteó la fragata *Nuestra Señora del Rosario* alias *La Princesa*. La nave consorte fue *Nuestra Señora de los Remedios* también conocida como *La Favorita* y estuvo al mando de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra. Una vez más, la expedición fue preparada en el puerto de San Blas de donde zarpó el 11 de febrero de 1779. Navegaron hasta la isla de Nutka, ahí tomaron posesión del puerto que llamaron de la Santa Cruz. Permanecieron en el lugar hasta finales de junio. Prosiguieron hacia el norte y llegaron hasta los 57° 8' latitud norte. Tomaron posesión de algunos sitios a favor del Rey de España sin sospechar que algunos de ellos ya habían sido declarados posesión de su Majestad Británica. A pesar de que los nativos no parecían sorprendidos con el arribo de los barcos, los

6 «Bruno de Heceta y de Fontecha» en Real Academia de Historia <http://dbe.rah.es/biografias/65758/bruno-de-heceta-y-de-fontecha> consultado 6 de abril de 2021.

7 «Bodega y Cuadra (Cuadra), Juan Francisco de la» en Dictionary of Canadian Biography, Vol. IV (1771-1800), http://www.biographi.ca/en/bio/bodega_y_quadra_juan_francisco_de_la_4E.html consultado 6 de abril de 2021.

8 «Francisco Antonio Mourelle de la Rúa» en Real Academia de Historia <http://dbe.rah.es/biografias/6471/francisco-antonio-mourelle-de-la-rua> consultada 6 de abril de 2021.

comandantes hispanos creyeron que su toma de posesión era legítima. Esta situación años después generó una controversia entre la corona española y la británica por los derechos de posesión del territorio. Por lo pronto y en vista de que gran parte de la tripulación padecía escorbuto, los comandantes decidieron regresar, la expedición terminó cuando las embarcaciones arribaron al puerto de San Francisco el 13 de agosto de 1779.

Pasaron algunos años y los diarios de navegación de Jean Francois de Galoup Lapérouse y de James Cook, que habían visitado la costa del noroeste de América, hablaban de que había poblados rusos en las islas Aleutianas y en la costa de Alaska. Inmediatamente, la corona española ordenó una nueva expedición para cerciorarse de la veracidad de esos diarios. En enero de 1787 el Virrey Manuel Antonio Flores recibió la orden y sin dilación se preparó una nueva expedición en San Blas. Ya que el comandante electo, José Camacho enfermó, lo sustituyó el Alférez Esteban José Martínez, quien, como señalamos líneas arriba, ya había navegado el noroeste de América en 1774. Estuvo al mando de la fragata *La Princesa*. La nave consorte fue el paquebote *San Carlos* alias *El Filipino* al mando del Primer Piloto Gonzalo López de Haro Moreno. López de Haro tenía una amplia experiencia en la navegación, era un excelente cartógrafo y participó en varias batallas navales.⁹ Es evidente que tenía más experiencia tanto naval como militar y política que Martínez. La expedición partió de San Blas el 8 de marzo de 1788. Desde un principio hubo problemas entre los dos comandantes.

Martínez hizo caso omiso de las noticias que los nativos les proporcionaban sobre la estancia de otros barcos y otros fuereños así que subió hasta los 56° 44' donde exploró con sumo cuidado la isla de la Trinidad. Entretanto, López de Haro se dirigió a la isla de Kodiak y por fin los españoles encontraron una aldea rusa. El piloto permaneció algunos días en el lugar y después partió para informar a Martínez de su visita. El Alférez indicó que juntos navegaran a la isla de Onalaska en donde se encontraron con una partida de cazadores rusos. El jefe les comentó que preparaban una expedición para avecindarse en la isla de Nutka donde sabían que los ingleses querían establecer una factoría. Martínez no prestaba atención a los señalamientos de López de Haro acerca de que la información que él había obtenido no coincidía con la que recibían de ese jefe ruso. Los desencuentros llegaron al punto de que cada uno de los comandantes regresó por su parte al sur. Del Haro llegó a San Blas el 22 de octubre y Martínez arribó el 14 de noviembre de 1788.

Conclusiones

Las cuatro expediciones de altura que hemos referido proporcionaron a la corona española dos beneficios: se cartografió la costa del noroeste de América y se tuvo la certeza de que los rusos se habían expandido en las Aleutianas, la isla de Kodiak y una parte de la costa de Alaska. Lo que también encontraron, sin esperarlo, fue que los ingleses ya también habían explorado al sur de los territorios ocupados por los rusos y estaban dispuestos a apoderarse de una porción de ellos. El establecimiento de una avanzada en el puerto de Santa Cruz de Nutka al año siguiente mostró que

⁹ «Gonzalo López de Haro Moreno» en Real Academia de la Historia <http://dbe.rah.es/biografias/12301/gonzalo-lopez-de-haro-moreno> consultado el 6 de abril de 2021.

los días de gloria de la Armada española habían pasado hacía ya tiempo. El intento de colonización en la zona fue un fracaso porque los recursos navales con los que contaba la Nueva España en la costa del Pacífico y particularmente desde San Blas hasta San Francisco, eran extremadamente exiguos de manera que no lograron oponerse a la ocupación británica de la isla de Nutka ni a la fundación de un fuerte ruso al norte de la Bahía de San Francisco. Así, la Armada de México heredó en 1821 tan solo con algunas embarcaciones pequeñas y unas cuantas piezas de artillería viejas y dañadas. Sin embargo, los diarios e informes de estas expediciones en su mayoría están resguardados en el Archivo General de la Nación y en el Fondo de Origen de la Biblioteca Nacional de México. Asimismo, la experiencia de los marineros y los constructores de embarcaciones quedaron en la población que vivió en los puertos novohispanos. Cuando México debió enfrentar el comercio ilegal que ingleses y estadounidenses realizaban en las costas del noroeste de México, la Armada no tenía embarcaciones suficientes ni para patrullar las costas y mucho menos para protegerlas. Tal y como se había evidenciado en las expediciones de altura las cuales si bien realizaron aportaciones importantes para la cartografía de la costa del noroeste de América también mostraron la debilidad defensiva de los puertos ubicados en el noroeste del Virreinato de Nueva España misma que heredó la Armada de México cuando se obtuvo la independencia.

Fuentes

- Azúa, Armando, «Apuesta por las Molucas. España, Portugal y las Provincias Unidas en la carrera por el mercado las especias de Insulindia», en Cristina Barrón Soto (Ed.), *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. México, Universidad Iberoamericana, 2012, pp. 91-115.
- «Biography of Eſteban José Martínez (1742-1798)» en <https://thebiography.us/en/martinez-esteban-jose> consultado 6 de abril de 2021.
- «Bodega y Quadra (Cuadra), Juan Francisco de la» en *Dictionary of Canadian Biography*, Vol. IV (1771-1800), http://www.biographi.ca/en/bio/bodega_y_quadra_juan_francisco_de_la_4E.html consultado 6 de abril de 2021.
- «Bruno de Heceta y de Fontecha» en Real Academia de Historia <http://dbe.rah.es/biografias/65758/bruno-de-heceta-y-de-fontecha> consultado 6 de abril de 2021.
- «Francisco Antonio Mourelle de la Rúa» en Real Academia de Historia <http://dbe.rah.es/biografias/6471/francisco-antonio-mourelle-de-la-rua> consultada 6 de abril 2021.
- Fuſter Ruiz, Francisco, *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822). Aportación documental del Archivo General de la Marina*. Murcia, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1997. 710 pp.
- Knauth, Lothar, «El sureſte asiático, punto final hacia la expansión al occidente» en *Revista de la Universidad de México*, septiembre de 1970, pp. 2-8 en <https://www.revistadelauniversidad.mx/articles/520e2c7b-a21f-4085-b5d8-12a91f76f088/el-sureste-asiatico-punto-final-hacia-la-expansion-al-occidente> recuperado 5 de abril de 2021.
- Knauth, Lothar, «Precursores hispánicos en el sureſte de Asia» en *La presencia novohispana en el Pacífico insular. Años de las Segundas Jornadas internacionales celebradas en la Ciudad de México del 17 al 21 de septiembre de 1990*. México, INBA, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Embajada de España en México, Comisión Puebla V Centenario, Centro de Estudios de Historia de México Condumex, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1992. pp. 11-26.
- Ortega Soto, Martha, «En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noreſte del Pacífico 1774-1788» en Ma. Cristina Barrón y Rafael Rodríguez Ponga (coords), *La presencia novohispana en el Pacífico insular. Primeras jornadas internacionales celebradas en la Ciudad de México, del 19 al 21 de septiembre de 1989*. México, Universidad Iberoamericana, Embajada de España en México, Comisión Puebla V Centenario, Pinacoteca Virreinal, 1990. pp. 125-137.
- _____, «Impact on the Spanish Empire of the Russian Incursion into the North Pacific, 1741-1821», en *The [Oxford] Handbook of Borderlands of the Iberian World*, Edited by Danna A. Levin Rojo and Cynthia Radding, USA, Oxford University Press and the Americas Research Network 2019, pp. 342-362.
- Sanchez, Antonio, «Spanish Exploration: Juan Perez Expedition of 1774 — First European Discovery and Exploration of Washington State Coast and Nueva Galicia (the Pacific Northwest)» en <https://www.historylink.org/File/5677>, consultado 6 de abril 2021.



LAS FUERZAS ARMADAS EN EL PROCESO DE CONSUMACIÓN DE LA INDEPENDENCIA
THE ARMED FORCES IN THE PROCESS OF THE CONSUMMATION OF INDEPENDENCE

Resumen

Uno de los movimientos sociales más importantes de la historia nacional es la guerra por la Independencia de México. El presente ensayo pretende analizar la consumación de este movimiento, desde el punto de vista castrense, tomando como base los preceptos del Plan de Iguala y los Tratados de Córdoba, haciendo una reflexión en torno a la trayectoria del nuevo Estado mexicano y su impacto en las fuerzas armadas, conectando la evolución de éstas y el impacto que han tenido hasta nuestros días, ofreciendo un vínculo de nuestro pasado con el actual Ejército Mexicano.

Palabras clave

Independencia, Consumación, Consolidación, Ejército Trigarante, Ejército Mexicano.

Abstract

One of the most important movements of the National History is the Mexican War of Independence. From the military perspective, this essay intends to analyze the Consummation of this war based on the precepts of the Iguala Plan and the Córdoba Treaties and conducts a reflection on the path of the new Mexican State and its impact on the Armed Forces. It also set a linkage between the evolution of the above-mentioned Armed Forces and the impact that they have had up to our time. This represents a bond between our past and the current Mexican Army.

Keywords

Independence, Consummation, Consolidation, Mexican Army, Ejército Trigarante.

GENERAL DE BRIGADA DEM
JUAN MANUEL DÍAZ ORGANITOS

Licenciado en Administración Militar, egresado de la Escuela Superior de Guerra.

Grados académicos de Maestría en:

Estudios Estratégicos, en el Colegio de Guerra del Ejército de los Estados Unidos de América.

Administración Militar para la Seguridad y Defensa Nacionales, en el Colegio de Defensa Nacional.

Administración Pública, en la Universidad del Valle de México.

Realizó cursos de:

Patrullas de Combate.

Inteligencia Estratégica en la Agencia de Inteligencia de la Defensa en los Estados Unidos de América.

En el ámbito civil, ha cursado dieciocho Diplomados relacionados con derecho, derechos humanos, política y presupuesto. Como servidor público ha realizado cursos impartidos por la Secretaría de la Función Pública, por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, por el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, por el Instituto Nacional de las Mujeres y por el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales.

Ha sido conferencista en la Escuela Superior de Guerra; en la Escuela Militar de Inteligencia; en la Escuela Militar de Logística; en el Centro de Estudios Superiores Navales; en la Universidad Autónoma de Durango y en la Universidad Autónoma del Noreste. Asimismo, participó en los paneles de los



Foros Judiciales Nacionales «Dignidad Humana, Presunción de Inocencia y Derechos Humanos», organizados por la Embajada Mundial de Activistas por la Paz, que se celebraron en Colima, Colima, y Torreón, Coahuila.

Actualmente es el Director General de Archivo e Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional, Campo Mil. No. 1-J, «Teniente Mecánico de Aeronáutica Juan Guillermo Villasana López», Predio Reforma, Cd. México.

Telefono: 55-26-29-83-70

Correo: shist.dn18@sedena.gob.mx

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Como es bien conocido, la madrugada del 16 de septiembre de 1810, se llevó a cabo el «Grito de Independencia», hecho con el que dio inicio el movimiento de emancipación de la Nueva España, una guerra que se prolongó por cerca de 11 años y que ha sido desde el principio, objeto de estudio para la ciencia histórica, pues dejó a su paso una serie de cambios políticos, económicos y sociales que le dieron a nuestro país una nueva forma de entenderse como nación.

Ante tales eventos, la historiografía se ha preguntado frecuentemente sobre la etapa de la consumación de la independencia, sin duda una de las fases más interesantes en materia de administración pública, pues es evidente que pretender el establecimiento de un nuevo gobierno, cualquiera que fuera esta su modalidad, se convirtió en un reto que implicaba entre sus vertientes el contar con elementos que propiciaran la consolidación y con ello la credibilidad de las nuevas instituciones. En este sentido, nos cuestionamos, cuáles fueron estos elementos que permitieron consolidar el establecimiento del nuevo Estado, así como el impacto que tuvieron en la dirección de las instituciones que se encargarían de administrarlo.

Las diversas interpretaciones que han surgido de los hechos nos ofrecen un amplio abanico de fuentes, que han colaborado en la construcción de un panorama más extenso de la historia; podemos encontrar entre ellas, obras que centraron sus intereses en el rescate de la esencia de la lucha, ejemplo claro de ello fue Carlos María de Bustamante (Bustamante, 1846) o José María Luis Mora (Mora, 1950); sin embargo, y para el propósito del presente ensayo, es posible aprovechar escritos cuya construcción se centró en el ámbito de la conciliación, de manera un tanto más política, y que tiene por objeto de estudio las avenencias que se suscitaron entre los ejércitos insurgente y realista, como en el caso de Lucas Alamán (Alamán, 1852.); de igual forma encontramos en estudios más recientes una revalorización de dicha situación, y que han brindado una reinterpretación de los mismos al entender este periodo como el fin de un proceso reaccionario y el principio de una contrarrevolución que apaciguó los ánimos con modos de corte más conservador pero que fueron funcionales a la causa, como lo expone Luis Villoro (Villoro, 1983).

Por otro lado, y como parte de los estudios que se han enfocado a observar este fenómeno desde la vertiente de la historia militar y en torno a esta consolidación de la consumación de la independencia, Rodrigo Moreno Gutiérrez (Gutiérrez, 2016), amplía el panorama de la escritura tradicional de los hechos armados de manera significativa, al reconocer en las fuerzas armadas un factor elemental para alcanzar la independencia, sustentando dicha empresa en los preceptos del Plan de Iguala, mismo que dio lugar a la creación del Ejército Trigarante, ente que representaría en sí mismo las aspiraciones para la conformación del nuevo Estado mexicano. Como éste, estudios realizados por Jaime del Arenal (Fenochio, 2002) y Alfredo Ávila (Ávila, 2010) nos ofrecen además un amplio panorama visto desde el ámbito político-social rumbo a la consolidación del Estado.

Con base en lo anterior, surge la necesidad de poder explicar, además de las implicaciones políticas, el papel que jugó la conformación de un ejército, más espe-

cíficamente el Ejército de las Tres Garantías, para poder entender el fenómeno de la consumación y con este ánimo conciliador la consolidación del Estado que por vez primera experimentaría los aires de la independencia en este primer intento de autogobierno al que se denominará Imperio Mexicano.

Es aquí donde arrojamos nuestra primera hipótesis, en la que se expone que fue la prolongada lucha sumada a las enormes pérdidas humanas y al desconcierto ante un futuro poco o nada prometedor¹ los principales motivantes para que Agustín de Iturbide desarrollara un plan que pusiera fin a la lucha en el menor tiempo posible y que además se propusiera pacificar al país y diera forma a las instituciones que se encargarían de organizarlo esta vez como un nuevo Estado, respaldando cada una de sus acciones en una fuerza armada disciplinada y perfectamente conformada.

Crear una imagen de la libertad

Tuvieron que transcurrir 11 años de lucha y la pérdida lamentable de vidas de personajes como: Miguel Hidalgo y Costilla, Ignacio Allende, Juan Aldama, Mariano Jiménez, José María Morelos y Pavón, Hermenegildo Galeana, Mariano Matamoros, Francisco Javier Mina, entre otros, que entregaron su tiempo, recursos económicos y materiales para consolidar la idea de libertad e independencia para las mujeres y hombres de estos territorios. Resulta imprescindible mencionar que también ofrendaron su vida muchas personas que a pesar de no dejar constancia con nombres y apellidos, contribuyeron a esta gesta que está y estará siempre presente en los anales de nuestra historia patria.

Ubiquémonos con la imaginación en aquella época. En España el Rey Fernando VII, sostenía una lucha en contra de los liberales que habían apoyado la Constitución de Cádiz, por lo que en 1820 estos se levantaron en armas y lucharon para que se reconociera dicha Carta Magna; ante esta situación el rey español tuvo que aceptar el establecimiento de la Constitución y de las Cortes, con voz y voto, haciendo que en los territorios de la Nueva España los criollos retomaran la lucha por la independencia de México.

En la Nueva España, el Virrey Juan Ruiz de Apodaca, reconoció en el Coronel Agustín de Iturbide, quien se encontraba en el retiro, la experiencia necesaria para sofocar el movimiento insurgente dirigido en ese momento por Vicente Guerrero. Designándolo Comandante General del Sur² Iturbide se trasladó a Teloloapan en diciembre de 1820, donde dio a conocer a sus oficiales un plan para la emancipación de la Nueva España. El 10 de enero y el 4 de febrero de 1821 escribió dos cartas a Guerrero, con la finalidad de invitarlo a una entrevista, la cual se llevó a cabo 20 días después.

«Iturbide se avino al ánimo conciliador de Guerrero, sólo restaba acordar los términos para concluir la guerra: «por un plan muy bien organizado, [debemos esclarecer] los medios que nos deben conducir indudablemente, y por el camino más corto. Cuando hablemos usted y yo se asegurará de mis verdaderos sentimientos [...] no debe dudar que ninguno en la Nueva España es más interesado

² Los conjurados buscaron el apoyo de un militar de prestigio, capaz de aglutinar adhesiones y erradicar la resistencia insurgente. Como resultado, Iturbide sustituyó a Gabriel Armijo, como Comandante en Jefe de los Ejércitos del Sur. (Guerrero, 2018).

[en la independencia]» (Guerrero, 2010).

Una vez que el caudillo insurgente le aseguró su apoyo militar, Iturbide decidió suscribir el Plan de Iguala, el 24 de febrero de 1821, acuerdo político que en 23 artículos convocó a los novohispanos a la concordia, a culminar la guerra y a establecer las bases para la consumación de la independencia de México. Esta convocatoria tuvo eco y logró adherir a las fuerzas insurgentes y realistas enfrentadas desde septiembre de 1810, para instaurar un gobierno autónomo, bajo las garantías de independencia, religión y unión.

Las Tres Garantías contenían las bases para la consumación de la independencia en la que, como plataforma fundamental, se privilegió la concordia entre españoles y mexicanos por el bien de la nueva patria, evitando así mayores derramamientos de sangre y poner fin a la añeja y cruenta guerra civil. Iturbide planteó que solo mediante la reconciliación se podría edificar una nación con bases sólidas.

El nuevo Estado mexicano y las fuerzas armadas

El Estado mexicano que surgió como consecuencia directa de la lucha por la independencia, atiende a la necesidad imperiosa de comprender la creación de la Secretaría de Guerra y Marina, como el órgano administrativo que a través del tiempo se ha consolidado como el pilar de los gobiernos legalmente constituidos, para ello es preciso en primera instancia, recordar los preceptos del Plan de Iguala del 24 de febrero de 1821.

En su propósito integral el plan, funcionó como una herramienta política, que a partir de las «Tres Garantías», satisfizo las necesidades comunes para lograr la consumación de la independencia de nuestro país; todo ello sustentado por un ejército, el cual fue conformado con el propósito de proteger los ideales plasmados en dicho plan, como: la religión católica sin tolerancia a otra; la absoluta independencia; todos los habitantes del territorio sin otra distinción que su mérito y virtudes, son ciudadanos. Por lo que se refiere a la organización del gobierno planteó el establecimiento de una Junta Interina Gubernativa y para los asuntos militares, la creación de un ejército protector que se denominara de las Tres Garantías.³

Las resoluciones concertadas se trataron en el mayor de sus alcances, de una estrategia diplomática en la que el ejército y las autoridades gubernamentales, establecieron un pacto mediante el cual se selló finalmente la independencia de nuestro país, y con ello un verdadero plan nacional proyectado a largo plazo, de tal manera que dicha estrategia se dibujó y privilegió en los elementos constitutivos del Estado: la población, el territorio, el gobierno y la soberanía, los cuales de forma imperativa serían defendidos por una, la única, fuerza armada plenamente conformada, disciplinada y consciente de sus responsabilidades del gobierno establecido, de igual manera, su proyecto contempló alcances todavía más lejanos en el campo de la política, al observar la creación de una nueva constitución apropiada para el territorio nacional.

«Iturbide encabezó un movimiento que tuvo por objeto establecer una

3 A lo largo de su contenido, es posible realizar una lectura sobre las intenciones no sólo políticas y conciliatorias de Agustín de Iturbide, sino también de la necesidad prioritaria por conformar una fuerza armada capaz de defender aquellos preceptos que establecía su plan.

constitución para el nuevo Estado sobre bases, principios, instituciones y leyes acordes con su naturaleza sus dimensiones y el carácter de la diversidad de sus pobladores.» (Fenochio, 2002).

En tanto, Agustín de Iturbide continuaba con las negociaciones para la adhesión de las provincias al Plan de Iguala, España nombró a Juan O'Donojú como Capitán General de la Nueva España, quien, a su llegada al territorio americano, fue invitado por el propio Iturbide para unirse al movimiento independentista.

Es necesario aclarar que las negociaciones llevadas a cabo por los representantes de Iturbide en las diferentes provincias no fueron del todo pacíficas, ya que durante los siguientes meses se llevaron a cabo enfrentamientos armados como el llamado «Treinta contra cuatrocientos» en Querétaro; en la hacienda de La Huerta en las cercanías de la ciudad de Toluca, y por último el del pueblo de Azcapotzalco, entre las tropas del Ejército Trigarante al mando de Anastasio Bustamante sobre las tropas españolas comandadas por el Coronel Manuel de la Concha, dando por concluida la lucha armada por la independencia en el ámbito terrestre.

O'Donojú, al observar que la causa realista estaba perdida, reconoció la Independencia de la Nueva España mediante la firma de los Tratados de Córdoba, del 24 de agosto de 1821, los cuales establecieron que «... a esta América se le reconocerá por nación soberana e independiente y se llamará en lo sucesivo Imperio Mexicano y el gobierno del imperio será monárquico constitucional y moderado... se nombrará inmediatamente, conforme al espíritu del Plan de Iguala, una junta, entre otras cosas...» (XI/481.3/9, 1821).

Los asuntos de la guerra para la consolidación del Imperio mexicano

Consumada la Independencia de México, una de las primeras necesidades que se presentó ante la Junta Gubernativa que quedó al frente de la nación, tuvo que ver con todos aquellos asuntos que habían quedado pendientes antes, durante y posteriormente a la lucha armada. Asimismo, aquellos que surgieron frente a la nueva administración ya como una nación independiente.

Es así como, los asuntos sobre la guerra resultan ser fundamentales para un Estado, toda vez que la institucionalización de la fuerza, coadyuva al sostenimiento de la soberanía de un gobierno; cuestión por la cual es necesario conocer el importante papel que tuvo la creación de la Secretaría de Guerra y Marina.

Es importante destacar que la creación de esta secretaría, se dio en momentos políticos aún difíciles para el naciente Imperio Mexicano, una vez que se consumó la independencia de nuestro país el 27 de septiembre de 1821, y cuyos principios, se basaron en los postulados del Plan de Iguala y los Tratados de Córdoba. Sin embargo, podemos esclarecer los logros significativos de este hito que abrió las puertas del siglo XIX mexicano.

En primera instancia, se habla de la pacificación del país, por parte de Agustín de Iturbide, lo cual marcó la diferencia entre ésta y las etapas anteriores de guerra, al llevarse de una forma pacífica, prácticamente sin derramamientos de sangre; asimismo, este líder militar se encargó de impregnar de identidad al propio movimiento,

convirtiéndolo no en una lucha interna, sino en un fin por el bien común entre toda la sociedad novohispana, acompañando su discurso de un simbolismo único que representaría a este nuevo Estado; finalmente, uno de los puntos principales para nuestros fines, es pues, la conformación del Ejército Trigarante como la fuerza armada encargada de consolidar y defender la causa de la consumación.⁴ (Pérez, 2014).

Al consumar finalmente la independencia, fue la Junta Provisional, el primer ente gubernamental que sirvió como cuerpo consultivo en tanto se definiera la situación de la corona del Imperio Mexicano. Reunida esta junta, se redactó y decretó el Acta de Independencia y además se designó a los individuos que debían formar la regencia, órgano encargado de llevar a la práctica las determinaciones que darían rumbo al país.⁵

Con la junta en funciones y la regencia instalada, se tomaron las primeras decisiones fundamentales. Cabe mencionar que Agustín de Iturbide alcanzó la presidencia de la regencia, para después ser nombrado Generalísimo de Armas de Mar y Tierra del Imperio; ambos cargos se consolidaron y dieron fortaleza uno al otro, es importante observar la conjunción que fortificó su figura mediante el lazo histórico que une al gobierno con sus fuerzas armadas.⁶

Es así como, el 4 de octubre de 1821, se expide la circular que da a conocer los nombramientos de los cuatro ministros que se harían cargo de las necesidades administrativas del gobierno, creando las Secretarías de Negocios y Relaciones Interiores y Exteriores, la de Justicia y Negocios Eclesiásticos, la de Hacienda, así como la Secretaría de Guerra con encargo de la de Marina, de quien fue titular Antonio de Medina. La circular cita que «La Regencia del Imperio Mexicano, Gobernadora interina por falta del Emperador, considerando la urgente necesidad en que se halla de elegir prontamente Ministros idóneos y beneméritos para que puedan dar su debido curso a los negocios que quedaron pendientes en el anterior Gobierno, y a los que en gran número han empezado a ocurrir, y hallándose muy bien instruida de las circunstancias que deban reunirse para el cabal desempeño de tan delicados destinos, ha tenido a bien elegir y nombrar, como efectivamente elige y nombra» (AHSDN, XI/481.3/13).

Por otra parte, el Reglamento para el Establecimiento de los Ministerios (Lozano, 1976) de fecha 8 de noviembre de 1821, confirmó la autoridad que representaban cada uno de estos organismos, pues se dieron a conocer las obligaciones particulares de cada uno de ellos, en consecuencia, a Antonio de Medina, le correspondió el desahogo de todos los asuntos pertenecientes a las armas y guerra de mar y tierra, así como la provisión general de los empleos de este vasto ramo. En consecuencia, su prioridad como encargado de citado despacho, fue el de garantizar la defensa de la independencia nacional, y se le confirió todo lo relacionado con la seguridad exterior e interior de la nación empeñándose en crear una eficiente organización para

4 Guzmán Pérez, en su ensayo «El Movimiento Trigarante y el fin de la guerra en Nueva España (1821)» observa la conformación de las líneas del Ejército Trigarante y su relación con la Consumación de la Independencia. (Guzmán, 2014).

5 Véase: AHSDN, Decreto para la creación de una Junta Consultora Gubernativa Militar, 7 de julio de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/51, Tomo I.

6 La Regencia también tomó acciones con respecto a los cargos que asumiría Agustín de Iturbide, decretando y haciendo difusión sobre las facultades que a éste se le inferían; Véase: Circular dando a conocer el decreto de 14 de noviembre, relativo a las facultades, honores y preeminencias que corresponden a Don Agustín de Iturbide, como Almirante Generalísimo, 5 de noviembre de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/73, Tomo I.

el Ejército Trigarante, impulsando su sistema defensivo.⁷

En noviembre de 1825, Pedro Sáinz de Baranda, Comandante de la Escuadrilla Naval de Alvarado, Veracruz, apoyado por las tropas de tierra del Puerto de Veracruz, lograron la capitulación de San Juan de Ulúa, último reducto español en el mar, con ello se liberó de forma definitiva el territorio nacional de adeptos al imperio español. Es así que como a las diez de la mañana del 23 de noviembre de 1825, la tropa española embarcada en los bergantines «Victoria» y «Guillermo» y en la goleta «Águila», se hicieron a la vela después de arriar el pabellón español de la fortaleza de Ulúa, con los honores y saludos estipulados en la capitulación. (SEDENA-SEMAR, 2011).

Las necesidades de los gobiernos consecuentes se esforzaron de igual manera en fortalecer a sus instituciones, de tal suerte que podemos ejemplificar en cada época o evento significativo de carácter histórico, cómo las fuerzas armadas, se han convertido en el baluarte de los gobiernos legalmente constituidos; adaptándose y evolucionando en razón de las propias necesidades del Estado.

Evolución de las fuerzas armadas como ente de consolidación

Los gobiernos que surgieron en el periodo comprendido de 1828 a 1860, dieron muestra clara de la necesidad de contar con una fuerza armada leal a las instituciones, ya sea para la defensa interior o exterior de la nación en los procesos históricos como: el intento de la reconquista española (1829), la guerra de Texas (1836), la primera guerra con Francia (1838), la invasión de los Estados Unidos de América (1846-1848) y la Guerra de Reforma o de Tres Años (1858-1860). Es con el triunfo del Ejército Liberal en esta última guerra, que el General de Brigada Jesús González Ortega, General en Jefe, disuelve al denominado Ejército Nacional Mexicano, mediante un decreto de fecha 27 de diciembre de 1860.

De igual forma, los eventos de la segunda intervención francesa y el Segundo Imperio Mexicano (1862-1867); generaron un impacto en el orden constitucional, que determinó la consolidación de una fuerza armada que continuara con el deber de mantener los principios de independencia y soberanía, a la que se le conoció popularmente como Ejército Liberal-Republicano, misma que a partir del gobierno de Porfirio Díaz, se nombraría Ejército Federal.

Ante las evidentes intenciones del General Porfirio Díaz para perpetuar su mandato, se levantaron voces que clamaban el respeto a los postulados de «No Reelección», siendo esas intenciones las que provocaron el movimiento llamado: Revolución Mexicana. El triunfo revolucionario de Francisco I. Madero permitió la renuncia de Díaz y le dio la oportunidad de ocupar la Presidencia de la República, sin embargo, el General Victoriano Huerta con el apoyo del Ejército Federal ocupó el cargo del Ejecutivo tras la renuncia y muerte de Madero.

Con el decreto Número 1421 emitido por el Congreso del Estado de Coahuila con fecha 19 de febrero de 1913, se desconoce al General Victoriano Huerta en su

⁷ Para consultar el Reglamento, véase Dublan Manuel y José María Lozano, Legislación Mexicana o Colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, Imprenta del Comercio, México, 1976.

carácter de Jefe del Ejecutivo de la República, se conceden facultades extraordinarias al Ejecutivo del Estado (Venustiano Carranza), en todos los ramos de la administración pública, para que suprima los que crea convenientes y proceda a armar fuerzas para coadyuvar al sostenimiento del orden constitucional de la República. Estas fuerzas se denominaron: Ejército Constitucionalista.

El triunfo del Ejército Constitucionalista en contra del Ejército Federal, se formalizó finalmente con la firma de los Tratados de Teoloyucan, en los cuales se estipula la disolución del Ejército Federal a partir del 13 de agosto de 1914. Con la promulgación de la Carta Magna de 1917, al denominado Ejército Constitucionalista, antecedente inmediato del actual Ejército Mexicano, se le designa como «Ejército Nacional, Federal y Permanente», el cual persiste a 108 años de su creación. (León Toral, 1979).

Es así como en los primeros dos siglos en que se consolidó el Estado mexicano, la Secretaría de Guerra y Marina en su origen, actualmente Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina mantienen incólume su vocación de lealtad y servicio al pueblo mexicano.

Conclusión, a manera de reflexión

Por extensión, las fuerzas armadas mexicanas, con su origen netamente popular, se rigen por los valores de libertad, democracia, respeto constitucional y lealtad sin cortapisas, continuarán respaldando a los gobiernos legalmente constituidos. La consolidación de nuestra independencia fue un proceso largo y, no menos doloroso, pero fue la semilla que al paso del tiempo tuvo como fruto darnos la libertad de la que gozamos como nación soberana, que se ha destacado y se destaca en el concierto mundial.

A lo largo del presente ensayo, pudimos ser testigos del papel fundamental que jugó el hecho de constituir una fuerza armada capaz de representar por sí, la unificación de las aspiraciones de toda una nación cansada del desgaste de la guerra civil en busca de la independencia. Fue así como la constitución del nuevo gobierno, en este caso el Imperio Mexicano, encontró en el Ejército Trigarante los elementos capaces de consolidar y unificar el pensamiento colectivo, y con ello el establecimiento de toda una nación a partir de la defensa de tres preceptos que por sencillos que pudieran parecer, consiguieron armonizar a todos los entes de la sociedad.

Este hecho impactó de forma significativa a lo largo de la historia nacional, pues el uso de las fuerzas armadas, fue utilizado constantemente en diferentes episodios nacionales, siendo el ejército, el ente conciliador y protector de las causas justas.

De tal modo se explican las implicaciones políticas, de estas fuerzas armadas; por tanto fue el Ejército de las Tres Garantías el que formuló una alta probabilidad de poner alto a las armas, y enarbolar en su simbolismo al plan que puso fin a la guerra al respaldar cada movimiento en su figura disciplinada y perfectamente conformada.

En este contexto, las secretarías de la Defensa Nacional y de Marina, han guiado los asuntos del Ejército, de la Fuerza Aérea mexicana y de la Armada de México, en beneficio de la nación, caracterizándoles un gran sentido de compromiso con la sociedad, de acuerdo a las circunstancias históricas han sido y son artífices de las grandes transformaciones de la nación a lo largo de 200 años de vida independiente, todo por el bienestar del pueblo de México.

Fuentes de Consulta

Archivo:

- AHSDN, Tratados celebrados en la Villa de Córdoba, entre Don Juan O'Donoghú, Teniente General de los Ejércitos de España y Don Agustín de Iturbide, Jefe del Ejército Imperial Mexicano, 24 de agosto de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/9, Tomo I.
- _____, Decreto para la creación de una Junta Consultora Gubernativa Militar, 7 de julio de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/51, Tomo I.
- _____, Circular dando a conocer los nombramientos siguientes: Secretaría de Negocios y Relaciones Exteriores e Interiores, de Justicia y Negocios Eclesiásticos, de Guerra con encargo de la de Marina, y de Hacienda, 4 de octubre de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/13, Tomo I.
- _____, Extracto del Plan de Iguala autorizado por Agustín de Iturbide, 24 de Febrero de 1821, Fondo Operaciones Militares, XI/481.3/155, Tomo I.

Bibliografía:

- Alamán, Lucas, *Historia de Méjico desde los primeros movimientos que preparan su independencia en el año de 1808 hasta la época presente*, 5 Vols., México, Imprenta de J. M. Lara, 1852.
- Álvarez, José Rogelio, *Enciclopedia de México*, Editorial Planeta, México, 2005.
- Arenal Fenochio, Jaime del, *Un modo de ser libres. Independencia y Constitución en México (1816-1822)*, Zamora, Mich., El Colegio de Michoacán, 2002.
- Ávila, Alfredo, Juan Ortiz Escamilla y José Antonio Serrano Ortega. *Añores y escenarios de la Independencia. Guerra, pensamiento e instituciones: 1808-1825*, Coord. Enrique Florescano. México: Museo Soumaya / Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Ávila Guedea, Alfredo, et. al., *Diccionario de la Independencia de México*, México, UNAM, 2010.
- Bustamante, Carlos María de, *Cuadro histórico de la Revolución Mexicana*, FCE/ICH, México, 1985.
- Casasola, Gustavo, *Hechos y hombres de México*, Casasola, México, 1980.
- Diccionario Porrúa de Historia, *Biografía y Geografía de México*, Editorial Porrúa, S.A., México, 1850.
- Del Arenal Fenochio, Jaime, «El significado de la Constitución en el programa político de Agustín de Iturbide, 1821-1824», *Historia Mexicana*, México, COLMEX, 1998.
- Dublan Manuel y José María Lozano, *Legislación Mexicana o Colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*, Imprenta del Comercio, México, 1976.
- González Ramírez, Manuel, *Planes Políticos y otros documentos*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2003.
- Guerrero, David (supervisor), *Guerrero e Iturbide, Ideario y Acciones*, México, INEHRM, 2010.
- GUZMÁN Pérez, Moisés, «El Movimiento Trigarante y el fin de la guerra en Nueva España (1821)», *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, vol. 41, núm. 2, julio-diciembre, 2014, Universidad Nacional de Colombia Bogotá, Colombia.
- León Toral, Jesús de, *El Ejército Mexicano y Fuerza Aérea Mexicanos*, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979.
- Lozoya, Jorge Alberto, «Un guión para el estudio de los Ejércitos Mexicanos del siglo XIX», *Los Ejércitos del Siglo XIX*, México, COLMEX, 1968.

- Ocampo, Javier, Las ideas de un día: el pueblo mexicano ante la consumación de su independencia, México, El Colegio de México, 1969.
- Rabotnikof, Nora, «De conmemoraciones, memorias e identidades», Independencia y Revolución: Pasado, presente y futuro, Gustavo Leyva, Brian Connaughton, Et. All., México, FCE – UAM, 2010.
- Riva Palacio, Vicente, México a través de los siglos, Editorial Cumbres S.A., México, 1977.
- SEDENA-SEMAR, Militares y Marinos Distinguidos. Héroes y Próceres del Ejército y Fuerza Aérea y Armada de México, México, SEDENA, 2011.
- Zavala, Lorenzo, Ensayo Histórico de las Revoluciones en México desde 1808 hasta 1830, Secretaría de la Reforma Agraria, México, 1981.



**LA DEFENSA DE LA SOBERANÍA ANTE EL DESAFÍO ESPAÑOL:
EL NACIMIENTO DE LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN
THE DEFENSE OF SOVEREIGNTY IN THE FACE OF THE SPANISH CHALLENGE:
THE BIRTH OF THE MEXICAN NAVY 200 YEARS AFTER ITS CREATION**

Resumen

El propósito de este artículo es analizar la importancia de la Armada mexicana a 200 años de su creación; el estudio se delimita a su nacimiento en el contexto de construcción del Estado mexicano. Se destaca la misión con qué surgió, al tener como desafío la responsabilidad de consolidar la independencia, ante la reticencia de España a reconocer la soberanía nacional. El texto se nutre de los paradigmas State Building de Charles Tilly y el monopolio de la violencia legítima de Marx Weber, para explicar la importancia que la joven nación concedió una vez consumada la independencia a la construcción de instituciones que garantizaran la preservación de la soberanía recién adquirida. Bajo este tenor, se examina la importancia de la Armada como primera línea de defensa al trasladarse la guerra con España de un espacio terrestre a uno marítimo.

Palabras clave

Estado en construcción, Guerra de Independencia, Ministerio de Guerra y Marina, Armada de México, Consolidación de la Independencia.

Abstract

The purpose of this article is to analyze the importance of the Mexican Navy 200 years after its creation; the study is delimited at its birth in the context of construction of the Mexican State. The mission with which it arose is highlighted, having as a challenge the responsibility of consolidating independence, in the face of Spain's reluctance to recognize national sovereignty. The text draws on the State Building paradigms of Charles Tilly and the monopoly of legitimate violence of Marx Weber, to explain the importance that the young nation once granted independence to the construction of institutions that would guarantee the preservation of the sovereignty just recently acquired. Under this tenor, the importance of the Navy as the first line of defense is examined when the war with Spain moves from a land space to a maritime one.

Keywords

State Building, War of Independence, Ministry of War and Navy, Navy of Mexico, Independence Consolidation.

DOCTORA LETICIA RIVERA CABRIELES

Doctora, Maestra y Licenciada en Humanidades en la línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana. Pertenece al Nivel I del Sistema Nacional de Investigadores del Conacyt y al núcleo académico básico del Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Posee la «Medalla al Mérito Universitario» otorgada por la UAM-Iztapalapa por estudios de Doctorado; así como «la Condecoración al Mérito Docente Naval de Primera Clase» por el Centro de Estudios Superiores Navales.



Especialista en Historia Política y Social de México siglo XIX y XX, así como en Historia Naval de México. Maneja las líneas de investigación sobre intervenciones extranjeras, historia social de la guerra, violencia estatal contemporánea de México e historia de la Armada de México.

Autora de cuatro libros de historia naval de México; ha coordinado 28 libros históricos y publicado más de 30 capítulos en diversas obras. Entre sus publicaciones más recientes se encuentran:

«1914: la última cicatriz» en Veracruz: Puerta de Cinco Siglos, México, Universidad de Veracruz e Índice Fons, 2019.

«Veracruz y el último bastión español. Los inicios de la construcción de la identidad nacional» y «Veracruz y el rostro de la guerra de 1914» en Veracruz 500 años de cara al mundo a través del mar, INAH (en prensa).

«La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*», Revista Científica de Estudios Marítimos y Sociales de la Universidad del Mar del Plata, Argentina, 2021.

Contacto: cabrieles67@hotmail.com

Código orcid: <http://orcid.org/0000-0003-2260-1109>

La autora de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

La génesis de la Armada Nacional se encuentra en los albores del México independiente con la creación el 4 de octubre de 1821 del Ministerio de Guerra y Marina, donde quedó adscrita como un Departamento.¹ Desde entonces, su misión invariable en el tiempo, ha sido la defensa tanto de la soberanía como de la seguridad interior.

Al ser una institución de largo aliento,² ha experimentado una serie de transformaciones y rupturas, pero también de continuidades -como parte de su proceso evolutivo-, que le han permitido no solo perdurar en el tiempo; sino ser considerada como una de las instituciones más respetadas con que cuenta el Estado mexicano en la actualidad.

Por la trascendencia que significa cumplir 200 años de vida al servicio de la seguridad del Estado mexicano; el propósito de este artículo es analizar el quehacer institucional de la Armada de México en un momento muy concreto de su historia relacionado con la creación del Ministerio de Guerra y Marina donde se ubica su nacimiento, así como ponderar la importancia de la misión con que surgió al tener como primer desafío la responsabilidad de consolidar la independencia nacional en un contexto álgido en que España no reconocía la soberanía proclamada por el Estado mexicano.

La premisa de que se parte, es que la consumación de la independencia en 1821, no se tradujo en una consolidación inmediata de su soberanía; al contrario provocó la prolongación de la guerra con España por 15 años más. Sin embargo, a diferencia de 1810 a 1821, se trasladó de un teatro de guerra esencialmente terrestre a uno marítimo, al ocupar el último reducto español el Castillo de San Juan de Ulúa; lo que representó un grave peligro para la frágil autonomía con que emergía el Estado mexicano que en ese entonces, se hallaba en pleno proceso de construcción.

El enfoque que se sigue en esta investigación, gira alrededor de dos propuestas metodológicas: la primera, sobre el Estado en construcción (*State Building*) de Charles Tilly, la cual ayuda a comprender la complejidad de los primeros momentos de vida del Estado mexicano y su aparato de defensa (Tilly, 1985); mientras que la segunda, se sustenta en el aporte de Max Weber sobre el monopolio de la violencia legítima (Weber, 1992), para explicar el papel de las fuerzas armadas en un contexto caracterizado por un constante estado de guerra.

A partir de estos andamiajes metodológicos, se analiza el proceso de organización administrativa y militar que México emprendió una vez consumada la independencia y que derivó en la instauración de un imperio y cuatro ministerios: Hacienda, Relaciones Exteriores e Interiores, Justicia y Asuntos Eclesiásticos, así como Guerra y Marina, donde estaba adscrita la Armada.

1 Gaceta Imperial extraordinaria de México, 5 de octubre de 1821. Imprenta imperial de D. Alejandro Valdés, año de 1821, primero de la Independencia. Biblioteca Nacional de España; Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, 1822, <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/legislacion/federal/historicos/regprov.pdf>.

2 El término «largo aliento» se entiende aquí en este texto como sinónimo del concepto utilizado por Fernand Braudel sobre «la larga duración»; el cual sirve para captar y comprender el movimiento de las sociedades más allá del acontecimiento y la coyuntura. La larga duración permite percibir de una manera profunda la realidad social. Al ser la Armada de México una estructura longeva, ha registrado una serie de cambios en su interior, así como de permanencias.

Es importante no perder de vista que la proclamación de la independencia no bastó para detener la inseguridad interna, ni frenar los impulsos imperialistas de las potencias de la época que se disputaron el territorio de ultramar que la corona española había dejado vacante a consecuencia de los movimientos revolucionarios que se desencadenaron en América Latina.

El análisis histórico se sustenta esencialmente en documentos primarios de los acervos históricos de la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de la Defensa Nacional; así como de colecciones de documentos recopiladas por Hernández y Dávalos, Dublán y Lozano y las *Memorias de Guerra y Marina*, entre otras.

Los antecedentes: la guerra de independencia

Es un lugar común afirmar que las reformas emprendidas por los Borbones en el Imperio español a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, tuvieron como fin rescatar el poder y las funciones que la Corona había delegado en grupos y corporaciones a lo largo de dos siglos (Jáuregui, 2006). Empero, las consecuencias que produjeron fueron tan grandes, que desencadenaron una serie de desajustes sociales que no hicieron más que evidenciar las contradicciones del sistema colonial; en el caso de la Nueva España se hizo perceptible que la riqueza estaba bajo control de un número muy reducido de individuos (Gutiérrez, 2008, p. 228). A este respecto escribió Alejandro de Humboldt en 1808:

México es el país de la desigualdad. Acaso en ninguna parte la hay más espantosa en la distribución de fortunas, civilización, cultivo de la tierra y población... La capital y otras muchas ciudades tienen establecimientos científicos que se pueden comparar con los de Europa. La arquitectura de los edificios públicos y privados, la finura del ajuar de las mujeres, el aire de la sociedad; todo anuncia un extremo de esmero, que se contraponen extraordinariamente a la desnudez, ignorancia y rusticidad del populacho. Esta inmensa desigualdad de fortunas no solo se observa en la casta de los blancos (europeos o criollos), sino igualmente se manifiesta entre los indígenas... Los indios mexicanos, considerándolos en masa, presentan el espectáculo de la miseria (Humboldt, 1966, pp. 67-69).

A pesar de que las reformas borbónicas³ dejaron un indiscutible éxito económico; la inflexibilidad de la estructura social y la rigidez del aparato político desencadenaron una irrupción violenta en 1810 que se había nutrido de las ideas que trajeron consigo la Ilustración y los movimientos revolucionarios de las trece colonias y de Francia. Así, los fuertes contrastes internos sobre la distribución de la riqueza y la desigualdad social,⁴ más el contexto de cambios en Europa y Estados Unidos, propició la proliferación de una amplia red de conspiraciones cuyo fin era disolver el dominio español.

Entre las sediciones más importantes estuvieron la de Valladolid al mando de Mariano Michelena, José María Obeso y Fray Vicente de Santa María (Escamilla, 2000, p. 81); y la de Querétaro, con Miguel Domínguez, Josefa Ortiz, Miguel Hidalgo e Ignacio Allende, entre otros (Riva Palacio, 2017, pp. 93-94); esta última fue la que desencadenó la revolución de independencia.

Aunque originalmente la conspiración de Querétaro había sido planeada bajo un proyecto político-militar que solo incluía a las élites locales y las milicias provin-

ciales (Escamilla, 2000); al ser descubierta, propició que Miguel Hidalgo decidiera adelantar el levantamiento, dando inicio a la rebelión insurgente con los fieles de la parroquia del pueblo de Dolores.

Aunque en el proyecto original de rebelión, no se contempló la participación de los indígenas y castas -pues existía el temor fundado de que fueran inmanejables-, la experiencia de lo sucedido en la colonia francesa de Saint Domingue en las Antillas de 1804, había provocado una profunda cicatriz en la conciencia criolla de la Nueva España (Humboldt, 1966, pp. 560-561).

El temor hacia el pueblo generó que la praxis revolucionaria de Miguel Hidalgo fuera rechazada casi de manera inmediata por los criollos y las elites (Terán y Páez, 2004, p. 15); lo que quedó confirmado con el baño de sangre en la Alhóndiga de Granaditas, acción militar calificada por la historiografía de la época, como un acontecimiento extremadamente violento y cruel (Hernández y Dávalos, 1878, Tomo II, Documento 157).

No obstante, los trágicos resultados en Granaditas no invalidan lo trascendente de la conducción de Hidalgo, al ser capaz no solo de iniciar la rebelión; sino también, de imprimir al movimiento una fuerza inusitada relacionada con el proyecto social que encabezó (Kahle, 1997; Roque, 2007 y Gutiérrez, 2008).

No extraña por todo lo expuesto, que aunque los jefes insurgentes habían actuado en función de los intereses políticos y económicos de los criollos que ellos representaban; una lucha así, para el pueblo no tenía sentido;⁵ por lo que el mérito de Hidalgo reside en que fue capaz de discernir las demandas del pueblo, y se vio compelido a velar por los intereses de este sector mayoritario.

Es contundente que ni el propio Hidalgo, fue capaz de visualizar la rapidez y el ímpetu con que se extendería la guerra por el Bajío; de tal forma que, a solo un mes del levantamiento, fue capaz de reunir un ejército de 60 mil hombres integrado por «una chusma de indios y gente del campo, con piedras, con palos... sin organización de ninguna clase... las hordas desnudas y hambrientas venían mezcladas... eran familias enteras» (Krauze, 1994, p. 56).

El giro radical que Hidalgo imprimió al movimiento -al incluir al pueblo-, desató una lucha exacerbada por parte del ejército realista, y el rechazo, no menos importante de la oligarquía colonial, así como de casi todos los criollos. Se llega a la conclusión de que Miguel Hidalgo no pudo desoír las aspiraciones y demandas contenidas durante tres siglos de opresión. Así, la abolición de la esclavitud,⁶ la

5 A las injusticias sociales se suman los efectos dramáticos que provocaron las sequías que se produjeron en el Bajío entre 1808 y 1810, las cuales tuvieron como consecuencia no sólo la escasez de granos, sino el juego de la oferta y la demanda que derivó en un alza sistemática de los precios de los artículos de primera necesidad. La escasez y la carestía desataron el hambre, las epidemias, y la muerte tanto de animales como de personas; por lo que es fácil comprender por qué en esta área geográfica prendió el movimiento como reguero de pólvora. Para mayor información, véase a Rivera Cabrieles, Leticia. (1989). La revolución de independencia mexicana a través de Miguel Hidalgo. La cuestión agrícola 1810-1811. Tesis de licenciatura. Universidad Autónoma Metropolitana.

6 Decreto de Miguel Hidalgo y Costilla contra la esclavitud, las gabelas y el papel sellado, 6 de diciembre de 1810, dado en Guadalajara, Nueva Galicia en 500 años de México en documentos, http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1810_115/Decreto_de_Miguel_Hidalgo_y_Costilla_contra_la_esc_1183.shtml.

supresión de las cargas tributarias⁷ y del sistema estamental,⁸ más la restitución de tierras a las comunidades indígenas,⁹ fueron la bandera de las clases bajas que el padre de la patria hizo suyas, las cuales poseen un indiscutible valor estratégico y moral al poner en el tintero los grandes problemas sociales de la Nueva España.

La visión estratégica y logística sobre los puertos del ejército insurgente

Hay que subrayar que la revolución de independencia no solo entrañó la parte ideológica, política y social, también significó una conducción castrense; y aunque Hidalgo no tuvo las mismas cualidades militares que el Capitán Ignacio Allende y el padre José María Morelos y Pavón, es contundente que sin su liderazgo y lo numeroso de su ejército no hubiera prendido el movimiento en 1810.

El hecho de que el padre de la patria no fuera un estratega militar consumado, no significa que careciera de una visión estratégica y logística; y que esta fuera la razón del porqué -a pesar de que la revolución de independencia fue una guerra esencialmente terrestre-, no hubiera desistido de la importancia que significaba contar con el control marítimo de los puertos más significativos de la Colonia; lo que motivó que ordenara tanto al padre José María Mercado tomar el puerto de San Blas (Hernández, 1877, Tomo 1, Documento 121) y a Morelos el de Acapulco (Hernández, 2008, Tomo VI, Documento 99), ya que eran fondeaderos que le podían permitir no solo obtener armas y pertrechos, sino el control de aduanas marítimas.

No resulta aventurado sostener que la necesidad de controlar algunos puertos, iba más allá del simple abastecimiento de pertrechos para la guerra; los motivaba también, la amplia influencia económica y comercial de la Nueva España que se había extendido a través de un dilatado territorio marítimo que incluía el Pacífico hasta las Filipinas, el Caribe y las Antillas y por supuesto el Atlántico; motor central para que los insurgentes se plantearan desde el inicio, la necesidad de contar con una marina de guerra y que ante la falta de ella, se pronunciaran por las patentes de corso (Rivera, 2019).

No obstante, aunque la toma de Acapulco y San Blas resultaban importantes a los insurgentes para resolver la comunicación marítima en el Pacífico, esta fue momentánea, lo que coincidió con la desaparición de la Nao de Acapulco (Bosch, 1981, p. 220), lo que puso fin a línea de navegación más grande de ese periodo y que había unido a Occidente con Oriente.

Respecto al Golfo de México, se puede destacar que aunque el puerto de Veracruz era estratégico a los insurgentes por su conexión geográfica con Nueva Orleans¹⁰ para el tránsito de buques, armas y hombres; nunca pudieron ocuparlo y tuvieron

7 Véase a Hernández y Dávalos, Juan E. (1878). Colección de Documentos para la Historia. Volumen II. Documento 145.

8 En nombre de Hidalgo, Morelos publica supresión de castas, esclavitud, tributos, deudas a europeos, monopolio de pólvora, Cuartel General del Aguacatillo, 17 noviembre de 1810, Memoria Política de México, <https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/1Independencia/1810HMS.html#:~:text=1810%20En%20nombre%20de%20Hidalgo,Noviembre%2017%20de%201810.&text=Nadie%20pagar%C3%A1%20tributo%2C%20ni%20habr%C3%A1,que%20los%20tengan%20ser%C3%A1n%20castigados>.

9 Decreto de Miguel Hidalgo sobre devolución de sus tierras a los pueblos indígenas; dado en el Cuartel General de Guadalajara, 5 de diciembre de 1810, 500 años de México en documentos, http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1810_115/Decreto_de_Miguel_Hidalgo_sobre_devoluci_n_de_sus_tierras_a_los_pueblos_ind_genas.shtml.

10 El español Francisco Javier Mina desde Nueva Orleans preparó su expedición hacia la Nueva España.

que conformarse con Nautla y Boquilla de Piedras.

Simultáneamente, las alianzas diplomáticas -principalmente con Estados Unidos para la adquisición de armas, pertrechos y municiones para la guerra-, resultaron de capital importancia, pues para nadie fue desconocido que al problema financiero se sumaba el del aprovisionamiento logístico, los cuales fueron un verdadero desafío. Por ello, no es de extrañar que Miguel Hidalgo, hubiese nombrado como embajador en Estados Unidos a Pascasio Ortiz de Letona y posteriormente a Bernardo Gutiérrez de Lara.¹¹

La consumación de la independencia a partir de una alianza

Aun cuando algunos estudios han minimizado el verdadero papel de la insurgencia mexicana por la forma en que se consumó la independencia, es innegable que sus acciones marcaron un antes y un después para la Nueva España, ya que por ejemplo, ayudó a modificar sensiblemente la percepción de la metrópoli en torno a lo que sucedía en su colonia. Por tanto, es evidente que no fue casual el incremento de efectivos del Ejército Virreinal que de 29,000 hombres en 1810 se disparó a 86,000 en 1820; lo que puede interpretarse como un síntoma del temor que llegó a sentir la monarquía española (Fernández de Velasco, 1967, pp. 105-107), frente al movimiento insurgente.

Huelga decir entonces que con Hidalgo inició y con Morelos concluyó esa fase del movimiento insurgente que es catalogada como una gran lucha popular con resonantes victorias militares, pero que a la muerte del Siervo de la Nación, produjo no solo su debilitamiento, sino a una feroz contraofensiva realista que retrasó algunos años más la independencia y que llevó a los insurgentes con Vicente Guerrero a la guerra de guerrillas (Rivera, 1989).

Fue solo, tras la rebelión del ejército regular -bajo la égida de Agustín de Iturbide- y la firma del Plan de Iguala que se logró consumir la independencia nacional el 27 de septiembre de 1821; es decir, 11 años después del grito de Dolores de 1810. Sin embargo, se trataba de una emancipación pactada entre diversos sectores que no respondía al proyecto original (Arenal, 2006).

Por otra parte, el hecho de que México proclamara su independencia el 28 de septiembre y diera a conocer la creación de la Soberana Junta Gubernativa y la Regencia (AHSEDENA, 1821, Exp. XI/481.3/5); no significaba que España reconociera su soberanía.

La consecuencia militar inmediata de este acontecimiento, fue la ocupación del fuerte de San Juan de Ulúa en el puerto de Veracruz por el General realista José María Dávila, quien se negó a reconocer los Tratados de Córdoba que habían firmado Iturbide y O'Donoghú (AHSEDENA, 1821, Exp. XI.481.3/9), dando con ello, inició a una nueva etapa de confrontación que duraría 15 años más, dado que México era un Estado en construcción que no contaba con la experiencia, ni los recursos para desligarse totalmente de España.

11 Para mayor información véase «Los embajadores de Hidalgo ante Estados Unidos», disponible en: <http://www.colloqui.org/colloqui/2013/1/20/los-embajadores-de-hidalgo-ante-estados-unidos.html>.

El nacimiento de un Imperio y la creación de los 4 ministerios

De acuerdo con la tesis de Charles Tilly (1985), el surgimiento del Estado-Nación fue resultado de la ordenación de la violencia a partir de la creación de instrumentos durables de vigilancia y control del territorio; la fundación de ejércitos y marinas; la instauración de tribunales (marco jurídico) y el establecimiento de estructuras fiscales y contables (p.181). En el caso de México, estos elementos fueron erigidos de una manera compleja debido a una serie de factores tanto internos como externos que incidieron en su construcción y que fueron cruciales.

En el plano interno, la desigualdad social, siguió siendo uno de los grandes problemas, el cambio de estatus de colonia a país independiente no modificó los grandes contrastes sociales; no obstante, quizá el problema más fuerte que enfrentó México, fue el de las diferencias ideológicas -entre iturbidistas, borbonistas y republicanos- que existían en el grupo en el poder, lo que obstaculizó la instauración de un proyecto de nación consensado. Esta situación derivó en una inestabilidad política sin precedentes, por lo que fue común que prendieran levantamientos civiles y militares a causa de la disputa política e ideológica.

Asimismo, el problema fiscal y financiero tuvo graves consecuencias, pues impactó en la construcción de las primeras instituciones del Estado, entre ellas, el Ministerio de Guerra y Marina, el cual demandó constantemente más presupuesto, así como de reclutas, barcos y cuarteles (Kahle,1997 y Serrano,1996), con el fin de enfrentar los amagos navales del exterior, pues a la situación de fragmentación interna se sumó el desafío del exterior y México tuvo que encarar varias intervenciones extranjeras, las cuales evidenciaron no solo la debilidad de sus fuerzas armadas, sino la ausencia de una verdadera política de defensa (Rivera, 2021). Por lo que, la violencia legítima del Estado al estilo weberiano, se trató de aplicar tanto hacia el interior para apagar la inestabilidad generada por los levantamientos, y hacia el exterior, para refrendar su soberanía frente a otros Estados o naciones (Weber, 1992 y Rivera, 2016).

En este contexto, dos de los desafíos inmediatos que enfrentó el Estado mexicano, una vez declarada la consumación de la independencia el 27 de septiembre de 1821, fue instituir una forma de gobierno y hacer frente al rechazo de la corona española a la independencia del país. Respecto al primer punto, se instauró -no sin confrontaciones- un Imperio Monárquico Constitucional Moderado con base a los Tratados de Córdoba, los cuales contemplaron en tanto se instalaba el imperio, la creación de una Junta Provisional Gubernativa y una Regencia (AHSDN, 1821, exp. XI.481.3/9).

El punto a destacar que aunque se estableció una nueva forma de gobierno, pronto afloraron las divergencias ideológicas, lo que no era extraño dado que la consumación de la independencia fue resultado de un pacto político entre una diversidad de grupos con aspiraciones diferentes. Por esta razón, el Imperio tuvo sus días contados pues la oposición de los republicanos no se hizo esperar.

Simultáneamente a esta situación de inestabilidad interna, se sumó el gran desafío que implicó el hecho de que España se negara a reconocer la independencia de México y por consecuencia a nombrar un soberano; razón por la cual, durante varios meses gobernaron las dos figuras que preveían los Tratados de Córdoba: la Soberana Junta Provisional Gubernativa -que tenía bajo su encargo el poder Legislativo- y la

Regencia -el poder Ejecutivo-.

La designación como presidente de la Regencia recayó en Agustín de Iturbide, quien se volcó a la organización de las tareas más apremiantes, entre ellas, la creación de las instituciones del poder Ejecutivo:

Cuadro 1

Ministerios del Estado mexicano fundados el 4 de octubre de 1821

Ministerio	Responsable
Hacienda	Rafael Pérez Maldonado
Guerra y Marina	Antonio de Medina
Del interior y Relaciones Exteriores	José Manuel Herrera
Justicia y Negocios Eclesiásticos	José Domínguez

Elaboración propia. Gaceta Imperial extraordinaria de México, 5 de octubre de 1821. Imprenta imperial de D. Alejandro Valdés, año de 1821, primero de la Independencia. Biblioteca Nacional de España; Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, 1822, <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/legislacion/federal/historicos/regprov.pdf>

La inestabilidad política y social indujo para que el Ministerio de Guerra y Marina tuviera un peso fundamental en la vida de la joven nación, pues existía la necesidad de controlar el territorio interno que se encontraba en poder de las élites locales y sus milicias; por lo que no es de extrañar que las primeras décadas del México independiente se puedan caracterizar como un contexto generalizado de violencia tanto militar como civil.

Por lo que toca a la situación externa, el escenario no fue mejor; México se convirtió en el blanco de los intereses imperialistas de las potencias de la época. El gobierno no solo enfrentó los intentos de reconquista española (Serrano, 1996); también encaró los amagos navales de Francia y Estados Unidos que no solo lastimaron la soberanía nacional, sino que inclusive llevaron a la fragmentación territorial.

Al irrumpir los desafíos navales de España, Francia y Estados Unidos, la Armada de México se convirtió inevitablemente en la primera línea de defensa; sin embargo, su situación material y financiera no fue nada alentadora; había nacido con debilidades de presupuesto, carencia de buques y hombres de mar, lo que se complicó aún más por la falta de conciencia marítima naval del pueblo mexicano; lo que dificultó su papel de protector de la soberanía nacional.

Esta problemática fue expresada casi de manera inmediata por los titulares de Guerra y Marina, Teniente Antonio de Medina y General José Joaquín de Herrera respectivamente (Memoria de Marina, 1822 y Memoria de Marina, 1823).

A pesar de las graves dificultades con que emergió la Armada mexicana, es visible que por lo menos para un sector de la dirigencia política, esta institución era de importancia; lo que se reflejó en algunas medidas que se dictaron. Una de ellas fue el nombramiento que recibió Agustín de Iturbide de manera inmediata a la proclamación de la independencia, como Generalísimo de las Armas del Imperio de

Mar y Tierra o Generalísimo Almirante (Diario de las Sesiones de la Soberana Junta Provisional Gubernativa, 1821, p. 11), el cual fue sancionado el 14 de noviembre de ese mismo año; dicha designación colocó a Iturbide al mando de las Fuerzas Armadas, y le otorgó el estatus de Comandante Supremo (Dublan y Lozano, Decreto del 14 de noviembre de 1821, t. 1, p. 559).

De esta forma, Iturbide se convirtió en el presidente de la Regencia y en el primer General y Almirante que tuvo el México independiente; lo que no impidió que meses más tarde fuera nombrado emperador, al no haber acuerdo con España para que se designara a algún miembro de la dinastía de los Borbones. El Congreso mexicano lo designó monarca de México el 19 de mayo de 1822, bajo la presión militar de sus seguidores (Burgoa, 1984, pp. 81-82), lo que abrió paso al descontento político y a las primeras conspiraciones que al año siguiente se dieron.

El punto a destacar de las consideraciones anteriores, es que tanto en el Imperio y después con la creación de la República en 1824, fue considerada la existencia de la Armada, debido a la guerra que prevalecía con España y el contexto de seguridad interna que existía por la inestabilidad política.¹²

La primera misión: expulsar al último reducto español

Es un lugar común afirmar en la historiografía nacional que con la entrada del Ejército Trigarante a la Ciudad de México el 27 de septiembre de 1821 y la firma al día siguiente del acta de independencia, se consumó la misma. Si bien, había concluido la guerra terrestre iniciada en 1810; lo cierto es que, a partir de 1821,¹³ el conflicto con España siguió, pero ahora con distintos actores y una nueva geografía donde los espacios marítimos cobraron vital importancia; por lo que, la presencia de la Armada fue de capital importancia, pues su primera misión encomendada fue expulsar a los españoles de la fortaleza de San Juan de Ulúa.

Los españoles guarnecidos en Ulúa representaban un grave problema para que se pudiese consolidar la independencia de México; su retirada se convirtió en una prioridad, dado que su presencia atentaba la soberanía nacional. No obstante, dicho objetivo no se pudo concretar de manera rápida por dos razones fundamentales que incidían en su cumplimiento: la primera, asociada a las carencias de la Armada en relación con buques, tripulación y presupuesto; y la segunda, mucho más complicada aún, pues no quedó claro para la dirigencia política nacional que a la Marina de Guerra, correspondía efectuar el desalojo y que la única forma de conseguirlo era por medio de un bloqueo naval, lo que significaba comprar barcos y contratar tripulación. Razón por la cual este objetivo, solo se pudo cumplir cuatro años más tarde.

Adquirir la primera flota que tuvo el México independiente fue un verdadero desafío, pues al no contar con presupuesto para ello; se hizo a través de empréstitos con Estados Unidos y el reclutamiento de efectivos por medio de contratación de marinería extranjera y del uso de la leva, ante la escasa vocación del pueblo mexicano hacia los asuntos del mar (Memoria de Marina, 1823).

12 Como las funciones asignadas a Iturbide en su papel de Almirante eran considerables decidió crear en febrero de 1822 la Secretaría del Almirantazgo que se haría cargo de todos los asuntos de la Marina, se nombró como titular a Francisco de Paula Álvarez. No obstante, tuvo una escasa existencia debido a la inestabilidad política y crisis financiera por la que atravesaba el país.

13 El Castillo de San Juan de Ulúa fue tomado por las tropas del General realista José María Dávila el 26 de octubre de 1821.

Así en 1822, los primeros buques que se compraron en el Imperio de Iturbide fueron dos goletas y diez balandras cañoneras, unidades que no resultaron útiles -desde un punto de vista técnico- para imponer el bloqueo de manera permanente y poder concretar la expulsión de los españoles de manera inmediata.

Cuadro 2

Primera flota naval del México independiente, 1822

Goleta Iguala	Balandra cañonera Papaloapan
<i>Goleta Anáhuac</i>	Balandra cañonera Tampico
Balandra cañonera Orizaba	Balandra cañonera Campechana
Balandra cañonera Zumpango	Balandra cañonera Tuxpan
Balandra cañonera Chalco	Balandra cañonera Texcoco
Balandra cañonera Orizaba	Balandra cañonera Tlaxcalteca

Elaboración propia. Fuentes consultadas: Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 78, Archivo Nacional de Chile (ANCH); Leticia Rivera Cabrieles (coordinación histórica) Logros y transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México 1821-2018, SEMAR, México, 2018, p. 8.

Sobre las razones de la fallida compra de buques -la planeación original había contemplado una fragata y ocho corbetas-, refiere el Secretario de Guerra y Marina, General José Joaquín de Herrera:

En el año anterior... Se dio cuenta al Congreso de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas que el gobierno creyó por entonces bastantes para la protección del comercio y seguridad de las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el jefe comisionado en los Estados Unidos de América, ocasionada por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno, a cuenta del empréstito que había contratado, y que se declaró nulo por las casas de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia y apenas produjo la comisión de dos goletas de guerra y seis balandras cañoneras que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulúa... Restan en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deberán venir a incorporarse a éstas ...Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la Nación, de arrojar de su continente, los últimos restos de la dominación española (Memoria de Marina, 1823, pp. 5-7).

El resultado fue que el conflicto en Ulúa se prolongó más allá de la existencia del Imperio, a la vez que la tensión se incrementó por los bombardeos de la fortaleza hacia la ciudad de Veracruz. Todo ello en medio de la crisis política que desencadenó la caída de Iturbide al fraguarse las rebeliones de Casa Mata y Veracruz que dieron fin al primer Imperio mexicano.

Con estas conspiraciones, se abrió el camino hacia la República, pero también a la encrucijada entre el modelo centralista y federalista, lo que dividió aún más a la sociedad y prolongó la inestabilidad política a causa de la lucha ideológica que se entabló (Rivera, 2019).

Fue hasta 1824 cuando hubo cambios estratégicos que favorecieron la expulsión, resultado del crudo informe que rindió ante el Congreso el Secretario de Guerra y Marina, el General José Joaquín de Herrera en noviembre de 1823, al puntualizar que sólo a la Marina correspondía la tarea de desalojar el fuerte de San Juan de Ulúa:

Aun la pequeña escuadrilla de que he hablado [se refiere a la primera flota naval comprada en Estados Unidos] nos sería hoy inútil en lo absoluto, si no fuera por el patriotismo de los habitantes de Alvarado y las costas... Equívocos fatales, y las circunstancias políticas y extraordinarias Dieron lugar al regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques de Norte América, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas circunstancias, y cuando el gobernador de Ulúa rasgando el velo que encubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, Alvarado los tripuló con sus vecinos, y de este modo marcharon... oponiéndose al furor de sus enemigo... El gobierno identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el decreto de bloqueo contra la fortaleza de Ulúa, y para llevarlo a cabo ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos... pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra, a la Marina solo toca consumir esta grande obra y consolidar por siempre la independencia nacional (Memoria de Marina, 1823, pp. 6-8).

La sensibilización generada tras los enormes daños que los bombardeos habían provocado en la ciudad y puerto de Veracruz; motivó que el gobierno emitiera tanto el decreto de guerra, como el de bloqueo naval (AHSEDENA, 1823, exp. XI.481.3/213); lo que significó que a partir de ese momento se destinaran recursos a través de empréstitos con Inglaterra, para comprar tres barcos de mayor desplazamiento y artillería que fueran útiles para el bloqueo: se trataba de la fragata *Libertad* y los bergantines *Bravo* y *Victoria* (Rivera, 2018, p. 17).

Aunque Ulúa finalmente se rindió el 17 de noviembre de 1825 ante la efectividad del bloqueo impuesto por la Armada y el 23 de noviembre zarpó el último reducto español con rumbo a la Habana, no significaba que se hubiese acabado la guerra con España (AHSEDENA, 1825, Exp. XI.481.3/215).

La continuación de la guerra en el Caribe hasta el reconocimiento español de la independencia de México

La expulsión del último reducto español en 1825 por la Armada mexicana proporcionó un cierto respiro a la soberanía nacional; sin embargo, el peligro siguió latente debido a que España no reconocía la independencia de México. Por esta razón, fue que el Caribe y principalmente Cuba se constituyeron en zona de guerra tanto para México como la metrópoli.

Cuba por su ubicación geoestratégica representaba el paso para una reconquista española, además de que era la base de operaciones militares de España en el continente americano. Así, por el temor que sentía el Estado mexicano ante una probable invasión a partir de un escenario marítimo, la estrategia que la Armada ofreció fue hostilizar a los buques mercantes españoles que transitaban en la zona del Caribe con el fin de proteger no solo el Golfo de México, sino la soberanía de México (Muñoz, 2004).

La victoria obtenida en 1825 -al expulsar al último reducto español-, había animado al Estado mexicano a iniciar las operaciones navales necesarias en la zona del Caribe; sin embargo, el desarrollo de esta empresa requería de capitanes con experiencia y dado que la escuela naval de Tlacotalpan todavía no daba frutos en ese sentido,¹⁴ se recurrió a la contratación de capitanes y tripulación extranjera, entre ellos, el Capitán de Navío David Porter quien fue designado comandante de la escuadra que se integró para dicha misión.¹⁵

En 1826, Porter tomó posesión de la escuadra naval conformada por la fragata Libertad y los bergantines Bravo, Victoria, Hermon y Guerrero.¹⁶ A pesar de lo exitoso de la misión del lado mexicano; hacia finales de 1828, la flota desapareció debido a la crisis financiera del Estado mexicano que no pudo sufragar los gastos de mantenimiento, lo que quedó asentado en la Memoria del General Francisco Moctezuma, Secretario de Guerra y Marina:

Tengo el dolor de anunciar que el servicio de la Marina se encuentra completamente paralizado: las causas de esta desgracia son demasiado conocidas a los padres de la patria: las convulsiones políticas empobrecieron la hacienda, mucha parte de sus ingresos han cubierto atenciones extraordinarias del momento, las tripulaciones enganchadas no pudieron satisfacerse y abandonaron los buques [...] la prudencia y la necesidad obligaron al gobierno a retirar los cruceros sobre el enemigo; este engrosaba sus fuerzas a la par que disminuían nuestros recursos para el sostén de nuestras atenciones marineras (Memoria de Marina, 1829).

Esta situación de indefensión naval por parte de México, propició que España ordenara la expedición del Brigadier Isidro Barradas a Cabo Rojo (AHSREX, Expedición Isidro Barradas, 1829), quien fue derrotado por Santa Anna en Pueblo Viejo (Andrews, et. al. 2009). La disputa entre España y México se centralizó a partir de ese momento en un plano estrictamente diplomático, pues ambas no contaban con los recursos para enfrentarse. Una vez que falleció Fernando VII, su esposa, la Reina María Cristina de Borbón signó el Tratado de Paz el 28 de diciembre de 1836, lo que vino a poner fin a una guerra que había durado 26 años, donde a México le había costado once años conseguir la independencia y 15 años más refrendar su emancipación como un Estado libre y soberano.

Reflexiones finales

Como se ha visto a lo largo de este artículo, al emerger el Estado en el México independiente fue necesaria la construcción de varias instituciones que eran necesarias para su organización administrativa y financiera, como para la protección de su seguridad; lo que dio origen a la creación de los Ministerios de Hacienda, Relaciones Exteriores, Justicia y Asuntos Eclesiásticos y Guerra y Marina.

14 La Escuela Naval empezó a operar a partir del 15 de enero de 1825.

15 Aunque en un principio se pensó en el capitán de fragata Pedro Sainz de Baranda para dicha misión, dado el éxito que había obtenido al expulsar a los españoles de Ulúa, no fue posible porque ya se había retirado del servicio activo y no accedió a regresar por motivos de salud.

16 Es de destacar que la flota integrada en 1822 había desaparecido, y aunque no se tienen registros de las causas de su extinción, se presume que por el desgaste que tuvieron, no fueron reparadas y que sólo habían sido rescatables las compradas en Inglaterra y las adquiridas posteriormente como el Hermon y el Guerrero.

Es un hecho contundente que la inestabilidad política que siguió a la independencia, así como la relación conflictiva con España -que no aceptó la soberanía de su colonia más preciada-, dio paso a varios años de confrontación interna como externa que requirió que el Estado tuviera el control del monopolio de la violencia legítima. En medio de esta inestabilidad, se dejó sentir la necesidad de contar con una Armada, pues el estado de guerra se había trasladado de un espacio terrestre a uno marítimo en el Golfo de México y el Mar Caribe por razones tanto geoestratégicas como geopolíticas.

La expulsión de los españoles del Castillo de San Juan de Ulúa en 1825 y la ofensiva naval que desplegó México en contra de los buques mercantes españoles que transitaban en el Caribe entre 1826 y 1828, no impidió que España continuara renuente a reconocer la independencia de su excolonia, razón por la cual, intentó fallidamente reconquistarla en 1829. Aunque España finalmente reconoció la independencia de México en 1836, ello no significó que terminaran los problemas externos para la joven nación, al contrario, el conflicto con España fue el preludio del constante estado de guerra en que se sumiría el país durante varias décadas del siglo XIX.

Cabe destacar que al consumarse la independencia a través de un pacto político por diversos grupos que poseían pensamientos y proyectos diferentes, dio paso a varias décadas de inestabilidad política, crisis financiera y confrontación ideológica, lo que aunado a la escasa conciencia marítima que existía, incidió para que la Armada no contara desde el inicio de su creación con el impulso necesario para su desarrollo, así entre los problemas más agudos que padeció fue la estrechez de presupuesto, escasez de buques y efectivos.

Aun así, fue una Armada que estuvo presente en muchas coyunturas en la historia de la nación mexicana que refrendan el por qué y para qué de una Marina de Guerra en un país poseedor de un amplio territorio marítimo y que a continuación se enlistan algunas de las más importantes:

- En materia interna, enfrentó los intentos separatistas de Texas, Yucatán y Tabasco, entre 1834 y 1836. Logró preservar a estos dos últimos estados como parte del territorio nacional. En estas acciones se destacaron los marinos Tomás Marín y Blas Godínez Brito.
- Durante la intervención francesa de 1838, la infantería de Marina defendió Veracruz desde el Castillo de San Juan de Ulúa con el Capitán Blas Godínez Brito, ante el bombardeo de la flota del Contralmirante Charles Baudin.
- Durante la guerra con Estados Unidos de 1846-1848, la Armada defendió las costas del Golfo de México. El Capitán de Navío Tomás Marín impidió el desembarco en 1846 del comodoro Connor en el puerto de Alvarado. Mientras que en el puerto de Veracruz el Teniente de Navío Sebastián Holzinger dio muestra de su heroísmo desde el baluarte Santa Bárbara en 1847.
- Durante la rebelión de Félix Díaz en contra del gobierno de Francisco I. Madero; la Escuela Naval es conminada para que se una al movimiento rebelde sin éxito alguno. El Comodoro Manuel Azueta se pronuncia en contra de la rebelión, manteniéndose leal al régimen legalmente constituido.
- En la Decena Trágica los marinos se mantienen leales al gobierno de Madero,

el Contralmirante Ángel Ortiz Monasterio defiende Palacio Nacional el 9 de febrero de 1913 junto al general Lauro Villar y logra salvar la vida del presidente por lo menos durante unos días. En este mismo contexto, el Capitán de Fragata Adolfo Bassó defiende con su vida a Gustavo Madero; ambos son asesinados de una forma cruel.

- El 22 de febrero de 1914 el Teniente Hilario Rodríguez Malpica, se subleva en contra del gobierno de Victoriano Huerta con el cañonero Tampico; uniéndose al movimiento revolucionario encabezado por Venustiano Carranza.
- El 15 de abril de 1914 el cañonero Tampico protagoniza uno de los primeros combates aeronavales del mundo, cuando el General Álvaro Obregón ordena que en su apoyo, se una el biplano Sonora con el piloto Gustavo Salinas Camiña y como copiloto el maquinista naval de la Armada, Teodoro Madariaga, quien manufactura las bombas y las lanza en contra del cañonero Guerrero durante el enfrentamiento.
- Durante el contexto de la Revolución Mexicana la corbeta Zaragoza y el cañonero Veracruz protegieron Tampico que se convirtió en una línea de combate de primer orden entre los revolucionarios y las fuerzas federales. En este contexto se produjo el 9 de abril el incidente en Tampico que abrió la coyuntura para la invasión armada que se desarrolló en Veracruz y que organismos internacionales discutieran la situación de México en las llamadas conferencias de Niágara Falls.
- El 21 de abril de 1914, la Escuela Naval Militar enfrentó junto al pueblo veracruzano a las fuerzas norteamericanas que iniciaron el desembarco para tomar la ciudad y puerto. En esta gesta histórica se distinguieron principalmente el Comodoro Manuel Azueta, su hijo el Teniente José Azueta y los cadetes Virgilio Uribe y Eduardo Colina.
- Tras la firma de los Tratados de Teoloyucan del 13 de agosto de 1914, integrantes de la Armada, deciden unirse a las fuerzas villistas y zapatistas.
- El 1 de junio de 1917, integrantes de la Marina formalizan lo estipulado en el artículo 32 de la Carta Magna, sobre la nacionalización de la Marina, al tomar el control de los buques mercantes que comienzan a navegar con tripulación enteramente nacional.
- Durante la Segunda Guerra Mundial, capitanes y oficiales de la Armada tripulan los buques decomisados a Italia y Alemania que pasan a formar parte de la flota de Pemex. Varios de estos buques como el Potrero del Llano, Faja de Oro, Las Choapas y el Amatlán, entre otros, son hundidos por submarinos alemanes.

Estos son, solo algunos ejemplos de la participación de la Armada en una infinidad de hechos históricos relacionados con la historia del Estado mexicano.

Fuentes empleadas

Fuentes primarias

- Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHSRE).
- Archivo Nacional de Chile (ANCH).
- Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSEDENA) México.

Documentos de Archivo

- AHSEDENA, Tratados celebrados en la Villa de Córdoba entre Don Juan O' Donojú, Teniente General de los Ejércitos de España y Agustín de Iturbide, Jefe del Ejército Imperial mexicano, 24 agosto de 1821, exp. XI.481.3/9.
- AHSEDENA, Juramento de los miembros de la soberana junta provisional gubernativa y elección de la Regencia de acuerdo con el artículo 11 de los Tratados de la Villa de Córdoba, 29 de septiembre de 1821, exp. XI/481.3/52.
- AHSEDENA, Decreto declarando la fortaleza de San Juan de Ulúa, Veracruz en estado de bloqueo, 1823, exp. XI.481.3/213.
- AHSEDENA, Oficio de capitulación para la entrega del Cañón de San Juan de Ulúa, 1825, exp. XI.481.3/215.

Colección de documentos

- Decreto de Miguel Hidalgo y Costilla contra la esclavitud, las gabelas y el papel sellado, 6 de diciembre de 1810, dado en Guadalajara, Nueva Galicia, 500 años de México en documentos, http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1810_115/Decreto_de_Miguel_Hidalgo_y_Costilla_contra_la_esc_1183.shtml.
- Decreto de Miguel Hidalgo sobre devolución de sus tierras a los pueblos indígenas; dado en el Cuartel General de Guadalajara, 5 de diciembre de 1810, 500 años de México en documentos, http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1810_115/Decreto_de_Miguel_Hidalgo_sobre_devoluci_n_de_sus_tierras_a_los_pueblos_ind_genas.shtml.
- Diario de las Sesiones de la Soberana Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano, instalada según previenen el Plan de Iguala y Tratados de la Villa de Córdoba, México, Imprenta imperial de Don Alejandro Valdés, Año de 1821, primero de la independencia, p. 11. <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020002211/1020002211.PDF>.
- Dublan Manuel y Lozano José María, Decreto del 14 de noviembre de 1821. Prerrogativas, honores y facultades del Serenísimo Sr. D. Agustín de Iturbide por sus empleos de Generalísimo-Almirante, en Legislación Mexicana o Colección Completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la independencia de la República, t. 1, 1876, p. 559.
- En nombre de Hidalgo, Morelos publica supresión de castas, esclavitud, tributos, deudas a europeos, monopolio de pólvora, Cuartel General del Aguacatillo, 17 noviembre de 1810, Memoria Política de México, <https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/1Independencia/1810HMS.html#:~:text=1810%20En%20nombre%20de%20Hidalgo,Noviembre%2017%20de%201810.&text=Nadie%20pagar%C3%A1%20tributo%2C%20ni%20habr%C3%A1,que%20los%20tengan%20ser%C3%A1n%20ca%20stigados>.

- Gaceta Imperial extraordinaria de México, 5 de octubre de 1821, México, Imprenta imperial de D. Alejandro Valdés, año de 1821, primero de la Independencia. Biblioteca Nacional de España.
- Hernández y Dávalos, Juan E., Colección de Documentos para la Historia de la Guerra de Independencia de México de 1808 a 1821, México, 1878, Tomo II, Documento 157.
- Hernández y Dávalos, Juan E., Bando aboliendo la esclavitud, derogando leyes relativas a los tributos, Colección de Documentos para la Historia de la Guerra de Independencia de México de 1808 a 1821, México, 1878, Tomo II, Documento 145.
- Hernández y Dávalos, Juan E., Inventario de Documentos que forman la causa de la rendición de Acapulco, acumulados a la causa de Morelos, Colección de Documentos para la Historia de la Guerra de independencia de México de 1808 a 1821, Tomo VI, Documento 99, Coordinación Alfredo Ávila y Virginia Guedea, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, <http://www.pim.unam.mx/catalogos/hyd/HYDVI/HYDVI0099.pdf>.
- Hernández y Dávalos, Juan E., Parte del Señor Mercado al Señor Hidalgo de la toma de San Blas, 1 de diciembre de 1810, Colección de Documentos para la Historia de la Guerra de Independencia de 1808 a 1821, Tomo 1, Número 121, Primera edición 1877, José M. Sandoval, impresor. Versión digitalizada por la UNAM: <http://www.pim.unam.mx/catalogos/hyd/HYDI/HYDI121.pdf>.
- Memoria presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina, Antonio de Medina, 24 de febrero de 1822, México 1822, en la oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara del Imperio.
- Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina, General José Joaquín de Herrera, presenta al soberano Congreso Constituyente Mexicano el 13 de noviembre de 1823, México, 1823, Imprenta de La Águila.
- Memoria de Marina presentada a las cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, General Francisco Moctezuma, México 16 de enero de 1829, Imprenta Del Águila, 1829.
- Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, 1822, <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/legislacion/federal/historicos/regprov.pdf>.

Fuentes secundarias

- Arenal Fenochio Jaime del. (2006). «La consumación de la independencia y el nacimiento del Imperio Mexicano», Gran Historia de México, Vol. III El Nacimiento de México, 1750-1856, Planeta DeAgoštini-Conaculta-INAH.
- Bosch García Carlos. (1981). México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Burgoa Ignacio. (1984). Derecho Constitucional Mexicano, México, Porrúa.
- Fernández de Velasco Manuel. (1967). «El Militarismo en la vida del mexicano hasta 1855», Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México, UNAM, <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/moderna/vols/ehmc02/008.pdf>.
- Gutiérrez Escudero Antonio. (2008). «El inicio de la independencia en México: el cura Hidalgo», Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, N° 19. Primer semestre, pp. 227-257.
- Humboldt Alejandro de. (1966). Ensayo político sobre el Reino de Nueva España, México, Porrúa S.A.
- Jáuregui Luis. (2006). «Las Reformas Borbónicas», Gran Historia de México, Vol. III El Nacimiento de México, 1750-1856, Planeta DeAgoštini-Conaculta-INAH.

- Kahle Günter (1997). El ejército y la formación del Estado en los comienzos de la independencia de México, México, Fondo de Cultura Económica.
- Krauze Enrique. (1994). Siglo de caudillos. Biografía política de México (1810-1910), El Cárabo, Valencia, España.
- Navarro García Luis. (1991). Hispanoamérica en el Siglo XVIII, Sevilla, España.
- Ortiz Escamilla Juan. (2006). «La Guerra de Independencia», Gran Historia de México, Vol. III El Nacimiento de México, 1750-1856, Planeta DeAgoštini-Conaculta-INAH.
- Roque Villanueva, Humberto. (2007). México Bicentenario. Un Balance Crítico, México, Porrúa, 2007.
- Rivera Cabrieles, Leticia. (1989). La revolución de independencia mexicana a través de Miguel Hidalgo. La cuestión agrícola 1810-1811. Tesis de licenciatura. Universidad Autónoma Metropolitana.
- _____ (2016). «Estado, crimen organizado y el uso de la violencia legítima. Una mirada conceptual». La violencia estatal ante el desafío del crimen organizado y narcotráfico 2006-2012. Tesis de Doctorado. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.
- _____ (coord.) (2018). Logros y transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México 1821-2018, Secretaría de Marina, México.
- _____ (2019). «Reminiscencias de las acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la vigencia del poder naval desde la visión de México», Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, México, julio-septiembre, volumen 40, número 3, pp. 11-36.
- _____ (2021). «La construcción de la conciencia marítima en México vista desde una perspectiva de la *longue durée*», Revista de Estudios Marítimos y Sociales, Universidad del Mar del Plata, Argentina, N° 18, enero 2021, pp. 199-236.
- Serrano Ortega, José Antonio. (1996). «Levas, tribunal de vagos y ayuntamiento. La Ciudad de México, 1825-1836» en Ciudad de México: Instituciones, actores sociales y conflictos políticos, 1774-1931, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.
- Terán Marta y Páez Norma. (2004). Miguel Hidalgo: Ensayos sobre el mito y el hombre (1953-2003), (Selección de textos), Madrid, 2004.
- Tilly, Charles. (1985). «War making and state making as organized crime» . Bringing State Back. Peter Evans ed. Cambridge University Press. https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4239309/mod_resource/content/0/AULA%202020-%20C%20-%20Tilly%20%20warmaking%20and%20state%20making.pdf.
- Weber, Max. (1992). La ciencia como profesión. La política como profesión. Espasa Calpe.
- Zárate Julio. (2017). «Primeras juntas de conspiradores 1808», México a través de los siglos, coord. general Vicente Riva Palacio, Tomo III, La Guerra de Independencia, Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. <http://www.cervantesvirtual.com/obra/mexico-a-traves-de-los-siglos-historia-general-y-completa-tomo-3-la-guerra-de-independencia-846426/>.

LOS COMBATES NAVALES EN LA REGIÓN NOROESTE DURANTE 1914 **NAVAL BATTLES IN THE NORTHEAST REGION DURING 1914**

Resumen

En el periodo que va de febrero a junio de 1914 se desarrollaron una serie de combates navales en la zona noroeste de México. Sobre este hecho histórico la mayor parte de la producción historiográfica se refiere al encuentro en Topolobampo, por ser considerado el primer combate aeronaval en la historia mundial. No obstante, se omite o se pasa por alto que durante ese tiempo se ven involucrados tres buques que para ese entonces formaban parte de la armada de México: el «Tampico», el «Guerrero» y el «Morelos». Analizar el comportamiento de los marinos contendientes de ambos bandos y reflexionar sobre las operaciones navales es de suma importancia, por tal motivo, el trabajo aborda los siguientes aspectos: Primero se muestra un recorrido fáctico general para que aquellos que no están familiarizados con el tema puedan tener una base de interpretación. Posteriormente, se hace un balance historiográfico. Más adelante se analiza lo sucedido en el Pacífico, desde dos enfoques: uno desde el discurso y la disputa por la legitimidad, y otro, haciendo énfasis en el lado humano, sobre todo retomándolo desde los aspectos del honor y la moral. Finalmente, se dan unas breves conclusiones.

Palabras clave

Revolución, Armada, Topolobampo, legitimidad, historiografía.

Abstract

From the period of February to June of 1914 there was a development of different naval combats in the Northeastern parts of Mexico. Due to this historical moment a great deal of important historiography was taken in consideration referring to the battle of Topolobampo because it was here where the first air to naval combat took place worldwide. Nevertheless, it's overlooked that during this period there were three very important ships that formed part of the armed naval forces of Mexico, «El Tampico», «El Guerrero» and «El Morelos». Analyzing the behavior of the marines from both sides and their reflection of their naval operations are highly important as well. First, they are given a rundown of the general process in depth for those who were not familiarized with the process. Afterwards, there would be a balancing of the historiography factors followed by an analysis of what occurred in the Pacific from two different standpoint. First point of view would be the dispute of legitimacy that was occurring and the second point would be the focus on the marines themselves, especially in the aspect of honor and moral responsibility. Finally, they are given a brief conclusion.

Keywords

Revolution, Armed Forces, Topolobampo, legitimacy, historiography.

DOCTOR EDGAR URBINA SEBASTIÁN

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

Sus líneas de investigación son la Historia de México, con especialidad en la Revolución Mexicana, la Historia Militar y la Historia Contemporánea.

Licenciado, Maestro y Doctor en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM.

Ganador del Premio Fuentes y Documentos «Manuel González Ramírez». Recibió «Mención Honorífica» dentro del Premio Salvador Azuela 2019 en Investigación histórica sobre Revolución

Mexicana, otorgado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

Ha publicado «El preludio de la Revolución Mexicana» en la Gaceta Vizcaínas; «La entrada del Ejército Constitucionalista a la ciudad de México» en el volumen El triunfo del Constitucionalismo (2015); el cuento histórico «Volviendo a casa», en la revista 3ES En el Extremo Sur (2019) y el libro Francisco I. Madero: la génesis de la Revolución (2020).

Correo: olineus02@yahoo.com.mx

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Desde que empezó la lucha en contra de Victoriano Huerta en febrero de 1913, en un primer momento las actividades militares solo tuvieron un relativo éxito en la zona de influencia de los jefes sonorenses. No obstante, las operaciones del Ejército del Noroeste habían quedado empantanadas a partir del 20 de noviembre de 1913.¹ Desde ese momento estuvieron varados, en gran parte debido a que no habían podido tomar los puertos, ya que estaban bien abastecidos por el mar por la flota del Pacífico. De ahí la importancia de contar con un barco para contrarrestar al enemigo.

I. Los hechos. Un domingo de carnaval

El 22 de febrero de 1914,² exactamente un año después del asesinato de Francisco I. Madero, el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica³ se rebeló y se apoderó del cañonero «Tampico», que se encontraba anclado en Bacoahibampo, Sonora. Depuso al comandante Capitán de Navío Manuel Castellanos, aprovechando que la mayor parte de la tripulación había ido a Guaymas, era el inicio del carnaval. De esta manera, parte de los efectivos navales se sumaron a las fuerzas revolucionarias.⁴

El «Tampico», había sido mandado a construir en 1901 en el astillero Crescent, en Elizabeth, Nueva Jersey, Estados Unidos, durante el periodo que el General Bernardo Reyes fue Secretario de Guerra y Marina y quien modernizó la flota naval de ese entonces. Llegó al país en 1904 para ser puesto en operación.⁵ Entre el armamento con el que contaba estaban dos cañones Bethelhem de 101 mm y seis cañones Driggs-Schroedder de 57 mm. El buque tenía 60 metros de eslora (largo)

1 El ejército del noroeste pasaría prácticamente cinco meses inactivo desde la caída de Culiacán en el mes de noviembre de 1913. Para ver la trayectoria de la columna de Álvaro Obregón, véase: (Aldama, 2014, p. 406) (Garcidiego, 2013, pp. 92-95).

2 Algunas fuentes dicen que fue el 24, entre ellos (Jiménez, 2018, p. 13) y (Martínez, 2014, p. 380).

3 Hilario Rodríguez Malpica. (Coatzacoalcos, Veracruz, 1889-1914) A la edad de quince años ingresó a la Heroica Escuela Naval Militar, de la que se graduó en 1909. En noviembre 1911 fue ascendido a subteniente y se le asignó al buque Tampico. Tal vez su ascenso se debió a la llegada de Francisco I. Madero al poder, recordemos que su padre sería nombrado Jefe del Estado Mayor del Presidente. En 1913 fue ascendido a teniente. Al momento de la rebelión formaba parte de la tripulación del Tampico que defendía el puerto de Guaymas. (Valdez, 2011).

4 Para los pormenores del día de la rebelión véase (Ramírez, 2005, pp. 196-197). También «Relación detallada de la sublevación habida a bordo del cañonero Tampico», El País, 11 de marzo de 1914; «Lo que dice el señor general Blanquet sobre la defección del C. Tampico», en El País, 12 de marzo de 1914, y «Después de la insubordinación, anarquía y pandemónium a bordo del Tampico», El Imparcial, 4 de abril de 1914.

5 En el mismo astillero fue mandado a construir y en el mismo año llegó a nuestro país el cañonero transporte «Veracruz». (Lavalle, 1991, Tomo I, p. 156).

por 10 de manga (ancho) y 4 de puntal (altura del casco) y desplazaba 1000 toneladas.⁶

Los rebeldes, ya apoderados de la situación, se hicieron a la mar con el objetivo de entrar a Mazatlán para atacar al cañonero-transporte «Guerrero».⁷ No obstante, en el camino el fuerte oleaje le destruyó una paleta del timón y el barco quedó al garete. Era un negro presagio para una aventura que terminaría mal.

Al pasar por Topolobampo avistaron al vapor comercial «Herrerías», lo abordaron, tomaron prisionero a su capitán, obtuvieron sus provisiones, además de carbón y sumaron a su movimiento a la tripulación. Fue desechada la propuesta de Agustín Rabatet, una de las cabezas del movimiento, quien había sugerido artillar el buque para también utilizarlo en la campaña que se iba a emprender. No tomar aquella disposición a la postre les resultaría fatal.

Desembarcaron en la Bahía de Topolobampo. Ahí los oficiales Fernando Palacios y Agustín Hass fueron comisionados para ir en busca del gobernador carrancista Felipe Riveros, darle cuenta de los hechos y hacerle presente su adhesión. Mientras los enviados realizaban su comisión fue reparado el buque y zarpó. Horas más tarde recogieron a los emisarios, quienes dieron cuenta de su exitosa gestión.

De esta manera, el día 26 de febrero, se reunieron en el cañonero «Tampico», representantes de los constitucionalistas y del gobierno de Sonora, entre ellos el Coronel Eduardo Hay y el Mayor Federico Schmidt, con parte de la tripulación que era representada por Hilario Rodríguez Malpica, Agustín V. Rabatet y el Mayor Luis Morfin. Se firmó el acta de adhesión a las fuerzas revolucionarias y simbólicamente se entregó la embarcación a la causa. De ello se dio cuenta al Primer Jefe, Venustiano Carranza, quien un día después decretó algunos ascensos.

Después de firmada el acta, el «Tampico» zarpó de la Bahía de Topolobampo. Cabe mencionar, que no hay muchos datos para reconstruir lo que ocurrió con el Tampico durante casi un mes. Las noticias que dio la prensa son nulas y los partes que mandan los jefes militares de la División del Yaqui, sobre el «Tampico», también son escasos, todo indica que permaneció cerca de la bahía de Topolobampo durante todo ese tiempo.

6 (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. [DIGAOHM]. 2021) (Tapia, 2020, p. 55) Como dato curioso habría que mencionar que el «Tampico» era la embarcación que proveía a la Isla Clipperton, a la que después se le puso el nombre de la Isla de la Pasión lugar donde vivió Victoriano Salado Álvarez como amo y señor, al ya no tener contacto con tierra. Los hechos se suscitaron de la siguiente manera: En 1905 un grupo bajo el mando del capitán Ramón Arnaud Vigno, de padres franceses pero nacido en Veracruz, llegó a la Isla Clipperton, (sitio a 945 kilómetros de Acapulco y con una extensión de 5km²), su misión era vigilar y defender el punto, ya que compañías extranjeras extraían el guano, dejado por el pájaro bobo, sin ninguna restricción. Además de que México estaba en disputa con Francia por la posesión de la isla. A lo largo del tiempo se enviaron constantes comisiones. Ya durante el huertismo, específicamente el 7 de enero de 1914, llegó nuevamente Arnaud, ahora con el carácter de gobernador, acompañado de su esposa de nombre Alicia Rovira Gómez, sus 3 hijos y con 19 personas más. Precisamente el buque encargado de proveerlos era el «Tampico», quien les hacía llegar mercancías de Topolobampo. Cuando Rodríguez Malpica se rebeló, la isla Clipperton quedó incomunicada y olvidada, con el paso del tiempo llegaron las enfermedades. Una tarde los habitantes de la isla avistaron un barco, Arnaud y un grupo de hombres tomaron una lancha con el objetivo de lograr contacto, pero murieron ahogados. En la isla quedó un solo hombre, Victoriano Álvarez, quien asumió el rol del jefe y se aprovechó de las mujeres. Cuando quiso abusar de la esposa del fallecido Arnaud, ella lo mató. Las 4 mujeres y los 7 niños que vivían en la isla, fueron rescatados hasta 1917 por el buque norteamericano Yorktown. (Reyes, 2003). Cabe mencionar que en 1931 la isla fue concedida a Francia.

7 Paradojas de la Historia: el «Guerrero» había sido el buque en el que el presidente nicaragüense Santos Zelaya, después por la intervención estadounidense, había encontrado refugio durante el porfirato. El comandante del cañonero en aquella ocasión había sido el capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica, padre del ahora rebelde. (Lajous, 2010. pp. 103-104) Para una historia novelada que abarca parte de los hechos: (Villalpano, 2018).

El gobierno huertista, sabedor de la actitud del «Tampico», ordenó combatirlo. Para ello los generales federales Pedro Ojeda y Joaquín Téllez mandaron en su persecución a los buques «Morelos» y «Guerrero».

El «Guerrero» había sido construido en Liverpool, Inglaterra, de seis cañones, a inicios del siglo XX. Cabe mencionar que los cañoneros-transporte tenían mayor capacidad bélica que los cañoneros, por tanto, en ese aspecto era superior al barco insurgente. (Lavalle, 1991, Tomo I, p. 156).

De esta manera, el 3 de marzo el «Guerrero» estableció un bloqueo sobre el puerto. Al día siguiente, junto al «Morelos», emprendieron el ataque en contra del «Tampico». (DIGAOHM. 2021).

Diez días después el «Tampico» intentó salir de la Bahía, pero el «Guerrero» al darse cuenta del movimiento lo empezó a cañonear, obligándolo a retroceder. (Ramírez, 2005, p. 198). La operación de salida era sumamente complicada ya que la bahía es transitable solo por un canal submarino muy angosto. (DIGAOHM. 2021)

En los días siguientes el «Tampico» sostuvo una serie de combates con los cañoneros «Guerrero» y «Morelos», en los cuales el buque revolucionario recibió varias averías y tuvo que retroceder a la barra de Topolobampo, quedando varado a la altura de Puente de Copas, desde donde rechazó los embates.

El «Morelos», había sido construido en Sestri Ponente, Génova, en el astillero de la Casa Nicolo Odero y arribado a nuestro país en 1905. Tenía 73 metros de eslora, 10 de manga y 5 metros de puntal. Contaba con 2 cañones de 100 mm y seis de 75 mm y desplazaba 1200 toneladas. Era el barco más poderoso de la flota mexicana.⁸ El gobierno para entorpecer aún más la salida del «Tampico», utilizó al «Demócrata»⁹ y el «Oaxaca»,¹⁰ que eran dos barcos artillados prácticamente inservibles, pero que fueron eficaces para el propósito de bloquear el paso. (DIGAOHM. 2021).

La situación en el «Tampico», con el paso de los días, se fue haciendo cada vez más desesperada: los fondos monetarios se fueron agotando, lo mismo que las provisiones tanto de comida como de material de guerra, esto provocó el descontento entre su tripulación.

El 31 de marzo el «Tampico» intentó salir, entablado un combate con el «Guerrero», el barco insurgente se llevó la peor parte. Al día siguiente Rodríguez Malpica envió un mensaje dando cuenta de su situación, pese a las dificultades, el General Obregón dio la orden de no abandonar la nave por ningún motivo. (Gutiérrez, 1955, p. 224) Para él era sumamente importante el conservar al «Tampico» si bien ya no como una fuerza de combate, pues estaba casi inutilizado, sí como fuerza de distracción, de esta manera los buques huertistas y su tripulación con ello se mantenían ocupados y no podían ayudar a las fuerzas que se encontraban en tierra y que eran amagadas por los revolucionarios.

Obregón se dirigió a Mazatlán con el objetivo de capturar el puerto, y esto obligó

8 Misma historia fue la del «Nicolás Bravo». (Lavalle, 1991, Tomo I, p. 156).

9 «El Cañonero Demócrata fue construido en Inglaterra en 1874 y adquirido por la marina mexicana en 1877. Este buque fue de gran utilidad en el litoral del Pacífico, hasta que fue llevado a San Francisco, California, para carenarlo y aplicarle un embono de madera. Se fue a pique y la compañía repuso el buque con apego a las características de casco de madera, tres palos, aparejo de barca, máquina de vapor horizontal, artillería de 4 piezas, etc.» (Secretaría de Marina, 2009).

10 El Oaxaca era un viejo buque que fue dado de baja en 1908, y sustituido por el «General Guerrero». El «Oaxaca» desde entonces había quedado instalado en Guaymas utilizado solo como pontón. (Lavalle, 1991, Tomo I, p. 156).

a la flota federal a trasladarse a tal punto. Frente al «Tampico», únicamente quedó el «Guerrero», para evitar su salida (Martínez, 2014, p. 380).

No puede culparse a Obregón de abandonar a su suerte a la tripulación del «Tampico», pues el 14 de abril el jefe constitucionalista, ya de regreso en Topolobampo, abordó el buque para conocer su situación. El Capitán del Navío ordenó izar el pabellón de Comandante en Jefe a bordo, y esto provocó que el «Guerrero» arreciara su ataque.

Enterado de la crítica situación, Obregón dio orden al Capitán Gustavo Salinas¹¹ para que con el biplano «Sonora» bombardeara al cañonero «Guerrero», que se encontraba a solo 8 kilómetros de distancia del «Tampico». Desde el avión constitucionalista fueron arrojadas 10 bombas al «Guerrero», que fueron suficientes para hacer que las naves enemigas se hicieran a alta mar para huir del bombardeo, y con ello dejaron de hostigar al buque revolucionario. El «Guerrero», junto al «Demócrata» y «El Oaxaca» se dirigieron a Guaymas, y con ello le dieron un respiro al «Tampico», porque el «Morelos» también estaba atravesando por malos momentos. (DIGAOHM, 2021).

El 4 de mayo, Obregón, recibió noticias de que el cañonero «Morelos» se encontraba varado a 400 metros de distancia de la Isla de Piedra, tratando de aprovechar la coyuntura, ordenó el traslado de un cañón de 75 mm y 200 hombres a ese punto, y al día siguiente emprendieron el ataque al buque.

Para poder auxiliar al cañonero, el comandante federal de Mazatlán ordenó al «Guerrero» acudir al lugar. No obstante, por la noche los constitucionalistas lograron pasar artillería de 75 mm para reforzar su ataque, que lograron con bastante éxito. Para la mañana del día 6 de mayo el «Guerrero» se retiró, seguramente pensando que todo apoyo al «Morelos» era inútil, para entonces el barco mostraba serios daños. El «Morelos» fue abandonado por la tripulación y una partida constitucionalista abordó el barco la mañana del 10 de mayo, quienes colocaron una carga de dinamita.¹²

Mientras tanto, todo ese tiempo al interior del «Tampico» se hicieron múltiples trabajos con el objetivo de sacarlo a flote, lo que se logró finalmente el 10 de junio, fecha en la que se dirigió a Altata, puerto próximo a Culiacán, (Martínez, 2014, p. 380) su objetivo era llegar a Mazatlán para arreglar la caldera que estaba estropeada. Sin embargo, el gusto fue pasajero, al poco tiempo sufrió nueva avería, la única caldera que le quedaba también se estropeó, lo que originó que fuera arrastrado por la corriente hasta la altura de la Isla de San Ignacio en el Golfo de California. Rodríguez Malpica, ante la crítica situación, pidió ayuda al destructor estadounidense USS «Preble», pero le fue negada. (DIGAOHM, 2021).

La hora del ocaso

Aprovechando la crítica situación del buque revolucionario, el «Guerrero» el día 16 de junio presentó combate. A las 5:00 de la mañana se fue acercando poco a poco al «Tampico», y a las 7:48 inició su ataque. (DIGAOHM, 2021) A la distancia, los buques norteamericanos observaron la escena. El «USS Perry» y el «USS Preble», al sur del «Tampico»; el «USS New Orleans», a unas millas del «Guerrero». (Tapia, 2020, p. 55).

11 Nacido en Cuatro Ciénegas, Coahuila, el 19 de julio de 1893. Pariente de Venustiano Carranza.

12 Lavallo Argudín, dice quedó encallado al entrar Estero del Astillero, en la Isla de Piedra, y permaneció ahí por dos tres años y después fue vendido como fierro viejo, (Lavallo, 1991, Tomo I, p. 156).

El «Tampico» se encontraba en franca desventaja al no poder moverse para evitar los impactos, a diferencia del «Guerrero» (DIGAOHM, 2021), además de que su cañón de proa quedó inutilizado.¹³ La nave sufrió varios daños, uno de los disparos impactó en el mástil y otro en la proa, que provocó un incendio, porque en esa zona había combustible para las lanchas de motor.

Ante tal situación Hilario Rodríguez Malpica, ordenó abandonar la nave y hundir el buque, abriendo las válvulas de fondo. Eran las 9:50 de la mañana. (Tapia, 2020, p. 55) Acto seguido tomó su pistola, se la puso en la boca y disparó el arma. Su tripulación trató de huir en dos botes, uno de gasolina y uno de remo, pero fueron tomados prisioneros por el «Guerrero» (Silva, 21010).

Con ello terminó la peripecia del «Tampico», y la serie de combates navales en el Pacífico.

El balance historiográfico

Para conocer más acerca de los combates navales tenemos diversas fuentes, tanto primarias como secundarias, que nos permiten acercarnos al fenómeno histórico desde diversos puntos y perspectivas.

En cuanto a las fuentes primarias, contamos con algunas de las siguientes:

-Testimonios. Aquí tenemos el libro de Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros en campaña*, (1973) y los textos de Juan Barragán (1986) y Jacinto B. Treviño, quienes si bien es cierto estos dos últimos no estuvieron en el teatro de los hechos, si estaban cerca del Primer Jefe. En el caso de este último, anota la respuesta de Carranza al enterarse del hundimiento del Tampico. (1961, p. 64).

Mención especial merece *A media asta* del Capitán de Altura Rafael López Fuentes, (2021), ya que fue uno de los actores en los sucesos y fue un trabajo realizado a partir de testimonios de varios de los sobrevivientes y con documentos oficiales. El texto se encontraba en el expediente del Capitán Hilario Rodríguez Malpica, pero afortunadamente la Secretaría de Marina, tuvo el acierto de ponerlo a disposición del público de forma digital.

-Partes militares desde el constitucionalismo. Estos pueden ser consultados principalmente en el Archivo del Primer Jefe, del Centro de Estudios de Historia de México, Carso, y en el Archivo Juan Barragán, ubicado en el Archivo Histórico de la UNAM del Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y Educación.

-Partes militares desde el huertismo. Disponibles en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa. Contiene dos Ramos: el Ramo Revolución, y el Cancelados, en este último podemos ingresar a los expedientes de los militares involucrados en los acontecimientos, entre ellos al de Gustavo Salinas Camiña¹⁴.

-Partes de la flota naval norteamericana. Los destructores estadounidenses USS «Preble» y el USS «Perry», quienes estaban por la zona, rindieron sus informes de los hechos. Parte de su transcripción podemos consultarlos en un artículo publicado en 1918, del que más adelante hablaré.

¹³ La tripulación del «Tampico» intentó engañar al «Guerrero», quemaron en la parte baja de la chimenea, todo lo que encontraron a su alcance para dar la apariencia de que el barco podría marchar perfectamente, la treta no resultó. (Tapia, 2020, p. 55)

¹⁴ A partir de 1986 se permitió a los investigadores civiles el acceso a este archivo. (Ibarrola, 2010, p. 194).

-**Los artículos periodísticos.** Gran parte de los hechos fueron noticia a través de los medios revolucionarios y gobiernistas. Entre los primeros tenemos a *El Pueblo*; entre los segundos a *El Independiente* y *El Imparcial*.

-**Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México.** Aquí se encuentran los expedientes de varios de los marinos participantes, entre ellos el de Hilario Rodríguez Malpica.

-**Archivo Histórico del Senado.** Cuenta con los expedientes personales de los oficiales de jerarquías superiores: de capitanes de navío a almirantes. También podemos encontrar las ratificaciones de ascenso.

-**Fotografías.** Algunas de ellas pueden ser consultadas en el Archivo Casasola y en la Fototeca del INAH, así como en algunos blogs especializados.

Pasemos ahora a las fuentes secundarias:

Lo sucedido en el Pacífico ha sido objeto de narraciones, de estudios historiográficos, monografías, biografías, ensayos, artículos, testimonios gráficos, documentales, de literatura y de estudios científicos. Cabe mencionar que la calidad y la extensión es sumamente variable; van desde únicamente lo fáctico a análisis más elaborados donde se expone la estrategia, las armas y las posiciones. No obstante, en la mayor parte de los trabajos realizados comúnmente se refieren más al combate de Topolobampo, por ser considerado el primer combate aeronaval en la historia mundial,¹⁵ en el cual participa Gustavo Adolfo Salinas Camiña.

En la mayoría de los textos se omite, se pasa por alto o se les da poca importancia a las operaciones navales desarrolladas en los meses de febrero a junio de 1914. Esto habría que cambiarlo, ya que se ven involucrados cinco buques que para ese entonces formaban parte de la Armada de México, y que representaban un alto porcentaje de la misma.

Antes de iniciar la revolución la fuerza naval consistía en «dos corbetas escuelas» «Zaragoza» y «Yucatán» de vapor y vela respectivamente, seis cañoneros «Bravo», «Guerrero», «Morelos», «Tampico», «Veracruz» y «Demócrata»; dos transportes de guerra: «Progreso» y «Oaxaca» y las pequeñas embarcaciones de la flotilla del sur en el territorio de Quintana Roo.¹⁶ Como podemos apreciar, tenemos que la mitad de la fuerza naval se vio involucrada en los combates del Pacífico.¹⁷

Es poca la Historia de la Revolución mexicana que se refiere a las operaciones navales. La que existe se refiere en su mayor parte a la invasión al puerto de Veracruz en 1914, donde existen obras de gran valor como los diversos trabajos de la Doctora y Capitán Leticia Rivera Cabrieles.

Para exponer las fuentes secundarias iré de lo general a lo particular.

15 Algunos otros consideran el primer combate aeronaval al ocurrido el 13 de mayo de 1913, cuando el avión constitucionalista Sonora, pilotado por el francés Didier Masson, atacó a las fuerzas federales. Ahí no hubo éxito en el tiro y tampoco fue repelido por los barcos. (Martínez, 2014, p. 378).

16 Para entonces además de los buques arriba mencionados en Tampico se encontraban el Zaragoza, Progreso y Veracruz, este último también se fue a pique por esa época. Por lo tanto, la armada quedó muy mermada. (Lavalle, 1991, Tomo I, p. 156).

17 La flota era muy exigua. Leticia Rivera Cabrieles, quien hace un balance de la política en ese rubro de los gobiernos de Díaz, Madero y Huerta dice que no tuvieron intenciones de impulsar el poderío naval y que a final de cuentas las tareas realizadas fueron insuficientes para hacer frente a la Revolución y a las intervenciones de Estados Unidos. (Rivera, 2017, p. 81).

Historias generales

Existen obras generales que hablan sobre la Historia de la Armada en México, en casi todas ellas se aborda de manera tangencial los combates navales de 1914, entre ellas están el texto publicado en 1960 por Raziel García Arroyo, *Biografía de la marina mexicana: semblanzas históricas*. Tres años después salió a la luz el texto de Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, (1963) quien le dedica el capítulo XI a los combates.

Ya para 1970 apareció la *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, de Enrique Cárdenas de la Peña, en ella podemos encontrar algunas narraciones sobre el combate y transcripción de la relación de los ascensos dados al personal del «Guerrero» y de los 61 individuos capturados del «Tampico». (1970, p. 238).

En la siguiente década aparecieron los *Anales gráficos de la historia militar de México, 1810-1980*, (Casasola, 1980) en la que como su nombre lo menciona, podemos encontrar algunas imágenes sobre los cañoneros y los personajes participantes. En 1991, el Vicealmirante I.M.N., Mario Lavalle Argudín, (1991) da unas líneas al incidente y presenta datos sobre las embarcaciones contendientes en, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables*.

Ya de manera más reciente están los libros: *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución* (2012); *Historia gráfica de la Secretaría de Marina-Armada de México* (2012); *Militares y marinos destacados. Héroe y próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México* (2011). En el 2013, se publicó el texto *Las fuerzas armadas en la Revolución Mexicana*, que le dedica a los Rodríguez Malpica, su último capítulo. También tenemos la *Historia General de la Infantería de Marina Mexicana* (2012) y la *Síntesis de la Historia de la Armada Mexicana 1821-1940*, (2016) en la que la coordinación general estuvo a cargo del Capitán de Navío Álvaro Alejandro Alfaro Flores y la Coordinación histórica de la Doctora y Capitán de Corbeta Leticia Rivera Cabrieles.

Ahora pasemos a los trabajos que abordan directamente el tema:

Lo sucedido en aguas mexicanas pronto despertó el interés, sobre todo de escritores estadounidenses, quienes contaban con material para reconstruir la historia. A solo cuatro años de lo sucedido J. H. Kleein Jr., escribió el artículo: «The career of the mexican gunboat Tampico», para la revista *United States Naval Institute Proceeding*, (1918) en el que se rescatan los informes dados desde los buques norteamericanos. En él podemos apreciar también algunas fotografías en los momentos de combate. Diez años más tarde, en la misma revista H. E. Kays (1927) publicó «The Naval Battle of Topolobampo, 1914».

Dentro de los trabajos escritos en México, fue hasta muy tarde que hubo un interés sobre el tema. Cabe mencionar que los trabajos sobre el hecho varían de acuerdo a su extensión y calidad.

En la década de los setenta Roberto Fierro (1978) escribió dos artículos muy generales para la revista *Presagio*. A finales de la década se publicó el texto de Mario Lavalle *Biografía del Capitán de Navío de la Armada Nacional Hilario Rodríguez Malpica. Combates y hundimiento del cañonero constitucionalista «Tampico»*, (1978).

En la década de los noventa en la *Revista Secretaría de Marina*, encontramos los artículos «La batalla naval de Topolobampo» (1995). Ya en los años más recientes se

dieron a conocer otros trabajos, entre ellos los textos de Martín Martínez Baizabal y Raúl Tapia Rosas, publicados el primero en el 2014 y el segundo, apenas el año pasado.

Hasta el momento el trabajo más completo es la tesis de Otilio Silva Andraca, que lleva por título, *La incorporación del buque cañonero Tampico a la Revolución Constitucionalista en 1914*, sin embargo, fue escrita en el 2010 y de ahí a la fecha se han sumado otras investigaciones que siguieron aportando para conocer más sobre el tema.

En los últimos años ha existido un impulso importante sobre la investigación, relacionada con temas navales. La apertura de museos, la publicación de revistas, de libros, la creación de organizaciones, seminarios, estudios, ciclos de conferencias, instituciones y la realización de diversos proyectos de investigación multidisciplinarios, además de la conmemoración de eventos relacionados con efemérides, han permitido el surgimiento de nuevos trabajos. Hubo un boom a partir del 2010, debido a la celebración del Bicentenario de la Independencia y el Centenario de la Revolución. Además, por la serie de publicaciones y cooperaciones entre civiles y miembros de las instituciones navales y militares, que esperemos se sigan llevando a cabo.

Mención especial merece el proyecto interdisciplinario, llevado a cabo recientemente por el INAH y la Secretaría de Marina, que tuvo dos temporadas de campo¹⁸ y que dio como resultado el año pasado a la ubicación e identificación del cañonero Tampico, hundido a una profundidad de más de 40 metros. Cabe mencionar que la investigación se basó en fuentes documentales y etnográficas. En él participaron especialistas de la Subdirección de Arqueología Subacuática (SAS) del INAH, que dirige el doctor Roberto Junco Sánchez y que contó con la participación del historiador Raúl Tapia Rosas, el fotógrafo Alberto Soto Villalpando y el arqueólogo Josué Guzmán Torres. Fue una investigación que duró 10 años. (Tapia, 2020, p. 55).

Cabría hacer énfasis que la llegada de la era digital favoreció enormemente el acceso a fuentes, archivos y bibliotecas alrededor de todo el mundo lo que también ha favorecido a la producción histórica. Esperemos que en lo venidero se siga en esta misma dinámica.

El discurso de lo contencioso sobre la legitimidad

Desleales, traidores, forajidos, piratas, miserables, locos, desequilibrados, indignos, cobardes, estúpida marinería, fueron algunos de los adjetivos dados por la prensa gobiernista, a los marinos del «Tampico» que se unieron a la Revolución. (El Imparcial, 1914).

Este tipo de ataques fueron realizados con el objetivo de deslegitimar la conducta de los marinos del Tampico. Pero aquí habría que preguntar ¿Cuál de los dos bandos contendientes en ese momento representaba la legitimidad? ¿Quiénes de los marinos podrían alegar representar el «ser» de la Armada? Y aquí estoy utilizando la palabra **ser** en sentido de formación, ética y moral, pero también como caracterización concreta del actuar y realizar actividades relacionadas a esos principios. Una idea concomitante de

18 La primera temporada fue del 30 de marzo al 2 de abril, en ella se obtuvieron imágenes tridimensionales del océano donde se pudo obtener una anomalía que correspondía a las dimensiones del «Tampico». La segunda temporada se llevó a cabo del 8 al 12 de septiembre. Ahí se hicieron dos inmersiones profundas que confirmaron la existencia del buque. Se tiene pensado realizar más inmersiones para realizar modelos de Tercera dimensión. Para su localización «se empleó tecnología multihaz que, por medio de un pin acústico, emite sonidos que rebotan en grandes profundidades marinas y genera lecturas detalladas de los objetos que yacen en ellas.» (DIGAOHM. 2021).

hacer presentes en sí mismos los valores de la institución de la cual ellos formaban parte.

Lo que tenemos, en esos momentos, es una disputa en relación a la legitimidad, la legalidad y la descalificación del otro.

Es un marco de lo contencioso que podemos apreciar en el siguiente esquema:



Fuente: Elaboración propia.

En la Armada está depositada la defensa de la nación y de las instituciones, por tanto, tiene que tener la confluencia entre la legitimidad (el reconocimiento y aceptación de sus actos) y la legalidad (validez de sus actos). Aunque cabe mencionar que en la historia de nuestro país no siempre la legalidad va de la mano con la legitimidad.

En este orden de ideas, Victoriano Huerta, al asumirse como el representante de la nación y el motor de la legalidad, a su vez condenaba a aquellos que iban a contracorriente de sus dictados. La prensa en este sentido, se supeditó a los dictados del militar. Es decir, en esta proposición el aparato militar y naval no está subordinado a la idea de nación, sino que la nación se ve representada en el ejército y la Armada y, por tanto, al ser representativa de ella, se podrían justificar todo tipo de acciones cometidas, porque si la Armada es la nación, el que se equivocase la Armada significaba que la nación estaba tomando una posición errada y eso no podría ocurrir.

En términos del discurso, el huertismo se apropió de la realidad práctica, bajo el aparente esquema de defensa de la nación, de los intereses, de sentimientos patrióticos y defensa de las instituciones. Por tanto, se exaltó a los marinos que permanecieron fieles al gobierno y se condenó a los que adoptaron una actitud rebelde.

En la prensa se trató de denigrar a los marinos mostrándolos como malos moralmente: los asociaron con fiesta y alcohol. Se presentó la figura de un Hilario Rodríguez Malpica, insubordinado, rebelde, que recientemente había tenido varios arrestos, se dijo que había tenido una carrera apegada a los principios, pero que ello había cambiado recientemente, la razón, una mujer.¹⁹ El objetivo no solo era el sensacionalismo, sino mostrar a un marino corrompido, que iba a contracorriente de la idea del comportamiento que debía tener un hombre formado en la Armada. Había que explicar lo extraño de su comportamiento y se mostró una imagen distorsionada de los marinos rebeldes. En algunos artículos el incidente se

¹⁹ Inclusive El Correo de la Tarde entrevistó a la mujer de nombre Maura Mercado.

redujo a ser presentado como un problema pasional, un lío de faldas, consecuencia de la seducción de una mujer, de una prostituta. En otras ocasiones solo se perfiló como un acto de venganza, por los malos tratos recibidos por los altos mandos del buque. El encabezado de una nota periodística sentenciaba: «Toda el agua del océano no bastará a lavar la negra mancha de los amotinados del Tampico. Los marinos desleales deshonraron la bandera del Tampico; empavesando este con las sábanas de los camastros, se entregaron a los forajidos.» (El Imparcial. 12 marzo 1914).

Por su parte, los marinos rebeldes trataron de arroparse con la legitimidad de la marina.

Rodríguez Malpica en carta enviada a su madre, explicó sus motivos:

- 1) Mis convicciones.
- 2) El destierro a papá.
- 3) El robo a ti.
- 4) Pretendieron suprimirme por motivos que son generales.
- 5) Decidí con todo y buque que ahora está a mis órdenes desconocer a Huerta. Tu hijo que te quiere -LALO. (Silva, 2010, p. 68).

En síntesis, lo que se presenta en esos meses, entre los marinos combatientes no solo es la disputa de la legitimidad, sino que se da una lucha constante de forma interior, entre el ser, deber ser, y representar el ser.

Esa lucha constante se vio finalizada, en el caso de Hilario Rodríguez al momento de darse el disparo. Ahí confluyeron, el deber ser, con el ser, (el ser marino, comportarse como marino). Al tomar la decisión de «hundirse» junto con su barco fue en concordancia asumida como el jefe de la embarcación. Este acto que fue descalificado por la prensa opositora, fue reconocido por sus pares nacionales e internacionales, quienes izaron la bandera a media asta. Es decir, Rodríguez Malpica no fue defenestrado por sus pares, no fue considerado traidor, ni su suicidio lo consideraron un acto deshonesto. Así la muerte de Rodríguez Malpica encarnaría la realidad de aquello que sus oponentes querían negar: la realización del ser marino en principios (ideas) y actuar (realidad). Una comunión del ser marino y del espíritu de la Armada.

El sentido de unidad

Según algunos datos, se dice que la mañana del 16 de junio la tripulación del «Guerrero» intentó parlamentar con el «Tampico», y mandó un bote para obtener su rendición. Sabían que las condiciones de sus enemigos no eran las óptimas y pretendieron evitar combatir a sus antiguos camaradas, y así dar una salida honrosa para ambos.

El afecto entre integrantes de la misma arma, da un sentido de hermandad, de comunidad. Es conocido que el formar parte de una institución da un sentido de pertenencia, y uno de los más fuertes se dan en las corporaciones armadas que, en ese momento, por las coyunturas históricas, se encontraban enfrentados. El «Tampico», tal vez por no avistar el bote o por ignorarlo, decidió combatir, teniendo el desenlace arriba descrito. (Tapia, 2020, p. 54).

Pese a lo anterior, el código entre marinos fue respetado. Ante la muerte de Rodríguez Malpica, los tripulantes de las embarcaciones nacionales y extranjeras reconociendo su acto, y yendo a contracorriente del discurso huertista, reconocie-

ron el comportamiento de sus pares navales. Los destructores «Preble», «Perry» y el «New Orleans», además del «Guerrero», ondearon sus pabellones a media asta. (DIGAOHM. 2021).

Los marinos adversarios no solo mostraron respeto por su compañero caído, sino que también intercedieron por sus camaradas derrotados. El comandante del cañonero Guerrero Ignacio Arenas, el 21 de junio envió un telegrama en los siguientes términos:

En la mar de Guaymas, junio 21 de 1914. General en Jefe: Me honra manifestar de nuestro arribo aproximadamente a ese puerto... suplicando a usted haya un pango para recibir a 61 prisioneros... el Cañonero *General Guerrero*, confía ciegamente en sus altos sentimientos altruistas para que ninguno de los prisioneros sea pasado por las armas, teniendo más fe en la clemencia humana que en la inexorable justicia militar. Como merecido culto al valor de los compañeros muertos (se refiere a la tripulación del *Tampico*), las banderas del *Guerrero* estarán a media asta por todo el día, si usted tiene a bien aprobarlo. Respetuosamente. Comandante Ignacio Arenas. (Historia general de la Secretaría, 2012, p. 442).

Más tarde volvieron a interceder por ellos, cuando vieron las pésimas condiciones en las que estaban purgando sus penas.²⁰ Aunque enemigos y enfrentados en un combate naval, de alguna manera los derrotados seguían siendo de los suyos.

Pensemos en un marino, que combate a sus amigos, camaradas, a los miembros de su gremio, que antepone de sí, antes que los afectos personales, su perfil profesional, y de lo que considera honesto y justo, pues son principios que le han dado vida y forma.

De alguna manera el cuartelazo de 1913 había creado una ruptura al interior de los gremios armados, al provocar la ruptura entre el deber ser y el ser. Lo que tenemos aquí es que había una continuidad y uniformidad en el discurso tanto en la Armada como en el Ejército de arrogarse la representatividad de la nación y de la defensa de las instituciones. No obstante, el Ejército se autotraicionó, al cometerse la detención y posterior asesinato del presidente. Con ello la unidad al interior del gremio castrense y de sus principios fue rota. Hubo una serie de crisis a lo largo de los siguientes años, que finalmente culminó en el mes de agosto de 1914, con la disolución del Ejército y la Armada Nacional, heredera del porfirismo. La resultante tuvo otros caminos y otros procesos, pero de aquello ya no me toca hablar a mí.

La imagen que tenemos hoy de la Armada Nacional se presenta en términos fetichizados. Es decir, en términos de la idea que representa lo concreto y lo real, que en término de simbolismo y significado-significante representa a la Marina y sus principios. Hoy en día en la Armada, afortunadamente, la conjunción de la legitimidad con la legalidad y, por tanto, de la defensa de nación y de sus instituciones está vigente y que esperemos no se rompa.

Hoy sigue en el terreno de lo contencioso la figura o figuras y hechos que dan configuración a la Armada, se exaltan algunos nombres y se rememoran algunos hechos y se ocultan otros. En el caso de los rebeldes del *Tampico* y de Hilario Rodríguez Malpica, es un acierto por parte de la Armada que forme parte de los primeros.

20 Cubrían sus penas en el pontón Primos Valdemar, frente a las costas del puerto colimense, y se pidió fueran trasladados a la Casa Municipal, donde había mejores condiciones. (Silva, 2010).

Conclusiones

Después de expuesto lo anterior, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

- 1) La utilización de la flota naval, fue esencial para que el Ejército del Noroeste no pudiera avanzar y tuviera el control de todo el sector Noroeste de nuestro país. Para mayo de 1914 las fuerzas revolucionarias dominaban toda esa zona, a excepción de los Puertos de Guaymas y Mazatlán, que eran abastecidas por los buques mencionados.
- 2) La suma del «Tampico» al bando revolucionario, ocasionó que se mantuvieran entretenidos a los buques federales y no fuera tan presto el auxilio a las fuerzas federales en tierra que pudieran contrarrestar a los revolucionarios.
- 3) La inutilidad del «Tampico» y el «Morelos» debido a los combates en la zona noroeste, sumada a la desaparición del «Veracruz» en el Golfo, por eso años, mermó aún más a la ya de por sí disminuida fuerza naval con la que contaba el país.
- 4) Las fuentes tanto primarias como secundarias disponibles al público, afortunadamente han ido creciendo en los últimos años, pero es necesario seguir escribiendo sobre el tema.
- 5) La legitimidad no siempre va de la mano con la legalidad. La legitimidad que tenía la Armada y en general el ejército se había roto con la traición de Huerta hacia Madero en febrero de 1913. Hilario Rodríguez Malpica y parte de la tripulación del Tampico trataron de reconstituirla cuando se pasaron al bando revolucionario en febrero de 1914.

Fuentes

Archivos

- Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México.
- Archivo Histórico de la Defensa Nacional-Ramo Cancelados.
- Archivo Histórico de la Defensa Nacional-Ramo Revolución.
- Archivo Histórico del Senado.
- Centro de Estudios de Historia de México. Carso-Archivo Primer Jefe del Ejército Constitucionalista.
- Instituto de Investigaciones Sobre la Universidad y la Educación/Archivo Histórico de la UNAM-Archivo Juan Barragán.

Hemerografía:

- El Imparcial.
- El País.

Bibliografía:

- Aldama Bay, Ignacio (2014) «Obregón, comandante militar. Su aleccionamiento de Huatabampo a Teoloyucan», Historia de los ejércitos mexicanos, México, INEHRM, pp. 383-416.
- Arias Gómez, María Eugenia (Julio-diciembre, 2015) «Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio», Tiempo y Espacio. Número 64.. pp. 545-581.
- Barragán Rodríguez, Juan, (1986) Historia del Ejército y la Revolución Constitucionalista, México, INEHRM.
- Bonilla, Juan de Dios, (1963) Historia marítima de México, México, Editorial «Litoral».
- Cárdenas de la Peña, Enrique, (1970) Semblanza marítima del México independiente y revolucionario, Volumen 2, México, Secretaría de Marina.
- Casasola, Gustavo, (1980) Anales gráficos de la historia militar de México, 1810-1980, México, Editorial Gustavo Casasola.
- Fierro, Roberto, (agosto 1978) «Combate naval en Topolobampo», Presagio, Revista de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, Época I, número 13, p. 39.
- Fierro, Roberto, (agosto 1978) «Primer bombardeo aéreo en Topolobampo», Presagio, Revista de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, Época I, número 14, pp. 32-33.
- García Arroyo, Raziél, (1960) Biografía de la marina mexicana: semblanzas históricas, México, Secretaría de Marina.
- Garciadiego, Javier, (2013) 1913-1914. De Guadalupe a los Tratados de Teoloyucan. México, Clío, Gobierno de Coahuila, Secretaría de Cultura de Coahuila.
- Gutiérrez Santos, Daniel, (1955) Historia militar de México. 1876-1914, México, Ediciones Ateneo.
- Historia General de la Infantería de Marina Mexicana. (2012) 2 Tomos, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval.
- Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. (2012) Tomo I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Estado Mayor General, Unidad de Historia y Cultura Naval/INEHRM.

- Historia gráfica de la Secretaría de Marina-Armada de México, (2012) México, Secretaría de Marina.
- Ibarrola, Bernardo, Juan Manuel Torrea: biógrafo de banderas; una aproximación a la historiografía militar mexicana, (2010) Ciudad Victoria, Gobierno del Estado de Tamaulipas, Comisión Organizadora para la Conmemoración en Tamaulipas del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana. (Clásicos de la historiografía mexicana del siglo XX).
- Jiménez, Néstor, (11 marzo 2018) «Prócer de la aviación. ¡El as del firmamento!», Zócalo Monclova, p. 13ª.
- Kays, H. E. (abril 1927) «The Naval Battle of Topolobampo, 1914», United States Naval Institute Proceeding, vol. 53, número, 4, Annapolis, U.S. Naval Institute, pp.
- Klecin Jr., J.H., (1918) «The career of the mexican gunboat Tampico», United States Naval Institute Proceeding, vol. 44, número, 3, Annapolis, U.S. Naval Institute, pp. 527-556.
- «La batalla naval de Topolobampo, primera parte» (enero de 1995), Revista Secretaría de Marina, p. 24.
- «La batalla naval de Topolobampo, tercera parte», (marzo de 1995) Revista Secretaría de Marina, p. 31.
- Lajous, Roberta, (2010) La política exterior del porfiriato. Serie: México y el mundo historia de sus relaciones exteriores. México, El Colegio de México.
- Lavalle Argudín, Mario, (1991) Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables, 2 volúmenes, Secretaría de Marina, México.
- Lavalle Argudín, Mario, (1978) Biografía del Capitán de Navío de la Armada Nacional Hilario Rodríguez Malpica Saliva. Combates y hundimiento del cañonero constitucionalista «Tampico» . México. Asociación de la Heroica Escuela Naval. Dirección de Acción Cultural.
- Las fuerzas armadas en la Revolución Mexicana, (2013) México, Secretaría de Marina, Armada de México, Secretaría de la Defensa Nacional.
- Logros y transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México, (2018) México, Secretaría de Marina-Armada de México.
- Martínez Baizabal, Martin, (2014) «El primer combate aeronaval de la historia», Historia de los ejércitos mexicanos, México, INEHRM, pp. 377-382.
- Obregón, Álvaro, (1973) Ocho mil kilómetros en campaña, Estudios preliminares de Francisco L. Urquiza y Francisco J. Grajales, Apéndice de Manuel González Ramírez, México, FCE.
- Ramírez Rancaño, Mario, (2012) El Ejército Federal. 1914. Semblanzas biográficas, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Ramírez Rancaño, Mario, (julio-diciembre 2005) «La república castrista de Victoriano Huerta», Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México, vol. 30, pp. 167-213.
- Reyes Fragoso, Arturo, (21 septiembre 2003) «La increíble tragedia de Clipperton», El Universal.
- Rivera Cabrieles, Leticia, (2017) «Marinos en la Revolución, la Constitución de 1917 y la nacionalización de la Marina», Secretaría de Marina, Secretaría de Marina, Secretaría de Cultura, INEHRM. Serie Memoria y prospectiva de las Secretarías de Estado, pp. 65-108.
- Silva Andraca, Otilio, (2010) La incorporación del buque cañonero Tampico a la Revolución Constitucionalista en 1914, Asesor Mario Ramírez Rancaño, Tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Filosofía y Letras.
- Síntesis de la Historia de la Armada Mexicana 1821-1940, (2016) Coordinación general Álvaro

Alejandro Alfaro Flores, Coordinación histórica Leticia Rivera Cabrieles, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Oficialía Mayor, Unidad de Historia y Cultura Naval.

- Tapia Rosas, Raúl, (septiembre-octubre 2020) «Topolobampo. La última morada del cañonero Tampico de la Revolución Mexicana», *Arqueología Mexicana*, vol. XXVIII, número 164, pp. 52-57.
- Treviño, Jacinto B., (1961) *Memorias de Jacinto B. Treviño*, México, Orión.
- Valdez Martínez, Marciano y Raymundo Bautista Contreras, (2011) *Militares y marinos destacados. Héroes y próceres del Ejército, Fuerza Aérea y armada de México*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, Secretaría de Marina Armada de México.
- Villalpando, José Manuel, (2018) *Diario de navegación: La historia de Pepe el timonel*. México, Grijalbo.

Cibergrafía

- «Barcos históricos de la Armada de México» . (23 abril 2009) Secretaría de Marina.
- <http://2006-2012.semar.gob.mx/component/content/article/48-historia/363-barcos-historicos-de-la-armada-de-mexico.html> (Fecha de acceso: 13 abril 2021).
- «Hallan INAH y SEMAR el naufragio del cañonero «Tampico» . (1 abril 2021) Protagonista en altamar de la Revolución Mexicana», Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM). Secretaría de Marina (SEMAR) <https://digaohm.semar.gob.mx/hidrografia/CanoneroTampico.html> (Fecha de acceso: 1 abril 2021).
- López Fuentes, Rafael (Lucifer) (Capitán de altura), (20 marzo 2021) *A media asta*. Se puede consultar en el siguiente link. http://www.semar.gob.mx/unhicun/publicaciones_historicas/serie_varios/a_media_asta.pdf (Fecha de acceso: 20 marzo 2021).



LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN NAVAL. UNA REVOLUCIÓN TECNO-CIENTÍFICA
THE BEGINNING OF NAVAL AVIATION. A TECHNOSCIENTIFIC REVOLUTION

Resumen

A finales del siglo XIX y principios del XX, la industria, ciencia y tecnología empezaron a desarrollar una relación dialéctica que continuó a lo largo del XX y XXI. Dicha relación tuvo un impacto positivo en las fuerzas armadas del mundo, principalmente en las potencias mundiales. La ciencia, tecnología e industrialización permitieron la fabricación de armamento nuevo para las distintas especialidades de las fuerzas armadas: la infantería, artillería, caballería y marina conocieron muchas aplicaciones tecnológicas de la era industrial. En este contexto, la industrialización posibilitó el surgimiento de la aviación y su incorporación a las fuerzas armadas, que dio vida a la aviación militar y naval.

El objetivo del artículo es describir y analizar, desde el enfoque de los estudios de Ciencia, Tecnología y Sociedad (CTS), el proceso de cambio en la estructura orgánica de las armadas del mundo con la introducción de la tecnología aeronáutica como arma de guerra en entre 1903 y 1946, lo que representó una revolución técnico-científica en el sector naval. Asimismo, se mostrarán los inicios de la aviación naval en México con la aplicación de la nueva tecnología aérea.

Palabras clave

Aviación, naval, ciencia, tecnología, militar, guerra, industrialización.

Abstract

In the late 19th and early 20th centuries, the industry, science and technology began to develop a dialectical relationship that continued throughout the 20th and 21st centuries. This relationship had a positive impact on the world's armed forces, mainly on world powers. The Science, technology and industrialization allowed the manufacture of new armament for the various specialties of the armed forces: infantry, artillery, cavalry and marine, met many technological applications of the industrial era. In this context, industrialization enabled the emergence of aviation and its incorporation into the armed forces, that gave life to military and naval aviation.

The objective of this article is to describe and analyze, from the focus of Science, Technology and Society (CTS) studies, the process of change in the organic structure of the world's navies with the introduction of aeronautical technology as a weapon of war, between 1903 and 1946, which represented a technical-scientific revolution in the naval sector.

Keywords

Aviation, naval, science, technology, military, war, industrialization.

DOCTOR FEDERICO LAZARÍN MIRANDA

Profesor-investigador, Universidad Autónoma Metropolitana (septiembre, 1984 a la fecha); Licenciado en Humanidades y Maestro en Historia por la UAM; Doctor en Historia por la FFyL, UNAM, Ciudad de México (2004). Es Miembro de la Comisión Académica de la Línea de Historia Posgrado en Humanidades de la UAM-Iztapalapa de octubre de 2015 a la fecha. Recibió el Reconocimiento al Mérito «Luz Elena Galván Lafarga», categoría nacional, por la Sociedad Mexicana de Historia de la Educación (2020) y el Premio a la Docencia 2007 por la UAM. Es Investigador Nacional nivel 1, tiene el Perfil PRODC-SEP. Miembro Fundador de la Sociedad Mexicana de Historia



de la Educación (2002); Miembro de la Asociación de Historiadores de las Ciencias y Humanidades; Ha publicado artículos en revistas nacionales e internacionales acerca de la historia de la educación, historia de la ciencia e historia militar en los siglos XIX y XX. También ha participado en eventos académicos de carácter nacional e internacional; Coordinador del Archivo Histórico Científico Manuel Sandoval Vallarta, mayo de 2000 a la fecha; Responsable del Cuerpo Académico de Historia Mundial (2008 a la fecha); Coordinador del Seminario de Historia Mundial «Aprendiendo Historia de las Ciencias» de la UAM Iztapalapa (mayo de 2000 a la fecha).

Publicaciones recientes:

«La Aviación Durante la Intervención Norteamericana de 1914», en el libro *La invasión a Veracruz en 1914: enfoques multidisciplinarios*, 2015.

Lazarín Miranda, Federico, «La nueva Constitución y la reorganización de la Armada de México, 1917-1929», *Constituciones de México y fuerzas armadas*, 2017.

«El desarrollo de la ciencia aeronáutica en México. El caso de Juan Guillermo Villasana y la hélice Anáhuac», en *Revista Inclusiones, Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, 2018.

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

En el último tercio del siglo XIX el proceso de industrialización tenía un desarrollo impresionante, su impacto en la economía y sociedad mundiales era palpable en casi todos los países del mundo, aún en las regiones sin industria se conocían los productos industrializados, gracias a la integración del mercado mundial. A la par con esa evolución, también se dio el desarrollo científico y tecnológico en la segunda mitad del siglo XIX, lo que dio paso a una interrelación cada vez más estrecha entre industria, tecnología y ciencia.

Por su parte, las fuerzas armadas de las potencias mundiales entraron en un proceso de reestructuración y rearme después de las guerras de Crimea (1853-1856), de Secesión en los Estados Unidos (1861-1865) y la intervención francesa en México (1862-1867), como consecuencia de estos conflictos la competencia militar entre las potencias se incrementó con la incorporación de nuevas tecnologías producto de la investigación científica y el desarrollo industrial.

Ello generó una revolución técnico-científica en las fuerzas armadas pues la incorporación de las tecnologías industrializadas permitió la adopción de nuevas armas como la ametralladora al finalizar el siglo XIX y en los primeros años del XX inició la incorporación de vehículos automotores.

La ventaja de la industrialización en la producción de nuevas armas se reflejó, en primer lugar, en la producción masiva de armas, equipo, pertrechos e indumentaria, a partir de entonces, se pudieron producir cantidades impensadas en otras épocas de insumos militares. En segundo lugar, las fuerzas armadas se apropiaron de avances tecnológicos como el barco de vapor, que permitió la fabricación de buques de metal con artillería de mayor calibre, más rápidos y que ya no dependían de los vientos o de las corrientes marinas para navegar. También se echó mano del ferrocarril como un transporte rápido y eficiente de tropas, armamentos y pertrechos, lo que se define como logística: en las guerras de Secesión en los Estados Unidos y en la franco-prusiana (1870-1871), los bandos vencedores: Ejército de la Unión o del Norte, en la primera, y Ejército Prusiano, en la segunda; lograron su triunfo gracias a la utilización táctica que hicieron de los ferrocarriles transportando grandes cantidades de tropas, armamento y pertrechos con rapidez y facilidad al frente de batalla.

De tal forma, el diseño de nuevas armas para la guerra con la investigación científico-tecnológica y su fabricación en la industria, logró la producción de fusiles y artillería de retrocarga y ánima rayada que dieron grandes ventajas a los ejércitos francés y británico, en Crimea, contra rusos y griegos que todavía utilizaban artillería y fusilería de avancarga. Después se dieron los primeros diseños de la ametralladora, una de las más famosas fue la Maxim de (1884) desarrollada por el empresario Sir Hiram Stevens Maxim. También se descubrió el uso de los uniformes mimetizados o tropicalizados, es decir, la utilización indumentaria que ayudara al soldado e infante de marina a soportar mejor las condiciones del clima o a perderse en el horizonte al utilizar ropas que tuvieran colores semejantes a los del medio ambiente en el que actuaban. Aquellos viejos uniformes muy vistosos que utilizaban los colores nacionales fueron desapareciendo gradualmente pues eran fáciles de localizar para

las tropas que tenían nuevos fusiles con alcances efectivos de tiro cercanos a los mil metros. Además, los uniformes de lana que venían muy bien en Europa, por el clima, eran insostenibles en los climas desérticos de África o en los tropicales y húmedos de Asia, de tal forma que se empezaron a utilizar materiales como el lino y algodón que resultaban más frescos por los ejércitos coloniales europeos en estos continentes.

Después de 1903 cuando los hermanos Wright hicieron posible el vuelo de un aparato más pesado que el aire, mejor conocido como aeroplano, la mayor parte de las fuerzas armadas del mundo iniciaron la experimentación con esta tecnología en cometidos militares. Las armadas no quedaron atrás en este proceso, surgiendo así el ala naval de muchas marinas de guerra.

El objetivo de este artículo es describir y analizar, desde el enfoque de los estudios de Ciencia Tecnología y Sociedad (CTS), el proceso de cambio en la estructura orgánica de las armadas del mundo con la introducción de la tecnología aeronáutica como arma de guerra entre 1903 y 1946, lo que representó una revolución técnico-científica en el sector naval. Asimismo, se mostrarán los inicios de la aviación naval en México con la aplicación de la nueva tecnología aérea.

De acuerdo con Javier Echeverría (2003) los estudios de ciencia tecnología y sociedad permiten explicar cómo el desarrollo de las dos primeras obedece a necesidades sociales, por lo que al historizar estos factores debemos tener en cuenta a los actores sociales que necesitaban y utilizaron los nuevos desarrollos tecno-científicos. Es decir, que las necesidades sociales y políticas motivan a científicos e ingenieros para hacer investigación y propiciar el desarrollo tecnológico. El caso del proceso de surgimiento de la aviación naval se puede analizar desde esta perspectiva.

Los inicios de la aviación naval en el mundo

En 1900, la Marina Imperial Rusa adoptó globos aerostáticos para llevar a cabo tareas de búsqueda y reconocimiento de barcos enemigos, a pesar de ello, durante la guerra ruso-japonesa (1904-1905), las flotas rusas del océano Pacífico y del mar Báltico fueron destruidas por la marina japonesa, lo que significó la derrota del gran imperio euroasiático. Entre los años de 1908 a 1914, los altos mandos de las marinas de guerra de las potencias mundiales empezaron a utilizar aviones en misiones de reconocimiento.¹

En el mismo Imperio ruso el gran duque Aleksandr Mihailovich (1866-1933) Primo del Zar Nicolás II (1868-1918) y almirante en la Marina Imperial reconstruyó el poderío naval ruso. Mihalovich le impresionó la travesía de Louis Bleriot en 1909 por el canal inglés, de tal forma que destinó fondos para comprar aviones franceses, entrenar pilotos rusos y estableció una escuela de aviación naval en Crimea; en 1912 la marina rusa ya contaba con servicios aéreos para sus flotas del Báltico y el Mar Negro (Murphy, 2003: 197-198).

La guerra en África entre Italia y el Imperio Otomano, conocida como Guerra de Libia o Tripolitana (1911-1912), o las guerras Balcánicas (1912-1913) confirmaron dos teorías que se habían estado planteando desde finales del siglo XIX acerca del empleo de aeroplanos en operaciones militares, dichas teorías eran: 1.- El poder aéreo era un arma efectiva para la seguridad imperial y, 2.- Los aparatos más pesados que el aire

1 An Illustrated History of World War I. <http://www.wwiaviation.com/seaplanes.html>. 14/06/2014.

podían operar en climas y territorios difíciles en las guerras coloniales (Lazarín, 2015).

En los años que transcurrieron entre 1907 y 1914 la mayor parte de las potencias mundiales empezaron a establecer cuerpos, grupos o secciones aéreas. Por ejemplo, en Gran Bretaña, también, después del vuelo de Louis Blériot a través del Canal de la Mancha (o Inglés) en 1909, se insistía que se tenían que crear políticas de desarrollo aeronáutico naval y militar, pues las fases experimentales del empleo del aeroplano ya se habían superado y se debería considerar su empleo en la guerra.² Para lo cual el Departamento de Guerra destinó 10,000 libras para invertir en aviones militares, en 1911 se creó el Air Battalion (AB) adscrito a la *Royal Engineers Division* con una compañía de dirigibles y otra de aeroplanos, conformado por cinco naves cuyo propósito era el reconocimiento aéreo. En ese año, el mismo Departamento decidió transformar la *Royal Ballon Factory* en *Royal Aircraft Factory*, a esta iniciativa siguió la de transformar el AB en *The Royal Flying Corps* (RFC, Reales Cuerpos Voladores), constituidos por dos alas: *The Naval Wing* y *The Military Wing*, en abril de 1912. También se creó *The Central Flying School* (Escuela Central de Vuelo) en *Salisbury Plain* (Murphy, 2003: 35).³

En 1911, la armada de guerra más importante del mundo: la británica, descubrió el potencial bélico que le daba la incorporación de la aviación a su arsenal. El primer Lord del Almirantazgo Winston Churchill (1874-1965), apoyó la incorporación de aeroplanos en la marina y jugó un papel muy importante en la organización del *Royal Naval Air Service* (RNAS), como el ala naval del *Royal Flying Corps* al año siguiente (Murphy, 2003: 185186). En 1912, el RNAS británico instaló plataformas en buques de batalla como cruceros y acorazados desde las que experimentó el despegue de aviones, pronto se descubrió que ésta no era una solución práctica: el problema era que los aeroplanos no tenían donde aterrizar, debido a lo cual se empezó a diseñar un nuevo buque denominado portaviones.⁴

Por su parte, la marina de guerra de los Estados Unidos empezó a incorporar la aviación en 1908, el Teniente George C. Sweet y William McIntee observaron las pruebas de los hermanos Wright. Un año después, el Almirante George Dewey ordenó al Capitán Washington Irving Chambers, Jefe de la Oficina de Ordenanza de la Marina, que investigará las posibilidades de la aviación naval. Para lo cual Chambers adquirió dos biplanos Curtiss designados como A-1, por un costo total de 4,400 dólares americanos (Joens, 2008: 1-2). Con estos aeroplanos Chambers inició pruebas de despegue y aterrizaje en cruceros y acorazados a los que se les habían instalado plataformas de madera a manera de pistas. El 14 de noviembre de 1910, Eugene Burton Ely a bordo de uno de los biplanos Curtiss realizó el primer despegue desde el crucero ligero *USS Birmingham*, anclado en Hampton Roads, Virginia. Ese mismo mes, Glenn Curtiss ofreció de forma gratuita un curso para un oficial naval al Secretario de Guerra.⁵

Dicho curso se denominó: Desarrollo y adaptabilidad del aeroplano para

2 Massachusetts Institute of Technology, Institute Archives and Special Collections (MITIAS), Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f.

3 MITIAS, Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f.

4 MITIAS, Dept. of Aeronautics & Aerospace. AC 43, Box 14A, folder 35, 1912, s/f.

5 MITIAS, Dept. of Aeronautics and Astronautics, 1953-. AC 43 Box 14, folder 37, f. s/n.

propósitos militares. El Teniente Theodore Gordon «Spuds» Ellyson fue enviado al campo de aviación de la compañía Curtiss en North Island en San Diego, California. Ellyson completó su instrucción en abril de 1911 y recibió el certificado número 1 como aviador naval. Por su parte, en enero de ese año, el mismo Eugene Ely realizó un aterrizaje en la cubierta del crucero pesado *USS Pennsylvania*, estacionado en la bahía de San Francisco.⁶

Los Estados Unidos utilizaron por primera vez su aviación naval en la invasión del Puerto de Veracruz, Ver., en 1914. El uso que dieron fue experimental, de observación y reconocimiento, el grupo aeronaval estuvo integrado por dos secciones. Las dos secciones estaban acantonadas en la base naval de Pensacola, Florida. La primera recibió la orden de unirse a la escuadra de ataque el 20 de abril, tan sólo 24 horas antes del asalto a Veracruz, se embarcó en el crucero *USS Birmingham*, buque que se uniría a la fuerza de tareas en Tampico, Tamaulipas. Este primer grupo aeronaval estaba constituido por tres pilotos, doce hombres de servicio y 3 aeroplanos (Evans, 2009: 8). Al día siguiente, la segunda sección aérea abordó el acorazado *USS Mississippi*, que tomó rumbo al sur hacia Veracruz, para apoyar las operaciones en dicho puerto. Este grupo estaba integrado por el Teniente (Junior) Patrick N. L. Bellinger, tres estudiantes de piloto y dos aviones. Las dos secciones contaban con aeroplanos de la empresa Curtiss: el hidroavión AH-3 y el bote volador AB-3.

Estas fueron las primeras operaciones de la aviación naval estadounidense en su historia. A igual que lo sucedido con la aviación militar el primer cometido que se dio a los aeroplanos y sus pilotos fue el de observación y reconocimiento. La fuerza invasora esperaba un contrataque de tropas mexicanas, por la zona de Boca del Río, también pensaban que los buques de la marina mexicana Bravo, Morelos y Zaragoza, así como, las tropas acantonadas en San Juan de Ulúa y el Baluarte de Santiago pudieran actuar al margen de los mandos superiores y decidir atacar tanto a las tropas desembarcas como a los buques de guerra estadounidenses. Entre las dos secciones sumaron nueve vuelos en 18 días. El primer barco en arribar a la zona del Puerto de Veracruz el día 24 de abril fue el *Mississippi*, mientras que el *Birmingham* llegó de Tampico hasta el 24 de mayo.

El cuadro 1 muestra a distintos países y el año de creación de sus cuerpos aéreos militares, en rojo se presentan los cuerpos aéreos navales de los mismos países y su año de creación. Durante la Gran Guerra (1914-1918) los cuerpos aéreos navales que existían en los países beligerantes llevaron a cabo operaciones de reconocimiento observación, control y seguimiento del tiro artillero, así como de caza de aviones enemigos, dirigibles y globos aerostáticos. En el caso del ala naval británica, se dedicó a la búsqueda y ataque de los submarinos alemanes que efectuaban el bloqueo marítimo de las islas británicas, así como la defensa del espacio aéreo de Gran Bretaña, pues el ala militar estaba en Francia como parte de Cuerpo Expedicionario (bef, por sus siglas en inglés).

Cuadro 1. Servicios aéreos militares, 1907-1914.

6 Firstworldwar.com. <http://www.firstworldwar.com/airwar/navalwarfare.htm>, 14/06/2014.

País	Nombre	Periodo	Organización
Estados Unidos (República)	Aeronautical Division, Army Signal Corps (División Aeronáutica, Cuerpo de Señales del Ejército)	1907	Grupos de persecución o caza
	Army Air Corps (Cuerpos Aéreos del Ejército)	1912-1947	
	Navy Air Corps (Cuerpos Aéreos de la Marina)	1915	
	Marine Corps Aviation Company	1915	
Imperio Otomano	Osmanlı tayyare bölükleri (Escuadrones de Aviación del Imperio Otomano)	1909-1918	Escuadrones
	Escuela Naval de Aviación	1912	
Francia (República)	Aéronautique Militaire	1909-1933	124 escuadrillas
	Aéronautique Navale	1912	
Imperio Ruso	Императорский военно-воздушный флот (Flota Aérea Militar Imperial)	1910-1917	Escuadrones
	Flota Aérea de la Armada Imperial	1908	
Imperio Alemán	Luftstreitkräfte (Fuerzas de Combate Aéreo)	1910-1920	Jagdstaffeln (Jastas) 4
	Marine-Fliegerabteilung (Imperial Servicio Aeronaval Alemán)	1910	
Reino de Bélgica	Service de Aviation Militaire Belge (Servicio de Aviación Militar Belga)	1910-1949	11 escuadrillas

Reino de Italia	Flottiglia Aeroplani (Flotilla Aérea del Cuerpo de Ejército (en Libia)	1911-1912	Escuadrillas
	Servizio Aeronautico dell'Esercito (Servicio Aeronáutico del Ejército)	1912-1915	
	Sezione Aeronautica della Marina (Sección Aeronáutica de la Marina)	1913-1920 1915-1918	
	Corpo Aeronautico Militare dell'Esercito (Cuerpo Aéreo Militar del Ejército)	1920	
	Arma Aeronautica dell'Esercito (Arma Aérea del Ejército)	1920-1923	
	Forza Aerea della Marina (Fuerza Aérea de la Marina)	1920-1923	
	Regia Aeronautica (Aviación Real)	1923-1946	
Reino de Bulgaria	Sección de Aeroplanos del ejército	1911-1919	Pelotones aéreos
	Sección Aeronaval	1937-1945 1915	
Reino de Serbia	Comando Aéreo del Ejército	1912-1924	
Imperio Austrohúngaro	The Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen (Imperiales y Reales Tropas de Aviación)	1912	9 cías. (85p 39 arsts)
	Imperiales y Reales Cuerpos Aeronavales	1916	
Gran Bretaña (Reino e Imperio)	Royal Flying Corps (Reales Cuerpos Aéreos)	1912-1918	Escuadrones
	Royal Flying Corps, Naval Wing (Reales Cuerpos Aéreos, Ala Naval)	1912-1922	Escuadrones navales

Portugal (República)	Aeronáutica Militar (Cuerpo Aéreo del Ejército)	1912	
	Aviação Naval (Cuerpo Aéreo de la Marina)	1912	
Reino de Rumania	Aeronauticii Militare din România (Aviación militar Rumana)	1913-1919	
Imperio Japonés	Cuerpo Aéreo Provisional del Ejército Imperial	1914-1919	Batallón aéreo
	Servicio Aéreo del Ejército Imperial	1919-1945	Regimiento aéreo
	Kaigun Kokujutsu Kenkyukai (Comisión de Investigación Aeronáutica Naval)	1912-1916	Escuadrones independientes
	Servicio Aéreo de la Armada Imperial	1916-1945	
Australia (Dominio)	Australian Flying Corps	1914-1918	Escuadrones 8 (43a)

Fuentes: Elaboración propia a partir de: The Aerodrome, <https://www.theaerodrome.com/index.php>, Aviazione italiana, <https://www.aviazione-italiana.it/Storia%20Aeronautica%20Italiana%201.html>, Jănel Tănase, «Contribuția Aeronauticii Militare Române la realizarea și apărarea României Mari (The Contribution of the Romanian Military Aeronautics in the Implementation and Defense of the Great Romania)», en *Revista Polis*, Volum VI, Nr. 2 (20), Serie nouă, martie-mai 2018 <https://revistapolis.ro/contributia-aeronauticii-militare-romane-la-realizarea-si-apararea-romaniei-mari/>, World Air Forces, http://www.aeroflight.co.uk/waf/bulgaria/af/bulgaf_narrative_history.htm, History of Serbian Armed forces, <https://www.vs.rs/en/history-of-the-saf>, Military.com, <https://www.military.com/air-force-birthday/air-force-history.html>, 2019/10/22, Historical División of The Italian Air Force, *The First War Flights in the World*. Libia MCMXI, Italy, Italian Air force, 1941, Naval Encyclopedia, www.naval-encyclopedia.com, <https://www.aeroflight.co.uk/>, Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire e l'Aéronautique Navale, Histoire de l'aéronautique navale - ARDHAN (aeronavale.org).

Terminada la guerra, después de evaluar los beneficios estratégicos y tácticos que dieron los aeroplanos a las operaciones navales las marinas de guerra continuaron con su utilización. Algunas potencias empezaron la construcción de un nuevo buque de guerra que podía transportar gran cantidad de aeroplanos, se le denominó portaviones. En Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña y Japón las respectivas armadas de guerra vieron en este tipo de buque, un navío de mayor alcance y poder de fuego que el propio acorazado que desde finales del siglo XIX se pensaba como el buque de combate más poderoso. No se equivocaron, en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) el portaviones desplazó al acorazado como el primer buque de guerra de las potencias del mundo.

De tal forma que, en 1930, la aviación naval tenía su lugar en la mayor parte de las marinas de guerra de las potencias mundiales ya sea con asiento en bases aeronavales en costas e islas o en portaviones como fue el caso de EE.UU, Francia, Gran Bretaña y Japón. Del tal forma la incorporación de la nueva tecnología aérea propició una revolución tecnocientífica, pues el uso del avión en las marinas de guerra propició cambios en la estructura orgánica e innovaciones en las estrategias, tácticas y técnicas de combate, surgiendo de tal forma la guerra aeronaval.

Los inicios de la aviación naval en México

En el caso mexicano podemos encontrar en la revista *Tohtli* de octubre de 1918, un artículo firmado por Rodolfo Ávila de la Vega, director de la publicación, denominado «La importancia de la hidroaviación». En este escrito el autor asegura que una de las ramas de la aeronáutica que prestó grandes servicios durante la Gran Guerra fue la «hidroaviación»; tecnología que podía servir en México para resolver algunas necesidades marítimas.

A continuación, Ávila explicó que para proteger los extensos litorales que tenía el país del contrabando de productos y la pesca clandestina se tenía que emplear un gran número de unidades navales de superficie cuyo costo no era posible sufragar en ese momento, ni en varios lustros, por lo que proponía la utilización de hidroplanos que, comparados con el precio de los buques de guerra, era ínfimo por lo que podían adquirirse más aviones que desempeñarían esos servicios de vigilancia con rapidez y eficacia (Ávila, 1918: 172).

Para explicar mejor su propuesta dio como ejemplo la costa del Golfo de México en donde proponía la instalación de cuatro bases hidroaéreas para toda su vigilancia, dichas bases estarían en los puertos de Tampico, Veracruz, Frontera y Progreso; cada una de ellas estaría equipada con dos aeroplanos y tres hidroaeroplanos. La vigilancia se haría con vuelos de dos aparatos que recorrerían la distancia entre las bases, además se instalarían estaciones intermedias en las que se encontrarían las parejas de aviones, de esa forma, pensaba el autor que se mantendría una vigilancia casi continua, rápida y eficaz de las costas mexicanas (Ávila, 1918: 13).

Ávila exponía las ventajas adicionales de la utilización de los hidroaeroplanos como el ahorro de gastos en la creación de campos de aterrizaje y en el mantenimiento de las aeronaves pues el desgaste de los mismos era menor en el acuatizaje que en el aterrizaje. Además, los aviones se podían utilizar para el transporte de correo entre bases y estaciones hidroaéreas, así como en el rescate y auxilio a buques en peligro o encallados. En caso de guerra servirían para la caza y ataque a buques, así como bombardeo de puertos enemigos (Ávila, 1918: 17).

La publicación del artículo en octubre de 1918 no era gratuita, un mes antes, se dio el primer intento por interesar en la aviación naval a las autoridades de la Secretaría de Guerra y Marina, cuando el entonces Coronel Piloto Aviador Alberto Salinas Carranza, Director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (tnca), ordenó la fabricación de un hidroaeroplano, el aparato fue construido, con la guía de Francisco Santarini, Jefe de Talleres; fue llevado al puerto de Veracruz en donde se probó con éxito por el piloto aviador Carlos Santa Ana.

De acuerdo con la revista *Tohtli*, el domingo 18 de agosto, a las 9 de la mañana,

en los bajos que circundan el Arsenal Nacional situado en el castillo de San Juan de Ulúa, fue votado al agua el primer hidroaeroplano mexicano biplano Serie A 5, con motor nacional «Aztatl» de 80 H. P. pilotado por el aviador Carlos Santana, el hidroavión se deslizó sobre la superficie del agua, desprendiéndose de ella para luego elevarse y dirigirse hacia el oriente hasta salir fuera de la bahía, regresando después de unos minutos y acuatizando sin novedad en el punto de partida (Tohtli, 1918: 275).

Al final del vuelo se detectó que había agua dentro de los flotadores, por lo que se encargó al Arsenal Nacional que construyera otros. En lo que ello sucedía al Serie A5 se le adaptó un tren de aterrizaje, por la tarde del 20 de ese mismo mes se realizaron dos vuelos más despegando desde la playa Sur. En el primero, se sobrevoló la ciudad de Veracruz a las 17:30 horas, el aeroplano alcanzó una altura de 1,200 metros en donde efectuó algunas acrobacias como una vuelta invertida conocida como *loop-the-loop* en la jerga aeronáutica y descendió efectuando un *vol-plané*, es decir, en una espiral de 10 vueltas y aterrizando sin novedad en la misma playa de donde partió, de acuerdo con la crónica de Tohtli (1918: 275). El segundo vuelo se efectuó a las 18:00 horas, en el que se atravesó la bahía y nuevamente sobrevoló la ciudad de Veracruz a 1,000 metros, a esa altura realizó cuatro vueltas invertidas (*loop-the-lops*) y descendió «en otro vistoso y atrevido *vol-plane* espiral muy picado».

Según la descripción de la revista *Tohtli*: «al ver la intrepidez del aviador mexicano y contemplar el escudo nacional en las alas del avión, el pueblo de la heroica ciudad no pudo contenerse por más tiempo y en medio de delirantes aclamaciones de júbilo, cargó en hombros al piloto y lo paseó en triunfo por las calles del puerto» (Tohtli, 1918: 276).

El 25 de agosto (domingo) los flotadores nuevos estaban listos, se instalaron en el aeroplano y Santa Ana llevó a cabo varios vuelos sobre el mar y la ciudad acuatizando sin problemas. Esta vez llevó en cada vuelo un pasajero, entre ellos se pueden citar al Comandante Luis G. Izaguirre, al Coronel Javier Ordoñez y al General Silvino García. La crónica del momento advierte que «las tripulaciones de los barcos nacionales y extranjeros surtos en la bahía tributaron calurosas ovaciones al piloto» (Tohtli, 1918: 276). En la nota del primer vuelo del hidroavión en Veracruz de la revista *Tohtli* y en otras fuentes de la Secretaría de Marina, se dice que a partir de ese acontecimiento se siguió utilizando el hidroaeroplano para el servicio de la Armada de México.

Dos años después el Capitán Benjamín Becerril publicó un artículo en la misma revista denominado «Ligeros Apuntes sobre el empleo de los Hidroplanos para la Vigilancia y Defensa de las Costas de Nuestra República»; en el artículo primero se llama la atención sobre los inmensos litorales que tenía el país en las costas del Atlántico y Pacífico, en esos momentos se calculaban más de 5 mil millas (8,046 km), por lo que el autor consideraba que no podían ser vigiladas por la reducida marina mexicana, lo que permitía que contrabandistas depositaran sus equipos sin conocimiento del fisco, o se diera la pesca clandestina a gran escala, en este sentido vemos que coincide con Ávila, añadía además, que era lamentable observar que también el aprovisionamiento de equipo, armas y parque para los rebeldes que se habían levantado en contra del gobierno, se hacía por estas costas.

El autor hizo una comparación entre la vigilancia que podía ofrecer una flotilla de 12 destructores y el de escuadrillas navales aéreas: de acuerdo con Becerril los buques de 500 toneladas de desplazamiento y 20 millas por hora costarían 14 mil millones de oro nacional, incluidos los gastos de tripulaciones, reparaciones, combustibles y entretenimiento.

Por su parte, una flota de 22 escuadrillas de hidroplanos con seis máquinas cada una (132 aviones), con motores de 200 H.P., que alcanzaran velocidades de 200 km/h, calculaba que costarían una tercera parte del presupuesto estimado para los buques, esto es un poco más 4.5 mil millones, incluidos tripulaciones, personal obrero, adquisición de hangares y automóviles para servicios de playa (Becerril, 1920: 37). Las ventajas de la flota aérea eran la «velocidad de los aparatos y su inmenso radio visual permitirían rápidos extensos recorridos de día y de noche auxiliándose para ello de los aparatos de señales inalámbricos y luminosos para establecer una inmediata correspondencia con las bases próximas» (Becerril, 1920: 37).

Además, proponía el tipo de aeronaves a utilizar: «biplanos, biplaza con motores de 200 a 300 caballos de fuerza y velocidad de 160 a 220 kilómetros por hora, combustible para cuatro a seis horas y admisión de sobrecarga de 70 a 110 kilogramos para explosivos, mercancía o correspondencia; llevando además a bordo una ametralladora fija para el piloto, sincronizada con la hélice, y otra libre para el artillero observador» (Becerril, 1920: 37).

Además, especificaba que los pilotos marinos de las escuadrillas se podrían entrenar en la Escuela Militar de Aviación y bases navales en aproximadamente un año, especializándose en el empleo de los hidronaves, estudio de aparatos a bordo y materias inherentes a la aviación. Asimismo, Becerril propina que la flota aérea se dividiera en nueve escuadrillas para el Atlántico y 13 para el Pacífico y Golfo de Cortés, de esa forma calculaba que las bases estarían a cuatro horas de vuelo cada una. Para finalizar, añadía que con el tiempo, siempre y cuando las circunstancias del erario lo permitieran, se podría ampliar el servicio con unidades navales armadas de superficie de rápido andar (alta velocidad) con lo que se formaría «una red combinada impenetrable a los ataques por sorpresa y a los contrabandos» (Becerril, 1920: 37).

Hasta aquí se puede observar cómo en México hubo militares que teorizaron con las ventajas económicas y operativas que tendría la aviación naval, por lo que proponían al gobierno y autoridades de la Secretaría de Guerra que adquiriera dichos aparatos. No obstante, todavía no se mencionaba la creación un cuerpo aéreo naval.

Según Federico Lazarín (2017: 274), en 1919 el Departamento de Marina estaba integrado por una Jefatura comandada por el Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica y como Subjefe el Capitán de Navío Eduardo Oliver G., además, del Comodoro Rafael Montalvo, Comandante General de Marina del Golfo y la Sección Técnica, estas constituían las oficinas superiores. De la misma forma, estaban en el Departamento los siguientes cuerpos: de Guerra, de Maquinistas, de Ingenieros Navales, de Infantería de Marina y de Administración Naval. Podemos observar que no existía ninguna dependencia o unidades aeronavales en ese año.

En 1921 se formuló un proyecto de programa naval denominado «Organización y Desarrollo de los Diversos Servicios Marítimos Militares del País», escrito por el Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica, Jefe del Departamento de Marina,

y encargado de la Comisión que estableció la Secretaría de Guerra y Marina para elaborar dicho programa; el documento criticó la poca o nula sensibilidad que los gobiernos tenían a las cuestiones del mar, la falta de personal calificado y de equipo para el servicio en los litorales. El programa recibió el sello de «Acuerdo pendiente», es decir, se archivó. El documento hizo un balance la situación de la Marina ese año tanto en la región del Golfo como la del Pacífico, en general se planteaba la necesidad de adquirir material flotante nuevo pues el existente estaba viejo y obsoleto, hacer reparaciones a las estaciones navales de las dos regiones y mejorar la Academia Naval. Así como elaborar una nueva Ley Orgánica de la Armada pues la que se aplicaba databa de 1905, con respecto a la cuestión aeronaval el programa no menciona nada (Lavalle, 1991: 180-186).

En 1926 se publicó la Ley Orgánica del Ejército Mexicano el Título II se dedicó a la Armada Nacional y abarca desde el artículo 53 hasta el 70; en esta ley se establecen los elementos: personal y material, que la integrarían y su procedencia, para esto último, se indicaba que las academias y escuelas navales, así como las militares formarían al personal para este servicio, además de los egresados del Colegio Militar, la Escuela de Aeronáutica y demás establecimientos o cuerpos militares del ejército. En el artículo 55 se especificaba que el personal de la Armada se integraría en los siguientes cuerpos: General; Ingenieros de la Marina; Maquinistas Navales; Infantería Naval; Artillería Naval; Defensas Submarinas y Torpedistas; de Hidroaviones y Radiotelegrafistas.

Además, se especificaba que el material de la Marina se dividía en material a flote y fijo: el primero comprendía todos los buques escuela, de vigilancia, defensa costera, y auxiliares, así como diques flotantes; además, de hidroaviones. Por su parte el material fijo eran escuelas, arsenales, hospitales, estaciones de aprovisionamiento y oficinas, así como las estaciones semafóricas y radiotelegráficas, además, de defensas submarinas y torpedos, así como fuertes y baterías de costa (DOF, 1926: 14-15). No se menciona ninguna instalación para los hidroaviones. Es interesante observar que en la Ley de Ascensos y Recompensas del Ejército y Armada Nacionales publicada en la misma fecha se establecen los mecanismos de cómputo al personal del servicio de Hidroaviación para obtener ascensos y recompensas (DOF, 1926: 7-10).

En diciembre de 1939 se publicó en el Diario Oficial la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en ella se crea el Departamento de la Marina Nacional, a la Armada se le encomendaron todas las tareas correspondientes a los asuntos marítimos, a fin de promover el desarrollo económico del país en los puertos, explotar los recursos del mar, impulsar la industria e infraestructura naval. Es importante hacer notar que en este momento ya se reconoce la existencia de un Servicio de Hidroaviación de la Marina, es decir, no se mencionan los hidroaviones como material flotante de la Armada, sino que ya se le da un lugar en la estructura orgánica de la dependencia.

Un año después, sobre la base del Departamento se creó la Secretaría de Marina con el decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1940 que modificó la Ley de las Secretarías y Departamentos de Estado, creándose esta dependencia. En el decreto se conserva la misma estructura orgánica del Departamento, por lo que se mantuvo el Servicio de Hidroaviación de la Marina (DOF, 1940: 1-2 y Couto, 2017: 143).

El reconocimiento del gobierno mexicano de la necesidad de contar los servicios de la aviación naval se dio en marzo de 1943 cuando se publicó el decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (DOF, 1943: 8-9). En los considerandos del decreto el presidente; Manuel Ávila Camacho, expuso que «el desarrollo natural de la Marina de Guerra de México, exige, proporcionalmente, la existencia de pilotos aeronavales, para los servicios específicos de la armada nacional, en su arma de aeronáutica naval. [Añadió además que] para la obtención económica y adecuada a nuestras necesidades, de pilotos aeronavales, se hace necesario la existencia de una Escuela de Aviación Naval, centro de formación de los mencionados pilotos» (DOF, 1943: 8). Además, se consideraba que la Armada tenía los suficientes pilotos aeronavales con conocimientos necesarios para impartir la enseñanza en la Escuela.

La importancia del Decreto no sólo es en sí la creación de la Escuela de Aviación Naval, sino que se reconoce que el servicio aeronaval era un arma necesaria de la Marina de Guerra, con ello se reconocía la necesidad de contar con aeronaves que no sólo fueran hidroaviones, sino otro tipo de naves que eran esenciales en la Marina para el transporte de personal y logístico, además, de que se reconocía, de forma tardía, que era un servicio especializado, por lo que la formación de los pilotos también tenía que ser especializada. Hasta ese momento los pilotos de la Marina se habían formado en la Escuela Militar de Aviación del Ejército Mexicano, de hecho, los primeros aviones de la escuela fueron dotados por la Fuerza Aérea Mexicana, el plantel se estableció en Las Bajadas, Veracruz.

Finalmente, el reconocimiento como Cuerpo de Aeronáutica Naval o Aeronaval en la Armada de México se dio en agosto de 1944 con la ley Orgánica, en esta Ley se reconoció que la Armada estaba constituida por fuerzas navales organizadas, material de flote y fijo, unidades costeras, aeronaval y demás instalaciones inherentes de sus servicios. Además, se ordenaba mantener y desarrollar la aviación e infantería navales, como una fuerza integrante de las zonas navales, asimismo, se especificaba dentro del material de esta Secretaría se encontrarían las aeronaves, lo que significaba que se considerarían otro tipo de aviones y no sólo los hidroaviones como se había hecho hasta entonces, del mismo modo, el Cuerpo de Aeronáutica Naval se consideraba como clase de guerra, es decir, como arma de la Marina (DOF, 1944: 5-6).

La ley también especificaba que el Cuerpo Aeronaval estaría integrado por oficiales superiores, jefes, oficiales, clases y marinería; para los oficiales y mandos superiores se requería haber cursado en las escuelas de formación de la Marina, además, de contemplar la profesionalización de las ramas de la aviación naval: pilotos, así como de ingenieros de aeronáutica. Los pilotos aeronavales podrían optar por encuadrarse en las especialidades del arma: I. Caza; II. Patrulla y Bombardeo; III. Observación y Exploración, y IV. Ataque; también se especificaba que los oficiales superiores, jefes y oficiales técnicos serían los capacitados para el pilotaje y mando de las unidades tácticas aéreas, de las instalaciones y de sus servicios (DOF, 1944: 5-21). En la ley también se refería a la aviación naval como Fuerza Aeronaval y se mencionaba a puertos aeronavales, es decir, se puede observar un cambio importante en el discurso sobre la utilización de la aviación como un arma de la Marina de guerra.

El cuadro 2 muestra un lento proceso de incorporación en México de la ciencia y tecnología aérea a las operaciones navales, desde 1918 a 1946, es decir, las autoridades

mexicanas: presidencia y altos mandos de la Secretaría de Guerra y Marina, y después de la Armada, se tardaron 28 años en incorporar de forma definitiva la aviación naval y en transformar sus ideas y conceptos del uso de esta tecnología en la Marina de guerra.

Cuadro 2. Servicios aéreos militares y navales, México.

México (República)	Cuerpo Aéreo del Ejército Constitucionalista	1915-1946 1946	
	Fuerza Aérea Mexicana		
	Hidroplanos de la Armada de México	1918 1926	
	Servicio de Hidroavia- ción de la Armada	1944 1946	
	Cuerpo de Hidro- aviación de la Armada Cuerpo de Aero- náutica Naval		

Conclusiones

Desde la perspectiva de los estudios de sociedad, ciencia y tecnología podemos observar cómo en el ámbito mundial, sobre todo en las potencias mundiales (Reinos de Alemania e Italia, Gran Bretaña, Francia, Imperios ruso, otomano y japonés, Estados Unidos) y otros países (cuadro1), se dio una revolución tecnocientífica al incorporar el uso del avión en sus marinas de guerra. Podemos hablar de una revolución pues como se mostró en el primer apartado del artículo la incorporación de la tecnología aérea y los cambios en la estructura orgánica, así como en las operaciones, estrategias y tácticas de combate se dio en cinco o seis años en las potencias mundiales o en los otros países de Europa.

Esta revolución no solo fue el hecho de incorporar la nueva tecnología aeronáutica como arma de guerra, la podemos observar en cuatro factores: 1. La modificación de la estructura orgánica de las marinas de guerra; 2. La creación de nuevos tipos de navíos de superficie; 3. La modificación de las prácticas bélicas y 4. La formación de personal especializado para efectuar las operaciones aeronavales. De tal forma:

- a) Incorporar la aviación a las marinas de guerra implicó su transformación orgánica. Estas tuvieron que modificar sus estructuras para crear cuerpos aeronavales en los que estuvieran adscritos los aviones, de tal forma que después de varios siglos de tener una estructura ideada para agrupar a las unidades de superficie, a la marinería y a la infantería de marina; se tuvo que ampliar la estructura para dar cabida a los aviones en la figura de cuerpos aeronavales, unidades que se incorporaron a las operaciones defensivas, ofensivas y logísticas de las marinas de guerra.
- b) Es interesante observar cómo en cuanto se incorporaron los aeroplanos a las marinas de guerra se pensó en embarcarlos en buques (acorazados o

cruceros) para acercarlos a las zonas de combate, sobre todo las potencias que tenían dominios en ultramar o conflictos allende sus mares. Pero el espacio de esos barcos era limitado se podían llevar pocos aeroplanos (entre 2 y 4), las operaciones eran complicadas, primero se descubrió que los aviones con tren aterrizaje solo podían despegar del buque, pero no podían regresar a él, después se optó por hidroaviones y botes voladores. Hasta que al final se desarrolló un nuevo tipo de navío: el portaviones.

- c) La creación de los cuerpos aeronavales revolucionó, asimismo, las prácticas bélicas. Con la aviación las marinas de guerra podían extender sus áreas de combate más allá del alcance de las piezas de artillería más grandes de los acorazados y cruceros (25 o 30 km), los aeroplanos podían atacar objetivos que estaban a cientos de kilómetros, incluso efectuar misiones sobre tierra. De tal forma que el reconocimiento, patrullaje, control de tiro artillero, bombardeo, ataque a tierra, defensa y combate aéreo fueron nuevas prácticas de guerra, ello provocó que estrategias, operaciones, tácticas y logística de las armadas se modificaran para utilizar la tecnología aeronaval, como se mostró en la Segunda Guerra Mundial.
- d) La nueva tecnología requirió de la formación de personal especializado, lo que llevó a la creación de escuelas de instrucción de diversos conocimientos y saberes que surgieron con la utilización de los diversos tipos de aeroplanos: pilotaje, control de vuelo, meteorología, radiocomunicación, fotografía, mecánica de aviación, etcétera.

En el caso mexicano podemos considerar que no hubo una revolución, sino un proceso de cambio científico-tecnológico que se llevó 28 años en los que las presidencias de la República en turno como las altas autoridades militares transformaron el concepto de la utilización la aviación en el sector naval. De considerarla una tecnología que se incorporó a la Armada de México a la creación de un Cuerpo Aeronaval y cómo se especificó en la Ley de 1943 con las especialidades en el combate aeronaval y la formación de personal necesario para las operaciones de dicho Cuerpo.

Este artículo no cierra el tema, queda abierta la investigación para reconstruir y analizar cómo se utilizaron los hidroaviones, cómo funcionaron primero el Servicio de Hidroaviación, así como los Cuerpos de Hidroaviación y de Aeronáutica Naval. Quiénes los constituyeron (pilotos y personal de apoyo), qué tipo de aeronaves utilizaron y los servicios que realizaron. Para ello es indispensable que la Secretaría de Marina dé vida a su archivo histórico.

Fuentes

- ÁVILA, Rodolfo, «La importancia de la Hidroaviación», en *Tobtli. Órgano de la Escuela Nacional de Aviación*, T. III, Núm. 10, octubre 1918.
- BECERRIL, Benjamín, «Ligeros Apuntes sobre el empleo de los Hidroplanos para la Vigilancia y Defensa de las Costas de Nuestra República», en *Tobtli. Órgano de la Escuela Nacional de Aviación*, año V, Núm. 2, septiembre 1920.
- MASSACHUSETTS Institute of Technology (MIT). Institute Archives and Special Collections. Dept. of Aeronautics & Aerospace.
- TOHTLI, «El primer hidroaeroplano construido en México se probó con éxito en el Puerto de Veracruz», *Tobtli. Órgano de la Escuela Nacional de Aviación*, T. III, Núm. 9, septiembre 1918.

Diario Oficial de la Federación (DOF)

- Ley Orgánica del Ejército Nacional, DOF, lunes 15 de marzo de 1926.
- Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, DOF, sábado 30 de diciembre de 1939.
- Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado creando la Secretaría de Marina, DOF, martes 31 de diciembre de 1940.
- Decreto de que crea la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México, DOF, martes 5 de octubre de 1943.
- Ley Orgánica de la Armada de México, DOF, miércoles 30 de agosto de 1944.
- Ley de Ascensos y Recompensas del Ejército y Armada Nacionales, DOF, miércoles 30 de agosto de 1944.

Bibliografía

- COUTO José Herón Pedro, «Autonomía y Creación de la Secretaría de Marina (1920-1946)», en Contralmirante C.G. DEM. Sacramento Morales Vázquez (coord. gral), Memoria y prospectiva de la Secretaría de Marina Armada de México a Cien Años de vigencia de la Constitución de 1917, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2017.
- DECLERCQ, Vincent, «L'aéronautique navale dans la Grande Guerre De l'hydravion au Patmar», en Cols Blue. Marine Nationale, N° 3059, junio 2017.
- DESGOUTTES, Norbert, Les Commandements de L'aéronautique Navale (1912-2013), France, Association Pour La Recherche de Documentation sur L'histoire de L'aéronautique Navale, 2013.
- ECHEVERRÍA, Javier, La revolución tecnocientífica, España, Fondo de Cultura Económica, 2003.
- JOENKS, M.A., The Evolutionary Development of the Patrol Aircraft in the United States Navy. USA, Master of Arts in Diplomacy and Military Studies, 2008.
- LAVALLE, Mario Vicealmirante I.M.N, Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acontecimientos notables. 1821-1991, México, Secretaría de Marina Armada de México, 1991.
- LAZARÍN Federico, «La nueva constitución y la reorganización de la Armada de México, 1917-1929», en Contralmirante C.G. DEM. Sacramento Morales Vázquez, Obra colectiva las constituciones de México y sus fuerzas armadas, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2017.
- LAZARÍN, Federico, «La aviación durante la intervención norteamericana de 1914», en

Contraalmirante CG. DEM. Guillermo Alejandro Carvallo Torres (coord. gral.), La invasión a Veracruz en 1914: enfoques multidisciplinares, México, Secretaría de Marina-Armada de México/ Secretaría de Educación Pública/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015.

- MURPHY, Justin D., Military Aircraft, Origins to 1918. An Illustrated History of their Impact. United States of America, ABC-CLIO, 2005.

Electrónicas

- An Illustrated History of World War I, <http://www.wwaviation.com/seaplanes.html>. 14/06/2014.
- Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire e l'Aéronautique Navale, Histoire de l'aéronautique navale - ARDHAN (aeronavale.org).
- Aviazione italiana, <https://www.aviazione-italiana.it/Storia%20Aeronautica%20Italiana%201.html>.
- EVANS, Mark L.. 'Performed All Their Duties Well', in Naval History Magazine - October 2009 Volume 23, Number 5 Firstworldwar.com. <http://www.firstworldwar.com/airwar/navalwarfare.htm>, 14/06/2014.
- Historical Division of The Italian Air Force, The First War Flights in the World. Libia MCMXI, Italy, Italian Air force, 1941, Naval Encyclopedia, www.naval-encyclopedia.com, <https://www.aeroflight.co.uk/>.
- Jănel Tănase , «Contribuția Aeronauticii Militare Române la realizarea și apărarea României Mari (The Contribution of the Romanian Military Aeronautics in the Implementation and Defense of the Great Romania)», en Revista Polis, Volum VI, Nr. 2 (20), Serie nouă, martie-mai 2018 <https://revistapolis.ro/contribuția-aeronauticii-militare-romane-la-realizarea-si-apararea-romaniei-mari/>.
- Jănel Tănase , «Contribuția Aeronauticii Militare Române la realizarea și apărarea României Mari (The Contribution of the Romanian Military Aeronautics in the Implementation and Defense of the Great Romania)», en Revista Polis, Volum VI, Nr. 2 (20), Serie nouă, martie-mai 2018 <https://revistapolis.ro/contribuția-aeronauticii-militare-romane-la-realizarea-si-apararea-romaniei-mari/>.
- Military.com, <https://www.military.com/air-force-birthday/air-force-history.html>, 2019/10/22.
- Naval Encyclopedia, www.naval-encyclopedia.com, <https://www.aeroflight.co.uk/>.
- The Aerodrome, <https://www.theaerodrome.com/index.php>.
- World Air Forces, http://www.aeroflight.co.uk/waf/bulgaria/af/bulgaf_narrative_history.htm, History of Serbian Armed forces, <https://www.vs.rs/en/history-of-the-saf>.

**EVOLUCIÓN DE LAS CAPACIDADES DE LA ARMADA DE MÉXICO:
UNA METAMORFOSIS INDISPENSABLE PARA PODER SERVIR MEJOR
EVOLUTION OF THE MEXICAN NAVY CAPABILITIES:
AN ESSENTIAL METAMORPHOSIS TO BE ABLE TO SERVE BETTER**

Resumen

Después de 200 años de existencia, podemos afirmar que la misión de la Armada de México no ha cambiado en su esencia, ya que desde un inicio ha servido como Marina de guerra y ha desempeñado funciones de guardia costera. Definitivamente este doble rol se mantendrá por los próximos años.

Dada la naturaleza marítima de nuestro país, su desarrollo puede ser potencializado a través de su desarrollo marítimo, mismo que está íntimamente ligado al poder naval, el cual recae en la Armada de México, ya que esta institución tiene la atribución y responsabilidad de crear las condiciones de seguridad adecuadas en los mares, costas e islas nacionales para que puedan llevarse a cabo las actividades productivas; por lo tanto, la existencia de una Armada fuerte impacta en el desarrollo nacional de México ya que muchas de las actividades productivas de nuestro país están ligadas directa o indirectamente al mar.

En este sentido, la Armada de México debe prepararse para los actuales y futuros retos que el mundo actual presenta y en específico debe evolucionar en función de los desafíos marítimos, que tales como el incremento de la actividad marítima mundial, la delincuencia organizada, los desastres naturales, el terrorismo, las amenazas aeroespaciales, pero sobre todo no debe perder su naturaleza de marina de guerra.

En definitiva, la evolución en medios y capacidades de la Armada de México ante los nuevos desafíos del futuro es lo único que garantizará que se tenga la capacidad de servir mejor a nuestro país en los próximos años.

Palabras clave

Desarrollo, desafíos, evolución, Armada.

Abstract

After 200 years of existence, we can say that the mission of the Mexican Navy has not changed its essence, since from the beginning it has served as a Navy and has carried out coast guard functions. This double roll will definitely stick around for years to come.

Given the maritime nature of our country, its development can be potentiated through its maritime development, which is closely linked to naval power, which falls to the Mexican Navy since this institution has the attribution and responsibility of creating the conditions for security in the seas, coasts and national islands so that productive activities can be carried out; therefore, the existence of a strong Navy impacts the national development of Mexico since many of the productive activities of our country are directly or indirectly linked to the sea.

In this sense, the Mexican Navy must prepare for the current and future challenges that the world presents and specifically must evolve based on maritime challenges, such as the increase in global maritime activity, organized crime, natural disasters, terrorism, aerospace threats, but above all it must not lose its military nature.



In short, the evolution of the Mexican Navy's means and capabilities in the face of the new challenges of the future is the only thing that will guarantee that we will have the capacity to better serve our country in the coming years.

Keywords

Development, challenges, evolution, Navy.

CAP. DE NAVÍO ANPA. DEM. JOSÉ RAMÓN RIVERA PARGA

Fecha de Ingreso a la Armada de México: 25 de julio de 1987.

Estudios Profesionales:

Ingeniero en Ciencias Aeronavales (En la Heroica Escuela Naval Militar), Especialidad en Mando Naval, Maestría en Administración Naval, Maestría en Seguridad Nacional (En el Centro de Estudios Superiores Navales) y Maestría en Ciencias en Ingeniería Aeronáutica (En el Air Force Institute of Technology [AFIT]).

CURSOS EFECTUADOS:

Curso de Actualización de Vuelo por Instrumentos, Reparación mayor de turbinas Roll Royce CFIT (Controlled Flight Into Terrain) en el Colegio de Pilotos Aviadores AC, Curso de Operaciones Marítimo Antidrogas en Little Creek, Virginia, EUA), Perspectivas de Defensa y Seguridad Nacional (Centro de Estudios Hemisfericos de Defensa, Washington, DC). Los siguientes Entrenamientos en la Compañía Flight Safety: Curso Inicial de Piloto de avión Turbocommander, Curso recurrente de Piloto de avión Turbocommander ,Curso Inicial de Piloto de avión Lear Jet series 20,Curso recurrente de Piloto de avión Lear Jet series 20 ,Curso Inicial de Piloto de avión Lear Jet 31.

CONDECORACIONES

De perseverancia en el servicio activo de la Armada de México por 10,15,20,25 y 30 años de servicio; Legión de Honor, Espadín de Honor de la Armada Italiana, Al Merito Naval por parte de la Armada del Perú y Mérito Facultativo Naval Primera Clase en cuatro ocasiones (Estudios en la Heroica Escuela Naval Militar, Especialidad de Mando Naval, Maestría en Administración Naval y Maestría en Seguridad Nacional).

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Durante estos 200 años de existencia, la Armada de México ha participado y dejado huella en la historia de nuestro país de una manera clara y precisa, ya que la creación de nuestra fuerza armada fue consecuencia de la necesidad de contar con una fuerza naval capaz de defender la soberanía de un país aun en el proceso de consolidación; posteriormente, nuestra armada creció en fuerza, identidad y doctrina con el único objetivo de servir a México y cumplir con la misión asignada por ley. Historiadores han dado fe y seguimiento a este proceso de desarrollo, pero en el presente ensayo, se parte de la Armada actual y se enfoca hacia dónde debemos de ir, es por ello que como guía se estableció la siguiente pregunta de investigación que se espera el lector pueda responderla al finalizar la lectura del mismo:

¿Cómo debe evolucionar la Armada de México para continuar sirviendo a nuestro país en los próximos años?

Para responder a esta pregunta, primeramente se describe la importancia de la evolución de la Armada y posteriormente se proponen unos desafíos que la Armada de México enfrentará en los próximos años y se finaliza con unas conclusiones.

Importancia de la evolución de la Armada de México

De acuerdo a la teoría de Charles Darwin, únicamente las especies que se adaptan a su medio ambiente evolucionan y sobreviven (Academy, 2021); en este sentido, las organizaciones y las instituciones, cuyo comportamiento mucho se asemeja a un ser viviente, tienen el mismo destino: Adaptarse y evolucionar desaparecer. Es por esto que para los que formamos parte de la Armada de México, es motivo de orgullo decir que pertenecemos a una institución que en definitiva ha evolucionado y se ha adaptado durante estos 200 años de su existencia., sí, en este lapso de tiempo nuestra Armada ha «evolucionado» y no solo ha cambiado, ya que cambiar está referido únicamente a ser distinto, mientras que evolucionar viene del latín «evolutio» o «evolutionis» que significa desarrollar o incrementar su volumen y que en este sentido se refiere desarrollarse, mejorar, crecer.

La evolución de nuestra Armada ha respondido a varios factores que, aunque ajenos a la institución, han influido y determinado las características de las unidades operativas y en general la planeación, organización, y ejecución de las operaciones navales, esencia y razón del poder naval de la Armada de México. Es de resaltar además que este poder naval siempre ha sido direccionado a cumplir con la misión de la Armada de México, misma que no ha cambiado su inmanencia desde su fundación el 4 de octubre de 1821 y la cual, hoy en día está establecida en su el artículo 1ro. de su Ley Orgánica que dice: «La Armada México es una institución de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior»; dicho en otras palabras, desde su nacimiento, nuestra institución ha tenido dos tareas principales: Por un lado ser garante de la soberanía e independencia de la nación y por otro lado, coadyuvar con

otras instituciones en crear las condiciones adecuadas para la permanencia de las instituciones y el desarrollo del país.

Es por eso que hoy en día se dice que la Armada de México tiene dos roles principales: Por un lado el rol de Marina de Guerra cuyo fin es el mantenimiento de la soberanía nacional y por otro lado, el rol de Guardia Costera, cuyas operaciones van encaminadas a crear las condiciones adecuadas para el desarrollo marítimo, salvaguarda de la vida humana en la mar y el mantenimiento del Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas.

Por otro lado, conviene además resaltar la importancia y el impacto que tiene la Armada de México en el desarrollo nacional, dado que, conforme la doctrina de seguridad nacional, el estado final deseado de la seguridad nacional para nuestro país es el desarrollo nacional. Dicho en otras palabras, si lo que se busca es el desarrollo nacional, ¿Realmente necesitamos una Armada? La respuesta cae por su propio peso si consideramos que el 90% del comercio mundial se hace por mar (Ocean, 2021)¹ y que México tiene una vocación marítima por naturaleza puesto que contamos con acceso a los dos océanos más importantes del mundo y tenemos más mar que tierra: 1,960,189 de kilómetros cuadrados de macizo continental vs 3,149,920 de kilómetros cuadrados de zona económica exclusiva; asimismo, contamos con más de 11,000 kilómetros de litoral (INEGI, 2021); sí, nuestro mar es mucho más grande que el de muchos países con más potencial marítimo como España (un millón de Km²) (FAO, 2021), o Argentina (1,159,063 Km²) (Economica, 2021) entre otros, y en nuestras costas se desarrollan actividades relevantes en la vida productiva como pesca, turismo y explotación petrolera y quien debe crear las condiciones de seguridad y protección para que se lleven a cabo todas estas actividades es precisamente la Armada de México en su rol de guardia costera, a través del desarrollo de operaciones producto del ejercicio del poder naval de la federación.

Lo anterior no es una idea nueva, porque de hecho, el Almirante Alfred Mahan lo propuso en el año de 1890 ya que en su libro «La Influencia del Poder Naval en la Historia» donde asentó que el poder nacional de los países que en ese tiempo se consideraban potencias marítimas se debía a que contaban con un poder naval suficiente que les permitió tener la capacidad de explotar sus capacidades y recursos marítimos para sus objetivos nacionales (Cuadros, 2005).

De esta manera, la Armada de México ha existido por 200 años con una misma misión, pero adaptándose y evolucionando en función de los diferentes antagonismos y desafíos presentes; así por ejemplo, su nacimiento se debió a la clara necesidad de protegerse ante la amenaza de España al no reconocer su independencia y ante la amenaza constante de la piratería del siglo XIX.

Sin duda alguna, nuestra Armada, como institución de carácter permanente buscará seguir cumpliendo con la misión en las próximas décadas por venir, requiriendo de un esfuerzo constante de adaptación a los desafíos que en el ámbito marítimo están presentes en nuestro país y que también evolucionarán porque lo único cons-

1 El comercio marítimo en la economía mundial tiene tanta influencia que, hablando del ámbito nacional, hay estado que no son costeros cuya economía depende del comercio marítimo; tal es el caso de Aguascalientes y Guanajuato cuya economía depende en gran proporción de la industria automotriz y una gran parte de los insumos y exportaciones se realizan a Europa y Asia.....a través del mar; así que de no existir las condiciones en el mar para que se lleven a cabo estas exportaciones los impactos económicos en estos estados no costeros serían de grandes dimensiones.

tante en la dinámica de nuestro planeta es el cambio mismo.

Con la finalidad de identificar hacia donde se deben dirigir los esfuerzos de evolución de nuestra Armada, a continuación se presenta una lista de fenómenos denominados como «Desafíos Marítimos de México para Siglo XXI»², mismos que se fundamentan en el análisis de diversos datos que en su respectiva parte se mencionan; además de estos desafíos, resulta necesario aclarar que existen dos factores que sirven como catalizadores de los efectos de citados desafíos: Por un lado el calentamiento global y por otro el acelerado desarrollo de tecnologías, cuya influencia se describe a continuación y que resulta indispensable considerar al determinar la evolución de la Armada de México en las próximas décadas:

Desafíos marítimos de México para el siglo XXI

A. Incremento de la actividad marítima mundial

Sin considerar el gran daño que esta pandemia ha provocado en la economía mundial y en la población humana, dos hechos son innegables: por un lado el crecimiento de la población mundial día a día³, lo que significa que al haber más seres humanos hablamos de manera inherente el incremento de productos y servicios; es decir, se incrementa la población, se incrementa el comercio.

Por otro lado, si ha de incrementarse el comercio entre países para satisfacer la demanda citada, no debemos de olvidar que el comercio marítimo es y ha sido desde tiempos ancestrales la opción más viable y económica por una simple y sencilla razón: el 75% de la superficie de nuestro planeta este cubierto por mar, lo que podemos afirmar que el comercio marítimo es, ha sido y será inherente el alma del comercio mundial.

Desde una perspectiva más amplia, podemos distinguir que además del incremento del comercio marítimo, al crecer la población, las otras actividades como pesca y turismo, propias del medio marino se incrementarán; lo que representa una demanda de mares más seguros y protegidos.

Para comprobar este hecho, las estadísticas del comercio mundial son muy claras: en los últimos años, el manejo de carga marítima se ha incrementado a nivel mundial, ya que por ejemplo en el 2000 ascendía a aproximadamente 30 billones de toneladas y para el 2019 alcanzó los 60 billones de toneladas (Naciones Unidas, 2020).

Para poder aprovechar estas oportunidades de crecimiento del comercio en nuestro país es indispensable que existan las condiciones de respeto a la ley, seguridad y protección de nuestros mares y puertos, lo cual esta bajo la responsabilidad de nuestra institución.

Es por ello que el pasado enero del 2017 la Secretaría de Marina recibió la responsabilidad como Autoridad Marítima Nacional, con la única finalidad de crear las condiciones de seguridad que exigen los acuerdos internacionales para llevar a cabo

2 Estos desafíos fueron identificados por el autor, como consecuencia de su experiencia, de una investigación bibliográfica y análisis teórico, sin embargo, existen otros analistas que quizá desde su perspectiva consideren que la lista aquí presentada pudiera ser actualizada o mejorada.

3 Actualmente somos más de 7 mil millones de personas habitando en nuestro planeta y se prevé que para el 2025 seamos 8 mil millones y para el 2040 más de 9 mil millones (Naciones Unidas, 2021).

el comercio en nuestros mares y puertos y con ello crear las condiciones propicias para el desarrollo de nuestro país.

En este sentido, el producto final de esta ecuación es: para los próximos años, la Armada de México tendrá que evolucionar y redoblar sus esfuerzos para apoyar a la Secretaría de Marina en su función de Autoridad Marítima Nacional tanto en los puertos como en los mares mexicanos en funciones de guardia costera, además de salvaguardar la vida humana en la mar, como hasta ahora lo ha hecho, pero reconociendo que sus capacidades deberán de crecer a la par del crecimiento en el uso y aprovechamiento de nuestros puertos y mares.

B. Desastres naturales

La posición geográfica de nuestro país es envidiable: bioceánico, con selva, desierto, ríos, áreas montañosas; etcetera. Sin embargo, nada en este mundo es gratis: cada beneficio que recibimos los humanos viene con una responsabilidad y en este caso, la misma posición geográfica que nos favorece a nosotros, es propicia para los desastres naturales, los cuales se pronostica que se incrementarán en los próximos años por el efecto del calentamiento global.

Por tomar un ejemplo, de seguir el incremento de la temperatura atmosférica se espera que el mar en sí mismo incremente también su temperatura promedio, lo que provocará el incremento en cantidad y fuerza de los huracanes que cada año afectan a la población costera de nuestro país (Center for Climate and Energy Solutions, 2021).

No olvidemos además, que los expertos han pronosticado que al alterarse la temperatura de la atmósfera, alterarán el ciclo de vida de muchos seres vivos...incluyendo bacterias y virus (Harvard T.H. Chan, 2020), por lo que desafortunadamente pueden darse más eventos de epidemias y pandemias y precisamente, aunque no se ha hablado mucho de esto, el nuevo Centro de Estudios Navales en Ciencias de la Salud fue producto de la visión del Alto Mando de la Armada de México ante la necesidad de evolucionar y mejorar nuestra capacidad de atención médica.

En este sentido, la Armada de México ha participado desde inicios del siglo pasado, de manera activa en el apoyo a la población civil en zonas y casos de desastres, con el Plan Marina y en coordinación con otras dependencias e incluso se ha equipado para poder apoyar y servir mejor en estos casos, por ejemplo, a principios de los 90 adquirió los helicópteros MI-17 que hasta la fecha han sido de gran utilidad para rescate de personas y adquirió también en esa época los aviones Antonov AN32 B que aunque ahora ya están fuera de servicio y fueron reemplazados por aviones CASA 295 se constituyeron en el elemento clave para crear el puente aéreo en muchos de los desastres naturales que han aquejado a nuestra nación en las últimas fechas; por otro lado, la Secretaría de Marina construyó dos buques logísticos que han servido también de apoyo invaluable para el traslado y almacenamiento de apoyo humanitario.

Una acción que no debe pasarse en alto y que ratifica con hechos la constante evolución de nuestra institución para poder apoyar de la mejor manera a la población mexicana en casos de desastre es la creación del Centro de Alerta de Tsunamis (CAT) en septiembre del 2011 y que ha servido no solo como alerta sino preparación para el caso de que nuestro país sufra un desastre de este tipo.

Desafortunadamente el pronóstico de que no solo la existencia, sino del incremento de desastres naturales en próximos años es un hecho y en este sentido la Armada de México que ya cuenta con capacidades para cumplir con la responsabilidad de apoyo a la población en estos casos, deberá de continuar incrementando esta potencialidad para poder hacer frente a ellos y servir a los más afectados por estos fenómenos.

C. Delincuencia, Delincuencia Organizada y Delincuencia Organizada Internacional

Si bien la naturaleza jurídica y las estrategias para enfrentar a la Delincuencia, a la Delincuencia Organizada y a la Delincuencia Organizada Internacional (DOI) son distintas, para efectos de este trabajo se han integrado bajo un mismo tipo de desafío, porque las tres tienen en común que su fin es obtener un beneficio a costa de perjuicio de terceros y operando al margen de la ley. Dentro de sus actividades se identifican a los robos, tráfico ilícito de drogas, armas, piratería y seres humanos así como crímenes cibernéticos.

La globalización y el incremento de las capacidades tecnológicas de la humanidad han traído muchos beneficios; sin embargo, aquellos que operan y viven de actividades ilícitas, también han aprovechado las bondades de un mundo más comunicado y cercano, creando con ello organizaciones y redes de organizaciones que sin respetar la ley y sin respetar fronteras y precisamente en el ámbito marítimo, estas organizaciones operan tomando ventaja del hecho de la gran extensión de los mares y el gran esfuerzo operativo que se requiere para su vigilancia; asimismo, aprovechan la gran cantidad de contenedores que entran por los puertos para cumplir con sus fines ilícitos.

El incremento de las capacidades de la DOI ha sido claramente identificada como una fortaleza de estas organizaciones por parte de la Organización de las Naciones Unidas, a través de su organismo dedicado al combate del crimen organizado internacional, por ejemplo, en su informe sobre la globalización del crimen, establece que en el 2010 se estimaba que en conjunto, las actividades ilícitas de estas organizaciones ascendían a 125 miles de millones de dólares anuales (Naciones Unidas, 2010).

Es oportuno traer a la luz un ejemplo de delincuencia organizada que en su momento no se le denominó de esa manera, pero que de facto operaban de la misma manera: la piratería, misma que inició en nuestro continente en el siglo XVI consistente en lanchas rápidas (para su tiempo) que asaltaban a los buques que transportaban mercancías de la Nueva España a Europa; pronto estas personas lograron integrarse y apoyarse para fortalecer su flota, algunos apoyados con permisos de corso de países legalmente establecidos hasta que lograron crear flotas tan poderosas como algunas armadas de esos tiempos. Si analizamos el comportamiento de esa actividad delincuencia podemos identificar un paralelismo con lo que hoy conocemos como delincuencia organizada, por lo que la solución es la misma: incrementar la fortaleza del poder nacional, en este caso el poder naval para asegurar el cumplimiento del Estado de Derecho en la mar.

Es difícil aceptar que desde inicios de la humanidad han existido personas que actúan al margen de la ley y que por lo tanto en los próximos años, al incremen-

tarse la población mundial y el comercio marítimo, también existirán personas y organizaciones que tengan la intención de actuar de manera ilícita; sin embargo, la Armada de México en su rol de Guardia Costera y con la responsabilidad de ejercer el poder naval en mares y puertos en apoyo a la autoridad marítima de la Secretaría de Marina, tendrá que evolucionar en sus capacidades, estrategias y tácticas, tanto de las unidades operativas, capacidad de fuego y uso de la inteligencia para mantener nuestros mares y puertos en los próximos años en las condiciones adecuadas para la explotación en todo sentido, de manera legal y sustentable de nuestros mares y puertos.

D. Terrorismo

A la fecha y para fortuna de nuestro país, no hemos sido víctimas de algún atentado terrorista como el ocurrido el 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos; sin embargo, México no está exceptuado de la posibilidad de sufrir algún día de algún ataque de esta naturaleza; sobre todo, en el ámbito marítimo donde se encuentran las instalaciones estratégicas de explotación de petróleo y que se constituyen, hasta la fecha, como fuente de energía que exportamos a otros países, incluyendo a los Estados Unidos.

Recordemos, por ejemplo, el hundimiento de los buques petroleros Faja de Oro y Potrero del Llano durante la Segunda Guerra Mundial, donde quedó claro que debido a la relación que tenemos con los Estados Unidos, podemos ser blanco de este tipo de ataque con la finalidad de afectar los intereses o fortalezas de nuestro vecino del norte.

La Armada de México, tiene como una de sus atribuciones la de proporcionar seguridad a las instalaciones estratégicas y específicamente los esfuerzos van íntimamente dirigidos a las instalaciones petroleras, por lo que, para evitar ser víctimas de un ataque terrorista en los próximos años es vital continuar fortaleciendo las capacidades de inteligencia a manera preventiva pero a la vez hacer contar con medios operativos que puedan reaccionar y responder de manera eficaz y eficiente ante la posibilidad de un ataque de este tipo.

E. Permanencia de la naturaleza militar de la Armada de México

La mayor parte de los desafíos hasta aquí expuestos, están relacionados con la actuación de la Armada de México como guardia costera, lo cual corresponde a la segunda parte de la misión de la Armada que establece «coadyuvar con la seguridad interior»; sin embargo, la primera parte de la misión de «defender la soberanía» es decir, como fuerza armada, poco se ha mencionado debido a que afortunadamente hasta esta fecha no se ha identificado algún otro país como amenaza a la seguridad nacional. El no tener una hipótesis de guerra es muy positivo; sin embargo, antes de afirmar con certeza que esa condición permanecerá por siempre, es oportuno que consideremos los siguientes puntos:

Primero, recordemos la historia de nuestro país: 1521 inicio de la conquista de México; 1829 intento de reconquista de México por parte de España; 1838 1ra.

Intervención de Francia; 1846 1ra. intervención de los EUA; 1862 2da. intervención Francesa; 1914 2da intervención Norteamericana y 1942 ataque alemán a los buques Potrello del Llano y Faja de Oro. Como dato interesante todas estas agresiones llegaron, fueron perpetradas o tuvieron un componente en el mar.

Segundo, en la página de «Global Conflict Tracker» muestra 26 conflictos en el entorno mundial (Relations, 2021), desde guerra civil, violencia criminal, inestabilidad política, disputa territorial, de los cuales 3 son conflictos entre estados. Esto indica que desafortunadamente el fantasma de la guerra permanece en la faz de la tierra.

Tercero, la alta tecnificación de los sistemas de armas demanda tener personal altamente entrenado para responder a un conflicto de guerra, por lo que resultaría imposible responder a un ataque armado, en un futuro si no se cuenta con equipo y personal preparado para ello.

Cuarto, al analizar la génesis de conflictos del futuro, no podemos pasar en alto el fenómeno catalizador del calentamiento global cuyas consecuencias ya empezamos a sentir. Algunos de los efectos catastróficos en nuestro planeta, todos lo sabemos es el incremento del nivel del mar cuya afectación a una gran parte de países, incluyendo el nuestro será directamente sobre el territorio, causando además inundaciones, sequías, falta de alimentos... y todo esto puede ser la mezcla perfecta para la creación de conflictos armados con el único fin de buscar la sobrevivencia en un planeta en caos.

Quinto, una arista alarmante más de fenómeno, puede claramente vislumbrarse con el hecho de que para muchas personas el mar solo tiene dos dimensiones: Largo y ancho; sin embargo, en la realidad este cuerpo geográfico tiene tres dimensiones, ya que hay que incluir la dimensión vertical, o dicho en palabras poéticas, el mar tiene techo... y ese techo es el cielo... en esa dimensión opera actualmente la aviación naval, funcionando como una fuerza de apoyo a las unidades de superficie y terrestres y fundamentando su actuar en la Ley Orgánica de la Armada de México que establece que la soberanía mexicana y derechos de explotación debe defenderse en los mares... y en su espacio aéreo. Es de mencionarse que en esta atribución, al igual que en otras, en caso de requerirse ha de hacerse en coordinación con otras instituciones, en este caso, con la Fuerza Aérea Mexicana.

Pero ¿Dónde termina entonces el área de actuación al hablar de «defender» la soberanía en el espacio aéreo sobre los mares?. La respuesta es muy ambigua, ya que legalmente no existe un límite oficial que divida el espacio aéreo del espacio exterior aunque por costumbre se dice que es a los 100 kilómetros de altitud; sin embargo, lo que sí está claro es que hoy en día los antagonismos a la seguridad nacional de cualquier país sobre la faz de la tierra, incluyendo el nuestro, pueden venir del espacio exterior, ya que muchas de nuestras capacidades dependen de la información de los satélites: servicios de internet, comunicaciones, sistemas de navegación, inteligencia por imágenes satelitales, entre otros.

Nuestra vulnerabilidad a ataques o agresiones en este sentido ha sido claramente identificada por los Estados Unidos de América desde los años 50, cuando se dio inicio la carrera espacial, pero ha sido ratificado en diciembre del 2019 con la creación de la Fuerza Espacial de los Estados Unidos.

Por este motivo, otros países, además de EUA y Rusia ya se han incorporado a la carrera espacial: Inglaterra, Japón, Francia, Brasil, India, entre otros.

En las películas de ciencia ficción hemos visto muchos escenarios donde el teatro de operaciones de un conflicto armado es en el espacio, sin embargo, las posibilidades de un conflicto o agresión ya están presentes en nuestros días.

En este campo, es de especial enfatizar el efecto catalizador que tiene el desarrollo en ciencia y tecnología actual, ya que si bien, los Estados Unidos llegaron a la luna en 1969 con un módulo espacial cuya computadora tenía ¡2 Kb de Memoria Ram y 36 kb de memoria de almacenamiento! (Shillito, 2017), cabe preguntarse, ¿Hasta dónde podemos llegar en este campo con los avances tecnológicos actuales y por venir? ¿Cuánto de este conocimiento puede llegar a manos de personas u organizaciones que operan al margen de la ley?

Con estos hechos no queda más que afirmar que para cumplir con la misión de defender la soberanía nacional en nuestros mares es indispensable que la Armada de México, en conjunto con las otras fuerzas armadas, integremos nuestras fuerzas en esta dirección a fin de asegurarnos que las generaciones de mexicanos que en unos años habitarán nuestro país, puedan estar con la tranquilidad de que no habrá agresión que llegue desde el espacio exterior.

Por todo lo anterior, se puede afirmar que si bien la Armada de México tiene una actuación preponderante en su rol de guardia costera y ocupa todos sus medios en ello, no puede y no debe perder su naturaleza de fuerza naval preparado para defender la soberanía nacional como marina de guerra en caso de requerirse en las décadas venideras y su evolución, por tanto, debe ser de tal manera que en su personal se mantengan los valores y disciplina que los ha caracterizado y se asegure tener en todo momento los medios y recursos humanos preparados para entrar en defensa de la soberanía si la nación lo demandase.

CONCLUSIONES

Después del análisis de la importancia de la evolución de la Armada de México, así como de los desafíos que enfrentará nuestro país en el ámbito marítimo, se llega a las siguientes conclusiones:

- a) El desarrollo marítimo de nuestro país está íntimamente ligado al poder naval que recae en la Armada de México, ya que esta institución tiene la atribución y responsabilidad de crear las condiciones de seguridad adecuadas en los mares, costas e islas nacionales para que puedan llevarse a cabo las actividades productivas.
- b) La existencia de una Armada fuerte impacta en el desarrollo nacional de México ya que muchas de las actividades productivas de nuestro país están ligadas directa o indirectamente al mar.
- c) Después de 200 años de existencia, podemos afirmar que la misión de la Armada de México no ha cambiado en su esencia, ya que desde un inicio ha servido como Marina de guerra y como guardia costera y este doble rol se mantendrá por los próximos años.
- d) La Armada de México debe evolucionar en función de los desafíos marítimos que actualmente se identifican tales como el incremento de la actividad

marítima mundial, la delincuencia organizada, los desastres naturales, el terrorismo, las amenazas aeroespaciales, pero sobre todo no debe perder su naturaleza de marina de guerra.

- e) La evolución en medios y capacidades de la Armada ante los nuevos desafíos garantizará que tenga la capacidad en el futuro de servir mejor a nuestro país.

Bibliografía

- Academy, K. (4 de Abril de 2021). Darwin, evolution, & natural selection. Obtenido de <https://www.khanacademy.org/science/ap-biology/natural-selection/natural-selection-ap/a/darwin-evolution-natural-selection>.
- Center for Climate and Energy Solutions. (15 de Abril de 2021). Hurricanes and Climate Change. Obtenido de <https://www.c2es.org/content/hurricanes-and-climate-change/#:~:text=Hurricanes%20are%20subject%20to%20a,damage%20if%20they%20make%20landfall.&text=Sea%20level%20rise%20is%20likely,%2C%20including%20hurricanes%2C%20more%20damaging>.
- Cuadros, J. T. (2005). Afred Thayer Mahan (1840-1914), su contribución como historiador, estrategia y geopolítico. Viña del Mar: Universidad del Viña del Mar.
- Economica, E. (4 de Abril de 2021). www.encyclopediaeconomica.com. Obtenido de Zona Economica Exclusiva: <https://encyclopediaeconomica.com/zona-economica-exclusiva/>.
- FAO, O. (4 de Abril de 2021). Base de Datos FAOLEX. Obtenido de www.fao.org/faolex/results/details/es/c/LEX-FAOC122737/#:~:text=La%20presente%20Ley%20establece%20una,E%20estado%20espa%C3%B1ol%20tiene%20derechos%20soberanos.
- Garcia, J. B. (s.f.). La Marina Española en America. Obtenido de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/64cuaderno/cap02.pdf>.
- Ham, D. G. (s.f.). El pais en formacion cronologia 1821-1854.
- Harvard T.H. Chan . (10 de Abril de 2020). Coronavirus and Climate Change. Obtenido de <https://www.hsph.harvard.edu/c-change/subtopics/coronavirus-and-climate-change/#:~:text=Many%20of%20the%20root%20causes,or%20people%20and%20share%20germs>.
- INEGI. (4 de Abril de 2021). cuentame.inegi.org.mx. Obtenido de Extensión territorial: <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx>.
- Naciones Unidas. (2010). The Globalization of Crime. Viena: UNODOC.
- Naciones Unidas. (2020). Review of Maritime Transport 2020. New York: United Nations.
- Naciones Unidas. (15 de 4 de 2021). Desafíos Globales: Población. Obtenido de <https://www.un.org/es/global-issues/population#:~:text=Se%20espera%20que%20la%20poblaci%C3%B3n,de%2011.000%20millones%20para%20202100>.
- Ocean, T. (4 de Abril de 2021). www.oecd.org. Obtenido de The Ocean: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,comes%20with%20opportunities%20and%20challenges>.
- Relations, C. o. (3 de Abril de 2021). Global Conflict Tracket. Obtenido de <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/?category=us&conflictType=1101>.
- Shillito, P. (11 de Marzo de 2017). [curios-doid.com](http://curious-droid.com). Obtenido de How did the Apollo flight computers get men to the moon and back?: <http://curious-droid.com/214/apollo-flight-computers-get-men-moon-back/>.
- Tribuna. (23 de Octubre de 2020). Obtenido de <https://tribunanoticias.mx/volkswagen-y-audi-transportaran-sus-autos-por-via-maritima/>.

LA MUJER EN LA ARMADA DE MÉXICO **WOMEN IN THE MEXICAN NAVY**

Resumen

La mujer es un ser humano con características físicas definidas, propias de su sexo, quien tiene la gran virtud de traer vidas al mundo, lo que la posiciona en un lugar privilegiado como madre al cuidar, educar y apoyar a los hijos en su crecimiento personal, además de ser el pilar de una familia que mantiene unidos a todos sus integrantes.

No obstante lo anterior, la mujer tiene la necesidad de salir a trabajar para contribuir con los gastos y mantenimiento del hogar, lo que implica dejar a los hijos solos o al cuidado de otras personas para poder cumplir con las responsabilidades que su trabajo conlleva.

Muchas de estas madres forman parte de «La Gran Familia Naval», laborando en diferentes áreas tanto operativas como administrativas, ocupando diferentes cargos de acuerdo a sus competencias y conocimiento profesional.

A 200 años de existencia de la Armada de México, la mujer naval cuenta con diversos beneficios relacionados con la maternidad y oportunidades de superación al igual que el personal masculino, estableciéndose una equidad de género en el desarrollo y crecimiento profesional, ya que existe igualdad de oportunidades para ambos sexos.

Palabras clave

Mujer Naval, familia Naval, Armada de México, equidad de género, igualdad.

Abstract

The woman is a human being with defined physical characteristics, typical of her sex, who has the great virtue of bringing life into the world, which places her in a privileged position as a mother by taking care, educating and supporting her children in their personal growth, besides being the pillar of a family that keeps all its members together.

Notwithstanding the above, women have the need to go out to work to contribute to the expenses and maintenance of their homes, which implies leaving the children alone or in the care of others in order to fulfill the responsibilities that their work carries on.

Many of these mothers are part of "The Great Naval Family", working in different operational and administrative areas, occupying different positions according to their skills and professional knowledge.

After 200 years of existence of the Mexican Navy, naval women have several benefits related to maternity and opportunities for personal growth in equality compared to male personnel, establishing gender equity in the development and professional growth, since there are equal opportunities for both sexes.

Keywords

Naval woman, Naval family, Mexican Navy, gender equity, equality.

CONTRALMIRANTE S.S.N. ATALA TELIZ RODRÍGUEZ

Directora de la Escuela de Enfermería Naval Calzada la Virgen No.800

Alcaldía Coyoacan, Ciudad de México Telizsemar0@hotmail.com

Ingresó al Servicio Activo de la Armada de México. el 6 de julio de 1976. Se ha desempeñado en diversos cargos tanto operativos dentro del área de Enfermería, administrativos y directivos. Ha



tenido 16 cambios de adscripción y recibido diversos reconocimientos por su trayectoria profesional y antigüedad en el servicio activo; es miembro de la Legión de Honor Mexicana desde 2019.

Ascendió al grado de Contralmirante el 20 de noviembre de 2019. Actualmente se desempeña como Directora de la Escuela de Enfermería Naval.

La autora de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de su autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 4 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 18 de Junio de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

La Armada de México es una Institución Militar Nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales (SEMAR 2021).

De alguna manera los cambios generados en el mundo, por la presencia de los Derechos Humanos y el constante deseo de superación en la mujer, ha propiciado una serie de modificaciones en la vida de todas ellas en general, desde el derecho al voto hasta poder viajar al espacio, transición que requirió constancia y tenacidad nada fácil de vivir.

En diferentes armadas del mundo la presencia de la mujer es cada día más notable, desempeñando actividades de mayor responsabilidad, ejerciendo funciones que implican estar al mando de una tripulación como responsable de una unidad operativa, desarrollando superiores órdenes de operaciones y diversas actividades para las que fueron preparadas.

Análisis

La presencia de la mujer en la Armada de México se remonta a los años de 1942, en donde las primeras mujeres que causaron alta en el servicio activo, lo hicieron como enfermeras y afanadoras, dando lugar más tarde a la contratación de personal femenino como oficinistas y años después a mujeres con estudios de nivel técnico y licenciatura. Barillas E. (2021, Abril 1).

La Armada de México a 200 años de existir ha fortalecido sus procesos para el cumplimiento de su Misión, lo que involucra la formación y preparación del recurso humano, a través del Sistema Educativo Naval, normado actualmente por la Rectoría de la Universidad Naval, organismo que en agosto del 2015, sustituyó a la Dirección General Adjunta de Educación Naval. (SEMAR 2021).

El Sistema Educativo Naval se encuentra integrado por diversos establecimientos educativos navales, los cuales al inicio de su creación aceptaban únicamente personal masculino (Heroica Escuela Naval Militar y Centro de Capacitación de la Armada de México), en 1972 se creó la Escuela de Enfermería Naval, plantel que desde su primer generación aceptó personal femenino de procedencia civil y personal naval, considerando desde su creación los espacios y servicios para cada género, incrementando con ello el número de personal femenino en la Armada de México y una participación activa de la mujer dentro de la institución.

A lo largo de 79 años la presencia de la mujer en esta fuerza armada, ha sido constante y permanente, de igual forma su incorporación en los diferentes ámbitos laborales de la institución, todo este cambio se ha dado de manera paulatina conforme al desarrollo de nuestra institución y a los momentos históricos que ha vivido el país, lo que ha permitido asimilar, aceptar y considerar presencia femenina como un recurso humano más en la Armada de México. (AHSEMAR, 2021).

La primera mujer en embarcarse en una unidad de superficie de la Armada de México fue la Teniente de Corbeta del Servicio de Ingenieros de la Armada, Geógrafa Patricia Martha Crespo y Mena en 1975, cuya permanencia en el buque Oceanográfico «Virgilio Uribe» fue de un mes. (ADIGAOM 2021).

En 1982 dos mujeres navales concluyeron por primera vez el Curso Básico demostrando fortaleza y resistencia física al igual que sus compañeros masculinos, realizando al final del curso cinco saltos desde las puertas laterales y rampa de una aeronave en vuelo a mil 500 pies de altura. Dando con ella una muestra de su valor.

Una de estas dos paracaidistas es la Tte. de Navío Rita Cabrera Amador, quien actualmente se encuentra en situación de retiro, ella perteneció la Quinta Antigüedad de paracaidistas y Primer Generación que aceptaba personal femenino; se graduó del curso el 26 de noviembre de 1982.

En 1988 se inauguró en la Ciudad de México la Escuela Médico Naval, siendo este el segundo establecimiento educativo naval, en recibir mujeres desde sus inicios. (AUNINAV).

Un hecho importante para el desarrollo de la mujer dentro de la institución, fue el ascenso en servicio activo, en el año de 1989, de la Contralmirante del Servicio de Sanidad Naval, Cirujano Dentista Clara Edith Hernández Santiago, ya que fue la primer mujer en alcanzar esta jerarquía, siendo ella un ejemplo de constancia, disciplina y esfuerzo personal, que supo trascender en un medio y una época en la que las mujeres empezaban a ser reconocidas profesionalmente hablando. (ADIGASAN) Este ascenso marco un precedente en la igualdad de oportunidades a las que podía aspirar la mujer dentro de la Armada de México.

Con el paso de los años la mujer naval se fue incorporando a actividades que hasta ese momento eran propias del personal masculino, como fue el navegar por periodos más prolongados, como lo hicieron las Biólogas Marinas en los buques oceanográficos, a partir de 1989 hasta la fecha.

En 1990 causó alta personal femenino del Servicio de Ingenieros de la Armada en los Astilleros de Marina, quien participa desde entonces, en el diseño, construcción, reparación y mantenimiento de las unidades de superficie. (ADIGECONSNV). Las escuelas de nivel Técnico Profesional que surgieron posteriormente en el Sistema Educativo Naval, fueron: Intendencia Naval, Maquinaria Naval, Electrónica Naval y de Mecánicos de Aviación Naval, planteles que no aceptaron en sus inicios a personal femenino hasta generaciones posteriores, como fue el caso de la Escuela de Intendencia Naval, que en 1995 abrió sus puertas al personal femenino, ingresando la C. Martha Elia Baldomero Negrete, como la primer y única alumna de esa generación en citado plantel. Esta apertura brindó la oportunidad a jóvenes mujeres mexicanas con deseos de superación y vocación al servicio de la patria, de ingresar a la Armada de México. (AUNINAV).

En el año de 1998 se graduó de la Escuela de Aviación Naval, la entonces Teniente de Corbeta Cirujano Dentista, Karmina Cortés Vorrath. Convirtiéndose en 1999 en la primera mujer Comandante de una aeronave tipo Cessna. Actualmente existe personal femenino cursando la Carrera de Ingeniería en Aeronáutica Naval. (AUNINAV).

A partir del año 2000 se incorporaron a laborar en los Astilleros de Marina

mujeres en el área de soldadura, trabajo que implica un desgaste físico, ya que muchas veces esta actividad se realiza en espacios sumamente reducidos, aunado a la temperatura ambiental de la localidad.

Del 2004 al 2006, personal femenino de los diferentes cuerpos y servicios de la Armada de México, realizaron el Curso de Integración en Apoyo a las diferentes Operaciones Navales, cuya duración fue de un mes, lo que permitió un mayor conocimiento acerca de las diferentes actividades que realiza el personal naval en las unidades operativas y administrativas que fueron visitadas, además de generar un acercamiento e incorporación del personal femenino a citadas actividades. Para ello fue necesario instruir las en las siguientes actividades:

Boga, supervivencia en la mar, *rappel*, construcción de puentes, patrullajes, práctica de tiro con pistola calibre 45 c.d.p., M-16 y tubo lanza granadas, natación y visitas a unidades operativas, entre otras actividades.

En el 2008 se efectuó un proceso de reestructuración en el Sistema Educativo Naval, proceso que generó importantes cambios que impulsaron aún más la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres dentro de la institución. Esta reestructuración permitió que en ese mismo año ingresaran por primera vez a la Heroica Escuela Naval Militar, 26 jóvenes mujeres que tuvieron la oportunidad de formarse como oficiales en la Carrera de Logística Naval. (AUNINAV).

De igual forma en ese mismo año la Escuela de Búsqueda Rescate y Buceo, capacitó en conocimientos básicos y tácticos a 13 elementos femeninos con el «Curso de Buceo Básico Femenil», cuya duración fue de dos meses. Este curso se realizó con la intención de preparar a personal femenino para que formara parte de la dotación de las embarcaciones tipo Defender, que pertenecen a las Estaciones Navales de Búsqueda y Rescate en la mar. (AUNINAV).

A partir del año 2010 se incorporó personal femenino a las Unidades de Infantería de Marina, para realizar funciones de revisión y conducción de mujeres y niños en los puestos de revisión, de entonces a la fecha, la presencia de la mujer en la Infantería de Marina, se ha ido incrementando día con día.

En este mismo año la Heroica Escuela Naval Militar, aceptó personal femenino como Cadetes de las Carreras de Cuerpo General, Ingeniería Naval, Infantería de Marina y Aeronáutica Naval, integrando con esta autorización al personal femenino en la totalidad de las carreras que ofrece el Sistema Educativo Naval. Dando lugar a la formación de oficiales de línea en el caso de las egresadas de la Carrera de Cuerpo General, quienes a lo largo de su trayectoria profesional podrían desempeñarse como líderes y guías de una tripulación, cuando fueran nombradas Comandantes de una unidad de superficie. Actualmente se desempeñan como Comandantes de patrullas interceptoras, realizando junto con su tripulación, operativos para salvaguardar la vida humana en la mar y en la conservación del Estado de Derecho en los mares nacionales. (AUNINAV).

Actualmente se dispone de una aeronave destinada para el traslado de pacientes, cuya tripulación es completamente femenina: piloto, copiloto, mecánica de aviación y enfermera. SEMAR [@SEMAR_mx] (2019, junio 3).

De las más de doce mil mujeres que laboran en la Armada de México, mil 500 se encuentran incorporadas a unidades operativas de mar, aire y tierra, en donde reciben

un trato igualitario en cuanto a oportunidades, reconocimiento y retribuciones a las labores realizadas se refiere. (ADIGASBISO).

Hoy en día el personal femenino que labora en la Armada de México, representa el 18% del total del personal naval. Este personal está integrado por: contralmirantes, capitanes, oficiales, guardiamarinas, cadetes, alumnas, clases y marinería. (ADIGASBISO). La Armada de México a fin de apoyar la equidad de género, mantiene programas permanentes de capacitación con temas en materia de igualdad de género, no violencia contra la mujer, derechos humanos e inclusión y diversidad, por lo que del año 2013 a la fecha, se han realizado diversos cursos, talleres, foros y conferencias presenciales y en línea sobre estos temas, logrando impactar y sensibilizar a 61583 elementos navales (hombres y mujeres) adscritos a esta institución. (SEMAR, 2021).

Con estas acciones la Armada de México, a través de la Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, impulsa el desarrollo personal y profesional de las mujeres navales.

Una muestra de esta evolución es el trabajo de la Capitán de Corbeta del Servicio de Sanidad Naval Licenciada en Enfermería, Cecilia Azucena Sáenz Morales, quién ha participado como observadora militar en misiones de paz en Colombia, lo que refleja la igualdad de oportunidades en el campo laboral, ya que una Enfermera Naval puede desempeñarse de acuerdo a su preparación académica, en ámbitos fuera de una unidad hospitalaria. Lo cual pone de manifiesto que en esta institución existe igualdad de oportunidades para todos. Donaldo, M. y Mazzotta, C. La Mujer en las Instituciones Armadas y Policiales. Resolución 1325 y Operaciones de Paz en América Latina. (Buenos Aires, Argentina. 2009).

Los beneficios que otorga la institución a la mujer naval en relación a la maternidad, están establecidos en nuestra normatividad, de la siguiente forma:

- Licencia por maternidad, que en este caso también se otorga al personal masculino cuando es padre.
- Servicio de guarderías durante su horario de labores.
- Disposición de un lactario. Espacios donde la mujer naval que amamanta a su bebé, se pueda realizar la extracción de la leche materna para conservarla y poder alimentar posteriormente a su menor hijo. Estas áreas existen desde mayo del 2015, en las Regiones, Zonas y Sectores Navales. Contribuyendo de esta forma, al fomento de la lactancia materna en apoyo a los Hospitales Amigos del Niño y de la Madre.

Hoy, a 44 años ininterrumpidos en el Servicio Activo de la Armada de México, les puedo decir que el pertenecer a esta gran institución no solo es un orgullo para mí, es mi vida misma, y considero que es un sentimiento compartido con todos aquellos hombres y mujeres que desde muy jóvenes formamos parte de «La Gran Familia Naval» y como mujer, hija, enfermera, madre, y actualmente directora de un plantel educativo naval, les comparto que me siento totalmente agradecida con la Armada de México, por todas las oportunidades que a lo largo de mi carrera se me fueron presentando, oportunidades que con el paso de los años se convirtieron en logros, mismos que me han permitido llegar profesionalmente hablando, al cargo que actualmente desempeño y a obtener la jerarquía que me ha sido otorgada, lo que

implica mayor responsabilidad y compromiso institucional.

De igual forma me atrevo a decir, que todas las mujeres que laboramos en la Armada de México, tenemos una fuerte vocación de servir a la patria, ya que estamos conscientes de lo que significa ser personal naval y estar al servicio de la nación en el lugar y momento que se nos requiera.

A lo largo de los años muchas son las historias de las mujeres que han dejado huella dentro de esta institución, realizando diversas actividades que exigen una determinada fortaleza física, valor y templanza para cumplir con las exigencias que el servicio de las armas requiere.

Las mujeres navales, al igual que todas las demás personas, fuera de nuestro ámbito de trabajo tenemos una familia que nos espera en casa, familia que nos motiva a superarnos día con día y que nos da la fuerza necesaria para enfrentar y superar todos los obstáculos que se nos pueden llegar a presentar.

Hablando de nuestras familias, no puedo dejar de mencionar, a todas aquellas mujeres navales que aunque no han causado alta en el Servicio Activo de la Armada de México como tal, son las compañeras de vida de todos los marinos mexicanos; señoras que viven el día a día con sus maridos, que conocen el significado de los servicios de guardia, los arrestos, las comisiones del servicio, la rutina del trabajo y los cambios de adscripción, entre otros; trayendo este último consigo, la preparación del menaje de casa, levantar toda una casa, guardar todo, protegerlo correctamente para que no se rompa nada, y lo mejor de todo, es que se debe de acordar dónde guardó cada cosa. Maravillosas mujeres ¿No es así? Mi más grande reconocimiento a todas las esposas del personal naval.

Finalmente mencionaré que a 200 años de su creación, en la Armada de México no existe desigualdad de oportunidades ni para el hombre ni para la mujer, las oportunidades de crecimiento y desarrollo profesional son las mismas para todos.

La responsabilidad es en razón de la jerarquía que se tiene y ésta se otorga de acuerdo a la preparación académica y capacidades personales.

Conclusión

A 200 años de su creación, la Armada de México es una honorable institución conformada por hombres y mujeres navales, con elevados principios éticos y morales, que son la base de su actuación profesional, lo que le permite incorporar y hacer suyos, los valores de HONOR, DEBER, LEALTAD Y PATRIOTISMO, para servir a México en el mar, en el aire y en la tierra.

Fuentes Consultadas

- ¿Qué Hacemos? SEMAR, México. 2021. Recuperado <http://www.semar.gob.mx/redes/igualdad/1.pdf>.
- Barillas E., Entorno de las Mujeres en la Armada de México. SEMAR, México. 2013. Recuperado <https://www.gob.mx/semar/que-hacemos>.
- Modelo Educativo Naval. SEMAR, México. 2013. Recuperado <https://www.gob.mx/universidadnaval/documentos/modelo-educativo-naval>.
- Archivo de la Secretaría de Marina (AHSEMAR).
- Archivo de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (ADIGAOHM).
- Archivo de la Universidad Naval (AUNINAV).
- Archivo Histórico de la Dirección General Adjunta de Sanidad Naval (ADIGASAN).
- Archivo Histórico de la Dirección General de Construcción Naval (ADIGECONSNV).
- SEMAR https://twitter.com/SEMAR_mx/status/1135528291530629120?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1135528291530629120%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.sinembargo.mx%2F05-06-2019%2F3591956.
- Archivo Dirección General Adjunta de Seguridad y Bienestar Social (AHDIGASBISO).
- Política de igualdad laboral y no discriminación de la Secretaría de Marina. SEMAR, México. (2021 agosto 21) recuperado <http://semar.gob.mx/igualdad/politica%20de%20igualdad.pdf>.
- Acciones implementadas por la Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos de la Secretaría de Marina.
- Línea del Tiempo de la Unidad de Promoción y Protección de los Derechos Humanos de la Secretaría de Marina.
- Donaldo, M. y Mazzotta, C. La Mujer en las Instituciones Armadas y Policiales. Resolución 1325 y Operaciones de Paz en América Latina. Buenos Aires, Argentina. 2009. Recuperado <https://www.resdal.org/genero-y-paz/ebook/libro-mujer-RESDAL.pdf>.

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales es una publicación de tipo académica que tiene como objetivo ser un foro abierto en el cual los miembros de la Armada de México y el personal civil interesados puedan expresar sus ideas sobre temas de Seguridad Nacional y afines al ámbito marítimo.

Está dirigida a la comunidad académica, científica y/o de investigación interesada en temas relacionados con la seguridad nacional, la política, la estrategia, el ámbito marítimo, la ciencia, la tecnología, y la historia y cultura navales.

Indexada en Latindex y Clase

La Revista del Centro de Estudios Superiores Navales se encuentra indexada en el Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (LATINDEX), así como en la Base de Datos de Revistas de Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE).

Presentación de Escritos

Los trabajos que se remitan para su publicación deberán ser originales, inéditos y no estar postulados de forma simultánea para su publicación en otras revistas u órganos editoriales o en línea, además de que los autores asumen la responsabilidad si se detecta falsificación de datos o falta de autenticidad en la investigación.

Cada artículo tendrá una extensión mínima de 15 cuartillas y una máxima de 20, incluidas las referencias, notas, cuadros y figuras. Los documentos deberán enviarse en Microsoft Word, escrito a espacio y medio entre líneas, con letra Arial a 12 puntos.

El margen izquierdo será de 2.5 cm. y el derecho, de 3 cm.

Presentará numeración ininterrumpida.

En caso de contar con material fotográfico, enviarlo en una carpeta aparte (en formato JPEG), con su respectivo pie de foto, con un mínimo de resolución de 300 dpi y un mínimo de tamaño de 800 x 600 píxeles.

Datos del Autor

La primera hoja del artículo habrá de incluir título (que no debe exceder de 10 palabras) y nombre del autor (o autores), así como sus datos personales, a saber:

- a) Título académico y universidad donde lo obtuvieron;
- b) Institución donde labora;
- c) Breve currículum;
- d) Dirección completa a la que se les enviará correspondencia;
- e) Temas de especialización;
- f) Número telefónico;
- g) Correo electrónico;
- h) Una breve declaración que indique que el artículo es original (exigencia de originalidad) y que no ha sido publicado y no está siendo considerado en ningún otro lugar.

Estos datos son indispensables para la revisión de los artículos.
No se aceptarán epígrafes ni dedicatorias.

Sobre el Sistema de Cita

Sistema de citas APA (American Psychological Association). Con la finalidad de impedir el plagio y la copia indiscriminada del contenido de otros textos, el autor citará correctamente las fuentes empleadas en su trabajo, proponiéndose el empleo del modelo diseñado por la Asociación Americana de Psicología (APA).

Los editores se reservan el derecho de hacer las modificaciones de estilo que juzguen pertinentes.

Tipo de Artículos

Podrán presentarse artículos cuyo texto sea en idioma español y dentro de las categorías y estructuras siguientes:

Artículo Académico o Científico	Artículo No Académico o Tipo Ensayo
Título	Título
Resumen	Resumen
Abstract	Abstract
Palabras clave	Palabras clave
Introducción	Introducción
Materiales y Métodos	Análisis o discusión
Resultados	Conclusión
Discusión	Fuentes consultadas
Conclusiones	

Para consultar los criterios editoriales en su versión completa podrá acceder a la página <http://www.cesnav.edu.mx/revista.html>.

Proceso de Dictaminación

Todos los trabajos se someten a dos etapas de dictaminación:

- Una primera lectura por parte del Consejo Editorial, con el objetivo de verificar si cubre los requisitos del perfil de la revista.
- En caso de ser aceptado, este organismo es quien propone dos dictaminadores especialistas en el tema a quienes será enviado para su arbitraje académico (de revisión por pares).
- Durante todo el proceso se conservará el anonimato tanto de los dictaminadores como de los autores.
- En el caso de discrepancia entre aceptado y rechazado, el texto será enviado a un tercer dictaminador, cuya decisión definirá su estatus de publicación; en este caso. El dictamen final es inapelable.

Perfil del Árbitro

El proceso editorial de la Revista del CESNAV, establece la obligatoriedad de arbitrar los artículos que sean considerados para su publicación. De acuerdo a lo anterior, se considera como árbitro al especialista cuyo perfil profesional le permita revisar la calidad y originalidad del texto referido, para después emitir sus recomendaciones al autor.

Cabe destacar que los árbitros deben contar con una trayectoria de reconocida capacidad profesional y ética; deben ser académicos o investigadores y garantizar la confidencialidad del proceso de revisión.

Cesión de Derechos

Las y los autores conceden el permiso para que su material se difunda en la Revista del CESNAV, medios magnéticos y electrónicos. Los derechos patrimoniales de los artículos publicados son cedidos al Centro de Estudios Superiores Navales, tras la aceptación académica y editorial del original para que este se publique y distribuya tanto en versión impresa como electrónica. Las y los autores conservan sus derechos morales conforme lo establece la ley.

Contacto

Vicelalmirante Raymundo Pedro Morales Ángeles, Director.
Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.
Correo: cesnav.difusion@semar.gob.mx
Tel: 55 56 08 08 47 ext. 7660.

Versión Electrónica

https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/revista_conte.html

Editorial Policy

The Magazine of the Centro de Estudios Superiores Navales is an academic publication whose objective is to be an open forum in which the Mexican Navy members and interested civilians can express their ideas on National Security Topics and topics related to the maritime environment.

It is addressed to the academic, scientific and research community interested in topics related to national security, politics, strategy, maritime domain, science, technology, and naval and cultural history.

Indexed in Latindex and Clase

The magazine of the Centro de Estudios Superiores Navales is indexed in the Regional System for Online Information for Scientific Magazines from Latin America, the Caribbean, Spain and Portugal (LATINDEX), as well as in the Database of Social Sciences and Humanities Magazines (CLASE).



Presentation of Writings

Writings that are submitted for their publication must be original, unpublished and not being proposed simultaneously for its publication in other magazines or editorial bodies or online. Authors assume the responsibility if any sign of data counterfeit or lack of authenticity in the research is detected.

Each article will be at least 15 pages long and a maximum of 20, including references, notes, figures and charts. Documents must be sent in a Microsoft Word file, 1 ½ space between lines, Arial font, size 12.

Left margin of 2.5 cm and right of 3 cm.

Continuous numbering is needed.

For photographic material, it must be sent in a separate folder (JPEG format), with photo caption with a minimum resolution of 300 dpi and a minimum size of 800 x 600 pixels.

Author Details

The first page of the article must include a title (it must not exceed more than 10 words) and name of the author (authors), as well as personal details, for instance:

- a) Academic Title and university where it was obtained;
- b) Institution where he/she works;
- c) Brief curriculum;
- d) Full address where mail will be sent;
- e) Specialization topics;
- f) Phone number;
- g) E-mail address;
- h) A brief statement that states that the article is original (requirement of originality) and it has not been published nor being considered in any other place.

This data is essential for the review of articles.

Synopsis and inscriptions will not be accepted.

About the Citation System

APA citation system (American Psychological Association). The author will cite correctly the sources used in his/her work with the purpose to use the designed model by the American Psychological Association (APA), aimed at preventing plagiarism and indiscriminate copying of the content of other texts.

Editors reserve the right to do style corrections to be considered appropriate.

Type of Articles

Articles written in Spanish and in accordance with the following categories and structures can be submitted:

Academic or Scientific Article	Non-Academic Article or Essay Type
Title	Title
Abstract	Abstract
Keywords	Keywords
Introduction	Introduction
Material and Methods	Analysis or discussion
Results	Conclusions
Discussion	Sources consulted
Conclusions	

To verify the editorial concept in its full version, you can access <http://www.cesnav.edu.mx/revista.html>

Evaluation Process

All work is subject to two stages of evaluation:

- A first reading by the Editorial Board, to verify if it covers the magazine profile requisites.
- If accepted, this body proposes two topic-specialist arbitrators who will do the academic arbitration (peer review).
- During all the process, anonymity of the arbitrators and authors will be kept.
- In the event of discrepancy if accepted or rejected, the text will be sent to a third arbitrator, whose decision will define its publication status; in this case, the final judgment is indisputable.

Arbitrator's Profile

The editorial process of CESNAV's magazine establishes the obligation to arbitrate the articles considered for publication. Accordingly, a specialist arbitrator, whose profile allows him (her) to review the quality and authenticity of the text, is considered and afterwards he (she) will issue his (her) recommendations to the author.

It is worth to stand out that the arbitrators must have solid tradition of professional and ethical capability; they should be scholars or researchers and must guarantee the confidentiality of the review process.

Transfer Of Rights

The author(s) grant permission for their material to be published in CESNAV's magazine, in magnetic and electronic means. The property rights of the published articles are conferred to the Centro de Estudios Superiores Navales, after the academic and original editorial acceptance for its publication and distribution both in printed and electronic version. The author(s) retain their moral rights in accordance with the law.



Point of Contact

Vicealmirante Raymundo Pedro Morales Ángeles, Director.
Teniente de Navío Alberto Medina Angeles, Editor.
Mail: cesnav.difusion@semar.gob.mx
Tel: 56 08 08 47 ext. 7660.

Electronic Versión

https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/revista_conte.html