



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Filosofía

El proceso de construcción e institucionalización de la
marina mexicana, 1821-1940

Tesis

Que como parte de los registros para obtener el Grado
de Maestro en Estudios Históricos

Presenta
Josimar Daniel Rangel González

Dirigido por:
Dr. José Óscar Ávila Juárez

Querétaro, Qro., enero de 2020

La presente obra está bajo la licencia:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>



CC BY-NC-ND 4.0 DEED

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

Usted es libre de:

Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

La licenciatario no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

Bajo los siguientes términos:

 **Atribución** — Usted debe dar [crédito de manera adecuada](#), brindar un enlace a la licencia, e [indicar si se han realizado cambios](#). Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciatario.

 **NoComercial** — Usted no puede hacer uso del material con [propósitos comerciales](#).

 **SinDerivadas** — Si [remezcla, transforma o crea a partir](#) del material, no podrá distribuir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni [medidas tecnológicas](#) que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

Avisos:

No tiene que cumplir con la licencia para elementos del material en el dominio público o cuando su uso esté permitido por una [excepción o limitación](#) aplicable.

No se dan garantías. La licencia podría no darle todos los permisos que necesita para el uso que tenga previsto. Por ejemplo, otros derechos como [publicidad, privacidad, o derechos morales](#) pueden limitar la forma en que utilice el material.



Universidad Autónoma de Querétaro

Facultad de Filosofía

El proceso de construcción e institucionalización de la marina mexicana, 1821-1940

Tesis

Que como parte de los registros para obtener el Grado de
Maestro en Estudios Históricos

Dirigido por:
Dr. José Óscar Ávila Juárez

Dr. José Óscar Ávila Juárez
Presidente

Dr. Francisco Javier Meyer Cosío
Secretario

Dr. Jesús Iván Mora Muro
Vocal

Dra. Claudia Ceja Andrade
Suplente

Dr. Enrique Plasencia de la Parra
Suplente

Centro Universitario, Querétaro, Qro.
Enero de 2020
México

A mis tres grandes amores

Karina, Ainhoa y Paolo.

Agradecimientos

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) le agradezco la beca otorgada durante la maestría.

A las autoridades de la Facultad de Filosofía de la Universidad Autónoma de Querétaro, Dra. Margarita Espinosa Blas y Dra. Cecilia del Socorro Landa Fonseca, por su apoyo incondicional.

Expreso mi profundo agradecimiento a mi maestro y tutor de tesis, Dr. José Óscar Ávila Juárez por su amistad, instrucción, guía y colaboración durante el desarrollo de esta investigación.

Y a los integrantes del sínodo de tesis y examen de grado, Dr. Francisco Javier Meyer Cosío, Dr. Jesús Iván Mora Muro, Dra. Claudia Ceja Andrade y Dr. Enrique Plasencia de la Parra les exento mi enorme gratitud por su tiempo y dedicación en el trabajo de lectura y corrección del presente trabajo.

Índice

Resumen	7
Introducción	8
Fundamentación teórica	12
Estado del arte	15
Hipótesis.....	17
Capítulo I	19
El vaivén institucional de la marina mexicana	19
I.I La modernidad borbónica y la marina.....	20
I.II El vaivén institucional durante el México independiente	22
I.II.I Y las invasiones llegaron por mar.....	29
I.II.II Dos gobiernos, dos ejércitos, dos marinas.....	35
I.III Las reformas institucionales del Segundo Imperio.....	38
I.IV El Porfiriato y la creación del poder marítimo mexicano	42
I.IV.I El material de la modernización.....	50
Capítulo II	61
Crisis y permanencia institucional.....	61
II.I La ruptura: la dictadura huertista	61
II.I.I Los Tratados de Teoloyucan.....	71
II.II El primer intento de una secretaría.....	75
II.II.I La política militar carrancista y el intento de rescate de la marina.....	77
II.II.II Las implicaciones del nuevo pacto constitucional	83
II.III La profesionalización del ejército y el olvido de la marina.....	93
II.III.I La organización militar y la marina	95
II.III.II La reforma militar de Joaquín Amaro	99
II.III.III “Llegó el grado de que no tenemos marina de guerra”	106
Capítulo III	114

El cardenismo y la institucionalización de la marina.....	114
III.I Las nuevas funciones de las fuerzas armadas	115
III.II La marina en el cardenismo	122
III. II. I Sin dinero la Marina no avanza.....	129
III.III Una decisión presidencial: la institucionalización.....	135
III. III. I La institucionalización	140
III.IV. ¿La Guerra Mundial o Estados Unidos?.....	146
III. V ¿La solución a los problemas?.....	157
Conclusiones.....	165
Fuentes	169
Documentales.....	169
Hemerográficas	171
Bibliográficas	172
Internet	176

Resumen

México es un país que a pesar de poseer las condiciones geográficas para convertirse en un país marinero, y por lo tanto tener la oportunidad de que sus marinas mercante y de guerra se convirtieran en elementos trascendentales en su desarrollo como nación, hasta la actualidad no ha sido capaz de ello. Esta situación es el resultado de un proceso de mediana duración que inició justamente con las instituciones marítimas y militares heredadas desde la época virreinal y que marcaron el rumbo de los asuntos marítimos y navales mexicanos tras la consumación de la independencia.

El análisis institucional de la marina mexicana con base en los postulados de Douglass C. North, permitió mostrar que la historia de la marina mexicana ha sido un proceso de construcción que inició en 1821 y que culminó de forma inesperada con su institucionalización en 1940. La creación de una dependencia estatal que administrara al poder naval de la nación, constituyó un fracaso rotundo para quienes consideraban que esto convertiría al país en una potencia marítima.

Palabras clave: institucionalización, marina mexicana, poder naval, Douglass C. North.

Introducción

Tradicionalmente se ha considerado que México, a pesar de ser un país bi-oceánico con un extenso litoral marítimo, tiene un enorme desinterés político y social en desarrollar una marina capaz de preservar sus derechos y riquezas marítimas, así como para enfrentar a la delincuencia organizada en el mar.¹ En la actualidad, la marina de guerra mexicana es considerada como costera, modesta y anticuada, no correspondiendo a los 10,740.9 km lineales de litorales y los 2, 946, 825 km² de superficie marina sobre los cuales debe ejercer su soberanía.²

La historia de la marina nacional ha sido calificada con una constante de la que no se puede apartar: su fracaso.³ Desde 1939, con la creación del autónomo Departamento de la Marina Nacional, la marina y el ejército fueron separados administrativa y operativamente, y para el siguiente año ya existían dos secretarías de Estado con misiones militares: la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina. Este hecho provocó que hayan sido consideradas hasta la actualidad como atípicas, pues la acción ocasionó problemas fundamentales como la incapacidad para cumplir con la misión clásica de defensa exterior de la federación, la falta de coordinación estratégica y un cuestionable manejo de la política militar.⁴

En ese sentido, consideramos que a partir del análisis del desarrollo institucional de la marina mexicana, escudriñaremos el largo proceso que la llevó a convertirse de un organismo dependiente a una secretaría de Estado, lo que a nuestro parecer no ha rendido los resultados que se le trazaron en el momento histórico de su constitución. Desde su creación, el Departamento de la Marina Nacional y después la Secretaría de Marina, tuvieron la obligación de hacerse cargo

¹ Marcos P. Moloeznik, “Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Contribución doctrinaria al desarrollo de la Armada de México” en *Análisis*, volumen 12, número 35, mayo-agosto de 2009, p. 81.

² Ibídem, p. 81; y Marcos P. Moloeznik “Aproximación al poder naval mexicano”, en *Letras jurídicas*, número 11, otoño de 2010, p. 2.

³ Enrique Plasencia, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, p. 90.

⁴ Marcos P. Moloeznik, “Las fuerzas armadas en México: entre la atipicidad y el mito” en *Nueva Sociedad*, no. 213, enero-febrero de 2008, pp. 15-16

de todos los asuntos marítimos del país, militares y civiles, pero de a poco se fue convirtiendo en una institución netamente militar al separarle las responsabilidades civiles del mar.

Para ello, hemos dividido en tres grandes etapas a la historia institucional de la marina mexicana. La primera a la que se denomina “El vaivén institucional de la marina mexicana”, en la que se examina cómo es que la marina formó parte de la Secretaría (o Ministerio) de Guerra y Marina desde el siglo XIX, y las diversas vicisitudes del Estado mexicano (o los Estados) que provocaron que su desarrollo institucional fuera más bien un tema secundario en las agendas nacionales, además de los momentos en los que la separación con respecto al ejército fueron en realidad efímeros e ineficiente. Se podrá observar que fue durante el Porfiriato cuando varios factores permitieron el fortalecimiento de la oficialidad naval y su concentración como organismo político, lo que les permitió a ellos y a la institución naval obtener un mayor poder de negociación política.

La segunda etapa “Crisis y permanencia institucional” inicia con la ruptura provocada por el movimiento revolucionario y culmina con el final del Maximato. Durante esta etapa se sentaron las bases del sistema de control político que dominó todo el siglo XX mexicano,⁵ y en el que consolidaron su forma actual las instituciones que norman hasta la actualidad la realidad mexicana. En nuestro caso es importante señalar que la historiografía tradicional ha enmarcado esta etapa como una de las esenciales para la consolidación e institucionalización de las fuerzas armadas mexicanas, pero en este trabajo se podrá observar que el caso de la marina, y en específico de la militar, fue totalmente distinto pues incluso estuvo a punto de desaparecer.

Finalmente, en la tercera etapa denominada “El cardenismo y la institucionalización de la marina”, se llega al punto culminante, que es el cierre del proceso de institucionalización de la marina mexicana. En este periodo se analiza por qué durante el sexenio de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se dio la decisión eminentemente política de separar la marina con respecto al ejército y con ello se

⁵ Lorenzo Meyer, “La etapa formativa del Estado mexicano contemporáneo”, en *Historia Mexicana*, abril-junio de 1977, p. 453, y Arnaldo Córdova, *La formación del poder político en México*, México, Ediciones Era, 1972, pp. 1-23.

creó el autónomo Departamento de la Marina Nacional en 1939 y la Secretaría de Marina en 1940. También se muestra que, aunque podría pensarse que la creación de esta nueva institución se debió a una base sólida formal y material o a una política estatal diferente a las anteriores, en realidad estuvo en medio de polémicas y vicisitudes.

Para comprender mejor la importancia del proceso, es importante señalar que estuvo enmarcado precisamente en un proceso más global: el de la creación y formación de las marinas modernas en todo el mundo. El 21 de octubre de 1805, tuvo lugar la batalla de Trafalgar, último y más sangriento combate de la era de los buques propulsados solamente con la fuerza del aire, y en el que la flota inglesa destruyó la escuadra franco-española que buscaba la conquista de Europa.⁶ Después de esa batalla, Inglaterra creó la marina de guerra más poderosa de los siglos XVIII y XIX.

La coyuntura de la guerra encajó dentro de un proceso que se venía germinando con la Revolución Industrial: la mecanización de las flotas mercantes y de guerra.⁷ Precisamente durante los siglos XIX y XX, en los que la marina mexicana intentó consolidarse institucionalmente, se dieron los cambios más importantes en las marinas de todo el mundo. Se vivieron evoluciones “ultra rápidas” entre 1846 y 1914, en las que los barcos de madera quedaron totalmente obsoletos. La evolución de la industria del hierro y el acero permitió el mejoramiento de la artillería, hubo una modificación técnica y estratégica pasando de la avancarga a la retrocarga, además de que se aumentaron de forma importante los calibres hasta llegar a los 406 mm en 1914.⁸

Esto provocó la utilización de la protección de los barcos con planchas de hierro y acero y, más adelante, el blindaje de acero, para finalmente llegar a la construcción total de los barcos de acero a principios del siglo XX, y con ello el aumento en su desplazamiento, es decir, en su tamaño y su peso, llegando a principios del siglo XX a las 27,000 toneladas. Además, la introducción primero de

⁶ Carlos Benítez, *Guía ilustrada de barcos de guerra. Características, anécdotas y datos desde la antigüedad hasta nuestros días*, Asunción, 2008, p. 152.

⁷ Maurice de Brossard, *Historia marítima del mundo*, Madrid, Edimat Libros, 1974, p. 475.

⁸ Ibídem, pp. 480-490.

las máquinas de vapor y posteriormente de los motores de combustión interna, en conjunción con la aparición de los combustibles líquidos y con la utilización de la electricidad, hicieron que los barcos aumentaran su velocidad hasta más de 20 nudos y su radio de acción fuera prácticamente global. Todo ello provocó la búsqueda de puntos de abastecimiento, además de la modificación de los arsenales y las bases, así como la instalación de talleres mecánicos especializados en la introducción de la industria de la metalurgia aplicada. Asimismo, el personal tuvo que adaptarse a las técnicas diversas que aparecieron ante estos avances, y las escuelas debieron comenzar a formar nuevas especialidades en ámbitos como la artillería y la mecánica.⁹

La evolución se puede mostrar en el paso de las fórmulas de acorazados o fragatas acorazadas de los 1870, para pasar al crucero acorazado, y después al acorazado monocalibre, y más adelante al superacorazado de las flotas de combate de las dos guerras mundiales. Finalmente, para antes de que iniciara la Segunda Guerra Mundial, los buques más importantes de las flotas de guerra eran los portaaviones y con ellos llegó el auge de la aviación naval, además de la implementación de nuevos inventos como el radar, del que algunos pensadores señalan que llevó por sí sólo a la victoria de las armas aliadas.¹⁰

En el ámbito institucional, el almirante estadounidense Alfred T. Mahan demostró desde finales del siglo XIX que en la mayoría de los estados modernos las flotas mercantes constituyen la principal razón para la existencia de las flotas de guerra.¹¹ Las primeras están controladas totalmente por la iniciativa privada; es decir, se crearon toda una serie de compañías navieras que se encargarían del comercio marítimo de un país, y el Estado sólo tuvo funciones de regulador.¹² Como consecuencia, y en palabras del mismo Mahan, los intereses marítimos de la nación provocaron la creación de las modernas flotas de guerra, esas sí controladas directamente por el Estado.

⁹ Ibídem, pp. 537-540.

¹⁰ Camil Busquets i Vilanova *et al.*, *La lucha en la mar y por la mar II*, Madrid, Agualarga, 2005, pp. 140-160.

¹¹ Alfred T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History*, Boston, Little Brown and Company, 1890.

¹² Maurice de Brossard, *op. cit.*, pp. 476-480.

Fundamentación teórica

Debido a la naturaleza de cada uno de los capítulos que conforman la tesis, se considera necesaria la utilización de varias propuestas teóricas que nos permitirán llevar a cabo la explicación y el análisis de la investigación, pero el hilo conductor de la explicación gira en torno a la historia institucional propuesta por el historiador estadounidense Douglass C. North que, si bien él propone un énfasis económico, nosotros lo utilizamos para aplicarlo al análisis de una institución política, como lo es la Secretaría de Marina. De esa forma, se han adoptado los conceptos y propuestas de North que consideramos apropiados para llevar a cabo el presente análisis.

Según North, la historia es importante no sólo porque se puede aprender del pasado, sino también porque el presente y el futuro están conectados al pasado por obra de la continuidad de las instituciones de una sociedad, por lo que las elecciones de hoy y mañana están conformadas por el pasado, en tanto que “éste se puede hacer inteligible sólo en la medida en que se le considere como historia de la evolución institucional”.¹³ En ese sentido, las instituciones son las reglas del juego en una sociedad, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana. Por consiguiente, estructuran incentivos en el intercambio humano, o sea político, social o económico.

El cambio institucional conforma el modo en que las sociedades evolucionan a lo largo del tiempo, por lo cual es la clave para entender el cambio histórico”.¹⁴ Desde esa base, para nosotros la institucionalización es la creación de nuevas instituciones políticas que le permiten a un Estado mantenerse al frente del poder y conducir al sistema político.

Para entender este cambio histórico, se debe pensar que la función principal de las instituciones en la sociedad es reducir la incertidumbre estableciendo una estructura estable (aunque no necesariamente eficiente) de la interacción humana, para ello existen dos tipos de limitaciones a partir de las cuales se llevará a cabo el

¹³ Douglass C. North, *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*, trad. Agustín Bárcena, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 7.

¹⁴ Ibídem, p. 14.

presente análisis. En primera lugar, las reglas formales, que son todas las leyes escritas y que pueden cambiar en cualquier momento como resultado de la política o por una decisión judicial; y en segundo lugar se encuentran las limitaciones informales, como todas aquellas limitaciones encarnadas como costumbres, tradiciones y códigos de conducta son mucho más impermeables a las políticas deliberadas.¹⁵

Aunado a esto, nuestro estudio es al mismo tiempo un análisis sobre la historia naval mexicana, ya que si bien la institución marítima tenía bajo su potestad todos los asuntos del mar, incluyendo los civiles y los militares, la mayoría del tiempo su carácter fue eminentemente militar. Para ello se empleará el pensamiento del contralmirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien ha sido reconocido como el pensador del poder naval por excelencia y uno de los geopolíticos más reconocidos e influyentes del siglo XX. Mahan publicó en 1890 la obra *The influence of Sea Power upon History*, en la que analizó la Europa del imperialismo mercantil de los siglos XVII y XVIII y llegó a la conclusión de que el uso y el control del mar es y ha sido siempre un gran factor en la historia del mundo.¹⁶

Mahan es el creador del concepto *Sea Power*, que ha sido traducido indistintamente como *poder marítimo* o *poder naval*, debido a que el mismo autor no expone una definición precisa de su concepto y se conforma con ejemplos históricos.¹⁷ Por una parte, el poder marítimo es la capacidad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio, y está integrado por dos elementos: los intereses marítimos y el poder naval. Los intereses marítimos de una nación son todos los aspectos relativos a su seguridad y desarrollo vinculados con el mar, y el poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses; es decir, el poder naval de un Estado es su expresión militar en el mar.¹⁸ Al tomarse como válida esta

¹⁵ Ibídem, p. 17.

¹⁶ Marcos P. Moloeznik "La segunda intervención norteamericana en México a la luz del pensamiento de Alfred Thayer Mahan", en *La invasión a Veracruz de 1914. Enfoques multidisciplinarios*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2015, p. 210

¹⁷ Mahan utiliza el término *Sea Power* indistintamente durante toda la obra para referirse a las condiciones navales de los estados dominantes en diferentes épocas de la historia de la humanidad, como Roma o el Reino Unido.

¹⁸ Roberto L. Pertusio, *Una marina de guerra ¿para hacer qué?*, Buenos Aires, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1989, p. 19.

definición, para nosotros el poder naval es sinónimo de armada y de marina de guerra.

Como complemento a este último punto, se utilizará a Roberto L. Pertusio, quien explica que existen tres funciones que cumplen las armadas y que en su conjunto encierran el uso del mar: diplomático (símbolo), de vigilancia (policía) y militar (disuasión). Estos son los tres roles destinados al poder naval, que se obtienen con una armada ofensiva capaz de disputar el dominio del mar al enemigo, en conjunto con bases, fondeaderos, apostaderos y estaciones.

En específico, para el primer capítulo también se utilizará el análisis teórico militar que Conrado Hernández propone sobre las instituciones militares modernas, quien plantea que el distintivo de los militares cobró un carácter cada vez más profesional e institucionalizado al formar parte de ejércitos o de fuerzas armadas sujetas a una normatividad específica, comparten una disciplina común, jurisdicción propia, forma de vida reglamentada y un estilo particular en el desempeño de su labor o de una serie de principios para hacer la guerra.¹⁹ Asimismo, se echará mano de su categoría de análisis “espíritu de cuerpo”, así como de sus propuestas propiamente militares sobre las fuerzas armadas mexicanas que al menos hasta 1860 mantuvieron una continuidad con el Antiguo régimen, con base en el sistema jurídico manteniendo la vigencia de la ordenanza, y la función judicial con el sostenimiento del fuero.²⁰

Como añadidura, de forma especial para los capítulos II y III, se recurrirá al historiador Lorenzo Meyer, quien considera que las actuales estructuras de control político, obtuvieron sus principales características y comenzaron a tomar forma definitiva a partir de la creación del PNR y poco han variado desde el momento en que Ávila Camacho tomó posesión.²¹ Además, se echará mano de Arnaldo

¹⁹ Conrado Hernández López, “Formación y función de las fuerzas armadas. Presentación” en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, Zamora, primavera de 2007, vol. XXVIII, p. 11.

²⁰ Conrado Hernández López “‘Espíritu de cuerpo’ y el papel del ejército permanente en el surgimiento del Estado-nación, 1821-1860”, en *Ulúa*, México, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana, julio-diciembre de 2006, vol. 4, no. 8, p. 138.

²¹ Lorenzo Meyer, “La etapa formativa del Estado mexicano contemporáneo” en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, abril-junio de 1977, p. 453. Meyer define el control político como regulación; capacidad de las autoridades para regular y dirigir la forma y contenido de las demandas y apoyos políticos al sistema, así como la naturaleza de los actores del mismo.

Córdova, quien explica que tras la muerte Álvaro Obregón en 1928 siguió la institucionalización del juego político en México; es decir, la política populista del caudillismo pasó a ser política institucional, verdadera política.²²

Estado del arte

Como se mencionó con anterioridad, México ha tenido un gran desinterés por las cuestiones marítimas y navales, uno de los reflejos más claros es la producción historiográfica al respecto. Aparentemente, la historiografía militar ha sido muy basta en nuestro país, especialmente los militares han sido muy prolíficos en cuanto a la producción de obras de carácter histórico o biográfico desde el siglo XIX,²³ a pesar de ello la producción sobre historia naval prácticamente era inexistente en México.

Fue hasta el año 2011 cuando se publicó el primer trabajo extenso sobre historia naval realizado por un historiador profesional mexicano, Iván Valdez-Bubnov, pero fue sobre el poder naval español;²⁴ esto nos da una idea del atraso al que nos estamos enfrentando. En nuestro caso, es sencillo hacer un balance historiográfico general sobre la producción de historia naval mexicana, la cual se puede dividir en tres tipos: las memorias de marinos revolucionarios, las primeras obras históricas de oficiales navales y la nueva producción historiográfica de la Secretaría de Marina.

En primer lugar, se encuentran obras que llevaron a cabo marinos que se vieron inmiscuidos en la Revolución Mexicana, que participaron en algunos acontecimientos históricos de gran importancia, tal como la invasión a Veracruz por parte de las fuerzas armadas estadounidenses en abril de 1914. Estas obras

²² Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984, p. 313. La política populista fue inaugurada por Venustiano Carranza y se comprometía con la organización de un régimen social, económico y político también populista, en el que las masas campesinas y obreras serían utilizadas para carne de cañón en la lucha por transformar a la sociedad, también en ellas se apoyaría todo intento de renovación social.

²³ Bernardo Ibarrola, “Cien años de historiografía militar mexicana” en *Historia de los ejércitos mexicanos*, pp. 617-620.

²⁴ Ibídem, p. 630. La ficha del libro es: Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, 433 pp.

aportan datos muy valiosos porque se convierten en testimonios, más que en textos de historia propiamente dichas; carecen de método y metodología y su objetivo es dar a conocer lo que vivieron y lo que vieron. De hecho, algunos de ellos son tan inéditos que sólo se encuentran en la Secretaría de Marina para su consulta. Algunos de ellos son Rafael López Fuentes con su obra *A media asta*, escrita en 1914, Esteban Minor Carro con su *Autobiografía* y Antonio B. Argudín con su texto *La cadena de mi vida en 80 eslabones*.

El segundo tipo se inaugura en 1934 con la obra de Arturo López de Nava, *Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, seguido por la *Historia Marítima de México* del capitán Juan de Dios Bonilla, quien nos proporciona un panorama general de la historia de la Armada mexicana, sentando sus antecedentes más antiguos en la época prehispánica. Por su parte, el vicealmirante Mario Lavalle Argudín hizo un recorrido histórico de la institución en su obra *La Armada en el México independiente*, quien también en su compendio *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México* da un panorama general de las embarcaciones con las que ha contado la Marina. Asimismo, en el año de 1985 el capitán Enrique Cárdenas de la Peña y su *Semblanza Marítima de México* nos aportan una explicación histórica amplia del mismo contenido general.

Estas obras tienen en común que son totalmente narrativas, y aunque existe un claro trabajo de búsqueda de fuentes, su formación militar no les permitió llegar a un análisis e interpretación de los datos de forma profesional; no existen hipótesis claras ni preguntas rectoras a responder, más que contar la historia de la institución a la que pertenecen. Finalmente, lo que ha sido considerado como una novedad historiográfica en México, ha sido la aparición de nuevos trabajos de índole historiográfica, aunque también hechos desde la institución naval. Se han publicado estudios de procesos como la guerra con España, de personajes como las biografías de los almirantes Othón P. Blanco y Manuel Azueta, e instituciones como la *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México* y la *Historia general de la Infantería de Marina mexicana*.²⁵

²⁵ Bernardo Ibarrola, ibídem, p. 628.

En resumidas cuentas, existe una clara deuda con respecto a la historia de la marina mexicana de parte de los centros e investigadores civiles. En el 2010 se publicó la obra *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937* de Enrique Plasencia, que constituye el mejor análisis de las fuerzas armadas de esa temporalidad, la única excepción es que de las 410 páginas que constituyen al texto, sólo le dedica 10 al estudio de la marina. El vacío historiográfico ha empezado a ser subsanado pero todavía es muy grande.

Esto se demuestra con que sólo existe un estudio de la marina mexicana durante la etapa que se pretende investigar y es del mismo autor que el del presente trabajo. El artículo monográfico “La armada posrevolucionaria y su institucionalización, 1920-1940” de la obra *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México*, que pretendió responder a las necesidades de explicación desde la propia Secretaría de Marina donde el autor se desempeñó como investigador y difusor de la historia naval mexicana entre los años 2011 y 2015. Cabe mencionar que los lineamientos institucionales no permitieron al historiador un análisis del tema, pues había que adecuarse a las necesidades de la Secretaría, que eran: hacer un estudio monográfico de la institución naval.

Hipótesis

A partir de ese acercamiento surgieron algunas preguntas de investigación como: ¿cuáles son las variables que propiciaron que los gobiernos posrevolucionarios construyeran para México un poder naval tan modesto? ¿Por qué las fuerzas armadas mexicanas se separaron para poder funcionar? ¿Existió una tradición institucional que tendiera a la separación de la marina y el ejército? ¿Cuáles fueron los motivos por los que, a pesar de estar en duda su continuidad institucional durante la época posrevolucionaria, se tuviera la necesidad de crear una Secretaría de Marina? ¿Las políticas estatales navales estuvieron marcadas de forma determinante por la relación con los Estados Unidos y provocaron la institucionalización de la marina mexicana?

En ese sentido, nosotros pudimos responder las preguntas con la hipótesis general siguiente: el proceso para constituir e institucionalizar el poder marítimo mexicano fue lento y penoso, y respondió al desarrollo político y económico del país, más allá de ser el resultado de una tradición naval preexistente. La creación de la Secretaría de Marina respondió a las necesidades de su realidad histórica y no necesariamente a un plan marítimo de largo plazo, en el que la imposición de la fuerza política del ejecutivo -encarnado en Lázaro Cárdenas- comenzaba a predominar sobre las demás fuerzas dentro del sistema político mexicano.

Capítulo I

El vaivén institucional de la marina mexicana

El primer gran recorrido que siguió la evolución institucional de lo que a la postre sería la depositaria del poder marítimo y naval mexicano,²⁶ la Secretaría de Marina, se puede seguir desde sus inicios a través del estudio de los aspectos formales; es decir, las leyes, los reglamentos y la documentación oficiales que a lo largo del tiempo han determinado las funciones de la marina. Éstas no han sido estáticas sino que se han adecuado, según el momento histórico y las necesidades propias del país. Además, el análisis de otros testimonios permitirán observar su situación material en diferentes etapas, y al mismo tiempo nos acercarán a las limitaciones informales implícitas de la misma marina.²⁷

Según Douglass C. North, una de las claves para entender el cambio histórico es por medio del estudio de las formas institucionales, que son el reflejo de los cambios en las sociedades mismas.²⁸ La teoría institucional de North permite explicar cómo el pasado influye en el presente y el futuro de una sociedad a partir del análisis de las instituciones formales o informales, las cuales tienen un papel preponderante como creaciones humanas, pues como ya se advirtió, son las reglas de juego en una sociedad y dan forma a la interacción humana. Por consiguiente, estructuran incentivos en el intercambio humano, sea político, social o económico.²⁹

²⁶ El poder marítimo es la capacidad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio, y está integrado por dos elementos: los intereses marítimos y el poder naval. Entonces, el poder naval se entiende como la expresión militar de un Estado en el mar, que utiliza como respaldo de sus intereses marítimos. Al tomarse como válida esta definición, para nosotros el poder naval es sinónimo de armada y de marina; tomado de: Alfred T. Mahan, *op. cit.*, pp. 29-81, Roberto L. Pertusio, *Una marina de guerra ¿para hacer qué?*, Buenos Aires, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1989, p. 19., y Marcos Pablo Moloeznik, "Aproximación al poder naval mexicano" revista electrónica *Letras Jurídicas* núm 11, otoño de 2011.

²⁷ Según Douglass C. North, "las reglas formales pueden cambiar en cualquier momento como resultado de la política o por una decisión judicial, las limitaciones informales encarnadas como costumbres, tradiciones y códigos de conducta son mucho más impermeables a las políticas deliberadas. Esas restricciones culturales no sólo conectan el pasado con el presente y futuro, también nos proporciona una clave para explicar la trayectoria de cambio histórico".

²⁸ Douglass C. North, *Institutions, institutional change and economic performance*, New York, Cambridge University Press, 1990, p. 3.

²⁹ Ibídem, pp. 3-6.

Por lo tanto, el estudio de la evolución de las instituciones humanas es una forma de acercamiento al conocimiento del comportamiento humano. Los cambios institucionales forman parte de un proceso complicado, porque son la consecuencia de las modificaciones en las reglas de una sociedad, en las limitaciones informales, y su aplicación.³⁰ Debido a que son creadas para dar certidumbre y estabilidad, las instituciones siempre se están transformando y a su vez alteran las formas de sociabilidad, el desempeño económico, las tradiciones, los códigos y la política en general.

En ese sentido, la institución de nuestro interés cuenta con una larga evolución que tiene que estudiarse como de larga data. A partir de 1821, existió en México una organización naval formal: la sección de Marina del Ministerio* de Guerra y Marina,³¹ que fue capaz de permanecer con diversas modificaciones pese a la inestable historia de esta nación, pero esto no significó que en la realidad existiera; es decir, existía en el papel, en las leyes y los reglamentos, pero no siempre contó con naves, apostaderos, astilleros, arsenales e incluso personal. Este primer periodo de historia institucional culminó precisamente en la etapa final del Porfiriato, cuando las condiciones nacionales permitieron una modificación importante en las reglas del juego para la marina, dándose la conformación de una base institucional y material que la llevaría a su continuidad y sentaría las endebles bases de su posterior autonomía.

I.I La modernidad borbónica y la marina

Si bien es cierto que las actividades marítimas formaron parte del desarrollo económico del virreinato, en la Nueva España los oficios relacionados con el mar los aprendían los vecinos de forma empírica, y aunque en cada zona del virreinato variaron, en general las actividades marítimas tuvieron un crecimiento lento por las

³⁰ Ídem.

* Durante el siglo XIX, la institución varió su denominación entre Secretaría y Ministerio, en lo sucesivo se respetará el nombre que corresponde a cada momento histórico.

³¹ María Delta Kuri Trujeque, *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble institución*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2011, p. 46.

restricciones reales.³² Durante siglos, más allá del establecimiento efímero de la Armada de Barlovento en el siglo XVII en el puerto de Veracruz, no hubo para los novohispanos una experiencia naval-institucional.

Los cambios navales borbónicos emprendidos en el siglo XVIII, en especial a cargo del intendente de marina Josep Patiño, dieron inicio a la institucionalización marítima del imperio español, pues apostaron por el desarrollo de la construcción naval por medio de la administración estatal, en función de criterios estrictamente económicos.³³ En aquel momento, para el reino de España fueron promulgadas, en 1717, las *Ordenanzas de Armada*, que representaron, junto con las *Ordenanzas de Intendentes* del ejército, el nacimiento de la moderna administración naval y militar en la que se instituyó la preponderancia de una corporación administrativa civil, aunque protegida por el fuero militar, sobre las corporaciones de oficiales.³⁴

En Nueva España, el virrey Antonio María de Bucareli (1771-1779) impulsó el plan de institucionalización borbónico con el lanzamiento del proyecto de creación de departamentos marítimos en San Blas, Acapulco y Veracruz, que al mismo tiempo se convirtieron en cabezas administrativas; sin embargo, aunque se proyectó el establecimiento de empresas complementarias de construcción de astilleros, no se llevaron a cabo en su totalidad; de los que se construyeron, el más grande de la Nueva España fue el de Campeche.³⁵ Asimismo, se creó la matrícula de mar, reglamentación que obligó a servir a la marina a todos aquellos jóvenes que luego quisieran ejercer oficios relacionados con el mar.

Difícilmente todos estos cambios que tendían a la modernización institucional de la marina española impactaron de forma determinante en la Nueva España, debido a que el proceso de independencia interrumpió cualquier cambio posible. En

³² Guadalupe Pinzón Ríos, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014, pp. 21-35.

³³ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, pp. 170-203.

³⁴ Según Valdez-Bubnov, las *Ordenanzas* establecieron una estructura bipartita en la Secretaría de Marina: el Cuerpo de Ministerio, con potestad sobre todos los procesos administrativos y financieros, y el Cuerpo General, propiamente de guerra.

³⁵ Johanna von Grafenstein, *Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 106-107.

ese sentido, coincidimos con Conrado Hernández, quien plantea que desde 1821 hasta 1860, el ejército permanente (y con ello la armada) mantuvo cierta continuidad en su estructura organizativa con base precisamente en el modelo francés: la administración se organizó a nivel central en el Ministerio de Guerra y Marina, y territorial con las comandancias generales; en la cúspide se encontraba el ejecutivo, detrás de él un ministro, y finalmente un jefe de cada arma.³⁶

Esto provocó que prácticamente desde el primer momento de vida independiente, el ejército y la marina mexicanos tuvieran una continuidad en las reglas formales heredadas del régimen español, sobre todo en el sistema jurídico con la vigencia de la *Ordenanza*, y en la función judicial con el mantenimiento del fuero. Es decir, la organización institucional que se arrastró desde los últimos años del virreinato fue, como dice Douglass North, la persistencia de una institución ineficiente que fue el resultado de otros fenómenos:³⁷ en este caso darle mayor importancia a lo político y la inmediatez económica sobre lo estratégico y lo financiero.

I.II El vaivén institucional durante el México independiente

Una vez que se alcanzó la Independencia, durante la mayor parte del siglo XIX los gobiernos mexicanos administraron, mantuvieron y desplegaron su poder naval bajo la dirección del Ministerio o Secretaría de Guerra y Marina, pero existieron múltiples factores que imposibilitaron su desarrollo, como la inestabilidad política, la pobreza del erario nacional, el escaso interés por parte de algunas autoridades, conflictos externos e internos, o la indolencia para establecer rutas marítimas.³⁸ También habrá que pensar que todos estos elementos provocaron que la mayoría de las

³⁶Conrado Hernández López “Las fuerzas armadas durante la Guerra de Reforma (1856-1867), en *Signos Históricos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, enero-junio de 2008, no. 19, pp. 37-38.

³⁷ Douglass C. North, *op. cit.*, p. 8.

³⁸ Véase lo que el ministro Juan Nepomuceno Almonte decía al respecto: *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada a las cámaras del Congreso Mexicano en enero de 1841*, México, Imprenta del Águila, p. 44; y Luis I. Sánchez Rojas, “El tímido desarrollo de la marina de guerra mexicana ¿Podía defenderse Veracruz en 1914?” en *La invasión a Veracruz de 1914. Enfoques multidisciplinarios*, México, SEMAR-INEHRM, 2015, pp. 283-284.

veces en las que se planteó impulsar a la marina mexicana, fuera debido a coyunturas belicosas provocadas por una guerra o por enfrentamientos políticos.

Desde que se creó el 4 de octubre de 1821 el Ministerio de Guerra y Marina, por instrucciones de Agustín de Iturbide en su calidad de presidente de la Soberana Junta provisional gubernativa del Imperio Mexicano, y también de la Regencia,³⁹ existió la sección de Marina, entidad que se encargaría de administrar el poder naval mexicano. No obstante, hay que tomar en cuenta que en la práctica el México independiente nació sin elementos marítimos y navales; es decir, no había flota mercante o de guerra, instalaciones o escuelas de formación, y para rematar existían muy pocos marinos profesionales. El mismo ministro de la guerra durante el primer Imperio, el teniente de navío retirado José Antonio de Medina Miranda, consideraba que no era una tarea fácil para el nuevo país poner en marcha a su marina, incluso señaló que de la marina española “que estaba señalada de dotación á este Imperio, apenas existen unos miserables restos.”⁴⁰

Y así era. Los puertos habilitados eran numerosos, pero se encontraban en mal estado para el comercio; no existía una legislación propiamente mexicana, por lo que la ordenanza naval que debía seguirse era la española de 1793; y prácticamente no había oficiales porque tampoco había existido alguna escuela de formación estable en la Nueva España: se contaba con un almirante, que era Agustín de Iturbide, cinco capitanes, siete tenientes, cuatro alféreces, dos pilotos y 230 elementos de tropa, marinería y maestranza.⁴¹ Además no se contaba con algún barco de guerra importante.

Ante ello, el emperador y almirante Iturbide,⁴² tuvo que recurrir a la incorporación de marinos extranjeros para adquirir, comandar y tripular a la primera

³⁹ María Delta Kuri Trujeque, *op. cit.*, pp. 44-47.

⁴⁰ *Memoria presentada al soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina*, México, Oficina de Alejandro Valdés, impresor de cámara del Imperio, 1822, p. 3.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 26-30.

⁴² Al menos en el imperio español, el almirantazgo fue un cargo otorgado a una persona que poseía generalmente las siguientes facultades: sujeción de todos los individuos de marina bajo sus órdenes, la dirección de la marina en todas sus partes, protector de los navegantes, mando inmediato de cualquier navío y decisión definitiva en el ramo de marina sobre el funcionario encargado de la Secretaría o Ministerio de Guerra y Marina. Tomado de: Carlos Pérez “El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748), conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina”, en *Anuario de historia del derecho español*, Madrid, 2014, no. 74, pp. 409-476.

flota mexicana, tal es el caso del general de marina chileno Eugenio Cortés y Azúa,⁴³ y el coronel estadounidense John Davis Bradburn.⁴⁴ Según el mismo Cortés y Azúa, fue enviado por el gobierno mexicano a los Estados Unidos en 1822 a comprar barcos y pertrechos de guerra, y a pesar de que al parecer lo enviaron sin presupuesto, un ciudadano estadounidense de nombre Ricardo Meade hizo el financiamiento,⁴⁵ pudiéndose así comprar en Baltimore y Filadelfia las goletas *Iguala* y *Anáhuac* y los pertrechos para el arsenal de Alvarado,⁴⁶ a donde llegarían las naves. Esos primeros barcos fueron los encargados de expulsar en 1825 a las últimas fuerzas españolas que se encontraban apostadas en el castillo de San Juan de Ulúa.⁴⁷

A pesar de los buenos servicios, todo parece indicar que la flota se perdió por el desinterés del gobierno y la pobreza del erario, además de que el imperio de Iturbide se desplomó muy pronto. Es bien sabido que las instituciones modernas, y más las militares, se perfilaron como las encargadas de llevar a buen término y de modo victorioso los objetivos políticos de los gobernantes por medio del uso o la amenaza del uso de la fuerza;⁴⁸ y a su vez, esas instituciones reflejaron el carácter de su gobierno (expansionista, aislacionista, etcétera). En este caso, a pesar de que existió una legislación que indicaba lo contrario, en este periodo, en la praxis, la institución naval mexicana era representada y dirigida por su emperador y almirante,⁴⁹ quien fungía como mando supremo y organizador, cuyo objetivo político inmediato era el de conservación el poder.

⁴³ María del Rosario García González, *Eugenio Cortés y Azúa. Primer jefe de las fuerzas navales del México independiente*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2013, 238 pp.

⁴⁴ Mario O. Flores, *Forjadores de la Armada de México. Coronel de infantería Juan Davis Bradburn*, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2011, 164 pp.

⁴⁵ Todo parece indicar que Meade buscaba acomodo y favores políticos con el préstamo hecho al gobierno mexicano; incluso José Manuel Zozaya, entonces Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de México en Estados Unidos propuso al gobierno del Imperio mexicano que el propio Meade se convirtiera en cónsul provisional por su manejo del idioma inglés.

⁴⁶ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Gobernación sin sección, caja 120, expediente 20, fojas 2-3. Más adelante se comprarían diez buques más, cuatro balandras y seis goletas. Aunque para 1824 el gobierno mexicano le seguía debiendo a Meade 83,235. 62 pesos fuertes.

⁴⁷ Las goletas son embarcaciones finas, ligeras y largas con dos o tres palos y velas cangrejas. Es decir, son embarcaciones pequeñas.

⁴⁸ Conrado Hernández López, “Formación y función de las fuerzas armadas. Presentación” en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, Zamora, primavera de 2007, vol. XXVIII, p. 12; y Max Weber, *Estructuras de poder*, México, Ediciones Coyoacán, 2012, p. 17.

⁴⁹ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, México, Editorial Litorales, 1962, p. 260.

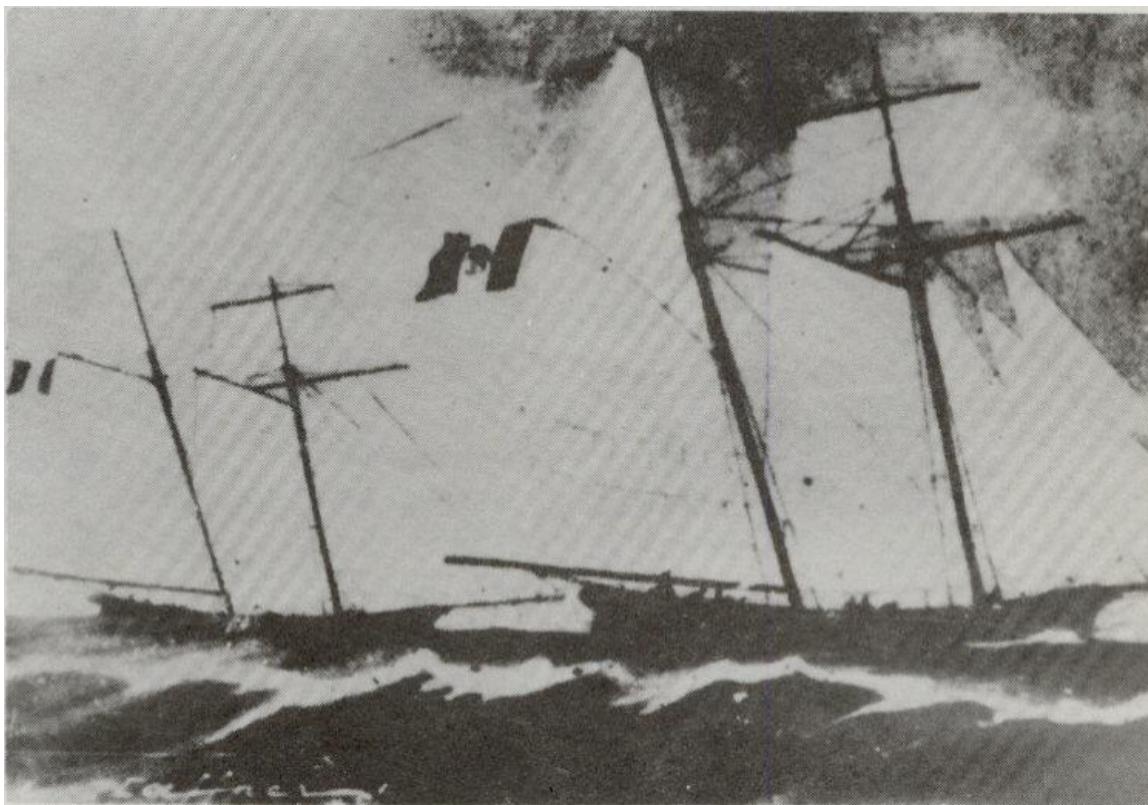


Imagen 1. Goletas *Iguala* y *Anáhuac*, primeros barcos en enarbolar el pabellón mexicano.*

Con la caída de Agustín de Iturbide y el establecimiento del federalismo en 1824 lo anterior se modificó, pues todo parece indicar que la institución naval pasó de nuevo a estar bajo la tutela del Ministerio de Guerra de forma directa hasta 1837. Probablemente esto influyó determinantemente para que durante la primera república federal se buscara una nueva forma de organización naval. Para ello, en 1826 fue contratado el comodoro estadounidense David Porter con la encomienda primordial de organizar una nueva flota de guerra cuyo carácter por primera y única vez en la historia de la marina mexicana fue ofensivo, pues se dedicó a hostilizar al comercio español en el Golfo de México y el Caribe.⁵⁰ Pero la bancarrota de la época y las fallas estratégicas de esa segunda flota mexicana, provocaron su desaparición y la renuncia de su comandante en 1828.

* Fuente: Mario Lavalle Argudín, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, tomo II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, p. 1.

⁵⁰ María Eugenia Rodríguez Ávila, “El Comodoro David Porter y la escuadra mexicana” en *Historia general de la Secretaría de Marina*, tomo I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, pp. 256-265.

El capitán Eugenio Cortés había sido el encargado de formar esta segunda escuadra mexicana y conseguir el equipo y personal para ambos litorales en los Estados Unidos. Él mismo contrató a Porter y adquirió los barcos que la conformaron: el bergantín *Guerrero* y la corbeta *Tepeyac*.⁵¹ Cortés se volvió a enfrentar al problema de la falta de personal adecuado para conformar las tripulaciones de los barcos,⁵² por lo que consideró que matriculando jóvenes sin graduación ni experiencia naval se podía solucionar el asunto de la falta de dotaciones, ya que esto les permitía forjar una carrera naval. Pero el problema era más complejo.

En la Nueva España no existieron escuelas de formación para marinos sino hasta las reformas borbónicas y su existencia fue breve. Fue en 1769 cuando José de Gálvez fundó un Colegio de Marina en Loreto, en las Californias, y tres años después la Escuela Náutica del Golfo en la ciudad de Campeche; ambos proyectos fueron efímeros e interrumpidos por el movimiento de Independencia.⁵³ Pero la guerra de expulsión de los españoles de San Juan de Ulúa en 1825 puso de manifiesto que existía la necesidad de una marina y, por tanto, lo indispensable era fundar escuelas de formación para que los nacidos mexicanos comandaran la institución y así se pudiera transformar la regla informal que funcionaban en la época: el comando de la armada se encontraba en manos de extranjeros, quienes se mantenían poco tiempo en sus cargos.

En ese sentido, también podemos observar que las reglas formales durante este periodo no eran compatibles con la situación real de la marina, debido a que la legislación no era adecuada, e incluso fue un obstáculo para el desarrollo de la marina, ya que para que haya grandes cambios en el marco institucional se deben alterar las reglas formales y así mejorar el interés de aquellos que tienen la suficiente capacidad de negociación,⁵⁴ en este caso los ministros del ramo. Así fue que en

⁵¹ Ibídem, p. 258.

⁵² El bergantín es un velero de dos palos, trinquete y mayor, con bauprés y velas cuadradas. Y una corbeta era un velero de guerra construido principalmente entre los siglo XVII y XVIII, más pequeño que una fragata.

⁵³ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, volumen I, México, Secretaría de Marina, 1976, p. 6.

⁵⁴ Douglass C. North, *op. cit.*, p. 94.

1822, cuando el capitán Eugenio Cortés se encontraba formando la primera escuadra naval mexicana puso en vigor la Ordenanza Naval de los Estados Unidos, pero para 1825 se reintrodujo la española de 1793, y cuando Porter asumió el mando de la segunda escuadra volvió a poner en práctica la estadounidense.⁵⁵ Ambas reglamentaciones no se encontraban de acuerdo con la realidad de la marina mexicana.

Esto provocó, según el ministro de Guerra y Marina, José Antonio Facio, que no hubiera parámetro que “arregle su fuerza, metodice los suministros y sistema económico, es sin fruto ni utilidad alguna”.⁵⁶ En otras palabras, Facio explicaba que la marina mexicana era un reflejo de la mala situación del sistema político y económico, y por ello “casi todo en esta parte ha desaparecido”,⁵⁷ es decir, que no había institucionalidad.

Justamente, para tratar de dotar de organización y bases fijas a la marina, se promulgó en marzo de 1830 la primera Ley Orgánica propiamente mexicana en la que se establecía que la “dirección militar gubernativa y económica de la armada naval, estará a cargo de la Secretaría del Despacho de la Guerra, mientras la fuerza militar no exija una inspección separada”.⁵⁸ Es decir, había una conciencia de que la institución naval podía ser un componente distinto al ejército de tierra, pero lo más interesante es que se muestra que, contrario a lo que se pensaba en la historiografía sobre el tema, para esa época ya existía la idea de una separación administrativa con respecto a la Secretaría de Guerra.

Fue precisamente en los años en los que se experimentó la primera república centralista con la promulgación de las Siete Leyes en 1836, cuando se dio el primer intento, que resultó infructuoso, de separación institucional de la marina mexicana con respecto a la administración central.⁵⁹ En una circular dirigida al general José Antonio Mozo con fecha 19 de octubre de 1844, el general José María Tornel,

⁵⁵ María E. Rodríguez Ávila, “El comodoro David Porter y la escuadra mexicana” en *Historia general de la Secretaría de Marina*, p. 259.

⁵⁶ *Memoria de Marina presentada a las cámaras el día 24 de enero de 1831, por el Secretario de Estado y del Despacho del ramo*, México, Imprenta Águila, 1831, p. 2.

⁵⁷ Ibídem, p. 1.

⁵⁸ *Ley Orgánica para la Marina Nacional*, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México. Volumen II*, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 1.

⁵⁹ AGN, Gobernación y Relaciones Exteriores, Expulsión de Españoles, vol. 72, exp. 34, f. 259.

Ministro de Guerra y Marina, indicaba que la separación de la Dirección de la Marina del propio Ministerio que se había dado de 1837 a 1844, y que “lejos de producir las utilidades que se propuso el gobierno al dictarla, ha aumentado gastos y erogaciones que no consiente el estado del erario”, por lo que se ordenó que el Ministro de la Guerra volviera a desempeñar la Dirección de Marina que el propio Mozo desempeñaba, en los términos que se habían llevado a cabo durante el periodo federal.⁶⁰

Como en el caso anterior, el objetivo de la separación administrativa y militar de la marina mexicana durante estos años, sólo reforzó el discurso institucional que versaba sobre que la pobreza del erario no permitía crear un poder naval mexicano real; es decir, contar con naves suficientes para la protección de las costas, escuelas de formación de cuadros, astilleros y apostaderos navales, y una marina mercante que permitiera el impulso económico de este rubro. Y si bien es cierto que durante el siglo XIX, México vivió un relativo atraso económico principalmente por la falta de transportes adecuados y una ineficiente organización económica,⁶¹ a esto habrá que señalar que precisamente la marina es una de las instituciones que permiten mejorar el desempeño de la economía, la política y la diplomacia de un Estado, siempre y cuando se acompañe de un desarrollo económico integral.

⁶⁰ Ídem.

⁶¹ John H. Coastworth, *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, pp. 94-106.

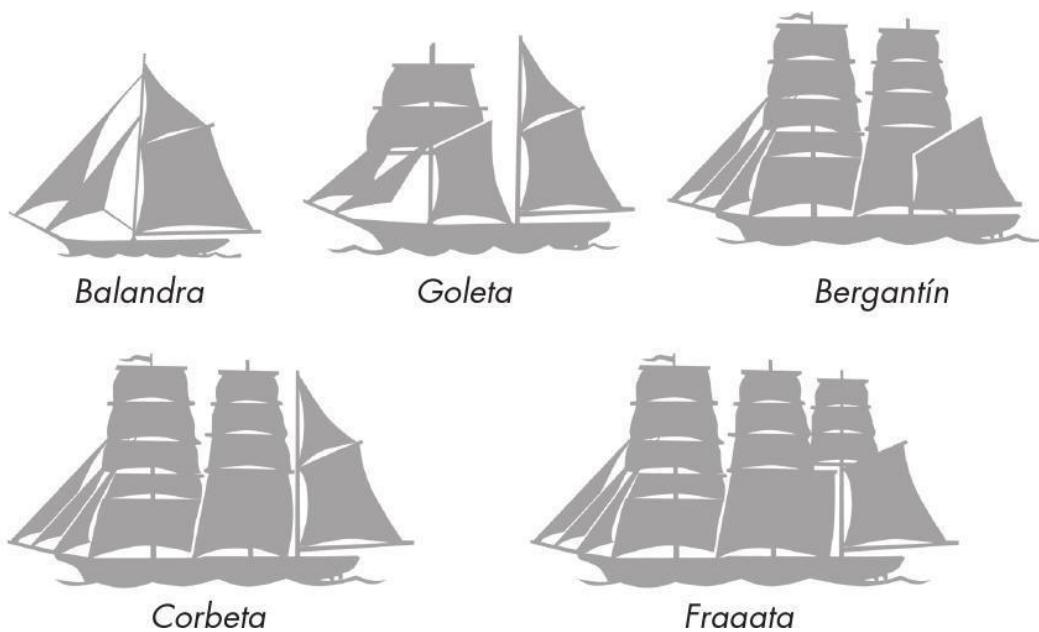


Imagen 2. Tipos de barcos de vela, diferenciados por tamaño, número de palos, y número y tipo de velas.*

I.II.I Y las invasiones llegaron por mar...

Pese a la situación material de la institución, y al discurso oficial que hacía referencias constantes a que las penurias de la armada eran las mismas que sufría el erario, durante la agitada década de 1830, según el secretario de Guerra y Marina, el general Tornel, los marinos “se distinguieron por su valor y denuedo; en ellos se ha salvado el honor del cuerpo, aunque esto es solamente lo que se ha salvado”.⁶² Tornel se refería precisamente a lo que se ha venido exponiendo, había una organización en el papel, pero no siempre los elementos de guerra reales; los esfuerzos eran individuales; es decir, la estabilidad general del marco formal naval no era igual a la eficiencia del mismo.⁶³

* Fuente: Carlos Benítez, *Guía ilustrada de barcos de guerra. Características, anécdotas y datos desde la antigüedad hasta nuestros días*, Asunción, 2008, p. 11.

⁶²Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra y Marina. Leída por el Escmo. Sr. General D. José María Tornel, en la Cámara de Diputados el día 7 de enero de 1839, y en la de Senadores el 8 del mismo, México, Impreso por Ignacio Cumplido, 1839, p. 25.

⁶³ Douglass C. North, *op. cit.*, p. 110.

Durante la rebelión de Texas, entre los años de 1835 a 1843 se ejecutarían diversas operaciones navales por parte del gobierno mexicano, que buscaban dominar las comunicaciones marítimas del Golfo debido a que los barcos texanos comerciaban mercancías prohibidas y esclavos, y atacaban a puertos mexicanos como Sisal, en Yucatán. Además, para proclamar su independencia en 1836, los texanos adquirieron una serie de buques de guerra: las goletas *Invincible*, *Liberty*, *Brutus* e *Independence*.⁶⁴ El gobierno mexicano respondió en 1838 con la declaración de piratas de los barcos texanos y una disposición que facultaba a los dueños de barcos mercantes a artillarlos por si se daba el caso de un ataque de los rebeldes.⁶⁵

Por parte del gobierno mexicano, el capitán de navío Francisco de Paula López era el encargado de dirigir a las fuerzas navales del Golfo, que estaban compuestas por los bergantines *Libertador* y *Vencedor del Álamo*, y los buques menores *Urrea*, *Terán* e *Hidalgo*. Y a decir de las fuentes, en 1839 todos esos barcos se habían perdido durante la Guerra de los Pasteles (1838-1839) y sólo se contaba con la corbeta *Iguala*.⁶⁶ Era un mal momento, ya que para octubre de ese año surgiría la figura del comodoro estadounidense Edwin Ward Moore, quien como comandante de una flotilla que contaba con los barcos *Zavala*, *San Jacinto*, *San Antonio*, *Louisville*, *San Bernardo*, *Wharton*, *Austin* y *Archer*,⁶⁷ encabezaría a los rebeldes texanos en el mar.

Como respuesta, en 1842 llegaron a México los vapores blindados *Guadalupe* y *Moctezuma* que el gobierno mandó construir en Inglaterra, además de una goleta llamada *Veracruz*, y por último los bergantines *Regenerador*, *General Santa Anna*, y el pailebote *Morelos*,⁶⁸ pero eso no evitó que Moore pactara con los

⁶⁴ Mario Lavalle Argudín, *La armada en el México independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Secretaría de Marina, 1985, p. 78.

⁶⁵ María Eugenia Rodríguez Ávila, "La Marina de Guerra de 1830 a 1840 y los movimientos separatistas" en *Historia general de la Secretaría de Marina*, tomo I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, p. 279.

⁶⁶ Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, p. 98

⁶⁷ *Ídem*.

⁶⁸ Ibídem, p. 95. Un pailebote era una goleta pequeña, sin gavias, muy raza y fina.

yucatecos en 1841, también en rebelión en contra del gobierno centralista, y se comprometiera a enviar más barcos; además el comodoro norteamericano tomó algunos puertos como San Juan Bautista (hoy Villahermosa), Tabasco. De Paula López fue sustituido por el joven oficial Tomás Marín, perteneciente a la primera generación de marinos que comenzaron a ser formados, primero en la academia naval que era parte del Colegio Militar de Perote, Veracruz, y después trasladados en 1824 a la fugaz escuela de Tlacotalpan, también en Veracruz.⁶⁹

Con los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma* como sus mejores barcos de guerra, Marín se enfrentó el 16 de mayo de 1843 a la escuadra de Moore (que para ese entonces ya había sido desconocido por el propio Samuel Houston), y lo hizo huir de regreso a Galveston; anotándole un triunfo a la armada mexicana.⁷⁰ Uno de los objetivos principales de la guerra en el mar es dominar las rutas comerciales y evitar que el enemigo las utilice; en este caso, a pesar de la victoria táctica de Marín, los texanos siguieron aprovechando el mar en su beneficio, por lo que la independencia fue muy difícil de evitarse.

⁶⁹ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, volumen I, pp. 10-11.

⁷⁰ Mario O. Flores y Ángel Amador “Contralmirante Tomás Francisco de Paula Marín Zabalza (1805-1873)”, en Marciano Valdez Martínez y Raymundo Bautista Contreras (coords.), *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, 2011, pp. 219-222.

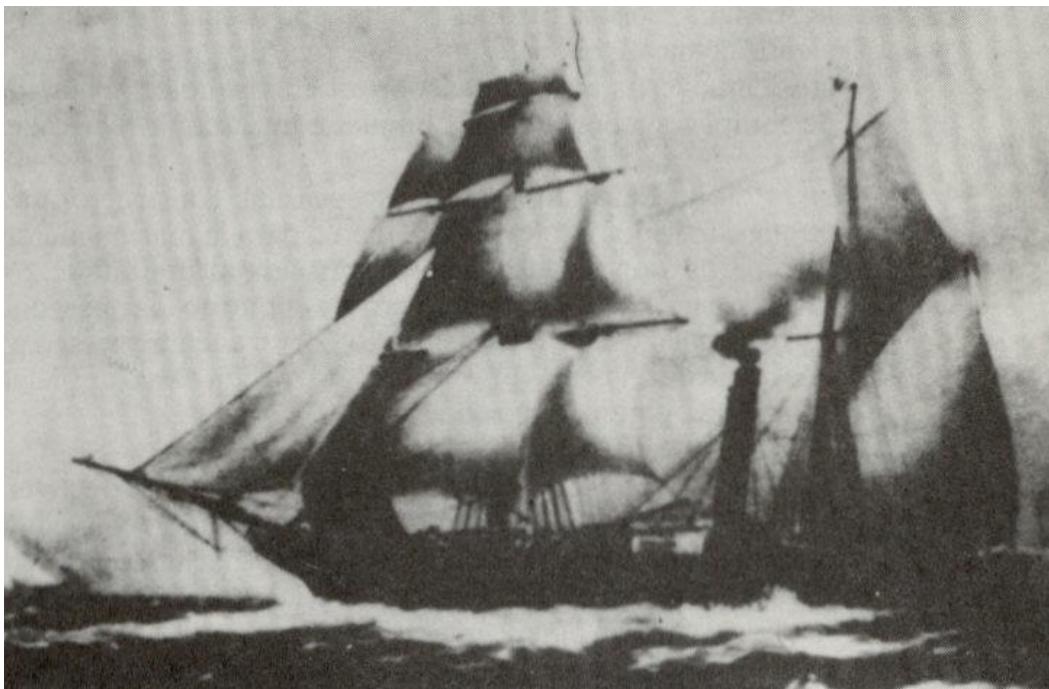


Imagen 3. Vapor *Guadalupe*, construido en Inglaterra para el gobierno mexicano, 1842[•]

Al mismo tiempo que se combatió a los texanos y yucatecos en el mar, durante la intervención francesa de 1838-1839, la guerra también fue prácticamente de carácter naval. Debido a la falta de arreglo entre los gobiernos mexicano y francés, el almirante M. Bazoche decretó el 16 de abril un bloqueo a los puertos mexicanos con los barcos: fragata *Herminie*,⁷¹ y bergantines *Lapérouse*, *Alcibiade*, *Aclipse*, *Laurier* y *Dunois*, y además se apoderó de algunas embarcaciones mexicanas como las goletas *Barbarita*, *Esperanza*, y *Bravo*, pailebot *Campechano*, corbeta *Iguala* y bergantines *Iturbide* e *Hijo Único*.⁷² Más adelante, la escuadra francesa se fortificó con la llegada de los buques *Voltigeur*, *Iphigénie*, *Dupetil-Thour*, *Sarcelley* la corbeta *Fortune*. Para octubre, Bazoche fue reemplazado por el contralmirante Charles Baudin, quien llegó a mares mexicanos en la fragata *Nereida*.

• Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, p. 53.

⁷¹ La fragata era un barco de vela más ligero que el navío de línea y más pesado que la corbeta, armado con una cantidad de entre 24 a 38 cañones.

⁷² Mario Lavalle Argudín, *op.cit.*, p. 85 y Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, p. 83.

Por su parte, el gobierno mexicano contaba con los barcos: goletas *Constante, Mexicana, Veracruzana, Mercado, Moctezuma, Campechana, Tampico, Papaloapan*, pailebote *Amira*, y la corbeta *Zaragoza*; todos con tripulaciones incompletas. Algunos fueron incautados por Baudin, otros destruidos, otros más vendidos y algunos otros desguazados. El 27 de noviembre la escuadra francesa bombardeó el puerto de Veracruz para obligar a México a capitular, la defensa de las costas estuvo a cargo de los generales Antonio Rincón y Gaona, bajo cuyas órdenes se encontraban los capitanes de marina Tomás Marín, como Jefe del Departamento de Marina de Veracruz, y Blas Godínez Brito, dirigiendo el baluarte San Miguel de San Juan de Ulúa. Finalmente el poder naval francés se impuso y en marzo de 1839 se aprobaron los tratados entre ambas naciones.

La presencia de marinos como Tomás Marín y Blas Godínez Brito- este último incluso perdió sus extremidades izquierdas en la defensa de Veracruz- representó el esfuerzo de algunos gobiernos mexicanos por formar sus cuadros navales, pues durante esta etapa se inauguraron escuelas náuticas que tuvieron vidas cortas: como ya se mencionó, en Perote, Veracruz, se organizó primero dentro del Colegio Militar y después se trasladó a Tlacotalpan y más tarde a Córdoba, para desaparecer en 1836; de 1822 a 1842 funcionó con irregularidad la academia náutica de Tepic, y de 1822 a 1825 la de Campeche.⁷³

La pronta desaparición de todos estos establecimientos tiene un denominador común: la falta de presupuesto. Es decir, para los diferentes gobiernos mexicanos, monarquistas, centralistas o federalistas, había necesidades más apremiantes a pesar de que al menos en el discurso los ministros de la guerra estaban conscientes de que la marina era esencial para mantener la soberanía nacional, constantemente atacada desde diferentes frentes.

Para 1841, Juan Nepomuceno Almonte, entonces ministro de Guerra y Marina declaró al Congreso que el estado de este importante ramo “es muy triste y lamentable por ser tan insignificantes los elementos con que se cuenta, que hablando ingenuamente o con más propiedad, no existe la marina en general”.⁷⁴

⁷³ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, volumen I, pp. 22-30.

⁷⁴ *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada a las cámaras del Congreso Mexicano en enero de 1841*, México, Imprenta del Águila, p. 44.

Según Almonte, la falta de la marina era palpable, alegando que si desde el momento en el que México se independizó hubiera iniciado una organización marítima eficiente y se hubiese fomentado su desarrollo, se habrían evitado tragedias nacionales como la pérdida de Texas, la rebelión de Yucatán, el bloqueo de los puertos por las fuerzas navales francesas, y se encontraría en tal estado que sería capaz de proteger el decoro y la dignidad nacionales.⁷⁵

Pero, al parecer la experiencia histórica no surtió efecto, la lucha por el predominio político era la que acaparaba los ánimos y los empeños de los políticos mexicanos. En 1846, en vísperas de la guerra con Estados Unidos, Almonte declaraba que había “desaparecido el resto de nuestra escuadrilla, y ni en el océano Pacífico ni en el Atlántico contamos con un solo buque de guerra” y encomiaba al Congreso a dar preferencia al arreglo de la armada para poder enfrentar “la presente guerra nacional”, e incluso puso en marcha un plan para que las fuerzas navales mexicanas estuvieran formadas por medio del corso,⁷⁶ lo que al parecer no surtió efecto.⁷⁷ A pesar de esto, y contrario a lo ocurrido en los combates terrestres, las defensas navales mexicanas fueron las únicas que pudieron detener momentáneamente a las fuerzas armadas invasoras, aunque al final tampoco pudieron impedir la derrota total.

El 14 de mayo de 1846, un día después de la declaración de guerra de los Estados Unidos a México, el comodoro estadounidense David Connor, comandante de la *Home Fleet*, proclamó el bloqueo de los puertos mexicanos del Golfo, y México concentró una pequeña flota comandada por Tomás Marín en Alvarado, al sur del puerto de Veracruz, compuesta por los bergantines *Mexicano*, *Veracruzano*, *Libre* y

⁷⁵ Ídem.

⁷⁶ Corso marítimo es una clase de guerra marítima en contra de una nación enemiga que hacen personas que no pertenecen a las fuerzas regulares; sin retribución fiscal, pero con permiso del jefe del Estado a que pertenecen. Para poder llevar a cabo esta actividad se necesita una patente, que es una cédula con la que el gobierno de un Estado autorizaba dicha campaña a particulares para que armen en guerra sus buques con el fin de hostilizar al enemigo. Tomado del *Diccionario naval*, en: <http://2006-2012.semar.gob.mx/unidad-de-historia-y-cultura-naval.html> (consulta: 26/11/2017).

⁷⁷ *Memoria del Ministerio de Estado y del despacho de Guerra y Marina del gobierno supremo de la República. Leída al augusteo Congreso Nacional el día 9 de diciembre de 1846 por el general Almonte*, México, Imprenta de Torres en el ex convento del Espíritu Santo, 1846, pp. 40-42.

Zempoalteca, las goletas *Águila* y *Libertad* y las cañoneras *Guerrero*, *Queretana* y *Victoria*.⁷⁸

El 15 de octubre, Connor presentó su escuadra para tomar el puerto y que estaba compuesta por el *Mississippi*, el *Vixen*, el *McLane*, la *Nonata*, la *Forward* y tres cañoneras.⁷⁹ Marín no sólo impidió el desembarco sino obligó el retiro de la escuadra invasora; más adelante sería ordenado evacuar Alvarado y se internó en Veracruz a combatir en las guerrillas.⁸⁰ Días más tarde, Connor envió al comodoro Matthew C. Perry a tomar el puerto de San Juan Bautista en Tabasco, pero el teniente coronel de marina yucateco, Juan Bautista Traconis, defendió la ciudad entre el 25 y 26 de octubre logrando que Perry se desviara hacia Frontera.⁸¹

El trágico final de la guerra y la incapacidad de la marina de cumplir con su función como primer escudo de la nación pusieron de manifiesto que la consolidación institucional para la marina mexicana estaba lejos de consolidarse. Esto se reforzó con la continuación de la inestabilidad política y económica imperante en los años próximos; en términos de Douglass North, la institución era un reflejo de la propia nación.

I.II.II Dos gobiernos, dos ejércitos, dos marinas

Durante la Guerra de Reforma (1858-1861) se vieron enfrentadas dos facciones con proyectos de nación diferentes, que también evidenciaron el enfrentamiento de dos formas de componer un ejército. Por una parte, los conservadores centralistas se identificaron y se apoyaron en el ejército permanente, esa institución con bases coloniales que naturalmente incluía a la marina; y, por otra parte, los liberales federalistas que lograron la supremacía militar con el apoyo de “la ciudadanía

⁷⁸ Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, pp. 123-124.

⁷⁹ Ídem.

⁸⁰ Mario O. Flores y Ángel Amador “Contralmirante Tomás Francisco de Paula Marín Zabalza (1805-1873)”, p. 223.

⁸¹ Mario O. Flores y Ángel Amador “General del brigada de Infantería de Marina, Juan Bautista Traconis Rodríguez (1809-1870)”, en Marciano Valdez Martínez y Raymundo Bautista Contreras (coords.), *op. cit.*, p. 233.

armada”, es decir, con las milicias cívicas y guardias nacionales.⁸² Por ello, durante la presidencia de Mariano Arista entre 1848 y 1852, y después con Ignacio Comonfort entre 1855 y 1857, se emprendió una severa reforma en las fuerzas armadas cuyo objetivo era debilitar el ejército permanente y fortalecer a las guardias nacionales.

Comonfort limitó el fuero militar, redujo el personal castrense a 10 mil hombres, llevó a cabo revisión de antecedentes y habilitó la Guardia Nacional que dependía de cada estado de la república.⁸³ En cuestiones navales, expidió la reglamentación de las Supremas Patentes de Navegación, y suprimió los Departamentos Marítimos, sus comandancias generales y las capitanías de puerto, creándose facultades especiales para los administradores de aduanas que se convirtieron en jefes de puerto, teniendo bajo su mando a un marino como Piloto Mayor.⁸⁴ Además, trató de resolver un problema que se arrastraba desde la época virreinal: el de las tripulaciones.

Existe una vasta documentación que va de 1820 a 1857 sobre una tradición que pervivía en la marina,⁸⁵ y que como limitación informal evidenciaba las carencias de la institución. A pesar de que aparentemente se encontraban en vigencia las matriculas de mar desde 1802, los barcos mexicanos siempre adolecieron de tener insuficiente tripulación, por lo que se acostumbró enviar a los vagos, viciosos, mal entretenidos, presos y condenados a cumplir sus sentencias al servicio de las armas, en este caso, de la marina. Por ejemplo, en julio de 1828 el gobernador de Tabasco, Marcelino Margalli, informó al Departamento del Interior que mandó a embarcar en el bergantín *Gerardo* a Manuel Vertiz, Felipe Castellanos, Matías Bautista y Ricardo González, por haber sido condenados por vagos y mal entretenidos.⁸⁶

⁸²Conrado Hernández López “Las fuerzas armadas durante la Guerra de Reforma (1856-1867) , en *Signos Históricos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, enero-junio de 2008, no. 19, pp. 37-40.

⁸³ *Ibídem*, p. 40.

⁸⁴ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 365.

⁸⁵ En el AGN, principalmente en el fondo GD 118, Justicia.

⁸⁶ AGN, GD 118, Justicia, vol. 91, exp. 32, f. 135.

Incluso, los mismos ministros de Guerra afirmaban esta tradición; por ejemplo, en 1830, Antonio Facio puso a disposición de cualquier cuerpo a Cristóbal Trejo, quien recién había sido sentenciado a los servicios de las armas.⁸⁷ Para tratar de resolver este mal, en enero de 1857, Comonfort dictó la orden que prohibía enviar a los sentenciados al servicio de la marina, debido a que los barcos no eran galeras de presidio y, por lo tanto, peligraba la moral y la disciplina de los elementos navales.⁸⁸

En México hubo dos gobiernos durante los tres años de la guerra. Uno representaba los intereses liberales y era encabezado por Benito Juárez, y otro los intereses de los conservadores, primero dirigido por Félix Ma. Zuloaga y después por el general Miguel Miramón. Por lo anterior, no parece extraño que algunos marinos de alta graduación se unieran al conservadurismo y después al Segundo Imperio. Como el gobierno liberal de Juárez se encontraba en Veracruz, Miramón envió en 1860 a Tomás Marín a La Habana para adquirir algunos buques de guerra e imponer un bloqueo a Veracruz, y para ello adquirió el *Marqués de la Habana*, el *General Miramón*,⁸⁹ y la *Concepción*.

Por su parte, Juárez contaba con las embarcaciones *Santa María, Galeana, Hidalgo*, y *Bravo*; además de que logró que el gobierno de los Estados Unidos lo apoyara y ordenara a los barcos *Saratoga, Wave* e *Indianola* acudir a combatir a la flota conservadora.⁹⁰ La flota de Marín fue declarada pirata por los liberales y perseguida por sus barcos en conjunto con los estadounidenses, siendo capturados los conservadores el 25 de marzo y enviados a prisión. Marín fue enviado a Nueva Orleans para procesarlo por piratería, pero fue liberado tres meses después,⁹¹ justo a tiempo para unirse a los imperiales.

Dos puntos de análisis se desprenden de la partición de la marina mexicana durante este periodo. El hecho confirmó que la continuidad del marco institucional no garantizó que fuera eficiente, de hecho ni siquiera garantizó que realmente

⁸⁷ Ibídem, vol. 610, exp. 19, f. 211.

⁸⁸ Ibídem, vol. 550, exp. 28, fs. 162-163.

⁸⁹ Mario O. Flores y Ángel Amador “Contralmirante Tomás Francisco de Paula Marín Zabalza (1805-1873)”, p. 223.

⁹⁰ Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, p. 111.

⁹¹ Ibídem, p. 112.

funcionara, ya que ambos gobiernos se vieron obligados a acudir a la inmediatez y obtener en el extranjero los elementos necesarios para una guerra en el mar. Por otra parte, que ninguno de los dos gobiernos aglutinara a una buena cantidad de oficiales navales evidenció que no existía un organismo de marina como grupo “de individuos enlazados por alguna identidad común hacia ciertos objetivos”,⁹² cuyo trabajo institucional es proporcionar una estructura a la interacción institucional e influye de forma determinante en la evolución del marco institucional.⁹³

I.III Las reformas institucionales del Segundo Imperio

El Segundo Imperio mexicano (1864-1867) significó para la marina un nuevo comienzo. Todo parece indicar que los cambios se dieron más en el terreno de lo formal que en lo material. Maximiliano gobernó por medio de nueve ministerios, siendo el cambio más importante para lo que nos ataña el de la separación administrativa y operativa entre el ejército y la marina, con la existencia de los ministerios de Guerra y de Negocios Extranjeros y Marina.⁹⁴

Maximiliano ha sido el único gobernante de México que comandó una flota de alta mar,⁹⁵ eso le permitió tener otra perspectiva sobre el poder naval de una nación. Al introducir el Departamento de Marina como parte del ministerio encargado de la diplomacia del imperio en abril de 1865,⁹⁶ se puede inferir que tenía la idea de las funciones tradicionales que las marinas debían cumplir, tales como

⁹² Douglass C. North, *op. cit.*, p. 15.

⁹³ Ídem.

⁹⁴ *Boletín de las leyes del imperio mexicano. Primera parte, tomo II. Comprende las leyes, decretos y reglamentos generales. Números del 1 al 176. Expedidos por el emperador Maximiliano desde 1º de julio hasta 31 de diciembre de 1865*, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1866, pp. 200-240.

⁹⁵ El 10 de septiembre de 1854, el emperador de Austria Francisco José lo nombró contralmirante y comandante de la armada, posición desde la que reformó la flota de guerra, en Konrad Ratz, *Tras las huellas de un desconocido. Nuevos datos y aspectos de Maximiliano de Habsburgo*, México, Siglo XXI Editores, 2008, pp. 10-12.

⁹⁶ AGN, Segundo Imperio, Dirección de Marina, caja 22, sin fojas.

influir en las percepciones de los posibles adversarios y apoyar a la política exterior del Estado.⁹⁷

La promulgación de leyes y reglamentos fue intensa y extensa en el ámbito marítimo y, aunque no creó el almirantazgo para él mismo, sus atribuciones como emperador lo ponían a la cabeza de la armada. Maximiliano dividió tácticamente los litorales mexicanos en tres prefecturas: Acapulco y Mazatlán en el Pacífico y Veracruz en el Golfo,⁹⁸ la máxima autoridad eran los prefectos marítimos, nombrados por el emperador y dependientes directamente del ministro Martín de Castillo y Cos, y estaban encargados de vigilar la ejecución de las leyes, reglamentos y decretos concernientes a la marina y la administración por los tribunales marítimos.⁹⁹

Después del emperador, a la cabeza de la marina imperial se encontraba el teniente de navío francés Leoncio Détroyat como subsecretario del Departamento de Marina, después el jefe de escuadra, Tomás Marín, quien fungía como Ayudante de Mar del Emperador, y al mismo tiempo, prefecto marítimo del Golfo; y también se encontraba el capitán de fragata Vicente Álvarez de la Rosa como prefecto marítimo de los distritos del Pacífico.¹⁰⁰ Esto indicaba una centralización del mando y un mejor y mayor control de la institución, y aunque no hubo ordenanza, dividió en forma bipartita a los cuerpos a la usanza del siglo XVIII: un cuerpo de administración y un cuerpo de guerra.¹⁰¹

El Emperador intentó solucionar varias limitaciones informales con las que la marina mexicana siempre había lidiado. Para resolver el problema de la escasez de personal, continuó con la tradición de enganchar de forma frecuente a marinos extranjeros con experiencia que quisieran ser parte de las dependencias navales,¹⁰² además de complementarlo formalmente con la publicación, en noviembre de 1865,

⁹⁷ Marcos Pablo Moloeznik “Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Contribución doctrinaria al desarrollo de la Armada de México”, en *Méjico y la cuenca del Pacífico*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, vol. 12, no. 35, mayo-agosto de 2009, p. 90.

⁹⁸ AGN, Segundo Imperio, Dirección de Marina, caja 22, exp. 63, fs. 3-5.

⁹⁹ AGN, Segundo Imperio, Secretaría Privada del Emperador, caja 58, exp. 23, fs. 2-7

¹⁰⁰ *Almanaque Imperial para el año de 1866*, México, Imp. de J. M. Lara, 1866, pp. 46-50.

¹⁰¹ *Boletín de las leyes del imperio mexicano. Primera parte, tomo II...* p. 283. “Sueldos de los oficiales y empleados de la marina imperial mexicana”.

¹⁰² Véase AGN, Segundo Imperio, Acuerdos Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, caja 34, varios expedientes.

del Reglamento de matrículas para el alistamiento de la gente de mar. Y “considerando que la marina mercante [es la] base esencial de la fuerza naval del país debe estar sometida a una jurisdicción especial”,¹⁰³ por lo que emprendió una vigorosa legislación sobre la marina mercante, publicando reglamentos para establecer los privilegios con los que contaría los barcos nacionales, así como de pago de derechos de tonelajes, registros de tripulaciones y equipajes, sobre los requerimientos para otorgar patentes de navegación a los buques nacionales, entre otros.

Igualmente, instituyó proyectos para el mejoramiento de puertos, e incluso publicó el reglamento de uniformes para la armada.¹⁰⁴ Como contraparte, la documentación permite observar sólo tímidos intentos de construcción y adquisición de barcos de guerra y mercantes; los esfuerzos parecen aislados. Por ejemplo, en agosto de 1865, Maximiliano autorizó al subdirector de la marina, el conde de Rossequier, que concluyera el contrato celebrado para la construcción de un buque de guerra bajo las condiciones que considerara necesarias, aunque primero debía pasar el proyecto a su consideración.¹⁰⁵ De igual forma, existió un proyecto sobre la creación de una armada guardacostas en el Pacífico, teniendo como puntos de referencia los puertos de Acapulco, San Blas, Mazatlán, Guaymas y La Paz.¹⁰⁶

La situación de la guerra, la falta de presupuesto y la falta de tiempo, fueron factores esenciales que provocaron que los cambios profundos que buscó implementar Maximiliano no se llevaran a cabo y, en realidad, esto significó una continuidad en el desarrollo institucional que hemos venido analizando: la marina perduró en el papel, pero no ocurrió lo mismo con los elementos materiales, pues hasta este punto su ineficiencia no le permitió resolver problemas esenciales como la modernización de las flotas mercante y de guerra, la formación de oficiales, el enganche regular y voluntario de las tripulaciones y la construcción de arsenales, diques, apostaderos y demás entidades tácticas y comerciales.

¹⁰³ AGN, Segundo Imperio, Consejo de Ministros, caja 4, exp. 20, foja 1.

¹⁰⁴ AGN, Segundo Imperio, Ministerio de Marina, caja 4, exp. 62, fs 1-9.

¹⁰⁵ AGN, Acuerdos Casa Imperial, caja 35, exp. 31, f. 2.

¹⁰⁶ AGN, Segundo Imperio, Proyectos, caja 40, exp. 56, fs. 1-17.

Por otro lado, los gobiernos de la República Restaurada poco pudieron hacer por el desarrollo marítimo del país. El presidente Benito Juárez consideraba que bastaba con contar con pequeños buques armados para que cumplieran funciones de resguardos y correos marítimos,¹⁰⁷ y el mandatario Sebastián Lerdo de Tejada decidió adquirir pequeños barcos en un intento por vigilar las costas y litorales, y hacer servicios de correo y transporte, por lo que en 1874 ordenó la construcción de los buques *Libertad* e *Independencia* de 517 toneladas de desplazamiento,* y los barcos *Méjico* y *Demócrata* de 666 toneladas.

El general Ignacio Mejía, secretario de Guerra y Marina de ambos presidentes, mostró interés en reorganizar a la marina mercante, principalmente con miras en la recaudación de los impuestos aduaneros, ya que eran la única vía de ingreso de recursos a las arcas del país. Con ello, se buscaba permitir el desarrollo de la marina de guerra, pero el general Mejía se encontró con muchos impedimentos, pues además de la carencia de barcos e infraestructura no había personal capacitado, por lo que se vio en la necesidad de contratar de nuevo marinos extranjeros.¹⁰⁸

Entonces, cuando Porfirio Díaz tomó el poder en 1876, la marina mexicana prácticamente sólo existía en el papel. La infraestructura marítima era una utopía, el marco formal era inadecuado porque había tantas leyes que nadie sabía a cuál recurrir, había escasez de buques de guerra, prácticamente no había marina mercante, y no se contaba con centros de formación profesional duraderos y, por lo tanto, se carecía no sólo de tripulaciones sino también de un organismo homogéneo de oficiales; por lo que a todas luces aún no se había logrado la institucionalidad.

¹⁰⁷ Mario O. Flores López, “Modernización naval durante el Porfiriato” en *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, p. 379.

* El desplazamiento es el volumen de agua que el buque desplaza; es decir, su peso y por lo tanto su tamaño.

¹⁰⁸ Mario O. Flores López, *op. cit.*, p. 381.

I.IV El Porfiriato y la creación del poder marítimo mexicano

El Porfiriato significó de manera decisiva un cambio institucional importante en la marina mexicana, muchos fueron los ámbitos que se modificaron. Según Daniel Cosío Villegas, existe una leyenda que señala que durante este lapso, por lo menos en dos campos especiales, se cumplió la tarea de hacer más sólidas y compactas las cosas que antes no lo eran, o que lo eran en menor grado: la nacionalidad y las instituciones.¹⁰⁹ En el segundo caso, Cosío Villegas consideraba que Porfirio Díaz llevó a cabo una obra verdaderamente de creación jurídica, reglamentaria y administrativa, sin que hubiera un progreso real en las instituciones políticas; de hecho, con Díaz sólo las instituciones secundarias se consolidaron, pero las principales desaparecieron.¹¹⁰

En el caso específico de las instituciones castrenses, la aportación propia y original de Díaz en la construcción del sistema político mexicano fue la eliminación del ejército como actor político,¹¹¹ ya que los porfiristas se proponían crear científicos antes que soldados.¹¹² Es decir, Díaz minó la institución militar a pesar de tener una tarea gigantesca: vigilar la frontera norte, el interior del país y las costas y los puertos.¹¹³ De un número inicial en 1876 de 37,000 efectivos, pasó a 30,000 antes de terminar el siglo; y para 1910, alrededor de unos 14,000. Varias razones son las que explican esto, como la falta de competencia de estados vecinos, la dependencia militar con Estados Unidos e Inglaterra, la corrupción y la predilección de Díaz por un ejército profesional, reducido y preparado en las aulas.¹¹⁴

El primer paso fue una modificación en las reglas del juego institucional, en el que al parecer las limitaciones informales sufrieron cambios gracias seguramente

¹⁰⁹ Daniel Cosío Villegas, “El Porfiriato, era de consolidación” en *Historia Mexicana*, México, Vol. 13, no. 1, julio-septiembre de 1963, p. 76.

¹¹⁰ Ibídem, p. 87.

¹¹¹ Luis Medina Peña, “Porfirio Díaz y la creación del sistema político en México” en *Dossier*, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2002, p. 88.

¹¹² Alicia Hernández Chávez, “Origen y ocaso de ejército porfiriano” en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, no. XXXIX, tomo 1, 1989, pp. 275

¹¹³ Mario Ramírez Rancaño, “La logística del ejército federal: 1881-1914” en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, no. 36, 2008, p. 187.

¹¹⁴ Ibídem, p. 184.

a la transformación de las reglas formales, lo que se puede observar en la modificación del discurso oficial institucionalizado que en el siglo anterior culpó eternamente al raquitismo del erario por el mal estado de la marina, a uno de esperanza y progreso. Pedro Ogazón, ministro de Guerra y Marina, declaró en 1877 que “el ramo de Marina, por los pocos elementos con que contaba anteriormente, ha tenido poca importancia en nuestro país; tal vez por esto la parte reglamentaria se encontraba en tal estado de abandono”.¹¹⁵ A partir de ello, Ogazón y los demás secretarios vislumbraban un mejoramiento en el aprovechamiento de los mares y se hablaría de los logros que se estaban llevando a cabo a lo largo de la administración.

Por lo tanto, el camino que se entreveía en materia naval era el de una legislación profusa, desde donde comenzaría el cambio. Para ello, Díaz pidió facultades al Congreso para emprender la reorganización del ejército y la marina, ya que según él, ésta última “por los pocos elementos que contaba y la poca importancia que ha tenido en nuestro país, se encontraba en estado de abandono”,¹¹⁶ no existía rendición de cuentas ni oficinas para ello. Los primeros pasos se dieron de nuevo en la parte formal.

Para la década de 1880 se promulgaron diversas disposiciones marítimas, y para no desligarse de la tradición se promulgaron dos ordenanzas navales, en 1891 y 1897,¹¹⁷ y pocos años después los cambios en materia naval obligaron a Díaz a promulgar una ley orgánica en 1900.¹¹⁸ En estas se integraban novedades como la creación –al menos en papel- de algunos cuerpos de marina que no habían existido en México, tal como los cuerpos técnicos y las tropas de marina; asimismo,

¹¹⁵Memoria que el secretario de estado y del despacho de Guerra y Marina general de división Gerónimo Treviño presenta al congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881 y comprende del 1º de diciembre de 1877 a la expresada fecha; lleva además un apéndice hasta el mes de diciembre del mismo año de 1881, tomo primero, México Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1881, pp. 38-39.

¹¹⁶Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, general de división Gerónimo Treviño presentada al Congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881. México, Secretaría de Guerra y Marina, Primer Tomo, pp. 100-160.

¹¹⁷Ordenanza de la Marina de Guerra de los Estados Unidos Mexicanos. Aprobada por decreto de 9 de julio de 1891, México, Miguel S. Macedo, editor, 1892, 329 pp.; Ley de organización del Ejército y Armada de la República Mexicana. Mandada a poner en vigor por decreto de 25 de junio de 1897, México, Imprenta de la Sección de Archivo y Biblioteca, 1897.

¹¹⁸Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra, México, Imprenta de la Sección de Archivo y Biblioteca

establecían los grados navales y sus equivalencias con los del ejército. Además, después de su paso fugaz por otro ministerio durante el Segundo Imperio, el Departamento de Marina había regresado a la jurisdicción de la ahora Secretaría de Guerra y Marina y continuó así durante todo el Porfiriato.

Las reglas del juego se modificaron relativamente para la marina mexicana con la creación, en 1876, del cargo de Jefe del Departamento de Marina; a partir de ese momento y hasta 1939, este puesto debía ser ocupado por un marino militar y le correspondía atender todos los asuntos marítimos, pues en él se acumulaban los deberes de organización, administrativos y técnicos; era el encargado y responsable máximo de administrar el poder marítimo del país, por lo que era designado directamente por el ejecutivo federal. Este hecho, pues, introdujo por primera vez la figura de un elemento naval que en teoría debía contar con cierta capacidad de negociación frente a quienes ostentaban el poder. Aunque, para Mario Lavalle Argudín, más que un elemento de negociación este cargo representó un coto de poder, y además sin el apoyo de un estado mayor (hasta 1920), también resultó ineficiente.¹¹⁹

En conjunto con lo anterior, en febrero de 1877, Díaz ajustó los desórdenes presupuestarios y fijó los sueldos de los militares y marinos; el siguiente año promulgó el *Reglamento para la formación de los historiales de los buques*, por medio de los cuales se organizó y administró de mejor forma los movimientos de los buques de guerra. Asimismo, publicó el *Reglamento para las contratas de los fogoneros de la Armada Nacional*, en el que se comenzó a regular el ingreso del personal a los buques de guerra. Para evitar irregularidades, también promulgó el reglamento de licencias para el personal de la Armada, así como de vestuario.¹²⁰

Como la organización económica era fundamental, puso en marcha toda una legislación para fomentar a la marina mercante, ya que se había dado la conformación de un espacio económico nacional que se encontró vinculado al sector externo,¹²¹ y para ello las comunicaciones marítimas fueron fundamentales.

¹¹⁹ Mario Lavalle Argudín, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821-1991*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991, p. 157.

¹²⁰ Ídem.

¹²¹ José Ayala Espino, *Estado y desarrollo. La formación de la economía mixta mexicana (1920-1982)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, pp. 27-28.

Esto le permitió obtener el primer empréstito en 1888, y por lo tanto, comenzó a recibir flujos importantes de capital para forjar un Estado central basado en las comunicaciones como el ferrocarril, el telégrafo y el teléfono.¹²²

En ese sentido, durante esta etapa, las obras públicas,¹²³ algunas llevadas a cabo por medio de contratos con empresas particulares, fueron un factor fundamental para la modernización del país y en ese rubro la inversión siempre fue a la alza. Fue solo después de iniciarse la construcción ferrocarrilera que se empezó a prestar atención a la infraestructura portuaria,¹²⁴ siendo las grandes obras portuarias realizadas bajo el arreglo del contratismo entre el gobierno federal y los contratistas, especialmente con la S. Pearson & Son. Los tres puertos en los que la inversión fue más amplia fueron Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, con una inversión aproximada de 98 millones de pesos. Otras inversiones menores se llevaron a cabo en las obras portuarias de Tampico, Manzanillo y Coatzacoalcos.¹²⁵

De la misma forma, esto parece explicar por qué durante el Porfiriato se creó esta región marítima que comprendió, según Carmen Blázquez, el Golfo de México, el mar Caribe con sus islas y la parte del océano Atlántico que toca el litoral norte de Estados Unidos y las costas norte de Europa occidental. En ella, funcionaban varias compañías navieras que conectaban, por medio de Veracruz, al comercio mexicano con el mundo.¹²⁶ Esa región era dominada por un grupo mercantil porteño minoritario, con relaciones nacionales e internacionales, experiencia en la acumulación y diversificación de capital y poder de articulación e integración regional; en su mayoría de procedencia extranjera, que manejaban un esquema de flujos del comercio exterior y de cabotaje mexicanos, teniendo a Veracruz como puerto estratégico.¹²⁷

¹²² Alicia Hernández Chávez, "Origen y ocaso de ejército porfiriano" en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, no. XXXIX, tomo 1, 1989, p. 260.

¹²³ Toda obra del país en la que interviene el Estado, de: Priscilla Connolly, *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, Fondo de Cultura Económica 1997, pp. 22-23.

¹²⁴ Ibídem, p. 90.

¹²⁵ Ibídem, pp. 91-92.

¹²⁶ Carmen Blázquez Domínguez "Compañías navieras en el puerto de Veracruz en tiempos del régimen porfirista", en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Xalapa, Universidad Veracruzana, Instituto de Investigaciones Histórico Sociales, invierno de 2001-2002, p. 40.

¹²⁷ Ídem.

Así que para las décadas de 1880 y 1890 se publicaron todo tipo de leyes relativas a la marina mexicana: puertos, mercante y de guerra. Se legislaban códigos de marina, cobros de impuestos, reglamentos de sanidad en los puertos, tarifas de servicios de muelles, así como en 1895 una extensión de las facultades al ejecutivo para legislar en esta materia.¹²⁸ Esto permitió llevar a cabo decretos en ámbitos como el del enganche de los marineros, que sería de forma voluntaria, con lo que se pretendía darle fin a la sistemática falta de tripulaciones.

Un acontecimiento que consideramos como factor esencial en la transformación de la institución naval, sus tradiciones y sus reglas de juego, fue el establecimiento de una escuela de formación especializada para marinos militares. Desde 1854, Antonio López de Santa Anna había promovido la creación de colegios náuticos, de los cuales no se tiene la certeza de su funcionamiento pleno; lo mismo pasó durante el gobierno de Ignacio Comonfort. Para el año de 1883, el Colegio Militar sufrió una reestructura dentro de la cual los cadetes que estuvieran interesados en lo naval, pasarían al final de sus estudios a la Escuela Naval, que se encontraba en el mismo Colegio, y a partir del tercer año, realizaban por separado los estudios en la ciencia náutica, para finalmente pasar a España a finalizar sus estudios.¹²⁹

También, para 1880, Porfirio Díaz publicó un decreto con el que se creaban las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán, con la aclaración de que se destinarián para formar marinos mercantes. La escuela de Campeche se inauguró el primer día del año de 1882 y permaneció en funciones hasta 1894; mientras que la de Mazatlán abrió sus puertas en 1881 y fue clausurada también en 1894.¹³⁰ De estas tres escuelas egresaron los cuadros navales que comandaron la institución durante las siguientes décadas: Othón P. Blanco, Manuel Azueta, Hilario Rodríguez

¹²⁸ Omar Olvera de Luna, *Los inicios del Derecho Marítimo en los albores de la Independencia*, pp. 403-405; tomado de: www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/librosfac/pdf/.../12DrOlvera.pdf (Consulta: 14/09/2017).

¹²⁹ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, volumen I, pp. 34-35.

¹³⁰ Ibídem, pp. 36-47.

Malpica,¹³¹ Juan de Dios Bonilla, Agustín Zendrero, Eduardo Oliver, Teófilo Genesta, Rafael Montalvo, Antonio Ortega Medina,¹³² entre otros.

El punto culminante fue en el año de 1897. El general de brigada de marina José María de la Vega, jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina presentó un proyecto en 1890, en el cual propuso la creación de una escuela naval de carácter militar donde se debía impartir una formación teórica y práctica para formar oficiales navales.¹³³ Como respuesta, Porfirio Díaz promulgó un decreto en el cual especificó el plan de estudios y propuso la creación de una escuela naval flotante y dos escuelas prácticas de vela. A pesar de ello, De la Vega insistió en su proyecto y el 19 de abril de 1897 dirigió una iniciativa al entonces secretario de Guerra y Marina, Felipe Berriozábal, planteándole que era necesaria la organización de una Escuela Naval Militar y para aprovechar se podía utilizar la corbeta escuela *Zaragoza* para los viajes de prácticas.¹³⁴

Finalmente, el 21 de abril de 1897 Díaz aprobó por decreto presidencial la iniciativa indicando que se utilizaría la Escuela Naval Militar mientras se adquiría un buque para la escuela naval flotante, se ocuparía la *Zaragoza* para los viajes de práctica, y los cadetes que se encontraban estudiando para marinos en el Colegio Militar podían pasar a ella sin detrimento de su antigüedad. La escuela se inauguró el 1 de julio de 1897 y su primer director fue el capitán de navío Manuel Izaguirre.¹³⁵ A partir de ese día, la Escuela Naval Militar ha sido el centro de formación de los oficiales navales mexicanos. Indudablemente este hecho daría paso a una nueva generación de marinos que comenzarían a formarse un espíritu de cuerpo,¹³⁶ y a

¹³¹ Él mismo atestigua en 1931 que estudió para la profesión de marino mercante en el Instituto Campechano: Archivo Histórico de la Secretaría de Marina-Armada de México (En adelante AHSM), fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Hilario Rodríguez Malpica Segovia, legajo 7, sin número de fojas. “Hoja de actuación del C. contraalmirante del Cuerpo General Permanente de la Armada Nacional, Hilario Rodríguez Malpica”.

¹³² Llegó a ser subjefe del Departamento de Marina en 1914, y estudió para marino militar en el Colegio Militar entre 1891 y 1894: AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Antonio Ortega y Medina, exp. 4, sf. “Extracto del expediente del C. comodoro de la Armada Antonio Ortega y Medina”.

¹³³ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, volumen I, p. 53.

¹³⁴ Ángel Amador Martínez “General brigadier de la armada José María de la Vega González, en Marciano Valdez Martínez y Raymundo Bautista Contreras (coords.), *op. cit.*, p. 262.

¹³⁵ Ibídem, p. 263.

¹³⁶ Entiéndase como la adaptación personal al cuerpo social, en este caso a un institución militar moderna, en: Conrado Hernández López “‘Espíritu de cuerpo’ y el papel del ejército permanente en

convertirse en un verdadero organismo homogéneo con la capacidad de negociación necesaria como parte de los elementos que forjaron un cambio incremental para la institucionalización de la marina mexicana.

Como consecuencia también se modificaron las reglas del juego, debido a que la oficialidad se vio fortalecida y renovada y, a decir de Douglass North, las instituciones son una serie de elecciones individuales que dan forma a un tipo de sociabilidad. Este nuevo organismo naval que se empezó a formar y profesionalizar en la Escuela Naval, en años posteriores tomó las riendas y se convirtió en portavoz de la separación institucional de la marina mexicana con respecto a la Secretaría de Guerra y Marina. Aunado a esto, en general la marina se vio fortalecida porque sus tripulaciones también comenzaron a ser instruidas en las artes navales, pues en diciembre de 1897 llegó procedente de Inglaterra la corbeta *Yucatán*, para servir como buque escuela para grumetes y guardiamarinas durante el proceso de elaboración de las cartas geográficas de los litorales de la península de Yucatán.

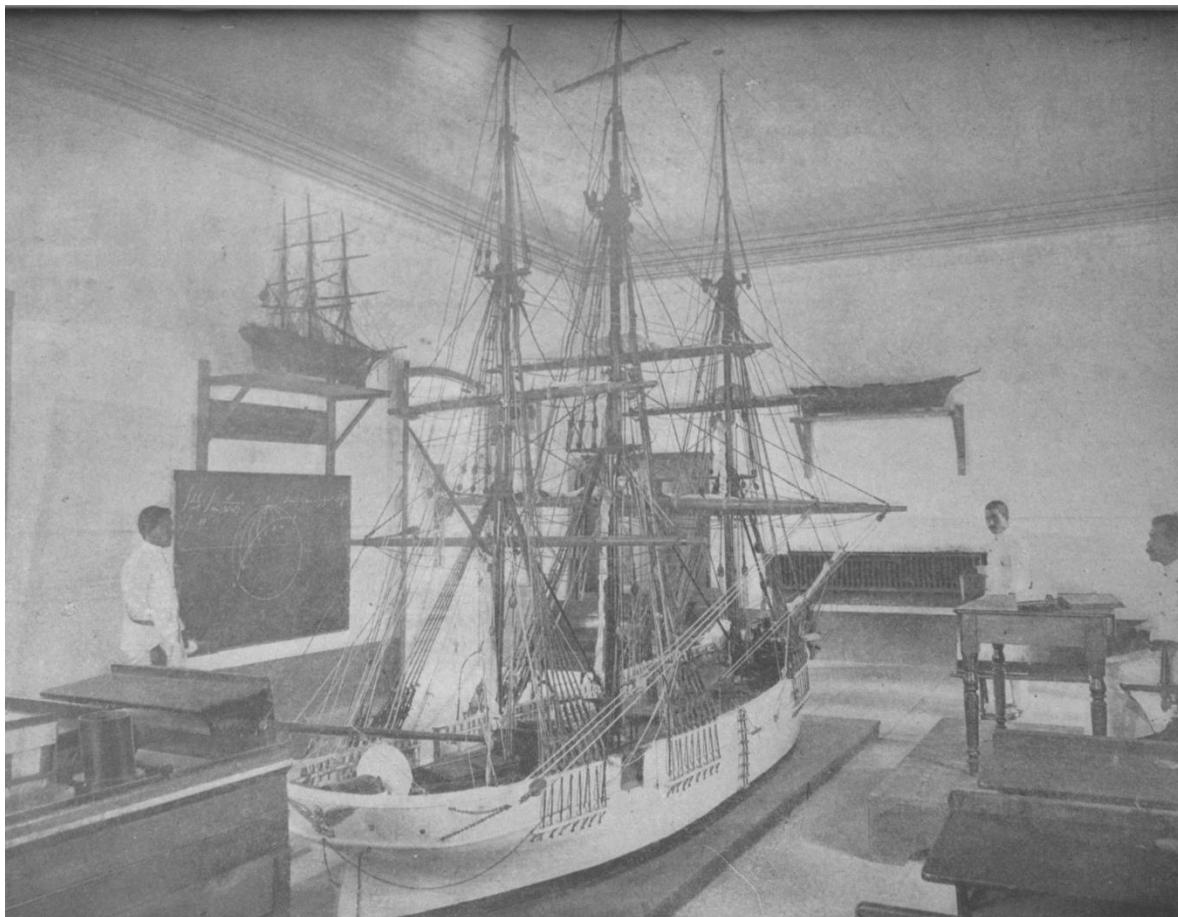


Imagen 4. Clase de navegación en la Escuela Naval Militar, 1899.*

Todo lo anterior permitió que la balanza en la capacidad de negociación para los marinos escalara un par de peldaños. Materialmente, eso se demostró con el aumento del personal de marinos que servían para la marina mexicana: para 1877, según un estado de fuerza publicado por el Ministerio de Guerra y Marina, habían 206 marinos en servicio en todo el país;¹³⁷ para 1894, tres años antes de la creación de las escuelas de formación naval, el total de elementos navales aumentó

* Fuente: Archivo fotográfico de la Biblioteca de la Secretaría de Marina-Armada de México. Sin clasificación.

¹³⁷ Biblioteca del Ejército, Documento número 94: “Estado que manifiesta el número de Jefes y Oficiales de la Armada del Ejército y del Cuerpo Político de Marina, y la fuerza de marinería en ambos departamentos”, México, Noviembre 30 de 1877.

sustancialmente a 615,¹³⁸ pero tras la creación de los centros de formación el número se duplicó para 1908, llegando a 1,235 marinos mexicanos.¹³⁹

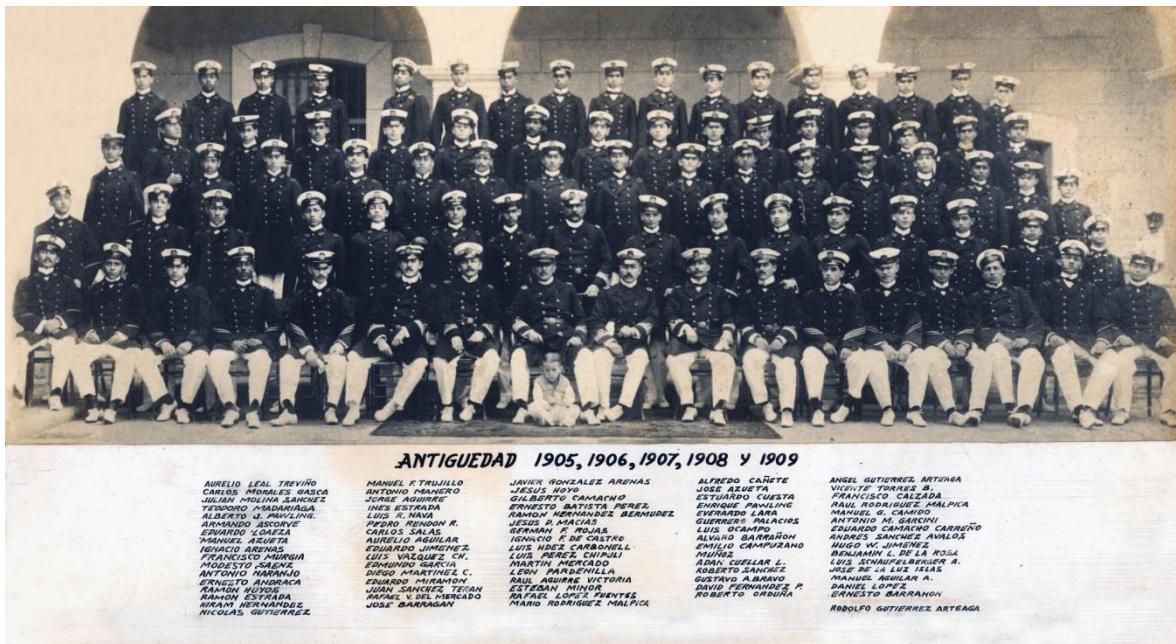


Imagen 5. Antigüedades de 1905 a 1909 de la Escuela Naval Militar, cuyo director era el capitán de navío Manuel Azueta Perillos.*

I.IV.I El material de la modernización

Las reformas llevadas a cabo durante el Porfiriato obedecieron a una centralización del mando, así como a un ajuste de funciones, y a una búsqueda de control del espacio terrestre y marítimo. La diferencia es que en este caso muchos proyectos no solo se quedaron en el terreno de lo formal, sino efectivamente modificaron el marco institucional. Si bien quedó claro que Porfirio Díaz nunca pensó en convertir a México en una potencia naval mundial, sí fue el protagonista de una

¹³⁸ AGN, Gobernación, legajos, legajo 493, caja 610, exp. 1 (1893-1894), sf.

¹³⁹ Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo Gral. de división Manuel González Cosío. Comprende del 1º de julio de 1906 al 15 de julio de 1908 (ANEXOS), tomo I, México, Talleres del Departamento de Estado Mayor, 1909, anexo número 1.

* Fuente: Archivo fotográfico de la Biblioteca de la Secretaría de Marina-Armada de México. Sin clasificación.

modernización marítima en varios ámbitos, también respondiendo al empuje mundial cuya tendencia era francamente encaminada al desarrollo del poder naval.

Con base en la ley orgánica de 1900, a finales del Porfiriato se publicó un reglamento el 4 de julio de 1907, en el cual se reorganizó el ámbito táctico-administrativo. En la esfera naval, estableció que a la Secretaría de Guerra y Marina le competía: las marinas de guerra y mercante, patentes de corso, escuelas navales, fortalezas, fortificaciones, arsenales y diques; asimismo, “el mar territorial en lo que se relaciona con la navegación, las playas del mar, la zona marítimo-terrestre y, en general, todos los bienes de uso común que deban aprovecharse para la seguridad y defensa del Territorio Nacional”.¹⁴⁰ En ese momento, la Secretaría se encontraba compuesta por los departamentos de las distintas armas,¹⁴¹ entre los que se encontraba el de Marina, que era el encargado de llevar a cabo esta misión en la personalidad del Jefe del Departamento, quien debía ser un marino militar.

Este Departamento estaba dividido administrativamente en dos secciones: la primera era la de la Marina de Guerra, que se encargaba de los aspectos administrativos elementales para la operación del personal, el material flotante, establecimientos y escuelas pertenecientes a la Armada. Además, se hacía cargo de los aspectos operativos militares como: el movimiento de buques, transporte de tropas; planes de combate, reglamento del servicio interior de los buques de guerra, establecimientos de la Armada y escuelas navales, defensa de los puertos y costas, así como las reparaciones y carenas de los buques de guerra.

La segunda sección era la de la Marina Mercante, que se encargaba principalmente de la organización y administración del personal y el material; el movimiento operativo de los buques mercantes nacionales y extranjeros, coordinaba el servicio de salvamento y auxilio; policía de puertos y zonas marítimas ribereñas; así como los servicios hidrográficos de costas y puertos, la colección de

¹⁴⁰Ibídem, p. 541.

¹⁴¹ Estado mayor, infantería, caballería, artillería, ingenieros, marina, servicio sanitario, justicia, archivo y biblioteca, cuenta y administración del ejército, estado mayor del secretario de Guerra y Marina, oficialía de partes, y mesa de servicio telegráfico; tomado de: Ídem.

cartas y planos, escuelas náuticas, abanderamiento y matrícula, vigías y semáforos y la expedición de supremas patentes de navegación.¹⁴²

Estructura del Departamento de Marina en 1907



Fuente: elaboración propia

Se crearon las figuras de los subinspectores de máquinas, de valores, de capitánías y maquinista inspector, quienes dependían directamente del jefe de Departamento. Las costas se dividieron en los departamentos del Golfo y del Pacífico y tenían bajo su mando una escuadrilla de barcos –que no siempre existía, y al parecer también tenían cierta autoridad sobre las capitánías de puerto, no así sobre otros establecimientos como los arsenales, diques o la Escuela Naval.¹⁴³ También en el Mar Caribe se estableció la comandancia de talleres de reparación y servicios de alijos en Xcalak, Quintana Roo y las flotillas de la Ascensión y del Sur, con sede en las costas del actual estado de Quintana Roo, que estaban compuestas por pequeñas embarcaciones: cuatro lanchas cañoneras, *Maya*, *Cuauhtémoc*, *Dart* y *Coello*; además de los pailebotes *Unión*, *Tatichee Icaiché*, y los pequeños vapores *Tulum* y *Ligera*.¹⁴⁴

¹⁴² Mario Lavalle Argudín, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821-1991*, pp. 157-159.

¹⁴³ AGN, Gobernación, legajos, legajo 493, caja 610, exp. 3, sin fojas.

¹⁴⁴ Mario Oscar Flores López, "La modernización naval durante el Porfiriato", en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, p. 398.

Para dar servicio de mantenimiento a los buques, se adquirió con la compañía francesa *Des Forges et Chantiers de la Mediterranée* un dique flotante autocarenante, el cual se instaló en el puerto de Veracruz en 1897, y tenía capacidad para buques de hasta mil toneladas. Fue amarrado al muro de argollas de San Juan de Ulúa, donde prestó servicios hasta 1923, cuando se fue a pique por la corrosión debido a la falta de mantenimiento. Desde entonces, el Arsenal Nacional se ubicó en las inmediaciones de San Juan de Ulúa, cuyo objetivo conjunto era limpiar y reparar los buques de guerra y mercantes, así como la construcción y reparación del material naval.¹⁴⁵ Asimismo, en Campeche se instaló en 1881 el arsenal Porfirio Díaz, y dos años más tarde se puso en funcionamiento el dique flotante Pedro Sainz de Baranda.¹⁴⁶



Imagen 6. Dique flotante de Veracruz, donde se hacían las reparaciones de los barcos de la marina mexicana, 1899.*

¹⁴⁵ *Reglamento para la Organización, Administración y Contabilidad del Arsenal Nacional y Dique Flotante*, México, Imprenta del Gobierno en el ex – Arzobispado, 1899, pp. 7-8.

¹⁴⁶ Mario O. Flores López, “Modernización naval durante el Porfiriato”, pp. 392-393.

* Fuente: Archivo fotográfico de la Biblioteca de la Secretaría de Marina-Armada de México. Sin clasificación.

En enero de 1894 se inauguró en Salina Cruz, Oaxaca, un dique seco con capacidad de hasta 10 mil toneladas, y en 1909, se construyó una carbonera con capacidad para 4 mil toneladas y un tramo de 540 metros de vía con mil metros cúbicos de terraplén para facilitar el embarque de carbón a los buques. Asimismo, se adquirió el Varadero de Guaymas, Sonora, para darle mantenimiento a los buques, tanto de guerra como mercantes.¹⁴⁷ Éste fue construido por Redo y Compañía y ubicado en Punta Baja,¹⁴⁸ tenía capacidad de mil toneladas, y se restauró, pero su rápido deterioro lo hizo quedar inservible de momento y fue sacado de funcionamiento durante la Revolución, siendo reutilizado hasta mediados del siglo XX.

Un aspecto que no se atendió durante la administración de Díaz fue la construcción de astilleros para la producción e innovación de barcos y tecnologías navales propias,¹⁴⁹ lo que lo obligaba a importarlos de otros países y por lo tanto aumentaba su costo. De haberlo planeado, México pudo construir sus propios barcos y estimular su economía por ese medio, ya que para esa época los barcos ya se construían con hojas de acero y precisamente en México se había inaugurado la industrialización con la instalación de la compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey en 1900, pero que no producía los aceros planos que se necesitaban para la construcción naval, por lo que la falta de planeación del capitalismo mexicano fue incapaz de aprovechar los insumos industriales de la Fundidora, sobre todo durante el primer decenio del siglo XX.¹⁵⁰

¹⁴⁷ Mario O. Flores López, "Modernización naval durante el Porfiriato", pp. 394-395.

¹⁴⁸ Esta empresa pertenecía al acaudalado sinaloense Joaquín Redo y Balmaceda, quien en 1868 había comprado la fundición de Sinaloa.

¹⁴⁹ Ibídem, p. 396.

¹⁵⁰ José Óscar Ávila Juárez, *Acero. Nacionalismo y neoliberalismo en México. Historia de la siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas*, S. A., México, Universidad Autónoma de Querétaro, 2011, pp. 13-14.

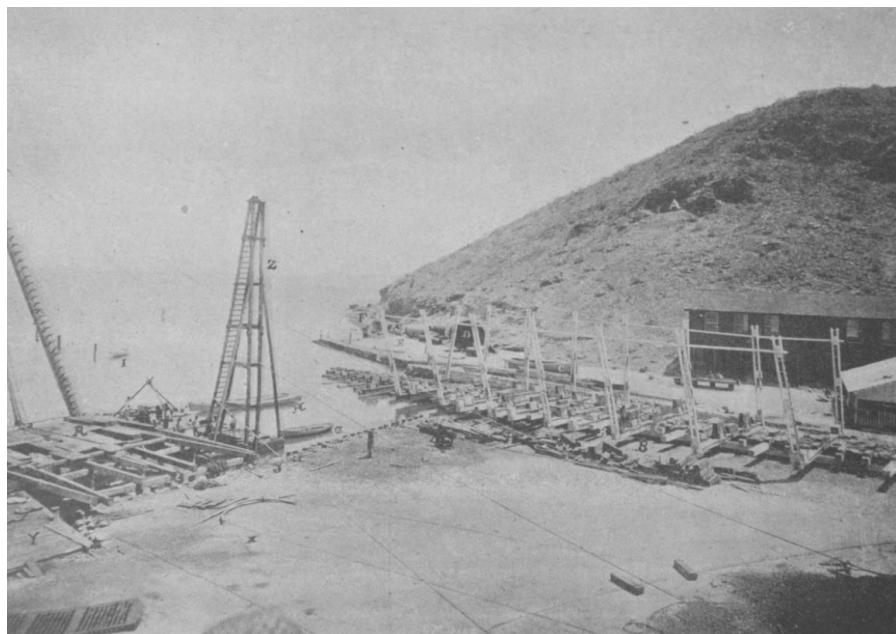


Imagen 7. Varadero Nacional de Guaymas, 1888.*

Sin duda alguna, no existe un poder naval real sin la presencia de los buques de guerra y mercantes en el mar, y en ese sentido no parece figurar una planeación clara sobre dónde, con quién, por qué y para qué se compraban las naves. Es decir, si según la ley orgánica la marina tenía como objetivos primordiales el sostentimiento del orden público, hacer cumplir las leyes en aguas territoriales, ejercer la vigilancia fiscal y hacer respetar los tratados internacionales,¹⁵¹ necesitaba idear un plan en el que se estableciera qué tipo de barcos le convenían y le servían para cumplir con sus funciones. Pero al parecer eso no sucedió así, ya que no había siquiera una estandarización en el material de guerra, al igual que pasaba con el ejército de tierra.

* Fuente: Archivo fotográfico de la Biblioteca de la Secretaría de Marina-Armada de México. Sin clasificación.

¹⁵¹ Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra, pp. 1-2.



Imagen 8. Corbeta *Ignacio Zaragoza*, construida en Francia para el gobierno mexicano en 1891.*

Durante todo el Porfiriato, los barcos de guerra seguían siendo un número muy menor con respecto a los objetivos trazados para los más de 11 mil kilómetros de costa. Por ejemplo, entre 1883 y 1886, el número era de siete buques que no pasaban de las 400 toneladas de desplazamiento; es decir, eran muy pequeños para el trabajo que tenían que llevar a cabo, y eran los cañoneros *Libertad*, *Independencia*, *Demócrata*, *México*, y las embarcaciones *Juárez*, *Xicoténcatl* y *2º Colón*.¹⁵² Más adelante, Díaz renovó la flota con barcos más modernos, sin llegar a adquirir buques de línea mundiales como los novedosos acorazados monocalibre tipo *Dreadnought*, pero más significativos en términos del poder naval mexicano

* Fototeca Nacional, no. de inventario 135321.

¹⁵² Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión y comprende de 1º de julio de 1883 a 30 de junio de 1886, México, Imprenta de I. Cumplido, 1886, pp. 396-398.

porque eran el símbolo de la modernización naval del periodo, y son los mismos que aparecen en el siguiente cuadro:

Buques de guerra durante el Porfiriato						
Buque	Características					Construcción
	Desplazamiento	Eslora	Manga	Puntal	Artillería	
Corbeta <i>Ignacio Zaragoza</i>	1,226 toneladas	65m	9.7m	5.4m	6 cañones de 100mm 2 cañones de 57mm	Astilleros Forges et Chantiers de la Mediterranée, Francia, en 1891.
Cañoneros <i>Veracruz y Tampico</i>	600 toneladas	41m	6.5m	4.6m	2 cañones de 101mm 5 cañones de 57mm	Astilleros de Lewis Nixon, Nueva Jersey, Estados Unidos, en 1902.
Cañoneros <i>Bravo y Morelos</i>	1,200 toneladas	73m	10m	5m	2 cañones de 100mm 6 cañones de 57mm	Astilleros de la Casa Nicolo Odero, Génova, Italia, en 1902 y recibidos en 1905.
Transporte de guerra <i>Progreso</i>	1,585 toneladas	70m	11m	5.8m	4 cañones de 57mm 2 ametralladoras de 8mm	Astilleros de la Casa Nicolo Odero, Génova, Italia, y recibido en 1906.
Cañonero <i>General Guerrero</i>	1,650 toneladas	74.6m	10.3m	5.4m	6 cañones de 101mm 2 cañones de 57mm	Astilleros ingleses de Barrow in Furness en 1908.

Fuente: elaboración propia*

* Datos tomados de: Mario Lavalle Argudín, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821-1991*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991; Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*; y Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*.

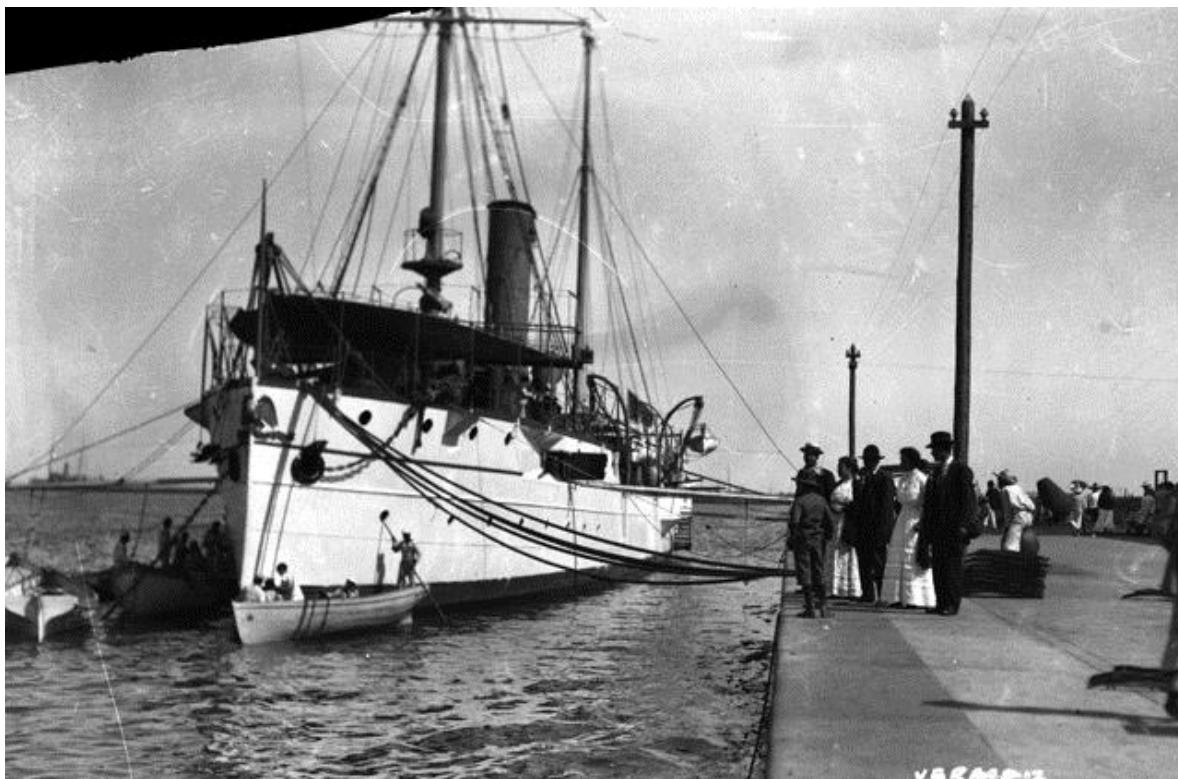


Imagen 9. El cañonero Veracruz, construido para el gobierno mexicano en 1902 en los Estados Unidos.*

Estos buques fueron incapaces de satisfacer las necesidades militares de los regímenes posteriores, y de hecho se perdió más de la mitad de la flota durante la etapa armada de la revolución. De la misma forma, sin duda alguna la flota mercante mexicana aumentó considerablemente aunque se encontraba sujetada por las flotas mucho más grandes que pertenecían a las grandes navieras extranjeras que dominaban el patrón de los flujos mercantiles exteriores como la *Royal Mail Stream Packet Company*, los *Vapores Correos Españoles* de la *Compañía Transatlántica*, la *Hamburg American Line*, o la *Mexican-American Line*.¹⁵³ Éstas dominaban las corrientes de comercio exterior y cabotaje, las que eran: la norteamericana, que unía puertos atlánticos de Estados Unidos con México; la europea, que partía preferentemente de puertos ingleses hacia México; la de las islas del Mar Caribe,

* Fototeca Nacional, no. de inventario 210677.

¹⁵³ Carmen Blázquez Domínguez, *op. cit.*, pp. 49-53.

manteniendo comercio con puertos como La Habana; y la ruta circuncaribe, que conectaba a México con Centroamérica y el norte de Sudamérica.¹⁵⁴

Hacia 1886, el Departamento de Marina, que también era el encargado de la flota mercante, reportó más de 300 embarcaciones como el total de número de buques mercantes mexicanos, pero se observa que en esos años la mayoría eran lanchas, canoas, balandras, pailebotes, bergantines, goletas o vapores de pequeño calado que iban de entre las 7 y las 600 toneladas de desplazamiento.¹⁵⁵ Es decir, difícilmente podían recorrer las rutas de alta mar y se dedicaban al cabotaje o tránsito interior de los ríos. En esos años, los buques mercantes mexicanos de mayores dimensiones, y por tanto mayor capacidad de carga y navegación, que superaban las mil toneladas eran los que aparecen en el siguiente cuadro:

Buques mercantes mexicanos			
Nombre del buque	Clase	Tonelaje	Matrícula
<i>Esteban de Antuñano</i>	Vapor	1,550	Veracruz
<i>México</i>	Vapor	2,651	Veracruz
<i>Oaxaca</i>	Vapor	2,670	Veracruz
<i>Tamaulipas</i>	Pailebot	2,625	Veracruz

Elaboración propia**

La corta lista de buques mercantes de mediano calado permite observar que, a pesar de la modernización naval llevada a cabo a lo largo del Porfiriato, las flotas mexicanas de guerra y mercante seguían siendo exigüas y las líneas de comunicaciones marítimas eran dominadas por compañías extranjeras. Esto obligaba a mover las cargas mexicanas por medio de fletes, lo que indudablemente encarecía su costo para la institución naval y aseguraba ganancias para los capitales extranjeros. Por lo tanto, todavía faltaba mucho por hacer para el desarrollo de la marina.

No obstante lo anterior, el Porfiriato cerró el primer largo periodo de la historia institucional de marina que inició junto con el nacimiento como un país

¹⁵⁴ Ibídem, p. 49.

¹⁵⁵ *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión y comprende de 1º de julio de 1883 a 30 de junio de 1886*, pp. 401-413.

** Datos tomados de: Ídem.

independiente. Sin duda alguna creó, con sus contratiempos y limitaciones, las primeras bases institucionales sólidas que harían perdurar a una organización tan olvidada como lo había sido la marina mexicana.

Capítulo II

Crisis y permanencia institucional

La Revolución Mexicana iniciada en 1910, tuvo una influencia profunda en el imaginario mexicano y transformó la memoria colectiva de manera persistente,¹⁵⁶ tan fue así que las instituciones políticas formales e informales fueron un marco apropiado al cambio revolucionario. Este capítulo pretende mostrar la forma en la que la organización marítima permaneció vigente a pesar de que atravesó por una serie de crisis que pusieron en duda su continuidad.

Además, las reglas del juego institucional establecidas durante el Porfiriato sufrieron un cambio principalmente en tres momentos. El primero se dio partir de la dictadura huertista y culminó con la firma de los acuerdos en Teoloyucan en 1914, en donde no sólo desapareció el régimen militarista de Victoriano Huerta sino el ejército federal que había sido formado en el siglo XIX, y con ello gran parte de las bases institucionales constituidas durante el Porfiriato. El segundo momento fue la discusión y la promulgación de la Constitución de 1917, cuando el régimen nacionalista influyó de forma determinante en la modificación del marco general de la marina, nacionalizándola e incluso intentando institucionalizarla.

El tercer momento se vislumbró durante la década de 1920 e inicios de la de 1930, en la que la reforma militar iniciada e impulsada por Joaquín Amaro desde la Secretaría de Guerra y Marina, provocó que la marina estuviera a punto de desaparecer, dejando lejos la idea de su institucionalización.

II.I La ruptura: la dictadura huertista

La capacidad negociadora conquistada durante el Porfiriato permitió que los elementos navales pudieran acercarse al poder central. Porfirio Díaz ya había nombrado en dos ocasiones como jefe de su Estado Mayor Presidencial a un marino mexicano, quien había sido formado en el Colegio Naval de Cádiz, España: el

¹⁵⁶ Fabio Kolar “Memorias en acción. *Un niño en la Revolución Mexicana* de Andrés Iduarte” en *Historia Mexicana*, El Colegio de México, tomo LXVI, no. 1, 2016, p. 315.

contralmirante Ángel Ortiz Monasterio (1895-1899 y 1900-1905);¹⁵⁷ y con anterioridad, Monasterio había fungido como Jefe del Departamento de Marina (1879-1885). Tras el triunfo de la revolución maderista, en noviembre de 1911, Francisco I. Madero nombró al capitán de navío Hilario Rodríguez Malpica Segovia, un marino formado durante el Porfiriato, también como jefe de su Estado Mayor Presidencial,¹⁵⁸ quien lo acompañó hasta sus últimos días cuando fue asesinado en febrero de 1913 tras los sucesos de la Decena Trágica.¹⁵⁹

Madero tenía una concepción liberal en los ámbitos político y económico;¹⁶⁰ por lo tanto, la idea que tenía en cuanto a la formación y función de las fuerzas armadas no distaba mucho de la que podía tener Porfirio Díaz. En ese sentido, cuando hizo uso del decreto de 17 de diciembre de 1910, en el que se le otorgó al ejecutivo la facultad de reformar y modificar las leyes y reglamentos militares y navales vigentes, publicó en enero de 1912 una nueva *Ordenanza general de la Armada*, en la cual se dio una continuidad en las limitaciones formales con respecto a las leyes porfirianas.

Si bien es la ordenanza que más artículos ha tenido, con 1,868, básicamente intentó establecer de forma explícita y concentrada, todo el arreglo de la institución naval.¹⁶¹ Dotó a la marina mexicana de un carácter bélico, pues su objeto era “hacer la guerra en el mar y en las costas, en defensa de la independencia, integridad y decoro de la nación, y cooperar al orden constitucional y a la paz interior”.¹⁶² Además, expandió temas como la división de los cuerpos navales en tres partes: de

¹⁵⁷ Rosario García y Ángel Amador “Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio Irizarri (1849-1922)”, en Marciano Valdez Martínez y Raymundo Bautista Contreras (coords.), *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, 2011, p. 250.

¹⁵⁸ Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González, “Los Rodríguez Malpica: íconos de la armada constitucionalista” en *Las fuerzas armadas en la Revolución Mexicana*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2013, p. 325.

¹⁵⁹ Alberto Calces, *Un marinero en la Revolución Mexicana*, México, Editorial Litorales, 1968, p. 151.

¹⁶⁰ La bibliografía es muy amplia, pero aquí utilizamos principalmente a Friedrich Katz, *De Díaz a Madero. Orígenes y estallido de la Revolución Mexicana*, México, Ediciones Era, 2004, pp. 7-38; y a Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984, p. 188.

¹⁶¹ *Ordenanza general de la Armada* (1912), México, Secretaría del Despacho de Guerra y Marina, 1912, 222 p. Tomada de https://www.insp.mx/transparencia/XIV/leyes_federales/pdf/218.pdf (consulta: 30/12/2017).

¹⁶² Ibídem, p. 1.

Guerra, Técnicos y Cuerpos y Servicios Especiales; también dispuso limitaciones sobre las funciones de la plana mayor, los jefes, los oficiales y las clases y marinería, estableciendo como el grado máximo el de contralmirante. Asimismo, Madero intentó resolver el eterno problema de la falta de dotaciones constituyendo al enganche como una obligación del Jefe del Detall,¹⁶³ quien debía leer el contrato y las leyes penales a los enganchados, y hacerles saber que no podrían abandonar el servicio.

La pronta caída del régimen maderista en manos del pretorianismo huertista provocó un desajuste radical en el marco formal de la institución naval. Para dirigir la dependencia naval, Huerta designó como Jefe del Departamento de Marina al capitán de fragata Othón P. Blanco, un marino también formado durante el Porfiriato. En un inicio, Huerta trató de negociar con los rebeldes y por ello decretó una ley de amnistía a mediados de marzo de 1913, con la que logró que Pascual Orozco fuera absorbido por el Ejército Federal; mientras que al caerse las negociaciones con Carranza y Zapata, decidió poner en práctica el decreto 428 del 2 de mayo de 1912, por medio del cual el presidente obtenía facultades extraordinarias para administrar el tamaño del ejército y con el que pretendió aplastar militarmente a la revolución.

Desde muy temprano, hubo cuatro frentes rebeldes muy importantes que no le dieron oportunidad alguna al régimen huertista: Coahuila, Sonora, Chihuahua y Morelos. A diferencia de la lucha antiporfirista de 1910 y 1911, la rebelión contra Huerta involucró desde un principio a casi todo el norte del país, y sus bases sociales fueron más heterogéneas y populares que las maderistas.¹⁶⁴

Según el mismo Huerta, el pragmatismo fue el punto de partida de su política interior y su principal objetivo era pacificar al país,¹⁶⁵ por ello se apropió del control directo del aparato administrativo, los medios de comunicación y transporte y los recursos militares y financieros.¹⁶⁶ Ideó un plan de gobierno con el cual premió a

¹⁶³ Es decir, del segundo comandante de cualquier dependencia naval, encargado de las cuestiones administrativas.

¹⁶⁴ Javier Garciadiego, *Introducción histórica a la Revolución mexicana*, México, El Colegio de México, Secretaría de Educación Pública, 2006, p. 59.

¹⁶⁵ Cámara de Diputados, *Los presidentes de México ante la nación*, tomo III, México, XLVI legislatura de la Cámara de Diputados, 1966, pp. 49-50.

¹⁶⁶ Charles Curtis Cumberland, *La Revolución Mexicana. Los años constitucionalistas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, p. 24.

sus aliados, decretó reformas sociales, pero principalmente buscó militarizar al país imponiendo una dictadura cimentada en una atmósfera militarista que se sostenía en las viejas glorias del Ejército Federal.¹⁶⁷ Durante sus 17 meses de gobierno, puso gobernadores militares en 26 entidades, y él mismo elaboraba hasta en sus más ínfimos detalles la organización del ejército por medio de decretos y circulares.¹⁶⁸

A la delicada situación del régimen se le sumó un elemento coyuntural en cuestiones navales: la invasión estadounidense al puerto de Veracruz. El 21 de abril de 1914, tomando como pretexto el arribo del buque alemán *Ypiranga* que transportaba un importante cargamento de armas para Huerta, los almirantes Henry T. Mayo y Charles Badger desembarcaron tropas y bombardearon la ciudad hasta tomarla por completo.¹⁶⁹ Los cadetes de la Escuela Naval Militar, encabezados por su director el capitán Rafael Carrión y por el comodoro Manuel Azueta, fueron quienes presentaron combate formal tras el repliegue de las tropas del general Gustavo A. Maass, con todo y que tenían una evidente inferioridad numérica y de que fueron advertidos por Azueta: “muchachos ha llegado la hora de morir, viva México”.¹⁷⁰

¹⁶⁷ Arturo Langle Ramírez, *El militarismo de Victoriano Huerta*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976, p. 13; y *Memorias de Victoriano Huerta*, México, Ediciones Vértice, 1957, p. 72.

¹⁶⁸ Michael C. Meyer, *Huerta, un retrato político*, México, Editorial Domés, 1983, p. 108.

¹⁶⁹ Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Editorial Litorales, 1962, pp. 517-519.

¹⁷⁰ Biblioteca General de la Secretaría de Marina Armada de México, carta del cadete Carlos Castillo Bretón a su padre el 28 de mayo de 1914, dándole cuenta de los sucesos de la invasión estadounidense a Veracruz, 5 fojas. (Digitalización en poder del autor)

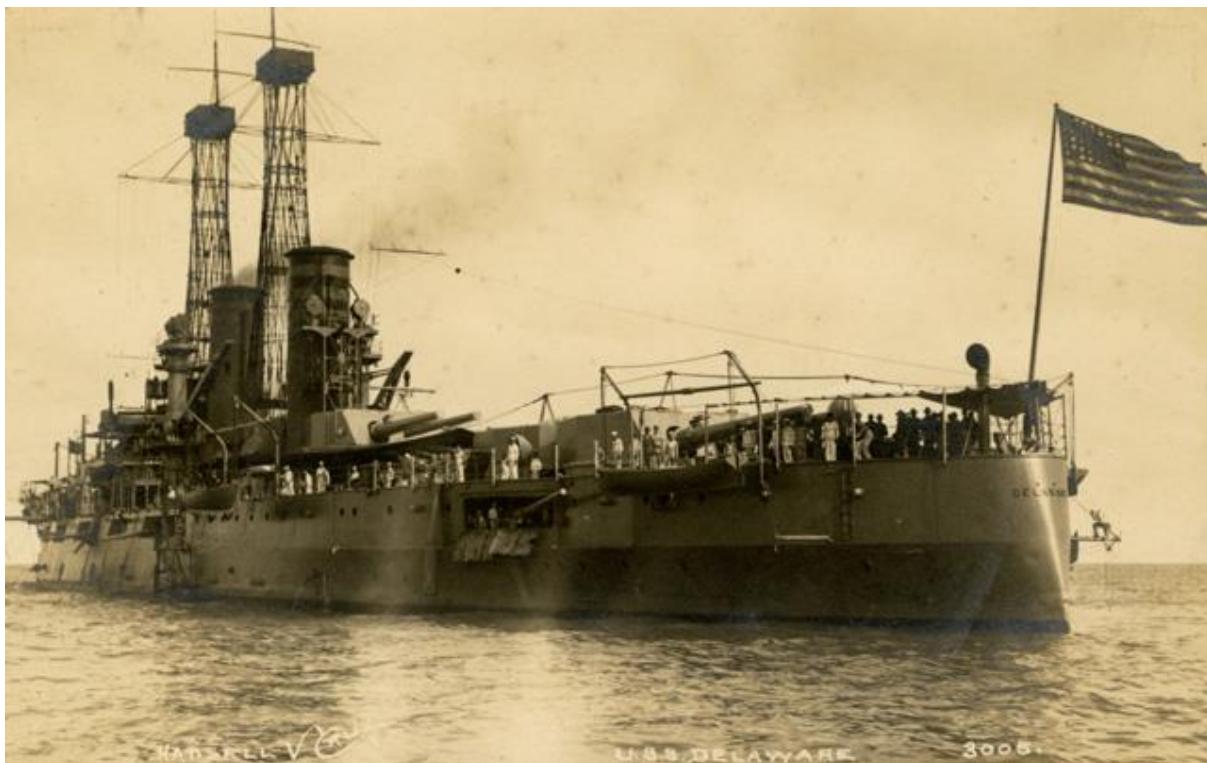


Imagen 10. Acorazado *USS Delaware* en aguas mexicanas antes de la invasión de abril de 1914.*

Este hecho demostró no sólo la falsedad de que el ejército se había incrementado de 48,000 a 250,000 hombres,¹⁷¹ sino también la ineficiencia del poder naval mexicano para poder cumplir con la finalidad primaria de la defensa de las costas y puertos de la nación, y custodia del comercio nacional y flota mercante.¹⁷² En primer lugar, los barcos de guerra mexicanos no pudieron impedir que decenas de barcos estadounidenses navegaran cerca de las costas mexicanas desde años atrás, además de que las fuerzas navales mexicanas se vieron imposibilitadas a proteger un barco que traía cargamento para el gobierno huertista, por lo tanto, era comercio mexicano.

Finalmente, la inexistencia de cuerpos como la infantería de marina y de elementos como submarinos o barcos de gran calado hacía imposible la defensa

* Fototeca Nacional, no. de inventario 451022.

¹⁷¹ Mario Ramírez Rancaño “Una discusión sobre el tamaño del ejército mexicano: 1876-1930”, en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, México, El Colegio de México, julio-diciembre de 2006, pp. 54-55.

¹⁷² Marcos Pablo Moloeznik “Aproximación al poder naval mexicano”, en *Letras jurídicas*, México, no. 11, otoño 2010, p. 6.

ante una marina tan poderosa como ya lo era la estadounidense. Prácticamente durante todo el año de 1913, no existió una organización táctica de los buques de guerra, pero cuando la situación se complicó para Huerta: en el Pacífico con la defeción del *Tampico* y en el Golfo con el asedio constitucionalista a Tampico, para marzo de 1914 se habían formado dos escuadrillas, la del Golfo y la del Pacífico, que fueron dirigidas por los comodores Manuel Azueta y Francisco L. Carrión, respectivamente.¹⁷³



Imagen 11. Desembarco de marinos desde el *USS Prairie* hacia el puerto de Veracruz, el 21 de abril de 1914.*

Asimismo, meses antes de la invasión, la prensa de la época señaló que el gobierno pretendió fortificar dos puertos muy importantes para las operaciones navales mexicanas: Veracruz y Manzanillo. Debido a una posible agresión por parte de los Estados Unidos, que estaba latente, algunas fuentes informaban que el gobierno mexicano también firmaría un contrato con la casa francesa constructora

¹⁷³ *Revista del Ejército y Marina*, México, Talleres del Estado Mayor General de Ejército, Abril de 1914, p. 367.

* Fototeca Nacional, no. de inventario 474261.

de cañones *Creusot*, que estaría encargada de realizar las obras de defensa del puerto de Veracruz,¹⁷⁴ pero lo cierto es que no se tiene noticias de que se hayan llevado a cabo ambos proyectos. Por otra parte, Manzanillo había sido el principal puerto de operaciones en contra de los rebeldes del norte; por ello, el gobierno tenía la intención de artillar el puerto, para conservarlo como base de operaciones en la intensa campaña de Guaymas y Mazatlán,¹⁷⁵ cosa que tampoco se llevó a cabo.

Para noviembre de 1912, un estado de fuerza de la Armada Nacional dio como resultado que se contaba con 1,505 elementos repartidos entre las instalaciones navales en tierra y los buques de guerra de ambos litorales,¹⁷⁶ por lo que una de las tareas primordiales para los oficiales de marina era el aumento del personal y el mejoramiento de su adiestramiento, por ello propusieron la fundación de dos escuelas de marinería, una en el Pacífico y otra en el Golfo, además del aumento de 80 a 100 plazas de alumnos para la Escuela Naval Militar de Veracruz.

Cabe destacar que sólo las fuerzas navales estadounidenses que desembarcaron en Veracruz el 21 de abril superaban los elementos totales de la marina mexicana, pues algunos cálculos mencionan que fueron más de 1,500 elementos;¹⁷⁷ además, para esos momentos la *US Navy* contaba con decenas de buques que superaban a los pequeños barcos mexicanos en tamaño, armamento y tripulación. Un ejemplo de ello fue los poderosos acorazados tipo *Dreadnought* que navegaron en las costas del Golfo de México durante 1914 y que podían acabar con cualquier resistencia mexicana, de los cuales se registran algunos ejemplos en la siguiente tabla.¹⁷⁸

¹⁷⁴ *El Independiente*, jueves 12 de febrero de 1914, pp. 1-3.

¹⁷⁵ *El Independiente*, sábado 14 de febrero de 1914, p. 3.

¹⁷⁶ Omar S. Palacios Aponte “De Díaz a Madero. México encendido”, en *De la intervención diplomática a la invasión armada: México frente a Estados Unidos durante 1914*, p. 49.

¹⁷⁷ Por ejemplo, Sweetman dijo que desembarcaron 1,225 marineros y 1,800 infantes de marina; tomado de Arthur Jack Sweetman, *The landing at Vera Cruz, 1914: the first complete chronicle of a strange encounter in april 1914, when the US Navy captured and occupied the city of Veracruz, Mexico*, Maryland, United States Naval Institute Annapolis, 1987, p. 46

¹⁷⁸ Puede compararse el tamaño y el poder artillero de estos buques con los mexicanos de la tabla anterior, y se podrá observar la gran diferencia entre ambas marinas. Tomado de: *The Dictionary of American Naval Fighting Ships*, publicado en el Naval Historical Center: <http://www.navy.mil/navydata/ships/battleships/bb-list.asp> y <http://www.history.navy.mil/> (Visitados el 30 de julio de 2016).

Buque	Desplazamiento	Artillería	En aguas mexicanas
<i>USS Florida</i> (BB 30)	21,825 toneladas	10 cañones de 12 pulgadas (in); 16 cañones de 5 in; y dos tubos lanza torpedos de 21 in.	En Veracruz desde el 16 de febrero de 1914 hasta el fin de la ocupación.
<i>USS Utah</i> (BB 31)	21,825 toneladas	10 cañones de 12 in; 16 cañones de 5 in; y dos tubos lanza torpedos de 21 in.	Llegó a Veracruz el 16 de febrero de 1914, operó en Tampico a principios de abril y regresó a Nueva York a finales de junio.
<i>USS Texas</i> (BB 35)	27,000 toneladas	10 cañones de 14 in; 21 cañones de 5 in; y 4 tubos lanza torpedos de 21 in.	Llegó a Veracruz el 26 de mayo para unirse a la flota del contralmirante Fletcher y se retiró el 8 de agosto.
<i>USS Minnesota</i> (BB 22)	16,000 toneladas	4 cañones de 12 in; 8 cañones de 8 in; 12 cañones de 7 in; 12 cañones de 3 in; 4 tubos lanza torpedos de 21 in.	Estuvo en aguas mexicanas en dos ocasiones durante 1914: entre el 26 de enero y el 7 de agosto y entre el 7 de octubre y el 19 de diciembre.

Como respuesta, durante los meses finales de 1913 y principios de 1914, las políticas gubernamentales mexicanas se distinguieron por desarrollar una mayor centralización del poder en torno a la figura presidencial y por el endurecimiento de la política militarista; en ese sentido, al darse cuenta de la importancia que había tenido la Armada Nacional en los combates contra los rebeldes en los puertos,¹⁷⁹

¹⁷⁹ En gran parte los buques de guerra habían impedido que Obregón tomara Guaymas y que Pablo González no tomara Tampico sino hasta mayo de 1914, ya cuando el puerto de Veracruz había sido ocupado por los estadounidenses.

Huerta decidió que el Congreso lo dotara de poderes extraordinarios con los que podía “reformar las leyes navales vigentes y los reglamentos y disposiciones que les son anexos, así como para introducir los cambios y modificaciones que creyere conveniente en la organización y diversos servicios de la Armada Nacional”.¹⁸⁰

Esto significó que Huerta se embistió de un poder cercano al almirantazgo; es decir, como jefe del ejecutivo era el comandante nato de las fuerzas armadas y a partir de ese momento también en el mandamás de los destinos navales en ámbitos como sujeción de todos los individuos de marina bajo sus órdenes, la dirección de la marina en todas sus partes, protector de los navegantes, mando inmediato de cualquier navío y decisión definitoria en el ramo de marina sobre el funcionario encargado del despacho de Guerra y Marina.

Huerta emprendió toda una reestructuración del marco formal de la institución naval y moldeó todos sus planes en la nueva ley orgánica para la Armada Nacional publicada el 1° de mayo de 1914, en la que le otorgó la misión de cumplir “de manera eficaz su misión de hacer la guerra en el mar y en las costas, en defensa de la independencia, integridad y decoro de la nación, así como de cooperar al orden constitucional y a la paz en el interior”.¹⁸¹ La ley orgánica huertista se convirtió en un minucioso proyecto de reorganización de personal y modernización naval que prometía el apuntalamiento de la organización interna y la consolidación de los elementos y el material que la constituyan, pero no pretendía convertir a México en una potencia naval.

Desde la etapa maderista, el personal naval había estado dividido en el Cuerpo de Guerra, los cuerpos técnicos y las Tropas de Marina, integradas por la Infantería de Marina, la Artillería y los Torpedistas. Con esta nueva ley se dieron algunos cambios esenciales. El primero fue la división del personal, que pasó a establecer cuerpos independientes que serían formados en escuelas especializadas y se les establecieron sus grados límite y equivalencias; en este sentido, revivió el grado de almirante al que ningún elemento llegó.¹⁸²

¹⁸⁰ AHSDN, exp. XI-481.5-88, t. III, f. 836.

¹⁸¹ *Ley Orgánica de la Armada*, México, Talleres del Estado Mayor General del Ejército, 1914, pp. 4-6.

¹⁸² *Ídem*.

En lo que respecta al material fijo, planeaba tener: las comandancias generales de los departamentos marítimos del Golfo y del Pacífico, los arsenales nacionales, diques secos y varaderos y las escuelas militares de Marina y escuelas náuticas para el personal de la Marina mercante. También estarían los depósitos de vestuario, víveres, carbón y grasas, así como el material necesario para formar una compañía de torpedistas para cada litoral. La creación de estas comandancias generales fue una acción clara para mejorar el control de los litorales, ya que la antigua organización era ineficiente debido a que establecía que dependían de forma directa de la Secretaría de Guerra y Marina.

El material flotante que compondría a la fuerza naval huertista estaría formado por los buques con los que ya se contaban y las adquisiciones que pensaban hacerse: cuatro transportes de 3,500 toneladas de desplazamiento; seis cruceros acorazados de 3,500 toneladas de desplazamiento; doce torpederos de altamar; 24 torpederos de costa; 12 lanchas; cuatro submarinos; dos remolcadores de potencia; dos buques aljibes; dos buques escuela; dos diques flotantes; y todas las embarcaciones menores y auxiliares que fueran necesarias. Este material debía estar distribuido por mitad en los litorales del Golfo y del Pacífico.

Toda esta legislación naval huertista puede tomarse de dos formas. La primera es que, al igual que pasó con el ejército, era una parafernalia militarista propia de un dictador y cuyo objetivo era más bien mediático. La segunda es que verdaderamente identificó que la marina mexicana necesitaba una modernización material además del marco formal. Para desgracia de Huerta, el corto tiempo que duró su administración, la falta de recursos y el fracaso de la estrategia militar, provocaron la incapacidad del gobierno de asegurar la correcta aplicación de sus planes; y aunque hubo un gran intento de cambio en las normas formales, en realidad no hubo el suficiente tiempo para que en la práctica se aplicaran grandes modificaciones.¹⁸³

¹⁸³ Douglass C. North, *op. cit.*, p. 120.

II.I.I Los Tratados de Teoloyucan

Tras su derrota militar, Huerta tuvo que renunciar a la presidencia de la República el 15 de junio de 1914 y embarcarse en el buque alemán *Dresden* rumbo al exilio; como consecuencia, el 13 de agosto se firmaron los tratados de Teoloyucan, en los que el constitucionalismo triunfante exigió el licenciamiento del Ejército Federal, que fue sustituido por el Ejército Constitucionalista. Othón P. Blanco, entonces Jefe del Departamento de Marina, los firmó como representante de la marina mexicana, lo que confirmó que los marinos como organismo habían adquirido mayor poder de negociación.¹⁸⁴

En dichos tratados, los buques de guerra y las tripulaciones de la Armada Nacional quedaron bajo el mando del primer jefe constitucionalista: Manzanillo, en el litoral del Pacífico y Puerto México en el Golfo de México, fueron los puertos elegidos para su concentración. También se disolvió la Escuela Naval Militar, que había sido alojada temporalmente en el Colegio Militar de Chapultepec después de la ocupación de Veracruz. Por su parte, Othón P. Blanco entregó su cargo y fue ocupado por Gerardo Baltanás Bendito, un marino de origen español procedente de la marina mercante.

Someter a la institución naval al arbitrio de un jefe revolucionario como Venustiano Carranza provocó serias modificaciones en el marco general de la institución. Desde que el constitucionalismo inició su paso triunfal desde el norte hasta la capital de la República, algunos marinos atestiguaron que durante la campaña contra los constitucionalistas las reglas formales se rompían de continuo, tal era el ejemplo de los “bailes sifilíticos” que se llevaban a cabo en el cañonero *Tampico* antes de su defeción en 1914.¹⁸⁵ La situación se agudizó tras el rompimiento entre el gobierno emanado de la Convención de Aguascalientes y el

¹⁸⁴ Tratados de Teoloyucan, tomado de: http://www.constitucion1917.gob.mx/work/models/Constitucion1917/Resource/494/1/images/Tratados_de_Teoloyucan.pdf (consulta: 26/12/2017)

¹⁸⁵ Rafael López Fuentes, *A media asta. La muerte del primer teniente Hilario Rodríguez Malpica*, sin pie de imprenta, pp. 1-2. (manuscrito en poder del autor, obtenido de la extinta Biblioteca General de la Secretaría de Marina). Según López Fuentes, los bailes eran organizados por la oficialidad del barco y en ellos había todo tipo de excesos.

propio Carranza. El gobierno de la Convención se compuso por las fuerzas villistas y zapatistas y tenían el control de la capital de la República. Eulalio Gutiérrez, presidente convencionista, nombró Secretario de Guerra y Marina a José Isabel Robles y como Jefe del Departamento de Marina, primero al comodoro Manuel Azueta, y posteriormente al también comodoro Gabriel Carvallo.

La oficialidad naval se desmoronó. El capitán Antonio Argudín relató que la mayoría se adhirieron al convencionismo y se dividieron principalmente en dos grupos: el primero bajo las órdenes del general Manuel Chao y estaban encabezados por el capitán de fragata Luis Hurtado de Mendoza, entre quienes se encontraban el mayor José de J. Morel, los primeros tenientes Juan Moll y Francisco Pérez Grovas, los primeros maquinistas Antonio Argudín y Fernando Piana, el segundo maquinista Joaquín López y el tercer maquinista José M. Torres.¹⁸⁶ Además, más adelante se unió al grupo el capitán de navío Rafael Izaguirre, para conformar lo que finalmente se llamó La Armada Convencionista.¹⁸⁷

El segundo grupo estuvo bajo las órdenes del contralmirante Othón P. Blanco, y se formó con los comodoros Ignacio Torres y Antonio Ortega y Medina, el capitán de navío Luis Izaguirre, el teniente Antonio Gómez Maqueo,¹⁸⁸ y los oficiales Aldreto, Kroll y Esteban Minor Carro.¹⁸⁹ Éste último fue el encargado de comunicar al segundo presidente de la Convención, Lagos Cházaro, de que Villa se preparaba para comprar un buque de guerra en los Estados Unidos y bloquear el Golfo de México para ahogar la resistencia carrancista que se había apostado en el puerto de Veracruz.¹⁹⁰

En contraparte, en noviembre de 1914, Carranza ordenó que causaran baja los elementos que no lo habían seguido a Veracruz,¹⁹¹ afectando la medida a muchos marinos quienes fueron dados de baja y separados de la vida militar durante

¹⁸⁶ Antonio Argudín Corro, *La cadena de mi vida en 80 eslabones*, sin pie de imprenta, 1965, p. 18. (manuscrito en poder del autor, obtenido de la extinta Biblioteca General de la Secretaría de Marina).

¹⁸⁷ AHSM, sección Marina de Guerra, expediente de cuerpo de Rafael Izaguirre Castañares, legajo 1, sin fojas.

¹⁸⁸ Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, p. 22

¹⁸⁹ Esteban Minor Carro, *Autobiografía*, México, Instituto Politécnico Nacional, 1994, p. 90.

¹⁹⁰ Ibídem, pp. 91-101.

¹⁹¹ AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Antonio Ortega Medina, expediente 4, sin fojas.

algunos años. Prueba de ello son casos como los de Antonio Argudín, quien retornó a su pueblo a trabajar como mecánico;¹⁹² o Esteban Minor Carro que decidió volver a la vida civil para estudiar en la Escuela Nacional de Ingenieros.¹⁹³ Otros oficiales como el capitán Guillermo León Tagle y el maquinista subinspector Teodoro Madariaga García se unieron a la marina mercante.¹⁹⁴

Pocos son los marinos de los que actualmente se tiene evidencia que se unieron al carrancismo. El primer caso es el de los Rodríguez Malpica: Hilario padre, Hilario hijo y su sobrino Mario. El primero, Hilario Rodríguez Malpica Segovia había sido jefe del Estado Mayor de Madero y comisionado durante el huertismo en Brasil, y al triunfo del constitucionalismo regresó a México para ser ascendido a contralmirante,¹⁹⁵ esto en gran parte porque su hijo Hilario Rodríguez Malpica Sáliva había sido el primer marino que se adhirió al constitucionalismo y perdió la vida tras los combates navales en Topolobampo, Sonora, en 1914.¹⁹⁶ En el caso de Mario, se incorporó al constitucionalismo como guardiamarina en mayo de 1914, “de conformidad con los tratados de Teoloyucan”.¹⁹⁷ Por su parte, el entonces capitán José M. de la Llave combatió entre 1914 y 1915 a bordo del cañonero *Guerrero*, y al mismo tiempo como comandante del cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico a los generales villistas Rafael Buelna y Alfonso Santibáñez, siendo uno de los bastiones carrancistas para el control de ese litoral.¹⁹⁸

Es decir, con el triunfo del constitucionalismo la marina se debilitó en gran medida. Los oficiales que habían luchado bajo las banderas villista, zapatista o convencionista fueron dados de baja por ser considerados ex federales e incluso algunos de ellos, liderados por el capitán de navío Rafael Izaguirre, se dirigieron a mediados de 1916 a la Comandancia General de Marina del Golfo para ofrecer sus

¹⁹² Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, pp. 25-26.

¹⁹³ Esteban Minor Carro, *op. cit.*, p. 106.

¹⁹⁴ AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Guillermo León Tagle, legajo 1, sin fojas.

¹⁹⁵ AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Hilario Rodríguez Malpica Segovia, legajo 7, sin fojas. ¹⁹⁵

¹⁹⁶ Rafael López Fuentes, *op. cit.*

¹⁹⁷ AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de Mario Rodríguez Malpica, legajo 7, sin fojas.

¹⁹⁸ AHSM, fondo Guerra y Marina, expediente de cuerpo de José Manuel de la Llave Altamirano, legajo 3, sin fojas.

servicios al gobierno constitucionalista “en el caso de un conflicto internacional”, pero no fueron aceptados de nuevo para el servicio activo.¹⁹⁹

De la misma forma, la lucha armada había provocado la desaparición de casi la mitad de los barcos de guerra importantes con los que contaba la marina desde el Porfiriato. Para 1914 se perdieron tres barcos, dos de ellos prestaban servicio al gobierno huertista: el cañonero *Morelos* fue dinamitado el 10 de mayo por órdenes de Álvaro Obregón; y un día después, debido al asedio del ejército comandado por Pablo González al puerto de Tampico, el capitán Agustín Guillé se vio obligado a hundir el cañonero *Veracruz*, para evitar que fuera tomado por los constitucionalistas. El 16 de junio del mismo año fue hundido el cañonero *Tampico* por órdenes de su comandante, el capitán de navío Hilario Rodríguez Malpica, quien se había apoderado del buque y lo había puesto al servicio del constitucionalismo.²⁰⁰

Para el siguiente año se perdería de forma temporal otro barco, pues en febrero de 1915, el transporte carrancista *Progreso* fue parcialmente hundido en Yucatán a manos de rebeldes que apoyaban a Abel Ortiz Argumedo,²⁰¹ meses después se logró ponerlo a flote con la contratación de una compañía de salvamento estadounidense que lo llevó a reparar y modernizar a Nueva Orleans.²⁰² Es decir, que durante los combates se perdió prácticamente la mitad de las fuerzas navales mexicanas, que de por sí ya eran escasas y no habían podido cumplir con sus misiones esenciales, dando al traste con las exigüas bases institucionales cimentadas durante el Porfiriato.

Para agudizar la situación, el marco formal se tambaleó, puesto que los constitucionalistas, desde luego, no aceptaron continuar los planes establecidos en la ley orgánica huertista y pusieron en vigor la que había sido publicada en 1900 durante el gobierno de Porfirio Díaz. Todo esto desembocó en una ingente desestabilización institucional, y lo que hemos considerado como una crisis de

¹⁹⁹ AHSM, sección Marina de Guerra, expediente de cuerpo de Rafael Izaguirre Castañares, legajo 1, sin fojas.

²⁰⁰ Mario Oscar Flores “Los marinos en la Revolución Mexicana”, en *Historia general de la Secretaría de Marina*, tomo I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, pp. 419-476.

²⁰¹ Ídem.

²⁰² “El transporte de guerra nacional ‘Progreso’” en *Revista del ejército y marina*, México, tomo 1, no. 14, 20 de diciembre de 1916, p. 751.

existencia, es decir, la marina existía en la letra escrita y en los deseos políticos, pero no en el plano real.

Esta situación la intentó resolver el gobierno mexicano de varias formas que no resultaron del todo exitosas, la más sobresaliente fue la promulgación de la Constitución de 1917 en la que se le depuraba de elementos extranjeros como una muestra clara del nacionalismo revolucionario que se cimentó en la llamada Doctrina Carranza, que en ese sentido propugnaba por disminuir los privilegios que los foráneos habían gozado durante el régimen de Porfirio Díaz.²⁰³

Ese nacionalismo se utilizó como la fuente de la legitimidad para el nuevo régimen que,²⁰⁴ al menos hasta 1940, experimentó la organización del régimen populista en el que las instituciones no dejaron de ser un mero proyecto en el texto constitucional, las clases no se encontraban organizadas a nivel nacional y el ejército siguió estando altamente politizado, por lo que las masas seguirían solamente al caudillo, ya sea militar como Álvaro Obregón o político como Plutarco Elías Calles y Lázaro Cárdenas, cuya capacidad les permitía gobernar al ejército y a la República.²⁰⁵

Así pues, la doctrina Carranza puso en manos de los gobiernos revolucionarios un estupendo instrumento político y jurídico para la defensa de la soberanía del Estado mexicano ante los enemigos internos y externos, y esto modificó de forma radical las instituciones políticas, siendo una de ellas la marina.

II.II El primer intento de una secretaría

Durante el tiempo de acomodo del régimen constitucionalista, las fuerzas armadas jugaron un papel preponderante, hacia las que se tendió a imponerles una fuerte

²⁰³ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984, pp. 254-255; Lorenzo Meyer “La institucionalización del nuevo régimen” en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia general de México*, México, El Colegio de México, 2000, p. 82; y Javier Garciadiego Dantan, “La política militar del presidente Carranza” en Alicia Hernández Chávez y Manuel Miño Grijalva (coords.), *Cincuenta años de historia en México*, vol. 2, México, El Colegio de México, 1991, p. 448.

²⁰⁴ Lorenzo Meyer “La institucionalización del nuevo régimen”, p. 826.

²⁰⁵ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, p. 262.

reestructuración de limitaciones generales para producir un nuevo equilibrio institucional mucho menos revolucionario.²⁰⁶ Para el año de 1917, al término de la lucha armada de la Revolución, en la que el ejército constitucionalista derrotó a dos formidables adversarios, el ejército federal y el ejército villista,²⁰⁷ se manifestó el profundo problema del predominio de dos grupos, “cada uno de los cuales derivaba su poder y prestigio de factores distintos y buscaba imponer al país su proyecto de desarrollo: el civilista y el militar”.²⁰⁸

Aunque nunca existieron dos bandos cohesionados e irreconciliables, el Primer Jefe Venustiano Carranza nunca obtuvo el generalato en su calidad de civil, y de ello se valieron los civiles que lo rodearon para fomentar la división con el elemento militar. Carranza tenía influencia en ambos bandos, pero prefería al civilista, aunque tenía gran ascendencia en militares como Pablo González. Por su parte, según una expresión atribuida a los generales constitucionalistas Álvaro Obregón y Salvador Alvarado, ese elemento militar eran los “ciudadanos en armas”.²⁰⁹ Estos ciudadanos en armas eran improvisados en las labores bélicas castrenses, y los mismos que llegaron al final de la guerra para llevar a cabo otra tarea distinta, la política.²¹⁰

El gobierno constitucionalista que dirigió Carranza de 1914 a 1917, influyó de forma directa a las instituciones políticas mexicanas. Además del fuerte sentimiento anti extranjero, se adoptó un credo universalista sobre los derechos legítimos de los países débiles frente a los poderosos, cuya mejor defensa fue la intransigencia en su postulación y en su sostenimiento, buscó la nacionalización de la economía, y finalmente propugnó por la no intervención de otros países en asuntos domésticos.²¹¹ En ese sentido, si bien la Constitución de 1917 se ha considerado

²⁰⁶ Douglass C. North, *op. cit.*, p. 120.

²⁰⁷ Javier Garciadiego Dantan, “La política militar del presidente Carranza” en Alicia Hernández Chávez y Manuel Miño Grijalva (coords.), *Cincuenta años de historia en México*, vol. 2, México, El Colegio de México, 1991, p. 437.

²⁰⁸ Ibídem, p. 455.

²⁰⁹ Álvaro Matute Aguirre, “Del ejército constitucionalista al ejército nacional” en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, no. 6, agosto de 1977, p. 157.

²¹⁰ Idem.

²¹¹ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984, pp. 254-255; Lorenzo Meyer “La institucionalización del nuevo régimen” en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia general de México*, México, El Colegio de

antimilitarista y ahí se podría observar el triunfo del civilismo, los factores reales de poder indicaban lo contrario, ya que en la práctica el poder militar era el dominante en muchas ocasiones.

II.II.I La política militar carrancista y el intento de rescate de la marina

Bajo las anteriores circunstancias, durante su periodo como presidente constitucional (1917-1920), Venustiano Carranza creó una estrategia política cuyo objetivo era minar el poder militar, lograr una autonomía armamentista y llevar a cabo una reforma profesionalizante del ejército.²¹² Eso debido a que para el Barón de Cuatro Ciénagas era imposible iniciar antes la reconstrucción económica, porque precisamente debía enfrentar un proceso más urgente: la pacificación del país.

Para esto requería de un ejército y una marina profesionalizados, institucionalizados y que se sometieran a la autoridad política,²¹³ cosa en extremo difícil si se tiene en cuenta que las campañas en curso hacían inevitable reducir al ejército y minimizar el poder de los caudillos regionales y locales. Según el conteo de Mario Ramírez Rancaño, el ejército durante la época del presidente Carranza ha sido el que más elementos ha tenido en promedio durante todo el periodo posrevolucionario.²¹⁴

Por ello, no es algo raro que precisamente la época carrancista haya sido, necesariamente, la que proyectó y ejerció el mayor porcentaje presupuestal en todo el siglo XX mexicano para gastos militares.²¹⁵ El análisis de estos datos nos permite reflexionar sobre que el gobierno carrancista tuvo poca oportunidad de llevar a cabo

México, 2000, p. 82; y Javier Garciadiego Dantan, “La política militar del presidente Carranza” en Alicia Hernández Chávez y Manuel Miño Grijalva (coords.), *Cincuenta años de historia en México*, vol. 2, México, El Colegio de México, 1991, p. 448.

²¹² Javier Garciadiego Dantan, *op. cit.*, pp. 437-467.

²¹³ Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca-Fondo de Cultura Económica-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2003, pp. 41-42.

²¹⁴ 175,000 efectivos en 1917 y 99,550 en 1920, en: Mario Ramírez Rancaño, “Una discusión sobre el tamaño del ejército mexicano: 1876-1930”, p. 65

²¹⁵ En 1917 el porcentaje del presupuesto ejercido fue del 69.6%, y para 1920 el 48.4%, en: Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, México, Universidad Nacional Autónoma de México- Instituto de Investigaciones Históricas, 2010, p. 376.

una reforma económica y política integral, y así reconstruir los procesos económicos dañados durante el periodo de lucha armada. Por lo que su prioridad debió ser mantenerse en el poder e implementar reformas militares con las que pudiera controlar al único sostén de su poder y al mismo tiempo su máximo peligro, el ejército.

Así es que emprendió la reorganización del ejército constitucionalista para transformarlo en el ejército nacional de la República,²¹⁶ intentando atacar, además de los problemas ya mencionados, el de la corrupción. Con este objetivo pretendió implementar una moralización, pues la indisciplina, la carencia de espíritu castrense y el abuso a la sociedad civil eran el pan de cada día, lo que incluso le ha valido el mote de un ejército “depredador”.²¹⁷ En el caso específico de la marina su tarea sería distinta: su profesionalización e institucionalización se harían a partir de su reconstrucción y no de su disminución pues, como ya hemos visto, había caído en una crisis profunda de existencia.

Durante las presidencias interina y constitucional de Venustiano Carranza sólo hubo un Jefe del Departamento de Marina, el entonces contralmirante Hilario Rodríguez Malpica (1914-1920),²¹⁸ quien fue uno de los encargados de la reorganización del poder naval mexicano que había sido disuelto en Teoloyucan. Según una “Invitación” publicada en la *Revista del ejército y marina* de marzo de 1917, Carranza asignó a los propios elementos de la armada nacional el estudio técnico de los diversos ramos y se invitaba a todo el personal a emitir sus ideas sobre los temas que debían ser la base de la nueva organización marítima.²¹⁹

Entre los puntos sobre los que se solicitaba la opinión de los elementos navales y que serían la base para los estudios y servicios encomendados al mismo cuerpo naval, eran:

²¹⁶ Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, pp. 52-54.

²¹⁷ Javier Garciadiego Dantan, *op. cit.*, pp. 459-463.

²¹⁸ Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González, “Los Rodríguez Malpica: íconos de la armada constitucionalista”, pp. 327-328.

²¹⁹ “Invitación” en *Revista del ejército y marina*, México, tomo 2, número 3, 20 de marzo de 1917, p. 151.

1. La creación de un programa naval para la defensa del territorio nacional y su presentación hacia el exterior teniendo en cuenta principalmente la creación de escuelas náuticas y del cuerpo de infantería de marina.
2. La organización de buques y su personal.
3. El fomento de la marina mercante y de su personal.
4. El sostenimiento de la soberanía nacional en zonas federales, ribereñas, aguas territoriales y defensa de las costas.
5. La navegación en aguas territoriales e interoceánicas, que comprendía temas como los servicios hidrográficos, oceanográficos, meteorológicos, de iluminación y abalizamiento, la pesca, la industria naviera y la navegación de cabotaje.²²⁰

Ante la falta de publicación de las *Memorias de Guerra*, en esta etapa la *Revista del ejército* se convertiría en el medio oficial de difusión y propaganda de la Secretaría de Guerra y Marina. Y ante tal petición, las respuestas no se hicieron esperar, decenas de artículos fueron escritos principalmente por marinos dando cuenta de las circunstancias que evitaban el desarrollo de la marina mexicana y habían imposibilitado su institucionalización. Para el oficial Juan Pérez Grovas, el problema estaba relacionado principalmente con la formación de marinos, ya que nunca se había formado un “núcleo suficientemente numeroso, homogéneo y bien preparado para el servicio naval”,²²¹ lo cual se había agudizado con la clausura de la Escuela Naval en los acuerdos en Teoloyucan. Por ello, ante la carencia de personal era necesaria la amnistía de aquellos marinos que habían sido dados de baja por considerarlos ex federales.

Por su parte, el subteniente Heladio Illades se preguntaba por qué en México no había preocupación por el progreso de la marina de guerra, respondiéndose que se había tenido el pensamiento erróneo sobre que México no tenía rival que lo obligara a prepararse, puesto que preparar un programa defensivo en contra de Estados Unidos era imposible y para protegerse de Guatemala no se necesitaría

²²⁰ Ibídem, pp. 151-152.

²²¹ Juan Pérez Grovas “El problema de la Educación Naval y Marinera en la República Mexicana”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo II, número 4, 20 de abril de 1917, p. 226.

marina de guerra. Por lo tanto, un programa naval siempre había sido una utopía que con “una poca de perseverancia pudiera llegar a convertirse en hermosa realidad”.²²²

Del mismo modo, para los capitanes Juan de Dios Bonilla y Alberto Zenteno, con un evidente conocimiento de las teorías militares en boga como las ideadas por Alfred T. Mahan sobre el poder marítimo, consideraban que el fomento de la marina mercante provocaría a su vez el desarrollo de la marina militar.²²³ Igualmente, el mismo Pérez Grovas creía que el impulso a la industria naval era fundamental no sólo para el desarrollo de la marina, sino de la economía nacional, puesto que se encontraban inmiscuidos muchos elementos productivos; por ejemplo, en la construcción de barcos se impulsarían las industrias del metal, madereras, textileras, de resinas, etcétera; además de que habría un gran número de empleos bien pagados y por lo tanto muchas poblaciones adquirirían un desarrollo envidiable.

Para Pérez Grovas las contrariedades eran varias, como la falta de una propaganda comercial, especialmente en el extranjero, además de una carencia de legislación proteccionista que estimulara la inversión de capitales en negocios de transporte marítimo. Para ello debían promulgarse leyes liberales tendientes al proteccionismo fiscal y la participación directa del Estado como principal inversor en la industria de la construcción naval. Esto, sin duda alguna vulgarizaría el transporte marítimo y, por lo tanto, abarataría los productos y estimularía la economía nacional.²²⁴ Con ello, sería posible también la modernización de la marina militar.

Estos problemas y propuestas de renovación, ¿fueron realmente escuchados y tomados en cuenta por el gobierno constitucionalista? Hay indicios para decir que al menos algunas impresiones se lograron en los dueños del poder. Generales como Cándido Aguilar propusieron la nacionalización de la marina en el constituyente en Querétaro; por su parte, Salvador Alvarado impulsó la idea del establecimiento de

²²² Heladio Illades “La Marina de Guerra”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo II, número 9, 20 de septiembre de 1917, p. 566.

²²³ Juan de Dios Bonilla “La Marina Mercante Nacional”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo II, número 9, 20 de septiembre de 1917, pp. 570-572; y Alberto Zenteno “Desarrollo de la Marina Mercante Nacional”, en *Revista del ejército y marina*, México, Departamento de Aprovisionamientos Generales, tomo III, 1918, pp. 817-818.

²²⁴ Juan Pérez Grovas “La organización, desarrollo y fomento de la Marina Mercante Nacional”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo II, número 12, diciembre de 1917, pp. 712-715.

una Academia Naval; y Manuel M. Diéguez apoyó de forma terminante a la marina en el Pacífico.²²⁵

Al parecer, Carranza también escuchó esas voces, pues emprendió una política militar y naval nacionalista, que constaba en primer lugar en una autonomía municiónista; es decir, que el país tuviera la capacidad de fabricar de sus propios elementos para la guerra y así no depender de naciones extrañas. Para ello, desde principios de 1916 la Secretaría de Guerra y Marina envió al coronel Rafael Vargas a Japón para conseguir armas, pertrechos y una fábrica de municiones y pólvora que lo hicieran perder la dependencia con Estados Unidos.²²⁶ Para mayo de ese año, con el apoyo del coronel Manuel Pérez Romero, ministro de México en Japón, y del agregado naval, el segundo teniente de la armada Ángel Gutiérrez Arteaga, se hizo una parte del flete de los elementos de guerra en el barco *Kotohira Maru*, de la compañía Katsuda Shokai.²²⁷

En varios momentos se mostró también el interés de Carranza por adquirir elementos navales, que bien hacían falta para salir de la crisis de existencia. Por ejemplo, en un memorándum de julio de 1916 que envío Pérez Romero al secretario de Relaciones Exteriores, el general Cándido Aguilar, le señalaba que el coronel Vargas pretendía “solicitar autorización del gobierno para [la] construcción [de un] sumergible [tipo] *Iwazaki*”.²²⁸ Para el 17 de agosto, Pérez Romero notificaba que había logrado que les mostraran a él y a Vargas los astilleros de Kawasaki, “donde les fueron mostrados los talleres de construcción, tanto de embarcaciones mercantes como de unidades de guerra”.²²⁹ Parecía que las negociaciones podían caminar.

Dos meses después se dialogaría por última vez sobre el material naval, cuando el coronel Pérez Romero le señalaría a Cándido Aguilar que había recibido el mensaje para el coronel Vargas en el cual se le ordenaba gestionar la adquisición de un crucero protegido.²³⁰ El punto crítico fue en el momento en el que Pérez

²²⁵ Heladio Illades, *op. cit.*, p. 569.

²²⁶ AHD-SRE, sección Armas, expediente 17-8-318: *Legación en el Japón*, fs. 46-48.

²²⁷ Ibídem, fs. 317-318.

²²⁸ Ibídem, f. 51.

²²⁹ Ibídem, f. 125.

²³⁰ Ibídem, f. 240.

Romero exteriorizó que la divulgación del contenido de comunicaciones telegráficas de esa naturaleza, sobre todo a su paso por Estados Unidos, era un obstáculo para que la Secretaría de Guerra consiguiera el barco, pero además también podía provocar que se impidiera la importación del demás material de guerra, por lo que pedía cifrar los cables relativos a estos temas.²³¹

Es decir, el gobierno mexicano sí pudo adquirir de Japón pertrechos diversos de guerra e incluso máquinas para lograr una autonomía municiónista, pero hasta donde se sabe no adquirió algún elemento naval, dígase barco o submarino de guerra. Al menos para ese momento, la figura de los Estados Unidos había de surgir como un impedimento para evitar de alguna forma los intentos de reconstrucción de la marina mexicana.

Esto no evitó que Carranza impulsara otras peticiones. A finales de 1917, según el almirante Álvaro Sandoval Paullada, se decretó la amnistía para los marinos y se comenzó a admitir en los barcos a los alumnos que habían defendido Veracruz de los estadounidenses,²³² donde harían sus estudios de las materias básicas para presentar sus exámenes profesionales. Sandoval Paullada se embarcó en el velero *Yucatán* donde inició sus estudios hasta que el barco fue abandonado y perdido porque “no somos un país marinero”.²³³ Se le trasladó al *Bravo* donde formó parte del pie veterano de la Academia Naval Militar en 1918,²³⁴ hasta que en febrero de 1919 se llevó a cabo la reapertura oficial de la Academia en el antiguo edificio del puerto de Veracruz que había albergado a la Escuela Naval Militar hasta 1914.

El director de la Academia sería el capitán de navío Arturo F. Lapham, y la falta de recursos hacía imposible llevar a cabo la formación naval con estabilidad: cambiaban con frecuencia de profesores, tenían pocas prácticas marineras por falta de elementos, faltaba vestuario y los espadines se heredaban de generaciones

²³¹ Ídem.

²³² Álvaro Sandoval Paullada, *Remembranzas*, México, Secretaría de Marina, 2002, p. 40.

²³³ Ibídem, p. 41.

²³⁴ Algunos otros marinos que formaron el pie veterano de la Academia, son: Antonio Vázquez del Mercado, Manuel Zermeño, Guillermo Omaña, Antonio Fernández, Alfonso Morales, Jorge Souza, Luis Galván, Vicente Gabucio, Álvaro Sandoval Paullada, José Nájar, Cuauhtémoc Pérez y Octavio Morales.

anteriores.²³⁵ A pesar de ello, era significativo el esfuerzo por restablecer el centro de formación de la oficialidad naval que, como organismo había tomado fuerza durante el Porfiriato y durante la segunda década del siglo XX había quedado desarticulada. Esto, a todas luces, era un paso importante para la reconstrucción de la marina, pero no significaba tampoco que se buscara o se pensara con seriedad en la institucionalización.

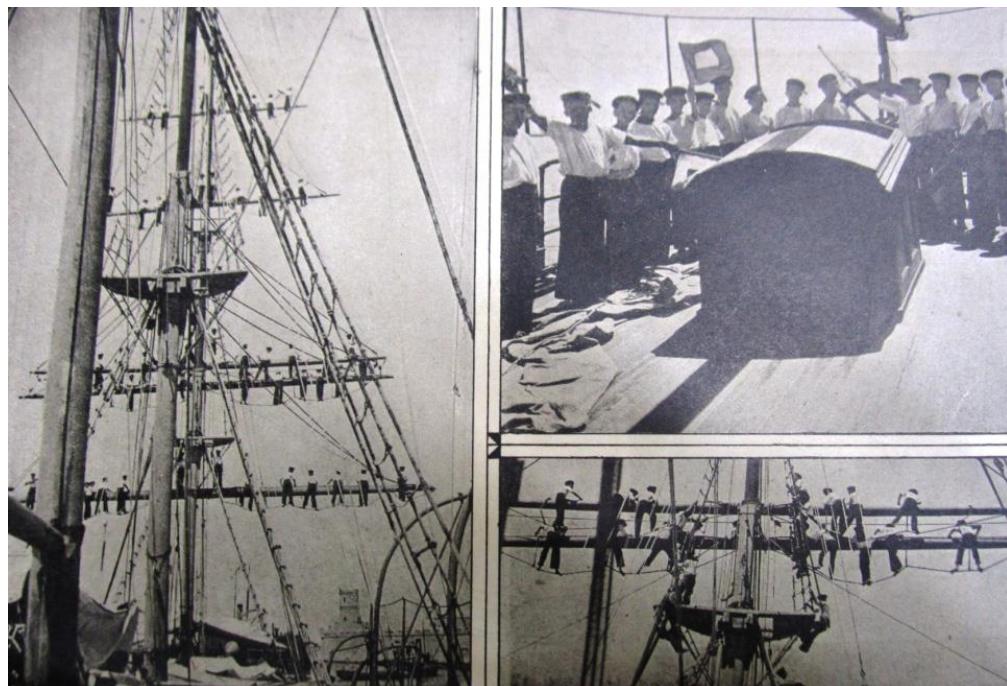


Imagen 12. La barca escuela *Yucatán* fungía como escuela de grumetes hasta antes de perderse, 1918.*

II.II.II Las implicaciones del nuevo pacto constitucional

En el nuevo pacto constitucional, Venustiano Carranza buscó cimentar sobre bases sólidas las nuevas instituciones que encauzaran al país rumbo al progreso y al

²³⁵ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, p. 44.

* *Revista del ejército y de la marina*, México, Departamento de Aprovisionamientos Generales, tomo III, 1918, ilustraciones.

perfeccionamiento humano.²³⁶ La discusión y promulgación del nuevo marco formal de las instituciones mexicanas modificaría trascendentalmente la evolución institucional de la marina mexicana; tres fueron las discusiones más importantes sobre esto, las de los artículos 90 y 9º transitorio, cuyos cambios en la marina no fueron aceptados, pero el caso contrario sucedió con la propuesta, discusión y aprobación del artículo 32, que transformó de forma importante la evolución institucional de la marina mexicana.

En la sesión del martes 16 de enero de 1917, la 2^a Comisión de Constitución presentó el dictamen relativo al Poder Ejecutivo, comprendiendo en conjunto todas las disposiciones sobre el funcionamiento de este poder.²³⁷ Esta comisión se encontraba compuesta por los diputados Paulino Machorro y Narváez por Jalisco, Hilario Medina por Guanajuato, Arturo Méndez por San Luis Potosí, Agustín Garza González por Nuevo León, y Heriberto Jara por Veracruz. Éste último pertenecía al ala radical del constituyente y fue uno de los más activos participantes en la elaboración de artículos de la constitución;²³⁸ además, consideramos que fue uno de los principales autores intelectuales de la elaboración de la propuesta del artículo 90 constitucional, sobre las secretarías de Estado bajo el cargo del Ejecutivo. Según la propuesta de este artículo se establecía la creación de seis secretarías, entre las que se proponía la de Marina.²³⁹

Artículo 90. Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo habrá las siguientes secretarías: de Estado; de Hacienda y Crédito Público; de Tierras y Aguas, Colonización e Inmigración; Trabajo, Industria y Comercio; de Comunicaciones y Obras Públicas; de Guerra; de Marina. Habrá también departamentos administrativos dependientes directamente del presidente, para los ramos de correos y telégrafos, de salubridad general e instrucción pública, y los demás que lo requieran.

²³⁶ “Don Venustiano Carranza, al abrir el Congreso Constituyente sus sesiones, el 1º de diciembre de 1916, en la ciudad de Querétaro” en Cámara de Diputados, *Los presidentes de México ante la nación*, tomo III, México, XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966, pp. 108-109.

²³⁷ Secretaría de Cultura, *Diario de los debates del Congreso Constituyente, 1916-1917*, tomo II, México, Secretaría de Cultura, 2016, p. 778.

²³⁸ Otilio Silva Andraça, *El general Heriberto Jara y la Secretaría de Marina*, tesis para optar por el título de Licenciado en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, México, 2011, pp. 22-23.

²³⁹ Secretaría de Cultura, *Diario de los debates del Congreso Constituyente, 1916-1917*, tomo II, México, Secretaría de Cultura, 2016, p. 784.

Esta idea no tiene antecedentes históricos, al menos en un texto constitucional. Como ya se ha visto, la marina ha sido un organismo dependiente de los mandos militares y los momentos en que se encontró separada en el siglo XIX fueron muy cortos y los resultados no pudieron observarse a largo plazo. Al igual que durante el Segundo Imperio, aquí se proponía como una institución independiente, con presupuesto propio y facultades propias, pero a diferencia de lo que Maximiliano llevaría a cabo, aquí no se haría cargo de otra cosa más que de los asuntos marítimos. Aunque no pareciera, esta era una tarea muy complicada. De ello se dio cuenta el mismo presidente de la comisión, el diputado Paulino Machorro, quien para detener la propuesta presentaría un voto particular sobre el asunto, en el que expuso que no era competencia exclusiva del Ejecutivo establecer sus secretarías y departamentos administrativos.²⁴⁰

Artículo 90. Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo, habrá las secretarías de Estado. Habrá también departamentos administrativos, dependientes directamente del presidente, para los ramos que así lo requieran. La ley determinará el número y denominación de las secretarías y departamentos administrativos y la distribución de los negocios, tanto en aquéllas como entre éstos; podrán crearse nuevos departamentos administrativos, tomando los negocios de que deben ocuparse de los que estén al conocimiento de las secretarías.

Para la discusión de dos días más tarde, en la 49^a sesión ordinaria se leyeron ambas propuestas y el diputado por Sonora, Luis Monzón, citó y apoyó el artículo original del proyecto de Venustiano Carranza bajo el argumento de que se le quitaría el compromiso al congreso de administrar los ministerios:²⁴¹

Artículo 90. Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de secretarios que establezca el Congreso por una ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría.

Más adelante, el diputado por Puebla, José Rivera, también se opuso a la propuesta de la comisión, en la que se creaba la Secretaría de Marina, exponiendo

²⁴⁰ Ídem.

²⁴¹ Secretaría de Cultura, *Diario de los debates del Congreso Constituyente, 1916-1917*, tomo III, México, Secretaría de Cultura, 2016, p. 115.

que probablemente el objetivo de la Comisión era “por un espíritu de progreso”, pero que todos los diputados debían recordar que “para tener guisado de liebre se necesita tener la liebre”, y que en ese momento hacían falta los recursos para tener una marina pequeña, lo que a su parecer era “festinar el asunto” y que por lo tanto se debía dejar para más tarde.²⁴²

El futuro primer secretario de Marina y miembro de la Comisión, el diputado Heriberto Jara, pidió la palabra para sostener la propuesta en lo tocante a la creación de nuevas secretarías, manifestando que como se encontraban en ese lapso habían tenido un funcionamiento deficiente y ese era el momento para corregirlo.²⁴³ Según Jara, la separación de las secretarías, una de Guerra y otra de Marina, se proyectaba en vista de que la marina nacional se encontraba en un estado desastroso, y era lamentable que teniendo una extensión enorme de cosas que cuidar, se dispusiera de “una raquítica marina que no impone el menor respeto y que no sirve ni para la vigilancia de una reducida parte de las costas”.²⁴⁴

Es decir, para nadie era un secreto que la lucha armada y el gobierno constitucionalista habían dado al traste con los pocos fundamentos institucionales que se habían creado durante la paz porfiriana y apenas intentaba reconstruirlos. Asimismo, Jara exponía que los beneficios de la creación de esta nueva secretaría serían amplios, pues traerían

Más atención, más dedicación; la persona que se encargue de él, indudablemente que procurará presentar nuevas iniciativas tendientes todas al desarrollo de una marina que sirva para la protección nacional y que sea una esperanza para la defensa de nuestro territorio, en el caso en que nos viéramos envueltos en una guerra internacional.²⁴⁵

Además, la Secretaría de Guerra tenía muchos temas por atender, por lo que había mucho qué hacer en ese ramo, eran muchos los problemas que había que resolver de forma ineludible y, por consiguiente, bastante tendría con la sola atención del ejército mexicano y no agregándole lo de marina, que necesitaría

²⁴² Ibídem, p. 119.

²⁴³ Ibídem, p. 123.

²⁴⁴ Ibídem, p. 125.

²⁴⁵ Ídem.

muchas atenciones y sucedería que no podría ser atendido uno y otro ramo de la manera eficaz que se necesitaba.²⁴⁶

Finalmente, debido a la poca aceptación por parte de los congresistas, el diputado Hilario Medina de la 2^a Comisión, pidió retirar la propuesta de artículo 90 y la particular del diputado Machorro; inmediatamente se leyó el proyecto de Carranza y se aprobó por unanimidad de votos. De esta forma, fracasó la primera propuesta seria dada en el siglo XX sobre la institucionalización de la marina mexicana, pero esto también nos indica que ya se vislumbraba este cambio en la búsqueda de un supuesto mejoramiento marítimo.

En la sesión permanente de los días 29, 30 y 31 de enero de 1917, se propuso como adición al artículo 9º transitorio que los miembros del ejército ex federal que se hubieran incorporado al constitucionalismo después del año de 1913, así como los que traicionaron a la causa constitucionalista sirviendo a la reacción, no podrán pertenecer al ejército de la nación, exceptuando a la clase de tropa.²⁴⁷ Ante ello, varios diputados se acercaron al presidente del congreso, el diputado Luis Manuel Rojas, para manifestarle que en ese concepto se abarcaba a los ejércitos de mar y de tierra, y que si se aprobaba, la nación se quedaría sin marina, y que era algo injusto, ya que “si se tiene en cuenta que la marina no estuvo en las mismas condiciones que el ejército de tierra, sería injusto hasta cierto punto tenerla en consideración”, por ello se decidió retirar la adición y que no se votara.²⁴⁸

Aunque, como ya se vio con anterioridad, algunos oficiales navales ya habían sido dados de baja por considerarlos ex federales, de haberse aprobado tal adición la marina mexicana se hubiera quedado prácticamente sin los pocos oficiales con los que contaba. De forma que se habría debilitado severamente el ya golpeado sector naval mexicano, que desde la lucha armada de la Revolución, no había visto sino disminuir sus elementos materiales y humanos. Una reforma así sería posible sólo si hubiera existido ya una seria reconstrucción de los elementos deshechos durante la contienda y la formación de los cuadros profesionales no se hubiera detenido como se hizo con la clausura de la Escuela Naval Militar.

²⁴⁶ Ídem.

²⁴⁷ Ibídem, p. 629.

²⁴⁸ Ibídem, pp. 648-649.

Posteriormente, el artículo que sí modificó de forma importante la evolución institucional de la marina fue el 32. El 16 de enero de 1917 fue presentada por la 1^a Comisión de Constitución en la 45^a sesión extraordinaria del congreso constituyente la propuesta completa del título primero, sección II, denominado *De los mexicanos*, que se conformó por los artículos 30, 31 y 32, en donde se configuró la construcción de la nación y el nacionalismo revolucionario, y en el cual el tema de la presencia extranjera se convirtió en un aspecto medular.²⁴⁹

La primera propuesta que había enviado Carranza, según los diputados de la comisión, estaba inspirada en el más alto patriotismo, ya que todos los mexicanos se encontraban obligados a servir con entera lealtad y honradez a la patria:²⁵⁰

Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para todos los empleos, cargos o comisiones de nombramiento del Gobierno, en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército ni en las fuerzas de Policía o seguridad Pública.

Los diputados de la comisión argumentaban que el extranjero, con raras excepciones, ni sentía con los mexicanos las lamentaciones de la patria, ni se preocupaba en nada por el bienestar y engrandecimiento de México. Por lo regular, su afán único era procurarse una fortuna que le permitiera vivir cómodamente y no apartaba ni por un solo instante de su mente el pensamiento y el recuerdo de su país nativo, por lo que consideraban totalmente necesario estudiar la iniciativa del diputado por Veracruz, Cándido Aguilar,²⁵¹ quien tenía una cercanía con los asuntos marítimos, y agregaba que

Para pertenecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ella se requiere ser mexicano por nacimiento. En esta misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques

²⁴⁹ Pablo Yankelevich “Proteger al mexicano y construir al ciudadano. La extranjería en los debates del Constituyente de 1917”, en *Signos Históricos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, julio-diciembre, núm. 10, 2003, pp. 70-78.

²⁵⁰ “Diario de los Debates del Congreso Constituyente, Querétaro 6 de diciembre de 1916” en *Periódico Único*, México, tomo I, no. 19, 7^a sesión ordinaria, p. 349.

²⁵¹ *Diario de los Debates*, 45^a sesión extraordinaria, 16 de enero de 1917, p. 484. Tomado de: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv> (consulta: 10/02/2018)

mercantes, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.²⁵²

Según la comisión, Aguilar fundamentaría su propuesta en la situación geográfica del país y por la considerable extensión de las costas, así como por la variedad de sus productos, por lo que la patria estaba llamada “a desarrollar grandes intereses marítimos, y que, para vigilar efectivamente éstos, se necesitaba fomentar la Marina de Guerra y la Mercante”. Aguilar expuso que nadie ignoraba la importancia que la Armada tenía en todo el país, que sus elementos “deben estar siempre en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo, para que constituya una garantía de orden y de estabilidad y para que defiendan llegado el caso, luchando con heroísmo, la integridad y el decoro nacional.”²⁵³

Como consecuencia lógica, debía ser indispensable el requisito de ser mexicano por nacimiento a jefes y oficiales y también mexicano para ser marinero, ya que citando a Aguilar, los miembros de la comisión expusieron que “el amor a la patria (...) brota de los vínculos de la sangre, nace y se robustece en el hogar con los sentimientos de cariño que naturalmente ligan al hombre con la tierra donde ha nacido y ha vivido cultivando los afectos más profundos”.²⁵⁴ Por ello, también era esencial que este requisito se pidiera en la marina mercante para capitanes, pilotos, maquinistas; patronos y sobrecargos mexicanos y las dos terceras partes de la tripulación.

Para los diputados que conformaban la comisión, el general Aguilar haría la observación sobre que otros países poderosos y cultos habían actuado en el sentido indicado y que era práctico aprovechar las lecciones de la experiencia. Y finalmente expuso que en los momentos difíciles para el gobierno revolucionario “los dueños y encargados de nuestros buques mercantes, lejos de cooperar con el gobierno, cuando tanta falta hacían transportes por la vía marítima, se apresuraron a abanderar en el extranjero dichos buques sin oposición alguna por parte de la tripulación, porque siendo ellos mexicanos nacionalizados y aun extranjeros, vieron

²⁵² Ídem.

²⁵³ Ídem.

²⁵⁴ Ídem.

con tibieza y aún con agrado esta actitud antipatriótica".²⁵⁵ Por lo que urgía el remedio pronto y eficaz.

La votación se reservó para la 51^a sesión ordinaria del viernes 19 de enero de 1917, en la que el diputado por Hidalgo, Alfonso Cravioto, indicó que en realidad el tema del artículo era el "mexicanismo", según él, no como un odio a los extranjeros, ni como repugnancia para ellos "puesto que los necesitamos y nos traen un gran acopio de riquezas, de inteligencia y trabajo material", sino preferir a los mexicanos en igualdad de circunstancias.²⁵⁶ Más adelante, se procedió a la votación y el artículo 32 fue aprobado de la siguiente forma:

Art. 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ella se requiere ser mexicano por nacimiento. En esta misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.²⁵⁷

El 5 de mayo de 1917 entró en vigor la constitución, y con ello el artículo 32. Para entonces, los barcos nacionales debían apegarse a las nuevas disposiciones nacionalistas. Para ese entonces, según Enrique Cárdenas de la Peña, en el Golfo sólo existía una línea de navegación, la estadounidense *Ward Line* con sede en el puerto de Veracruz, de la cual la Compañía Mexicana de Navegación era subsidiaria y contaba con 14 buques mercantes mexicanos.²⁵⁸ Las circunstancias de estos barcos era el común, pues la mayoría de sus capitanes y oficiales eran españoles nacionalizados, por lo que hubo una gran resistencia de la línea mexicana a la aplicación del artículo 32 constitucional. Finalmente, el comandante general de

²⁵⁵ Ibídem, p. 485.

²⁵⁶ Secretaría de Cultura, *Diario de los debates del Congreso Constituyente, 1916-1917*, tomo III, México, Secretaría de Cultura-INHERM, 2016, pp. 174.

²⁵⁷ Ídem.

²⁵⁸ Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, Vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970, p. 245.

marina del Golfo, el capitán de fragata Juan de Dios Bonilla, en conjunto con el general Cándido Aguilar, seleccionaron al personal mexicano que reunía los requisitos mínimos y el 1º de junio tomaron posesión de los barcos.

José Carmen Solís recibió el *Méjico*, Armando Ascorve el *Coahuila*, Luis G. Pliego el *Tamaulipas*, Luis Hurtado de Mendoza el *Sonora*, Agustín Zendrero el *Jalisco*, Alberto J. Pawling el *Tehuantepec*, Agustín Guillén el *Puebla*, y Rafael Izaguirre el *Tabasco*; éste último fue el primero en zarpar hacia Progreso, Yucatán, el 3 de junio, con tripulación netamente mexicana.²⁵⁹ De los anteriores, Ascorve, Pliego, Hurtado de Mendoza, Zendrero, Guillén e Izaguirre habían sido marinos militares, fueron dados de baja por ex federales y, sin embargo, eran de los pocos marinos mexicanos de nacimiento que podían comandar un buque mercante.

En el Pacífico, la aplicación a raja tabla del artículo 32 también demostró las debilidades de la marina mexicana. El 22 de mayo de 1917, el enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Alemania en México, H. von Eckardt, envío a la subsecretaría de Relaciones Exteriores a cargo de Ernesto Garza Pérez, un oficio en el que suplicaba que al menos “mientras dure la guerra”, los marinos alemanes que trabajaban en las compañías navieras mexicanas siguieran prestando sus servicios, ya que no podían regresar a su patria natal a conseguir otro empleo, e incluso, argumentaba que “eran bastante numerosos” los que estaban en servicio, dando a entender que sería difícil su reemplazo.²⁶⁰

Como no podía ser de otra forma, dos meses después, Garza Pérez respondería con una negativa, bajo el argumento de que un precepto constitucional se lo impedía, por lo que capitanes, oficiales y dos terceras partes de la tripulación de los barcos de la marina mercante nacional debían ser mexicanos por nacimiento.²⁶¹ A pesar de esto, todo parece indicar que muchos marinos alemanes continuaron trabajando en los buques mercantes en el Pacífico.

Además de este debilitamiento de la marina mexicana provocada por la eliminación del elemento extraño de sus filas, la política nacionalista plasmada en

²⁵⁹ Ibídem, p. 246.

²⁶⁰ Archivo Histórico Diplomático Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores (En adelante AHD-SRE), sección Marina, expediente 16-20-104 *Marinos alemanes al servicio de las compañías navieras mexicanas...*, sin número de fojas.

²⁶¹ Ídem.

la Constitución de 1917 transformó de manera definitiva al elemento marítimo nacional; es decir, parecería lo más obvio pensar que existe una relación directa entre la aplicación del artículo 32 y la reapertura tan repentina de la Academia Naval, pues la carencia de oficiales navales obligaba al gobierno a formarlos; y ellos serían los que a la postre comandarían la institución marítima creada años más tarde.

Entonces, todo parecía indicar que la reconstrucción de la marina mexicana iba por buen camino. La Constitución modificaba el marco formal de la marina, la apertura de la Academia Naval incentivaba la formación de los nuevos cuadros navales; incluso se decía que una nueva era de impulso a la marina mercante había llegado, puesto que el presidente Venustiano Carranza restableció las capitanías de puerto, quitándole la administración portuaria a los administradores de aduanas, quienes supuestamente habían provocado en gran parte que México tuviera un solo trasatlántico capaz de comunicarnos con Europa, y habían cedido las comunicaciones marítimas mexicanas a la “avaricia extranjera”.²⁶²

Además, en 1916 se había iniciado la formación de los cuerpos de infantería de marina, cuyo objetivo primordial era la defensa de las costas mexicanas. El primero de ellos fue el correspondiente a las costas del Pacífico, cuyo comandante era el capitán de navío José de la Llave y su sede se encontraba en la ciudad de Guaymas, Sonora. Para 1919, se fundó el Batallón de Infantería de Marina del Golfo, con cuartel general en el puerto de Veracruz y cuyo comandante lo era el capitán de navío Alfonso Calcáneo Díaz.²⁶³ Probablemente la formación de estos cuerpos se debió en parte a la experiencia de 1914, en la que los estadounidenses desembarcaron en el puerto de Veracruz sin mayor impedimento militar que los jóvenes cadetes de la Escuela Naval.

Incluso algunos marinos y militares se atrevían a proponer que para salvaguardar el honor nacional era conveniente la aplicación de los nuevos elementos navales de combate que habían destacado por su eficacia en la Primera

²⁶² Alberto Zenteno “Sobre el restablecimiento de los capitanes de puerto”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo III, números 3 y 4, marzo y abril de 1918, pp. 145-146.

²⁶³ Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González “De los intentos a la consolidación del cuerpo de Infantería de Marina, 1867-1940”, en Secretaría de Marina, *Historia general de la Infantería de Marina mexicana*, tomo I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2012, pp. 193-207.

Guerra Mundial, los submarinos.²⁶⁴ Se agregaba que era “el arma de los débiles contra los fuertes (...) el recurso eficaz de verdadera defensa empleado por los pueblos pacíficos contra los pueblos conquistadores”.²⁶⁵

Lo anterior se vio reflejado, por lo menos, en el desarrollo de proyectos que buscaban subsanar este tipo de falencias, pues el 26 de febrero de 1917 se autorizó la construcción de los dos inventos del coronel Moisés L. Guevara: el prototipo de submarino mexicano *Alpha-1*, de 300 toneladas de desplazamiento y armado con lanzatorpedos y cuatro cañones,²⁶⁶ y el salvavidas *Alpha* para la tripulación, que daba más de dos horas de autonomía bajo el agua al marino que lo llevara puesto. A pesar de esto, ninguno de los dos proyectos se materializó; de hecho, hasta la actualidad la marina mexicana no ha contado con un submarino.

Sin embargo, la década de 1920 y los primeros años de 1930 serían nuevamente de inestabilidad para la marina mexicana, pues verían interrumpido el proceso de reconstrucción que lánguidamente se había iniciado con Venustiano Carranza. Sobre esta etapa se ha escrito considerablemente sobre el proceso de profesionalización e institucionalización que sufrieron las fuerzas armadas mexicanas, pero consideramos que habrá que matizar y puntualizar sobre el asunto, ya que para la marina esta época más bien significó un momento sombrío en el que de nuevo sobrevivió al peligro de una crisis de existencia. No obstante, es la etapa en la que se sentaron las bases que la llevarían a su posterior institucionalización.

II.III La profesionalización del ejército y el olvido de la marina

Al llegar a la presidencia en 1924, Álvaro Obregón pretendía impulsar el crecimiento económico sobre el modelo conocido en el noreste del país antes de la

²⁶⁴ “Los submarinos pueden ser los mejores guardianes del honor nacional”, en *Revista del ejército y marina*, México, tomo I, número 14, 20 de diciembre de 1916, p. 75.

²⁶⁵ Francisco Lazcano “El problema submarino en México”, en *Revista del ejército y marina*, México, Departamento de Aprovisionamientos Generales, tomo IV, enero-febrero de 1919, p. 12.

²⁶⁶ Moisés L. Guevara “Un nuevo submarino. El modelo mexicano *Alpha 1*”, en *Ibídem*, pp. 14-16.

Revolución,²⁶⁷ ya que la década de 1920 inauguró una nueva etapa para el capitalismo mundial, en la que el Estado se convirtió en el líder de la reestructuración económica en todo el orbe, así como en el principal impulsor de la industria de las naciones más afectadas por la Primera Guerra Mundial. En México, esta década significó una etapa de reconstrucción de la economía nacional,²⁶⁸ pero más bien debido a su guerra interior.

Cimentado en el régimen inaugurado por Venustiano Carranza y que continuaría hasta 1940, las relaciones capitalistas se desarrollaron sobre la base de la conciliación de las diversas clases sociales y de su sometimiento al ejecutivo fuerte,²⁶⁹ donde su poder sólo tenía los límites que le marcaba el propio ejército, cuyos jefes eran prácticamente caudillos regionales y quienes se fusionaron de forma rápida con la burguesía posrevolucionaria. El poder personal de los generales los convertía en una amenaza para la estabilidad política, por lo que Obregón trataría de comprarlos o eliminarlos.²⁷⁰

Por estas razones, a pesar de la urgencia de las reformas en materia económica se habría de priorizar la aplicación de las reformas militares. Así es que una de las principales tareas de los secretarios de Guerra y Marina era la disminución del ejército que para esa época rondaba en los 100 mil efectivos.²⁷¹ Por ejemplo, en 1921 el general Enrique Estrada se propuso dar de baja al mayor número de militares y así limpiar las fuerzas dentro de las divisiones; más de mil oficiales serían declarados excesivos por la Comisión Superior Revisora de Hojas de Servicio y a partir de entonces, cerca de 50 serían retirados cada mes.²⁷² En ese sentido, el decenio de los sonorenses en el poder es complicado en cuanto a historia

²⁶⁷ Martha Beatriz Loyo Camacho “La reorganización militar durante los años veinte”, en Secretaría de la Defensa Nacional, *Historia de los ejércitos mexicanos*, 2^a ed., México, Secretaría de la Defensa Nacional-Secretaría de Educación Pública, 2014, p. 438.

²⁶⁸ José Óscar Ávila Juárez. *Acero. Nacionalismo y neoliberalismo en México. Historia de la siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas*, S. A., México, Universidad Autónoma de Querétaro, 2011, pp. 43-44.

²⁶⁹ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984, p. 262.

²⁷⁰ Martha Beatriz Loyo Camacho “La reorganización militar durante los años veinte”, pp. 438-439.

²⁷¹ Según Rancaño, 99,595 eran los efectivos del ejército en ese año, en: Mario Ramírez Rancaño, “Una discusión sobre el tamaño del ejército mexicano: 1876-1930”, p. 45.

²⁷² Martha Beatriz Loyo Camacho “La reorganización militar durante los años veinte”, p. 440.

militar, pues la victoria de Álvaro Obregón sirvió para dar inicio a las purgas en el ejército que lo fueron convirtiendo en el ejército nacional.²⁷³

II.III.I La organización militar y la marina

Para 1920, la Secretaría de Guerra y Marina funcionaba prácticamente de la misma forma en la que lo venía haciendo desde el Porfiriato. Como ya se indicó, según el artículo 90 constitucional, las secretarías de Estado eran dependencias administrativas del ejecutivo y se podían conducir de acuerdo a las necesidades del momento. Además, a finales de 1917 se publicó la ley orgánica de las secretarías en la que el presidente de la República, como comandante supremo de las fuerzas armadas, delegaba la mayor parte de sus atribuciones al secretario, práctica que facilitaría la centralización del mando.²⁷⁴

En términos de organización militar, el marco formal de la secretaría era una catástrofe, pues muchas veces continuaban vigentes los reglamentos y leyes orgánicas porfirianas, como la *Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra* publicada en 1900, y muchas otras veces existían oficinas y departamentos que en el papel no lucían. Así pues, la Secretaría funcionaba con muchas de las reglas informales que se habían concretado bajo el calor de los combates, y estaba conformada por la oficina del secretario, la Oficialía Mayor, Estado Mayor del Oficial Mayor, Secretaría Particular, Oficialía de Partes, Mesa de Servicio Telegráfico y la Sección de Ferrocarriles.²⁷⁵

Para esa época, en el ámbito administrativo-militar las fuerzas armadas tenían cinco armas que eran administradas por los departamentos: caballería, infantería, artillería, ingenieros y aviación; hasta 1933 se creó formalmente el de

²⁷³ Álvaro Matute “Del ejército constitucionalista al ejército nacional”, en *Historia moderna y contemporánea de México*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, vol.6, 1977, p. 166.

²⁷⁴ Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México, 1917-1937*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, p. 18.

²⁷⁵ Francisco Lazcano “Labor que dignifica (La de nuestro Departamento de Guerra al triunfo de la Revolución)”, en *Revista del ejército y marina*, México, Departamento de Aprovisionamientos Generales, tomo IV, marzo-abril de 1919, pp. 287-288.

ingenieros, y el Departamento de Marina era tan “exiguo y sus barcos tan viejos que se llegó a discutir la desaparición de la Armada.”²⁷⁶ También se contaba con los departamentos de Estado Mayor, Servicio Sanitario, Justicia, Archivo y Biblioteca, Cuenta y Administración, y Militarización.²⁷⁷

Según el capitán Francisco Lazcano, al menos para 1919, la marina se encontraba compuesta de los oficiales navales que la estaban apenas reorganizando y que, como ya se indicó, eran los pocos marinos que se habían adherido al constitucionalismo y aquellos que habían sido indultados un par de años atrás. Según un escalafón que se cerró en abril de ese año, la marina contaba con un contralmirante y un comodoro como plana mayor, 20 jefes y 26 oficiales del cuerpo de guerra, 14 jefes y 26 oficiales del cuerpo de maquinistas, un oficial del cuerpo de ingenieros navales, 7 oficiales del de infantería de marina, y 9 oficiales del cuerpo de administración naval.²⁷⁸ Es decir, en total, para los casi 11 mil kilómetros de costas se contaban con 105 marinos militares profesionales, esto evidencia la crisis de la cual se ha estado hablando.

Además, los barcos con los que se contaba habían sido construidos durante el Porfiriato y no todos se encontraban en condiciones óptimas para navegar. En el Golfo quedaban los cañoneros *Zaragoza* y *Bravo*, el transporte *Progreso*, la barca escuela *Yucatán*, los avisos de guerra *Sonora*, *Ligera*, *Alameda*, *Maclovio Herrera*, *Tritón* y el remolcador *Cadete Uribe*. En el sureste se contaba con el aviso de guerra *Ventura*, los remolcadores *Explorador* y *Coatzacoalcos*, los vapores de río *Teniente Azueta* y *Tamalcab*, las canoas *Mérida*, *Cozumel* y *Nieves*, y los motores *Jesús Carranza*, *Gustavo Garmendia*, *Maya* y *Juárez*. En el Pacífico se encontraban el cañonero *Guerrero*, el transporte *Chiapas*, y el pailebot *Blanca*.²⁷⁹

El barco mexicano más grande era el *Guerrero* con 1,650 toneladas de desplazamiento y había sido construido en 1908, siendo considerado un pre *Dreadnought*, es decir, un buque con las características técnicas del siglo XIX. Para

²⁷⁶ Ibídem, p. 22.

²⁷⁷ Francisco Lazcano “Labor que dignifica (La de nuestro Departamento de Guerra al triunfo de la Revolución)”, p. 288.

²⁷⁸ “Escalafón General de la Armada”, en *Revista del ejército y marina*, México, Departamento de Aprovisionamientos Generales, tomo IV, marzo-abril de 1919, pp. 233-241.

²⁷⁹ Ibídem, p. 292.

esa época los barcos más importantes de las marinas de guerra en el mundo eran la segunda generación de acorazados monocalibre que rondaban entre los 20 y 30 mil toneladas de desplazamiento y los cruceros de batalla que tenían un tamaño similar, ambos formaban las líneas de batalla principales de las flotas del mundo.²⁸⁰

Por ejemplo, como consecuencia de una dinámica competencia armamentista, para esa década Brasil ya contaba con dos acorazados monocalibre de 20 mil toneladas de desplazamiento, el *Minas Gerais* y el *Sao Paolo*; Argentina contaba con dos acorazados de 30 mil toneladas, el *Moreno* y el *Rivadavia*; y Chile estaba a punto de adquirir el *Almirante Latorre* de 25 mil toneladas.²⁸¹ Y de ninguna forma puede decirse que estas naciones latinoamericanas eran potencias navales, pues un país como Inglaterra ya contaba con 20 acorazados, 8 cruceros de batalla, 40 cruceros rápidos, 98 destructores, 47 submarinos, y demás buques auxiliares.²⁸² Esos datos pueden darnos una dimensión sobre la situación mexicana.

Ahora bien, las bases y establecimientos navales con los que se contaban en la época eran también los que se habían adquirido y construido durante el Porfiriato: la Comandancia de Marina del Golfo, con sede en Veracruz; la Flotilla del Sur, surta en Payo Obispo, territorio de Quintana Roo; el Arsenal Nacional con su dique flotante, establecido en el castillo de San Juan de Ulúa; el Varadero Nacional de Guaymas, Sonora; el dique seco de Salina Cruz, Oaxaca, y la infantería de marina.²⁸³ La mayoría de éstos se encontraban en un estado muy deteriorado por la falta de mantenimiento y el abandono por la falta de uso.²⁸⁴

El máximo representante de la marina seguía siendo el Jefe del Departamento de Marina, y tras los sucesos de Agua Prieta y la desaparición de Carranza, el presidente provisional Adolfo de la Huerta, nombraría de forma interina al comodoro Teófilo Genesta, en sustitución del contralmirante Hilario Rodríguez Malpica. La administración de Genesta fue muy breve, puesto que gracias a su

²⁸⁰ Maurice de Brossard, *Historia marítima del mundo*, Madrid, Edimat Libros, 1974, p. 539.

²⁸¹ Cristián Garay “Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923), en *Historia Crítica*, Bogotá, No. 48, septiembre-diciembre 2012, pp. 39-57.

²⁸² Maurice de Brossard, *op. cit.*, p. 544.

²⁸³ Francisco Lazcano “Labor que dignifica (La de nuestro Departamento de Guerra al triunfo de la Revolución)”, p. 292.

²⁸⁴ Ibídem, p. 293.

participación en el movimiento aguaprieta el capitán de navío José de la Llave fue nombrado por Obregón, en febrero de 1921, como nuevo encargado de la dependencia.²⁸⁵

Durante este periodo se tienen datos de la creación de un cargo nuevo que al parecer fue temporal, la figura del Jefe Supremo de la Armada, del que fue titular el contralmirante Hilario Rodríguez Malpica.²⁸⁶ Las funciones de este flamante puesto se desconocen con exactitud, pero al parecer su tarea era continuar con la reorganización de la marina mexicana que se había iniciado desde Carranza. Podría pensarse también que sirvió como una figura de contrapeso para el Jefe del Departamento o, bien, una suerte de apoyo técnico. Incluso, Rodríguez Malpica estuvo a cargo de la realización de un programa naval que pretendía darle un impulso serio principalmente a la marina de guerra.²⁸⁷

²⁸⁵ AHSM, sección Marina de Guerra, expediente de cuerpo de Rafael Izaguirre Castañares, legajo 1, sin número de fojas. También fue ascendido a comodoro.

²⁸⁶ Al parecer, su cercanía y amistad con Obregón hicieron que éste le tuviera mucha confianza y creara ese puesto para él, de febrero a octubre de 1924. En: Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González, *op. cit.*, pp. 331-332.

²⁸⁷ Ibídem, p. 330.



Imagen 13. El cañonero *Agua Prieta* fue adquirido durante la administración de José de la Llave como Jefe del Departamento de Marina, 1920.*

II.III.II La reforma militar de Joaquín Amaro

La sucesión presidencial provocó que en diciembre de 1923 estallara una revuelta que buscaba derrocar al binomio conformado por el presidente Álvaro Obregón y el general Plutarco Elías Calles. Más del 70% del ejército se levantó en armas, y por primera vez de forma abierta la marina se rebeló en contra del gobierno, pues se unieron los batallones de infantería de marina y prácticamente toda la marina surta en el Golfo.²⁸⁸ Esta guerra civil mostró una enorme fuerza militar en el nivel regional y constituyó un conflicto interno del ejército, una lucha entre generales por el poder político del país, además de que se convirtió en la primera gran purga en el ejército.

La arribada de Plutarco Elías Calles a la presidencia de la república en 1924 significó el auge de nuevas fuerzas políticas que ya nada tenían que ver con el

* Archivo fotográfico de la Biblioteca de la Secretaría de Marina-Armada de México. Sin clasificación.

²⁸⁸ Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González “De los intentos a la consolidación del cuerpo de Infantería de Marina, 1867-1940”, pp. 207-212.

caudillismo y que exigían un tratamiento institucional a través del grupo y no de los individuos.²⁸⁹ Calles enseñó cuáles debían ser los principios básicos de la futura política institucional, basada en la aplicación de las reformas no sólo como una promesa del gobernante, sino del sistema como tal. Es decir, el Estado agruparía a los grupos sociales a través de sus instituciones para proporcionarles marcos adecuados para que los grupos de intereses se desarrollaran, así su poder aumentaría y sometería a todos esos grupos.²⁹⁰

Y aunque para Calles era de suma importancia la reforma industrial, consideraba más importante la militar.²⁹¹ De hecho algún sector de la historiografía ha considerado que la obra más importante del gobierno de Calles se cumplió en dos terrenos: el de la reforma hacendaria y el de la reorganización del ejército, que fueron el resultado, decisivo bajo todos los aspectos, del genio de sus ministros Alberto J. Pani y Joaquín Amaro, respectivamente.²⁹²

Para modernizar, disciplinar, profesionalizar y despolitizar a las fuerzas armadas, había que iniciar por puntos específicos como la reducción del presupuesto asignado al ejército que acaparaba la tercera parte del presupuesto. Y según Martha B. Loyo, el indicado para llevar a cabo esa enorme tarea era el general Joaquín Amaro, quien comprendía a profundidad las deficiencias del ejército en cuanto a disciplina, moral, espíritu de cuerpo, corrupción, pero sobre todo que conociera bien la fuerza y las ambiciones de los generales que hacían de su mando un poder personal, por lo que “sólo un militar como él con gran experiencia podía llevar a cabo el sometimiento del ejército al control del gobierno, cosa que difícilmente hubiera podido hacer en ese momento un egresado del Colegio Militar”.²⁹³

Amaro inició en el gabinete de Calles en 1924 como subsecretario de Guerra y Marina, encargado del despacho, y fue ascendido a secretario en julio de 1925, permaneciendo en el cargo hasta 1930. En concordancia con la política de ahorro

²⁸⁹ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, p. 310.

²⁹⁰ Ibídem, pp. 340-350.

²⁹¹ Martha Beatriz Loyo Camacho “La reorganización militar durante los años veinte”, p. 446.

²⁹² Algunas obras que coinciden al respecto ya han sido citadas y sus autores son Arnaldo Córdova, Martha Beatriz Loyo Camacho, Lorenzo Meyer y Enrique Plasencia de la Parra.

²⁹³ Martha Beatriz Loyo Camacho “La reorganización militar durante los años veinte”, p. 446.

llevada a cabo por el secretario Pani, para 1925 Amaro puso en práctica duras medidas para reducir el presupuesto de 111 millones de pesos a 83, con el licenciamiento de la primera reserva, la eliminación de auxiliares e irregulares, pocos ascensos, reducción del sobresueldo de 50% a 25% y dar de baja a 207 elementos.²⁹⁴

A partir de ese momento, el gasto militar en México tendió hacia la reducción, así como el porcentaje del gasto federal ejercido en este rubro. Mientras que para el inicio de la presidencia de Obregón, en 1921, el porcentaje proyectado fue del 60.9% y el ejercido del 53%, para el final de la presidencia de Abelardo L. Rodríguez, en 1934, el porcentaje proyectado era del 25.1% y el ejercido del 22.7%.²⁹⁵ Por su parte, en 1921 el porcentaje del gasto federal ejercido en el rubro militar representaba el 53% del total, y para 1934 representaba ya tan solo el 22.7%.²⁹⁶

Esta reducción presupuestaria puso en jaque de forma determinante la existencia de la Marina, pues era poco lo que se podía hacer a principios de 1925 por la reducción del presupuesto y porque había asuntos más importantes que atender. Se anclaron varios barcos, que no procedía que estuvieran en servicio y se suprimieron los sectores navales y el varadero de Guaymas, Sonora, debido a que todos los buques se encontraban en malas condiciones. Por ello, consideramos que la etapa que dirigió Amaro ha sido una de las más complicadas para la marina mexicana.

Lo anterior se puede comprender con la siguiente tabla, que demuestra que los presupuestos asignados a la marina tendían a la baja, y durante la crisis económica cayeron aún más:²⁹⁷

PRESUPUESTOS PARA MARINA			
MEMORIA	SECRETARIO	PORCENTAJE FEDERAL EJERCIDO EN	PRESUPUESTO MARINA

²⁹⁴ Ibídem, p. 447.

²⁹⁵ José Ayala Espino, *op. cit.*, p. 132.

²⁹⁶ Enrique Plasencia de la Parra, *op. cit.*, p. 376.

²⁹⁷ Elaborada con base en las *Memorias de Guerra y Marina*, de los años de 1924 a 1935. Se omitieron los años en los que no había datos.

		EL RAMO MILITAR	
1° agosto de 1924-31 julio de 1925	General de división Joaquín Amaro	1924: 40.60 1925: 30.90	\$2,400,00.00
1° agosto de 1925-31 julio de 1926	General de división Joaquín Amaro	1926: 29.80	\$2,117,197.45
1° agosto de 1926-31 julio de 1927	General de división Joaquín Amaro	1927: 31.90	1926: \$2,286,849.25
1° agosto de 1927-31 julio de 1928	General de división Joaquín Amaro	1928: 32.30	1927: \$2,193,512.75 1928: \$2,197,341.20
1° agosto de 1933-31 julio de 1934	General de división Pablo Quiroga	1933: 24.60	50% correspondiente de los años 1922 y 1925 (\$1,200,000.00 aprox.)
1° agosto de 1934-31 julio de 1935	General de División Andrés Figueroa	1934: 22.70	50% correspondiente de los años 1922 y 1925 (\$1,200,000.00 aprox.)

A pesar de ello, la inversión pública federal para el ramo de Marina en 1934 fue del 2% del total federal.²⁹⁸ Esto se puede explicar porque, para el año de 1933 se mandaron a construir varios barcos, 10 guardacostas y cuatro cañoneros en

²⁹⁸ José Ayala Espino, *op. cit.*, p. 228.

astilleros españoles,²⁹⁹ cuyo objetivo era renovar a la flota de guerra mexicana que había sido golpeada por el desguace de varios de sus buques; incluso, no se habían comprado navíos nuevos por parte de los gobiernos mexicanos (mandados a construir para un fin específico y con características concretas) desde el Porfiriato.

Joaquín Amaro y sus sucesores estaban decididos a transformar el ejército, a despolitizarlo, a que dejara de ser un instrumento para alcanzar fines políticos y convertirlo en una institución que se limitara a las tareas de defensa de la nación contra amenazas internas y externas; todo ello con base en la disciplina y la obediencia a la autoridad del gobierno civil. Se enviaron a oficiales a especializarse a Europa; para 1931 había 30 oficiales en el extranjero estudiando alguna especialidad, pero muy pocos eran marinos.

Además se asignaron agregados militares a las embajadas con el fin de que se enteraran de los avances más modernos sobre la organización de los ejércitos extranjeros, el funcionamiento de sus escuelas, servicios auxiliares, reclutamiento y organización; también debían estar al tanto de los conflictos políticos de esos países.³⁰⁰ No obstante, no había agregados navales en las legaciones mexicanas en el extranjero, y no los hubo sino hasta la presidencia de Lázaro Cárdenas.

Otro de los objetivos fue modernizar y adaptar el marco formal del que habrían de servirse las fuerzas armadas que estaban sufriendo cambios radicales y que, como se comentó con anterioridad, databan del Porfiriato. Para ello se formaron las comisiones Permanente y Gran Comisión, que trabajaron intensamente en las leyes Orgánica, la Ley de Disciplina, la Ley de Retiros y pensiones y la Ley de Ascensos y Recompensas que fueron promulgadas el 15 de marzo de 1926.

Lo más significativo para nuestros objetivos es que esta *Ley Orgánica del Ejército Nacional* se encontraba dividida en tres títulos. El Título preliminar estaba denominado *Bases generales*, y congregaba al ejército y la armada como “las

²⁹⁹ Lorenzo Meyer, “Calles vs. Calles. El ‘Jefe Máximo’ con la República, el exiliado con Franco. Contradicciones de la élite revolucionaria mexicana” en *Historia Mexicana*, volumen LVIII, numero 3, 2009, pp. 1005-1043. Estos barcos eran diez guardacostas, del G-20 al G-29, y los cañoneros *Guanajuato*, *Querétaro* y *Potosí*.

³⁰⁰ Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, pp. 142-148.

fuerzas organizadas" que debían abarcar todo el territorio nacional, además de que refrendaba su sujeción al ejecutivo como mando supremo; y por último, les confería la misión de defender la integridad e independencia de la patria, mantener el imperio de la constitución y de las demás leyes, y preservar el orden interior.³⁰¹

El Título I era el referente al *Ejército Nacional*, que atañía a los aspectos de su constitución, el reclutamiento, las reservas, el mando y las armas en que se encontraba dividido, que eran: infantería, caballería, artillería, ingenieros y aeronáutica; además de los servicios de Intendencia y Administración, Sanidad y Justicia.³⁰² El Título II era el referente a la *Armada Nacional*, es decir, en esta ley orgánica la marina constituía un elemento diferenciado del ejército y no una simple arma; esto parece indicar que ya se puede hablar de la idea de un paso a la separación institucional, al menos en el aspecto formal.

La armada quedó dividida en dos partes integrantes, el material y el personal. En cuanto al personal debía proceder de las escuelas navales o el Colegio Militar; y estaba dividido en los cuerpos: General, de Ingenieros de la Marina, Maquinistas Navales, de Infantería Naval, de Defensas Submarinas y Torpedistas, de Hidroaviones y de Radiotelegrafistas.³⁰³ El marco formal creado no respondía a la realidad de la marina. Se constituían siete cuerpos pero, por ejemplo, para 1924 el cuerpo de infantería de marina había sido disuelto;³⁰⁴ además, las rebajas en el presupuesto obligaban a disminuir todavía más el personal: al menos para 1927, la armada contaba con 15 oficiales generales, 43 jefes, 144 oficiales, 56 sub oficiales, y 755 de tropa.³⁰⁵

Es decir, la marina contaba con 363 marinos profesionales que debían operar todas las dependencias navales con un presupuesto raquílico, y en total se contaba en todo el territorio nacional con 1,118 marinos, menos de los que se contaba en

³⁰¹ "Ley Orgánica del Ejército Nacional", en *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo XXV, número 13, 15 de marzo de 1926, p. 11.

³⁰² Ibídem, pp. 11-14.

³⁰³ Ibídem, p. 15.

³⁰⁴ Mario O. Flores L. y Josimar D. Rangel González "De los intentos a la consolidación del cuerpo de Infantería de Marina, 1867-1940", p. 213.

³⁰⁵ Secretaría de Guerra y Marina, *Memoria presentada al H. Congreso de la Unión por el secretario del ramo, general de división Joaquín Amaro*, México, Imprenta de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 1928, pp. 90-91.

1912 y, más significativo, casi 400 menos que los marinos estadounidenses que desembarcaron en Veracruz en 1914 y que eran parte sólo de una flota.

También la ley establecía los grados y las equivalencias con el ejército, resaltando que no se creó el grado de almirante. Los llamados oficiales generales eran vicealmirante, contralmirante y comodoro, que equivalían a generales de división, de brigada y brigadier, respectivamente. Los jefes eran los capitanes de navío, fragata y corbeta y correspondían a coronel, teniente coronel y mayor, respectivamente. Los oficiales eran los tenientes de navío, fragata y corbeta, y sus equivalencias eran los capitanes primero y segundo y el teniente, respectivamente. Los suboficiales eran los guardiamarinas, que correspondían a los subtenientes.³⁰⁶

De la misma forma, se introdujo el retiro a los 24, 30, y 35 años de servicio, se puso el límite para el ejército permanente en 50 mil elementos, el reclutamiento debía ser voluntario, y se crearon cuatro reservas para usarse en caso de guerra extranjera. Desaparecieron las guardias nacionales y se reacondicionó el Colegio Militar de septiembre de 1925 a agosto de 1926, de donde egresaban los oficiales a los que se les daba el comando de regimientos de dudosa lealtad, entonces el proceso fue sustituir la lealtad personal por una institucional.³⁰⁷

Todas las reformas a las que nos hemos referido buscaron la modernizaron del ejército y lo fueron sometiendo al control del gobierno, ya que el jefe militar no dejaba de ser una amenaza a la vida social, por lo que seguía enriqueciéndose por medio de la influencia política, y la corrupción continuó.³⁰⁸ Es decir, había que esperar para meter al molde de la institucionalidad a las fuerzas armadas mexicanas, pero los costos parecían muy altos para la marina, y de hecho había pocos síntomas que permitieran pronosticar que se convertiría en una secretaría de Estado.

³⁰⁶ Ley Orgánica del Ejército Nacional, p. 15

³⁰⁷ Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, pp. 144-149.

³⁰⁸ Arnaldo Córdova, *La ideología de la Revolución Mexicana*, p. 376; y Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, p. 146

II.III.III “Llegó el grado de que no tenemos marina de guerra”

Como ya se ha observado, durante la década de 1920 y los primeros años de 1930, los marinos como organización se diluyeron; el presupuesto y los materiales con los que contaban se redujeron al mínimo y, por lo tanto, perdieron toda fuerza de negociación política que habían ganado en épocas anteriores. Ante ello, encontraron un mecanismo por medio del cual consideraron podrían influenciar no solamente a los altos mandos revolucionarios, sino también a la sociedad en general: la escritura.

Esto, principalmente publicando en la *Revista del ejército y la marina*, los artículos escritos por los marinos mexicanos se centraban en criticar la forma en la que se administraba el poder naval, dar su opinión sobre la situación marítima en México y proponer las soluciones que consideraban pertinentes. Como se ha explicado con anterioridad, esa publicación periódica se convirtió en uno de los mecanismos de difusión más importantes de la Secretaría de Guerra y Marina. Estos testimonios, además pueden confirmar que precisamente la etapa de modernización y profesionalización del ejército provocó la pauperización de la marina, y era difícil vaticinar que algún día podría llegar a convertirse en una secretaría de Estado, porque incluso se llegó a pedir su desaparición.

Para los marinos, la disminución del presupuesto provocó más problemas en la marina. El capitán Leopoldo Hernández Aceves expresó que hubo una desintegración de los asuntos marítimos cuando la marina mercante fue separada de la marina de guerra y enviada a las secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y a la de Agricultura, dependencias que habían administrado 66 millones de pesos en diez años (1910-1920) y a pesar de ello la nación no contaba “con un buque que surque el océano para que sea saludado el pabellón nacional... los presupuestos asignan tres mil pesos para viajes de instrucción hasta los confines del Golfo de México!”.³⁰⁹

³⁰⁹ Leopoldo H. Aceves “La Marina Nacional”, en *Revista del ejército y marina*, México, Dirección de Talleres Gráficos, tomo VI, enero de 1921, p. 18.

Para Aceves, los números eran la evidencia axiomática de los datos del presupuesto, que confirmaban que el verdadero problema era crear una marina, pues no existía,³¹⁰ ya que para ese momento:

El material flotante se compone de tres cañoneros, dos transportes y algunas lanchas que dependen de la Secretaría de Comunicaciones; contamos con un Arsenal y Varadero deficientes; con un dique flotante inútil, y con un numeroso personal extraño la mayor parte en asuntos de marina que encauza el desarrollo de este ramo.³¹¹

Otro marino consideraba que para evitar estos males había que proteger al constructor, dar facilidades y ayudar a formar varaderos, astilleros, diques y arsenales; además, creía que si la nacionalización se hubiera llevado a cabo durante el Porfiriato, los marinos egresados de las escuelas náuticas y naval habrían tenido mayor oportunidad de comandar los buques, y que esa había sido la causa por la que muchos habían desertado y retornado a la vida civil. Además, para él era incomprensible cómo “los pueblos como el nuestro que tienen una marina ruin que no corresponde en lo más mínimo a nuestra cultura, riqueza, extensión de nuestras costas y necesidades de nuestros puertos, tienen que sufrir con pena el presenciar que buques con bandera extranjera hagan navegación de cabotaje”.³¹²

Eximiendo de la responsabilidad a los gobiernos revolucionarios, el comodoro Eduardo Oliver decía que no cabía duda de que los gobiernos anteriores tenían la culpa del atraso marítimo, pues por su apatía se “llegó al grado de que no tenemos marina de guerra”,³¹³ por lo que urgía una ley que beneficiara a las compañías marítimas mexicanas y contribuyera a su desarrollo; ya que una nación se manifiesta por la fuerza que dispone en mar y tierra, fuerza que es consecuencia de su progreso.

En ese sentido, para el capitán E. Montalvo, México se encontraba en un sueño de niño inocente y cándido, pues el destino de los pueblos no se resolvería

³¹⁰ Ibídem, p. 19.

³¹¹ Ídem.

³¹² F. de la Cabada Campos “Apuntes ligeros sobre nuestra marina”, en *Revista del ejército y marina*, México, Dirección de Talleres Gráficos, tomo V, octubre de 1920, p. 330.

³¹³ Eduardo Oliver “Breves consideraciones sobre la marina mexicana”, en *Revista del ejército de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo I, número I, enero de 1922, p. 55.

en sangrientas batallas terrestres, sino en el mar,³¹⁴ pero la opinión pública siempre había visto con apatía e indiferencia el trabajo de la marina de guerra, y sólo le habían tomado atención cuando se avecinaba alguna guerra extranjera.³¹⁵ Por su parte, según el capitán Manuel Lazcano el poderío naval de una nación no sólo se demostraba en los poderosos buques de guerra, sino también en el personal instruido, competente y aguerrido; por ello la solución era la instrucción del personal de marinería.³¹⁶

Incluso, el capitán Francisco Murguía con la conciencia de que “para todos es conocido el estado en que actualmente está nuestra humilde armada”, había que copiar lo que se había hecho en Japón, cuya marina era insuficiente treinta años atrás y para ese momento era de las primeras en el mundo, por ello también creía que lo primero que se necesitaba era preparar personal para las dependencias.³¹⁷

De la misma forma, en algunos marinos ya había surgido la idea de que la marina debía tener autonomía con respecto del ejército; por ejemplo, el comodoro Eduardo Oliver proponía la creación de la Subsecretaría de Marina, “que dependiendo de la Secretaría de Guerra, por ahora, dirija su organización y funcionamiento, haciendo sus acuerdos independientes, y recopilando las dependencias de aquel ramo para administrarse en su propia matriz.”³¹⁸ Según esta propuesta, para aglutinar todo lo concerniente a la marina, esta subsecretaría estaría formada de la siguiente manera:

- Su nombre sería Subsecretaría de Estado y del Despacho de Marina
- Oficialía Mayor de Marina
- Departamento de Marina de Guerra
- Departamento de Marina Mercante

³¹⁴ E. Montalvo “La marina de guerra y México”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo I, número 2, febrero de 1922, p. 191.

³¹⁵ Ibídem, p. 192.

³¹⁶ Manuel Lazcano “Escuelas de tropa para marinería”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo I, número 2, febrero de 1922, pp. 197-198.

³¹⁷ Francisco Murguía “Imitemos al Japón”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo I, número 2, junio de 1922, p. 687.

³¹⁸ Eduardo Oliver “La Marina Nacional”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo IV, número 3, marzo de 1925, p. 255.

- Faros y Semáforos
- Pesca y Buceo
- Vigilancia Fiscal Militar en Puertos y Costas
- Sanidad Militar Naval
- Administración, Archivo y Justicia

Para Oliver lo más importante era la autonomía, ya que su sujeción a elementos del ejército nunca la harían prosperar, “pues aunque estos sean personas de reconocida competencia no se comprenderán las necesidades y los servicios que debe de tener y desempeñar”.³¹⁹ En el mismo tono, el teniente Francisco de P. Meléndez consideraba que la marina había nacido por casualidad, ya que nunca se había tenido una verdadera conciencia de sus servicios y su sostenimiento, y argumentaba que como corporación armada sujeta a la Secretaría de Guerra y Marina y siendo absorbida por el ejército, sus problemas tenían como origen la tutela en la que siempre había vivido:

Sujeta a un régimen que no es el suyo, y obligada a aceptar leyes que no convienen a su constitución. No es posible asimilar a los reglamentos que rigen al ejecutivo, cuyo medio para obrar es el territorio, a la marina que funciona sobre el mar, y cuyos movimientos y manera de aplicar su fuerza, son distintos.³²⁰

Había pues, una mixtura de opiniones respecto a los problemas de la marina y las soluciones que podían llevarla a un desarrollo eficiente, siendo una de estas la búsqueda de la autonomía; es decir, su separación con respecto al ejército. Para el capitán Ramírez Cantú, incluso la ley orgánica que había sido publicada en 1926 no había venido a mejorar la situación porque no se cumplía. En ella aparecía la especialización de los diversos cuerpos que integraban a la armada, “pero no sabemos cuándo esto se llevará a la práctica”, porque en la realidad se carecía, al menos hasta 1931 de esos cuerpos especializados; asimismo añadía que la falta

³¹⁹ Ídem.

³²⁰ Francisco de P. Meléndez “El estado actual de la marina nacional y su futuro desarrollo”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo IX, número 1, enero de 1930, pp. 50-53.

de agregados navales en el extranjero inducía a que se ignorara la moderna organización y adelantos de otras naciones.³²¹

Ese mismo año, en un claro intento por modificar la situación, y por llevar a la práctica cambios en la marina, un grupo de oficiales navales publicaron en la prensa, incluida la *Revista del ejército y la marina*, un mensaje a la nación.³²² Según los marinos, la angustia de la crisis marítima había logrado agudizar su nacionalismo, por lo que debían ir más allá de sus obligaciones marineras. Por ello se atrevían a

Ventilar ante la opinión pública el problema marítimo nacional, que tan complicado se ha presentado siempre a la nación y que nosotros nos proponemos reducir a su forma más simple, porque solo la ignorancia o la mala fe han hecho de cuestión tan clara y comprensible, un dédalo indescifrable.³²³

Este problema estaba constituido por todos los sectores de la actividad naval y las actividades terrestres que le eran conexas, y en ese momento en el que se necesitaban actividades para dinamizar la economía, proponían avivar las operaciones marítimas, para lo que pedirían el apoyo al secretario del ramo, quien inmediatamente se los otorgaría y los felicitaría. Según ellos, su único fin era crear “la cultura marítima de nuestro pueblo” y ponerlo al servicio de la patria.

En un tono parecido, el marino Francisco J. Dávila, creía que el abandono se debía “a nuestra idiosincrasia”,³²⁴ es decir, no existía esa cultura marítima de la que hablaban otros marinos. Otro oficial naval señalaba que era una tristeza ver que los extranjeros eran quienes se llevan nuestras riquezas del mar porque estaban conscientes de las mismas de nuestro Golfo de California,³²⁵ ya que los mexicanos

³²¹ C. Ramírez Cantú “Por el mejoramiento de nuestra armada”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo XI, número 3, marzo de 1931, p. 197.

³²² Ese grupo de marinos estaba formado por: el teniente de fragata Álvaro Sandoval, los tenientes de corbeta Gustavo Rueda, Flavio Riveros, Antonio Cortés y Francisco J. Dávila; y los guardiamarinas Arturo López de Nava, Rodrigo Hurtado de Mendoza, Juan Ávalos y Ramón Pardo; en: “Los oficiales de la Marina de Guerra se dirigen a la nación”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo XI, número 9, septiembre de 1931, p. 711.

³²³ Ídem.

³²⁴ Francisco J. Dávila “La campaña nacionalista en el mar” en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo XI, número 10, octubre de 1931, p. 816.

³²⁵ Ramón Pardo Atristain “La riqueza del mar”, en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo XI, número 10, octubre de 1931, p. 817.

no tenían educación marítima. Para Daniel M. Vélez, esa cultura o educación marítima podía desarrollarse en el momento en el que se modernizaran los asuntos navales en México.³²⁶

Esta situación se vería agudizada por la participación de los marinos en las dos grandes rebeliones de la década de 1920: la delahuertista y sobre todo la escobarista, después de la cual se llevaría a cabo el famoso Jurado de los Comodoros, en el que se demostrarían las envidias y los enconos de los propios altos jefes de la marina;³²⁷ de hecho, se decía que la marina se caracterizaba por la falta de disciplina, de espíritu de cuerpo, y era una monta de golpistas.³²⁸ Incluso en algunos momentos se llegó a discutir en la Cámara de Diputados sobre la eliminación de la marina de guerra, ya que se consideraba como “un montón de palos y sin embargo cuesta a la nación un millón ochocientos mil pesos al año. Si en efecto no sirve para nada, lo mejor es suprimirla”.³²⁹

El diputado José Rivera, quien había sido constituyente en 1916-1917 y se había opuesto a la creación de la Secretaría de Marina por la falta de presupuesto, además de reconocer a Joaquín Amaro como el gran reformador del ejército, pediría a la Comisión de Presupuestos y Cuenta revisar las partidas que se le daban a la armada, puesto que ya había quedado claro que los marinos no habían servido para nada y como sabía “que no podemos comprar acorazados ni cruceros, quiero que me diga la comisión por qué no hizo economías en este ramo”.³³⁰ Algunos otros diputados salieron a la defensa, argumentando que durante el próximo año se haría un estudio concienzudo para reorganizarla, sustituyendo los barcos ligeros; y que no era posible desparecerla de un plumazo porque mucha gente vivía del mar.

³²⁶ Vélez proponía un plan de reconstrucción en todos los ámbitos, en: Daniel M. Vélez “¿Qué elementos navales necesita de urgencia la República Mexicana?” en *Revista del ejército y de la marina*, México, Talleres Gráficos de la Nación, tomo XII, número 6, junio de 1932, pp. 387-389.

³²⁷ Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, p. 94.

³²⁸ Ibídem, p. 92.

³²⁹ “Un largo debate a propósito de la utilidad de nuestra marina de guerra”, en *El Universal*, 20 de diciembre de 1930; tomado de: Centro de Estudios de Historia de México CARSO (CEHM), fondo Recortes de Periódico. Oficialía Mayor de Hacienda, CCCXII. 27. 347.

³³⁰ “Se reorganiza nuestra marina”, en *Excélsior*, 20 de diciembre de 1930; tomado de CEHM, fondo Recortes de Periódico. Oficialía Mayor de Hacienda, CCCXII. 27. 349.

Para Gonzalo Sierra, gerente de las Líneas Nacionales de Navegación, lo que había provocado la pauperización de la marina había sido su desunión.³³¹ No era poco común encontrar enfrentamientos y acusaciones entre los mandos medios y altos de la marina, por ejemplo, en diciembre de 1921, Obregón recibió un oficio intitulado “Las inmoralidades del actual Jefe del Departamento de Marina”, en el que se hacía un severo ataque al comodoro José de la Llave,³³² y donde algunos oficiales lo acusaban de haberse robado los haberes de la tripulación del cañonero *Guerrero* durante un viaje a San Diego, California,³³³ y con el dinero haberse comprado un automóvil.

De la misma forma, el también comodoro Eduardo Oliver enviaría una serie de oficios al general Plutarco Elías Calles, entonces Secretario de Gobernación, en los que le pedía su intercesión para que lo promoviera a uno de los puestos vacantes en el Supremo Tribunal Militar, en la presidencia o en la vicepresidencia, “pues ya me urge ya no depender del Departamento de Marina”,³³⁴ ya que según él había sido destituido de la Comandancia de Marina del Golfo debido a que Calles se había ausentado por enfermedad, hecho que aprovecharía el general Francisco R. Serrano, Secretario de Guerra y Marina, “que aún sigue influenciado por su amigo el Comodoro De la Llave”.³³⁵ Después de esto, De la Llave se mantuvo firme en su cargo, por su parte el comodoro Eduardo Oliver tuvo que pedir su retiro del servicio activo de la Armada.³³⁶

Es decir, en las tres etapas de este segundo proceso institucional que tuvo que sortear la marina mexicana, se pudo reafirmar que al analizar la historia de una institución se puede prestar atención al mismo tiempo a la evolución histórica de un país. En este proceso, la marina fue el reflejo de un proceso revolucionario que se

³³¹ “Por falta de unión nuestra Marina Nacional está en la ruina”, en *La Prensa*, 5 de agosto de 1930; tomado de: CEHM, fondo Recortes de Periódico. Oficialía Mayor de Hacienda, CCCXII. 20. 331.

³³² AHSM, sección Marina de Guerra, expediente de cuerpo del comodoro José de la Llave Altamirano, legajo 1, sin número de fojas.

³³³ AHSM, sección Marina de Guerra, expediente de cuerpo del comodoro José de la Llave Altamirano, legajo 1, sin número de fojas.

³³⁴ Archivo Plutarco Elías Calles (en adelante APEC), Exp. 81, inv. 4114, leg. 1, foja 9: “Oliver G. Eduardo (comodoro)”.

³³⁵ Ibídem, foja 12.

³³⁶ Se le negó el retiro, y siguió sufriendo la presión política de De la Llave hasta su salida como Jefe de Departamento de Marina en 1924; APEC, Exp. 81, inv. 4114, leg. 1, foja 29: “Oliver G. Eduardo (comodoro)”.

gestaría primordialmente en tierra y cuyos líderes poco conocían del mar, por lo que al triunfo de los revolucionarios era difícil esperar un cambio radical en la forma en la que se administraba el poder naval de la nación, y más en un momento en el que la tecnología y enormes recursos financieros se estaban destinando a este rubro en gran parte del mundo, y en el caso mexicano el anquilosamiento era notable.

Los marinos que habían surgido del primer proceso institucional durante el Porfiriato y que habían logrado una cohesión como organización, serían los encargados de evitar la desaparición de la marina en medio de una serie de procesos institucionalizantes y profesionalizantes de las fuerzas castrenses mexicanas. En esta etapa fue más latente la desaparición de la marina que su institucionalización, por ello el tercer periodo sería, además del más corto, el más decisivo.

Capítulo III

El cardenismo y la institucionalización de la marina

El último quiebre que podemos delimitar en el proceso de construcción e institucionalización de la marina mexicana es sin duda la época cardenista, la cual vale la pena revisar en particular por varias razones. A pesar de que propiamente la Secretaría de Marina fue instituida por el presidente Manuel Ávila Camacho en diciembre de 1940, nos parece innegable que si la administración del general poblano la implementó en menos de un mes de haber tomado la presidencia de la República fue porque cumplía con el proceso que ya había iniciado Lázaro Cárdenas con la fundación del autónomo Departamento de la Marina Nacional.

Una de las características específicas de esta etapa con respecto a las dos anteriores, es que durante el cardenismo el terreno internacional jugaría un papel más determinante, y en cuestiones navales fue esencial la presión ejercida por los Estados Unidos. Además, el cardenismo representaría el resurgimiento del nacionalismo mexicano pero ahora impregnado con la influencia del pensamiento socialista de la época, por lo que las reglas formales evidenciaron un cambio en la concepción y las funciones otorgadas por el general michoacano hacia las fuerzas armadas.

De la misma forma, en este periodo la fortaleza del ejecutivo como el principal hombre del sistema político mexicano fue uno de los elementos clave en el destino de los aspectos marítimos del país. A pesar de esto, todo parecía indicar que, en el mejor de los casos, la marina seguiría siendo un apéndice administrativo de alguna secretaría de Estado como lo venía siendo desde hacía más de un siglo atrás, ya bien como parte de la Secretaría de Guerra y Marina (o Defensa Nacional) o la de Comunicaciones y Obras Públicas. No había elementos económicos, financieros, militares o políticos que hicieran pensar que el ámbito marítimo se institucionalizaría.

III.I Las nuevas funciones de las fuerzas armadas

El cardenismo representó muchas cosas, pero en esencia ha sido definido por Arnaldo Córdova como la reconquista de la conciencia del papel que las masas juegan en la nueva sociedad como motor del progreso.³³⁷ Durante mucho tiempo después de concluida la lucha armada, las fuerzas políticas organizadas con que la Revolución pudo contar efectivamente se redujeron al ejército y a la burocracia. Las masas trabajadoras no fueron integradas al aparato político como fuerzas propias sino hasta la llegada de Lázaro Cárdenas al poder. Cárdenas transformó la política en política de masas, pero nunca olvidó que en última instancia el Estado dependía de su ejército y de su burocracia.

La estrategia de Cárdenas era adecuar la función de los burócratas y de los militares a su línea de masas, convirtiéndolos en factores que colaboraran en su realización y ayudándolos a liberarse del lastre de la política individualista.³³⁸ Esta reivindicación de las masas se construyó organizándolas políticamente, de lo contrario no habría institucionalización, es decir, el establecimiento permanente y definitivo del nuevo orden. Así pues, el cardenismo surgió como la conjunción de una serie de corrientes inconformes con los mezquinos resultados que la lucha revolucionaria había dado y deseosas de liquidar rápidamente los problemas aún no resueltos y que la propia Revolución había heredado.³³⁹ Para ello, persistió en sus esfuerzos por organizar a las fuerzas populares, tanto obreras como campesinas y siguió además estrechando su contacto personal con el pueblo³⁴⁰

Los sectores militar y político fueron los que lo encumbraron en el poder político, ya que a mediados de 1933 el todavía Jefe Máximo de la Revolución, Plutarco Elías Calles, fue quien dio el visto bueno para que figurara como candidato a la presidencia, no sin antes idear un programa con el cual Cárdenas no podía

³³⁷ Arnaldo Córdova, *La política de masas del cardenismo*, México, Ediciones Era, 1974, p. 123.

³³⁸ Ibídem, p. 34

³³⁹ Ibídem, p. 35.

³⁴⁰ Tzvi Medin, *Ideología y praxis política de Lázaro Cárdenas*, 4^a edición, México, Siglo Veintiuno Editores, 1976, p. 66.

salirse del redil callista: el Plan Sexenal.³⁴¹ La hechura del plan fue encargada a dos comisiones constituidas por personas de la misma línea que la del candidato oficial, que no de la de Calles, y su objetivo era ser una guía de gobierno. Las comisiones técnica y dictaminadora sólo se reunieron en cuatro ocasiones. Indudablemente Calles intervino en la confección del plan, pero los toques finales izquierdistas se los dio la convención del PNR, reunida en Querétaro del 3 al 6 de diciembre de ese año.

Pese a todas sus fallas, fue la expresión más nítida de las actitudes, las creencias y las ideas del sector político de la gente de 1915. El Estado sería el promotor y controlador de las manifestaciones de la vida en el país. La parte más radical fue la agraria.³⁴² Al ejército lo consideraba como el órgano armado de la Revolución, encargado de sostener las instituciones recién formadas y se enfocaría en atender sus problemas más urgentes, que eran la construcción de modernos sistemas de instalaciones militares, analizar los elementos para su organización, preparación y armamentos, y la inversión en los recursos para mejorar la distribución del gasto.³⁴³

Partiendo desde esa base, durante esta etapa las fuerzas armadas, y en específico el ejército, debían cumplir en primer lugar con una función social, el bien de la colectividad, ya que según Cárdenas en un mensaje a los miembros del ejército por el Día del soldado, “la tradición revolucionaria lleva ya veinticinco años, y en los últimos se ha acentuado esta característica de una corporación trascendente en la vida social del país.”³⁴⁴ Siendo esa tarea la de:

nuestro elemento armado tiene por misión defender a las clases humildes que por su ignorancia y por su miseria han permanecido ajenas a la cosa pública, explotadas sin la menor consideración por las clases privilegiadas de nuestro propio país, que parecían haber olvidado que los humildes son también mexicanos.³⁴⁵

³⁴¹ Luis González, *Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los artífices del cardenismo*, tomo 14, México, El Colegio de México, 1979, p. 169.

³⁴² Ibídem, pp. 170-174.

³⁴³ El Plan Sexenal, tomado de https://es.wikisource.org/wiki/Plan_Sexenal_1934-1940 (Consulta: 26/04/2018).

³⁴⁴ *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, México, Siglo veintiuno editores, 1978, pp. 209

³⁴⁵ Ibídem, p. 245.

Esta idea se difundió no solamente entre las masas del ejército, sino también entre algunos elementos del generalato. El general Francisco Reyes González consideraba que el problema de las asonadas militares se había superado y que México se encontraba en tiempos de paz, por lo que la tarea social del ejército era llevar a cabo una labor reconstructiva:

Y así lo vemos abriendo carreteras, levantando cartas y planos, sirviendo de vehículo para el intercambio de los sentimientos fraternales con los países latinoamericanos, ejerciendo su acción civilizadora en las regiones apartadas del territorio nacional y procurando la quietud y tranquilidad necesaria a todas las actividades de la nación.³⁴⁶

Las escuelas militares debían ser las encargadas de formar soldados que fueran hombres cultos y honorables, los exponentes más elevados de la caballerosidad. Sus acciones debían ser siempre modelo de educación y cultura y proponía emprender lo que él llamó como la “campaña de acercamiento social pro-cultura militar”, en la que el ejército, escuela de patriotismo y disciplina, debía ser al mismo tiempo “un hogar donde se practiquen el culto del honor y de la abnegación, el más esforzado campeón de la cultura nacional”.³⁴⁷

El mismo general Joaquín Amaro, quien no era del círculo cercano de Cárdenas, creía que las instituciones nunca permanecen estacionadas, por ello el ejército no podía dejar de avanzar, por lo que debía ser parte de la vida social en México.³⁴⁸ Para Amaro, ya era hora que la educación socialista impregnara a todos, para así perpetuar en México la obra de la Revolución. Como buen callista, Amaro expresó que fue Calles quien dio una orientación social al ejército, ya que era uno de los más importantes órganos de la vida colectiva. Finalmente, señalaría que la labor social del ejército había sido evidente: “trabajos materiales y muchas obras en

³⁴⁶ Francisco Reyes González, “Los deberes sociales del ejército” en *Revista del ejército y de la Marina*, México, Escuela Superior de Guerra, abril de 1934, tomo XIV, no. 4, p. 113.

³⁴⁷ Ibídem, pp. 114-115.

³⁴⁸ Joaquín Amaro, “Nuestros problemas sociales y el ejército nacional. La enseñanza socialista” en *Revista del ejército y de la Marina*, México, Escuela Superior de Guerra, noviembre de 1934, tomo XIV, no. 11, p. 1.

las que la mano del soldado ha dejado su huella indeleble, como ejemplo para las futuras generaciones".³⁴⁹

Por su parte, el general cardenista Cristóbal Guzmán Cárdenas también consideraba que el ejército nacional significaba el sostén de las instituciones, y era el defensor de los preceptos constitucionales. Y gracias a su labor social, los campesinos y obreros ya no lo veían como un órgano parasitario y sabían que a él se debía su mejoramiento material. Por ello debían "procurar acercarnos cada día más y más al pueblo, romper la barrera de prejuicios, que el tiempo creara entre él y el ejército: debemos enseñar a ese pueblo que los cuarteles son los laboratorios donde se prepara al pueblo, en armas, para ser ejército nacional y enseñarlo a amar el uniforme".³⁵⁰

Otros creían que el ejército debía estar siempre atento y siempre dispuesto a ayudar al pueblo en sus necesidades, en sus angustias, en sus sufrimientos, compartiendo con él sus dolores y participando de sus ansias de progreso y bienestar. Es decir, el papel social del ejército llevaba inscrito los postulados de la revolución: educación es instrucción de las masas.³⁵¹ En ese sentido, quedaba claro que el ejército no había sido instituido para sostener partidos ni clases, era el instituto armado de la nación, y por eso se había denominado como Ejército Nacional,³⁵² ya que en tiempos de paz había contribuido al mejoramiento material y moral del país:

Acuden a dar su brazo fuerte, su disciplina y voluntad de sacrificio, a los pueblos azotados por catástrofes, como el caso de Tampico; abren carreteras, ayudan en la construcción de ferrocarriles, levantan escuelas, trabajan en la obra de higienizar las comarcas insalubres.³⁵³

³⁴⁹ Ibídem, pp. 5-7.

³⁵⁰ Cristóbal Guzmán Cárdenas, "El pueblo y el ejército" en *Revista del ejército y de la Marina*, México, Comisión de Estudios Militares, marzo de 1935, tomo XV, no. 3, pp. 1-3.

³⁵¹ "El papel social de nuestro ejército" en *Revista del ejército y de la Marina*, México, Comisión de Estudios Militares, junio de 1935, tomo XV, no. 6, p. 1.

³⁵² "El ejército nacional" en *Revista del ejército*, México, Comisión de Estudios Militares, enero de 1937, tomo XVII, no. 1. p. 6.

³⁵³ Ídem.

Por todo ello, prácticamente desde que el general Cárdenas llegó a la presidencia, por medio de la Secretaría de Guerra y Marina ordenó “al ejército que todos sus miembros iniciaran un acercamiento civil y militar en donde se encontraran sirviendo, que los batallones y regimientos fraternizaran con el pueblo, dándole apoyo y protección”.³⁵⁴ Con todo y todo, Cárdenas siguió depurando al ejército de sus rivales políticos, sobre todo callistas. Durante sus dos primeros años, hizo 607 cambios y emprendió una restructuración de los mandos; puso en sitios estratégicos a hombres leales, pues el cambio continuo también desarraigó al militar de sus zonas de influencia y de intereses creados y, con ello, se aceleró el proceso de centralización y subordinación del ejército al ejecutivo federal.³⁵⁵

Es decir, le ponía su granito de arena a la institucionalización que había emprendido en la década anterior el general Amaro. Además, entre 1935 y 1938 se dieron de baja a muchos oficiales, a muchos otros les expidieron una licencia forzosa: para esos años, 91 de los 350 generales del ejército se encontraban en disponibilidad, y 16 eran divisionarios: Pablo Quiroga, Miguel Acosta, Joaquín Amaro, Matías Ramos Santos, Manuel Medinaveytia, Eulogio Ortiz y Saturnino Cedillo.³⁵⁶ Para crear un contrapeso al todavía poderoso ejército, para el 6 de febrero de 1936, se creó el Departamento de Reservas del Ejército con los ejidatarios, ya que se resistía a incrementar efectivos. En el mismo sentido, en 1938 permitió que los obreros afiliados a la CTM se les enseñaran adiestramiento militar, aunque sin armamento.³⁵⁷

Precisamente para evitar una posible rebelión por parte del elemento militar ante la sucesión presidencial, Cárdenas decidió incorporar a este sector al nuevo partido, el Partido de la Revolución Mexicana (PRM), ya que había dentro de la institución armada una lucha interna de intereses; es decir, ahora el mismo Cárdenas le confería su segunda función, que era meterse en política, pero en

³⁵⁴ Mensaje de año nuevo del general Lázaro Cárdenas, presidente de la República, a la nación. México, D.F., 1º de enero de 1935, en *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, pp. 211-212.

³⁵⁵ Alicia Hernández Chávez, *Las fuerzas armadas mexicanas. Su función en el montaje de la República*, México, El Colegio de México, 2012, pp. 125-127.

³⁵⁶ *Ídem*.

³⁵⁷ *Ibídem*, p. 128.

política manejada desde el Palacio Nacional.³⁵⁸ En un discurso proclamado a los comandantes de zonas militares en la Ciudad de México el 5 de septiembre de 1939, Cárdenas señalaría que era necesaria la modificación de las leyes orgánicas para que los militares “tomaran parte activa en las contiendas cívicas para la renovación de poderes”.³⁵⁹

Más adelante, en su último informe al Congreso de la Unión, reforzaría sus argumentos sobre este tema, pues argumentaría que había sido necesaria la libertad a los miembros del ejército a tener participación en las decisiones de la vida pública, ya que las prohibiciones en materia política habían provocado anteriormente una falsa disciplina y que esto finalmente había llevado a rebeliones armadas.³⁶⁰

La participación del sector militar en el PRM se manejaría bajo varias condiciones que diluían su poder de decisión dentro de las decisiones del partido. En primer lugar, los delegados a la asamblea constituyente serían 40, cada una de las 33 zonas tenían derecho a un delegado, y también derecho a un representante por cada uno de los litorales; las direcciones de la secretaría tenían derecho a tres delegados, y a dos las oficinas superiores. No podían ser candidatos a delegados aquellos que no tuvieran mando de tropa o direcciones a su cargo, esto para descartar a todos los generales que hubieran podido representar posiciones de fuerza militar y política. Además este sector no podía ser convocado para ser enterado de las reformas.³⁶¹

Se les permitió elegir un representante al Consejo Nacional, encargado de la Secretaría de Acción Social Militar del partido, el organismo más vigilado dentro del partido. Al liquidarse la amenaza cedillista en 1938, sólo faltaba organizar la participación política del ejército; el proceso iniciado con su incorporación al partido se consumó en el siguiente proceso electoral. En éste se enfrentaron dos militares políticos, Juan A. Almazán de derecha y Francisco J. Múgica de izquierda, además

³⁵⁸ Ibídem, 134.

³⁵⁹ *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, p. 365.

³⁶⁰ Ibídem, p. 197.

³⁶¹ Alicia Hernández Chávez, *op. cit.*, pp. 135-136.

de Manuel Ávila Camacho, representante de la naciente burocracia tecnomilitar.³⁶²

La tendencia golpista dentro de las fuerzas armadas inclinó al presidente por un militar neutro, cabeza del aparato burocrático de la Secretaría de la Defensa Nacional: el general Ávila Camacho. Para imponerlo se necesitó de la presión del ejecutivo, y requirió actuar con prudencia para que el sector militar no se fragmentara durante el proceso electoral; por ello puso a uno de sus amigos más cercanos, el general Heriberto Jara, como presidente del PRM y se convirtió a la Secretaría de Acción Social Militar del partido en el comité avilacamachista, a la cabeza quedaron el general Edmundo Sánchez Cano y el mayor Alfonso Corona del Rosal.³⁶³

Se creó el grupo autónomo denominado “Morelos” para promover la candidatura de Manuel Ávila Camacho y que pudiera servir de freno al auge almazanista que crecía en el ejército. El mismo Del Rosal actuaba como secretario del interior del grupo Morelos y Cristóbal Guzmán Cárdenas, delegado del ejército al PRM, era el oficial mayor de los miembros del grupo. El grupo estaba formado por más de 2 mil miembros, incluyendo generales reconocidos, como Cándido Aguilar, Miguel Acosta, Ignacio Otero Pablo, Jesús Gutiérrez Cáceres y Félix Lara Medrano, pero la acción significó una plataforma para los oficiales jóvenes hasta entonces desconocidos: Del Rosal, Guzmán Cárdenas, Gilberto R. Limón, Marcelino García Barragán y Hermenegildo Cuenca Díaz.³⁶⁴

Como era de esperarse, el papel de los marinos en este proceso fue secundario pues sólo tenían permitido enviar dos representantes a la asamblea constituyente del partido, uno por el litoral del Pacífico y otro por el Golfo de México y Mar Caribe. Según el almirante Álvaro Sandoval Paullada, como los oficiales de la Armada siempre fueron escépticos en cuanto a política nadie tomó en serio el asunto y que así lo nombraron a él como delegado por el Pacífico y al capitán de corbeta Gontrán Chapital como delegado por el litoral del Golfo. Según el mismo Sandoval, este proceso coincidió con los preparativos que estaba llevando a cabo

³⁶² Ibídem, pp. 137-138.

³⁶³ Ibídem, p. 139.

³⁶⁴ Ibídem, p. 140.

el ejecutivo sobre la formación del departamento autónomo.³⁶⁵ Aun así, su capacidad de negociación seguía siendo escasa.

El propósito del grupo cardenista era lograr que el elemento militar presentara un frente unido en la asamblea del PRM, con motivo de las elecciones y así lograr presentar un solo candidato: Ávila Camacho. En cuanto se dio la transferencia del poder, el sector militar quedó excluido del partido, pero fueron recompensados los servicios de los jóvenes militares: Gilberto Limón, Marcelino García Barragán y Hermenegildo Cuenca que posteriormente se convertirían en secretarios de la Defensa Nacional.³⁶⁶

Entonces, el cardenismo fue capaz de hacer con la institución castrense – incluyendo a la humilde marina- lo que administraciones anteriores no habían podido: bajo un discurso homogeneizante e integrador otorgar nuevas funciones sociales y políticas al elemento militar y así poder someterlo ante el poder del ejecutivo federal. En el caso particular de los marinos, la etapa anterior casi eliminó su poder de negociación como organismo, y de hecho prácticamente todo el sexenio cardenista siguieron viviendo a la sombra de los militares de tierra, cosa que cambiaría de forma anómala.

III.II La marina en el cardenismo

Un año antes de que Cárdenas tomara posesión de la presidencia, en noviembre de 1933, el encargado de negocios en Washington, Luis Padilla Nervo, envió un oficio a la Secretaría de Relaciones Exteriores explicando que el agregado naval de la embajada británica en Washington le solicitó los presupuestos de la Marina Mexicana de los años 1932 y 1933. Un mes después, la Secretaría de Guerra y Marina respondió que para cuestiones presupuestales la Marina de Guerra Mexicana (Armada Nacional) se había considerado en receso desde 1930 y que, en

³⁶⁵ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, pp. 202-204.

³⁶⁶ Ibídem, pp. 141-142.

consecuencia, los presupuestos solo correspondían a la conservación de material fijo y flotante.³⁶⁷

Es decir, para el momento en el que Cárdenas se hizo cargo de la presidencia de la república, en la marina continuaba la severa crisis de existencia que se venía arrastrando desde la segunda década del siglo XX. La cantidad de elementos navales seguía siendo muy escasa, en total se contaba con 1,048 marinos para todo el país; y el material flotante seguía extinguiéndose, pues para finales de 1933 el barco más importante de la armada, el acorazado *Anáhuac*, quedaba fuera de servicio, y junto con el guardacostas *Tampico*, fueron puestos en remate.³⁶⁸ Además, el presupuesto apenas y sobrepasaba el millón de pesos al año, y para ponerlo en perspectiva, un barco de línea de la época valía por lo menos la cantidad de 2 millones de dólares.

Durante su gira como candidato del PNR a la presidencia, Cárdenas recorrió gran parte del país incluyendo por supuesto las zonas marítimas y portuarias. En su visita al puerto de Veracruz se dio cuenta de que era necesario terminar las obras del puerto, que se encontraba en un muy mal estado; y cuando visitó Salina Cruz, en el estado de Oaxaca, pudo observar que un puerto tan importante se encontraba totalmente azolvado por su abandono y la falta de dragado. Puerto México, en Veracruz, se encontraba en una situación similar, ya que los muelles y bodegas se encontraban en muy malas condiciones, lo que hacía imposible el desarrollo del comercio marítimo. Según el propio Cárdenas, en todas sus visitas lo abordaban marinos que le hacían múltiples peticiones para que se pusieran los puertos en servicio, y él se comprometió a llevarlo a cabo durante su periodo.³⁶⁹

En consonancia con ello, la élite política desde la izquierda revolucionaria, plasmaría en el Plan Sexenal que consideraba que había una necesidad de crear a la inexistente marina mercante, además de la ejecución de las obras de los puertos y del alumbrado y balizamiento marítimos; por lo que proponían dentro del programa

³⁶⁷ AHD-SRE, sección Marina, expediente III-125-13, sin número de fojas.

³⁶⁸ Memoria presentada al H. Congreso de la Unión por el secretario del ramo, general de división Pablo Quiroga. Comprende del 1º de agosto de 1933 al 31 de julio de 1934, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1934, pp. 80-84.

³⁶⁹ Lázaro Cárdenas, *Obras. I- Apuntes 1913-1940*, tomo I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, pp. 249-280.

cuatro puntos de acción que se tomarían en el ramo de marina, que eran de un carácter general y un tanto ambicioso.

Por ejemplo, planteaban la adquisición de buques para el servicio de la marina mercante nacional y se procuraría acondicionar los puertos y litorales de la República; asimismo, que se debían concluir las importantes obras del puerto de Mazatlán que lo convertirían en un puerto importante del país. Fieles al perfil de sus fuerzas armadas, planteaban la impartición de ayuda a las cooperativas de los trabajadores del mar, de obreros de construcciones navales y de pescadores, a fin de nacionalizar el manejo de las líneas de navegación, la explotación de los astilleros y talleres, así como el aprovechamiento de los productos de la pesca; finalmente, prometían revisar las leyes sobre la materia y estudiar la conveniencia de crear una Dirección Autónoma de Servicios Marítimos.³⁷⁰

Otros bríos parecían augurar para la marina cuando en 1933 se mandaron a construir 10 guardacostas y cuatro cañoneros en astilleros españoles que, como ya fue comprobado por Lorenzo Meyer, la transacción se debió más al acercamiento político del momento entre el general Plutarco Elías Calles con la Segunda República que a un programa naval bien establecido.³⁷¹ En julio de 1935 llegaron los primeros cuatro guardacostas, del G-20 al G-23 y para el siguiente año llegaron los otros seis, del G-24 al G-29; estos eran pequeños barcos de 170 toneladas de desplazamiento y artillados con una ametralladora de 25mm. Más tarde también se recibieron los cañoneros *Guanajuato*, *Querétaro* y *Potosí*, que desplazaban 1,300 toneladas; de la misma forma se recibió el transporte *Durango*, que era el buque más grande con 1,600 toneladas de desplazamiento.³⁷²

Más allá de cómo fue que se obtuvieron, la llegada de estos barcos propició algunos cambios sobre todo en los aspectos formales y tácticos de la marina mexicana. Entre 1935 y 1936, se puso en acción la reorganización táctica de la

³⁷⁰ El Plan Sexenal, tomado de https://es.wikisource.org/wiki/PNR:_Plan_Sexenal_1934-1940 (Consulta: 26/04/2018).

³⁷¹ Lorenzo Meyer, "Calles vs. Calles. El 'Jefe Máximo' con la República, el exiliado con Franco. Contradicciones de la élite revolucionaria mexicana" en *Historia Mexicana*, volumen LVIII, número 3, 2009, pp. 1005-1043.

³⁷² Memoria presentada al H. Congreso de la Unión por el secretario del ramo, general de división Andrés Figueroa. Comprende del 1º de agosto de 1935 al 31 de julio de 1936, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1936, p. 101.

marina de guerra con el objetivo de obtener una mayor eficacia en el servicio, creándose cuatro zonas navales, dos en el Golfo y dos en el Pacífico. Se nombró un comandante para cada una de ellas y se distribuyó el material a flote en escuadrillas y secciones.³⁷³

Las unidades quedaron organizadas de la siguiente forma:³⁷⁴

Golfo de México	Océano Pacífico
<p>Primera Zona Naval Militar, “Veracruz”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^a escuadrilla <ul style="list-style-type: none"> ○ 1^a sección: cañoneros <i>Querétaro</i> y <i>Bravo</i> ○ 2^a sección: G-27 y 28 ○ 3^a sección transporte de 1,600 toneladas (<i>Durango</i>) 	<p>Tercera Zona Naval Militar, “Bahía Magdalena”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3^a escuadrilla <ul style="list-style-type: none"> ○ 6^a sección: G-20 y G-21 ○ 7^a sección: G-22 y g-23 ○ 8^a sección: transporte de 1,600 toneladas (<i>Zacatecas</i>)*
<p>Segunda Zona Naval Militar, “Laguna del Carmen”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2^a escuadrilla <ul style="list-style-type: none"> ○ 4^a sección: cañonero <i>Potosí</i>, G-20 ○ 5^a sección: G-25 y G-26 	<p>Cuarta Zona Naval Militar, “Acapulco”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4^a escuadrilla <ul style="list-style-type: none"> ○ 9^a sección: cañonero <i>Guanajuato</i> y G-29 ○ 10^a sección: auxiliares <i>Veracruz</i> y <i>Mazatlán</i>

En una decisión un tanto inesperada, Lázaro Cárdenas seleccionaría como su Jefe de Departamento de Marina al comodoro Carlos Castillo Bretón, quien se había convertido en el primer piloto aviador naval en la historia de la institución, y además era un veterano de la defensa del puerto de Veracruz en abril de 1914. Tal vez que Castillo Bretón haya llevado a cabo una buena parte de su formación como oficial aeronaval lejos de la armada lo convirtió en el candidato idóneo para Cárdenas. En 1925, siendo Castillo teniente mayor ingresó a la Escuela Militar de

³⁷³ Ídem.

³⁷⁴ Ibídem, pp. 103-104.

* Nunca fue entregado debido al estallido de la Guerra Civil Española.

Aplicación Aeronáutica del ejército mexicano, al año siguiente fue enviado a la estación naval de Hampton Roads donde obtuvo el título de piloto aviador. De noviembre de 1928 a abril de 1930 pasó al Departamento de Aviación, donde fue ascendido a capitán de corbeta y después a capitán fragata piloto aviador, meses después ocupó la subdirección y la dirección de la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica.³⁷⁵

Esto no implicaba otra cosa que instalar en el puesto más importante de la marina a un elemento que no era precisamente de extracción porfirista, que además era un héroe de guerra y, mejor aún, no se había visto inmiscuido en algún conflicto dentro de la institución. De forma sorpresiva, el comodoro Castillo Bretón falleció siete meses después de haber tomado el mando de la Marina y naturalmente su desempeño se convirtió en una incógnita. En su lugar se situó al también comodoro Ángel del Corzo y Castillo, quien se había desempeñado como jefe de la comisión naval y attaché en Madrid, España,³⁷⁶ durante el tiempo de construcción de los barcos ordenados por el gobierno mexicano.³⁷⁷

En consonancia con el perfil social de las fuerzas armadas durante el cardenismo, el trabajo de la Marina se centró en cosas como el salvamento de buques civiles, prestando auxilio a la Dirección General de Correos y Telégrafos transportando correspondencia, apoyando a Salubridad Pública con el auxilio a los damnificados de Tabasco con motivo de las inundaciones, llevando víveres, medicinas y misiones sanitarias,³⁷⁸ así como también llevó a cabo la campaña de alfabetización y la instrucción de la Educación Física “al campesinaje de la República”.³⁷⁹

Además, al igual que en todas las épocas anteriores, había decenas de proyectos que buscaban fomentar, reorganizar, crear o mejorar la situación de la

³⁷⁵ Ángel Amador “Comodoro Carlos Castillo Bretón (1897-1935)”, en Marciano Valdez Martínez y Raymundo Bautista Contreras (coords.), *op. cit.*, pp. 321- 326.

³⁷⁶ Es decir, era parte de la embajada mexicana en Madrid, encargado de los asuntos navales.

³⁷⁷ Francisco Mancisidor, *Méjico y su revolución marítima*, México, Juan Pablos, 1960, p. 33.

³⁷⁸ Enrique Carrera Alomía, “Reorganización de la Armada Nacional” en *Revista del ejército y de la marina*, México, Comisión de Estudios Militares, diciembre de 1936, tomo XVI, no. 12, pp. 1016-1017.

³⁷⁹ Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, septiembre de 1937- agosto de 1938, presentada al H. Congreso de la Unión por el C. general Manuel Ávila Camacho, secretario del ramo, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1938, p. 52.

marina mexicana. Algunos de ellos fueron construcciones de edificios para las comandancias con oficinas y habitaciones, tanques de combustibles de agua para aprovisionar buques, reorganizar los servicios navales de Payo Obispo y la compra de un dique flotante para Veracruz, así como el acondicionamiento y ampliación del Varadero Nacional de Guaymas.³⁸⁰ El proyecto secretarial más ambicioso era el de la instalación de un pequeño astillero en el puerto de Manzanillo, con el objeto de iniciar la construcción de buques de pequeño tonelaje y con miras de ampliación para el futuro a fin de interesar a la industria nacional en las construcciones navales.³⁸¹

Cabe hacer mención que casi la totalidad de los proyectos se quedaron en el papel. Esto auguraba un futuro similar al que históricamente estaba acostumbrado la gente de mar. Tal y como lo expresó el oficial Enrique Carrera Alomía: aunque la Marina de Guerra había cumplido con sus misiones de cooperación y ayuda social y general para las diversas instituciones del país, su verdadero papel es el netamente militar, lo que a su parecer había sido poco comprendido por la generalidad de las personas,

Ya que en el concepto de la mayoría se considera como un gasto inútil la compra de barcos de guerra, sin tener en cuenta que por sí solos el ejército y la marina representa la salvaguardia de nuestras instituciones, el respeto de nuestras leyes, el mantenimiento de la paz interior y exterior, y la representación ante el mundo como nación civilizada que puede hacer respetar su integridad nacional.³⁸²

Carrera Alomía agregaba, con mucha certeza, que para esos momentos la simple idea de pretender convertir a México en una potencia naval ya estaba fuera de lugar, pero que era factible crear una marina que se compaginara con las necesidades de un país tan próspero y rico como el nuestro, protegiendo el comercio marítimo, y llenando las misiones que toda marina militar debe cubrir, por modesta que sea. Es decir, para esas alturas no se esperaba un cambio en las políticas institucionales del país, a pesar de las nuevas funciones que Cárdenas deseaba implementar para sus fuerzas armadas.

³⁸⁰ Enrique Carrera Alomía, *op. cit.*, p. 1017.

³⁸¹ Ibídem, p. 1018.

³⁸² Ídem.

Un año antes de que comenzara la institucionalización de la marina con la creación del Departamento autónomo, en 1938 según cifras oficiales la marina contaba con dos transportes, cuatro cañoneros, 13 guardacostas, tres lanchas motor, dos remolcadores y dos balandros; además con un contralmirante, 10 comodoros, 27 capitanes, 290 tenientes, 183 guardiamarinas, y 1,366 de clases y marinería. Es decir, 26 barcos y un total de 1,877 marinos para todos los puertos y litorales mexicanos; claramente la marina seguía funcionando como si se encontrara en receso.

Además de esto, los números tampoco favorecían a la idea de que el destino de la marina sería convertirse en una institución autónoma y de gran alcance como se pretendía hacer. Como la marina de guerra fue parte de la Secretaría de Guerra (o de Defensa) hasta 1939, el presupuesto federal hasta esa fecha se encontraba dentro del ramo militar, pero al mismo tiempo la gran mayoría de los aspectos marítimos no militares se encontraban en el Departamento de Marina de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; es decir, el presupuesto asignado al ámbito marítimo se encontraba disperso.

En primer lugar, la prioridad presupuestal de Lázaro Cárdenas en porcentaje fue en el ámbito administrativo, que rondó entre el 51.1% en 1935 hasta 46.2% en 1940.³⁸³ En cuanto al gasto federal ejercido en Comunicaciones y Obras Públicas, en 1934 se ejerció el 12.3%, para el siguiente año se mantuvo, y para los años de 1935 y 1936 aumentó considerablemente al 15.2% y al 18.2%, respectivamente. A partir de ese momento tendió a la baja hasta llegar a un 10.1% en 1940. Y si bien la inversión pública federal en este ramo fue de las más amplias alcanzando el 42.7% en 1937, el ámbito más beneficiado era el terrestre con las carreteras y los ferrocarriles; dejando muy rezagado a lo marítimo, aéreo y las telecomunicaciones.³⁸⁴

Durante este periodo, el presupuesto en el ramo militar siempre tendió a la baja, para 1934 se ejerció el 22.7% del presupuesto federal y fue descendiendo hasta llegar a un 19.7%.³⁸⁵ Según José Ayala Espino, específicamente para el ramo

³⁸³ José Ayala Espino, *op. cit.*, p. 224.

³⁸⁴ Ibídem, p. 226.

³⁸⁵ Ibídem, p. 225.

de marina* se ejerció en los años 1934 y 1935 nueve millones de pesos en cada uno, ocho para 1936, siete para 1937, seis para 1938 y 1939, y nueve para 1940.³⁸⁶ Además, durante esta etapa la inversión pública federal nunca sobrepasó del 2% del PIB. Esto parecería inexplicable porque para finales del decenio se avecinaba la Segunda Guerra Mundial, las marinas en el mundo se fortalecían de tal forma que funcionaban como los centros de gravedad de economías como la estadounidense, y en México esto no parecía tener efectos determinantes; en realidad, para la marina mexicana fue más determinante la relación con Estados Unidos que la relación con la guerra mundial, pero de esto se hablará más adelante.

III. II. I Sin dinero la Marina no avanza

En su primer informe presidencial al Congreso de la Unión, Lázaro Cárdenas declaró que había muy poco qué decir sobre el Departamento de Marina, puesto que la marina prácticamente no existía y por lo tanto era uno de los problemas más ingentes del gobierno. Con obras en diversos puertos y la aceleración del dragado para aumentar su capacidad, Cárdenas intentó paliar este problema.³⁸⁷ La falta de presupuesto era, como ya se observó, uno de los principales problemas.

Desde su llegada a la presidencia, Lázaro Cárdenas abrazó el nacionalismo económico agresivo, culpando al capitalismo explotador sobre los problemas del país. La depresión mundial después de 1929 había creado un clima propicio para esto y, más aún, en la plataforma económica del Plan Sexenal se hablaba de la necesidad de reducir la dependencia de México del mercado mundial, por lo que

* José Ayala Espino habla de presupuesto de la Secretaría de Marina desde 1934 cuando esta institución aun no existía, por lo que se interpreta que se refiere más bien al ramo de marina.

³⁸⁶ José Ayala Espino, *op. cit.*, p. 227.

³⁸⁷ Informe del general de división Lázaro Cárdenas, presidente de la República Mexicana, ante el H. Congreso de la Unión, correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1 de septiembre de 1934 y el 31 de agosto de 1935. México, D.F., 1 de septiembre de 1935, tomado de: *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, tomo III, México, Siglo veintiuno editores, 1978, p. 58.

prometió la nacionalización del subsuelo y la prevención de un monopolio extranjero de los yacimientos minerales.³⁸⁸

A pesar de ello dejó las puertas abiertas a los inversionistas que cumplieran las leyes mexicanas. También declaró que el nacionalismo económico implicaba para México la revisión de su comercio exterior y de su producción, tomando como base el interés nacional. Esto trató de ser aprovechado por inversionistas que pretendían apostar por la marina mercante mexicana. Desde que tomó el poder, Lázaro Cárdenas se encontró con el planteamiento que le hacía la compañía Trasatlántica Mexicana S. A., que proponía cómo debía utilizarse la partida 9130816 del Ramo IX de Comunicaciones del Presupuesto de Egresos, que se destinaba a las subvenciones para la Marina Mercante.³⁸⁹

Según los representantes de la compañía, ese presupuesto debía refaccionarse con 12 millones de pesos como cuando se impulsaron otros aspectos como Caminos e Irrigación. Proponían poner en servicio ocho trasatlánticos mexicanos de 16 mil toneladas, cuyo costo aproximado era de 50 millones de dólares. Agregaban que era necesario que para las líneas de altura se subvencionara con los cinco pesos que se asignaba durante los primeros cinco años a los buques costeros, lo que se establecía en el artículo 13 de la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante. Nadie, desde 1930 había establecido nuevas rutas de navegación con esa subvención por la depreciación de la moneda frente al dólar. La navegación de altura necesita más esa subvención que tenía que abrirse camino, darse a conocer, competir.³⁹⁰ Los representantes agregaron que los gobiernos de los países que poseían marina mercante, y que eran los más adelantados en el mundo las tenían subvencionadas con enormes sumas, y les ayudaban no sólo para operar las líneas existentes, sino para que estas construyeran sus trasatlánticos; por ejemplo, vemos que la Gran Bretaña ayudó a la Cunard Line para la construcción del *Queen Mary* con nueve millones de libras esterlinas.

³⁸⁸ Albert Michels "Cárdenas y la lucha por la independencia económica de México", en *Historia Mexicana*, México, vol. 18, número 1, julio-septiembre de 1968, pp. 57-58.

³⁸⁹ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514.8/1, f. 3.

³⁹⁰ Ibídem, f. 4.

De la misma forma, en febrero de 1935 un oficial aduanero llamado Manuel A. Maraboto envió a Cárdenas un proyecto en el que pretendía organizar una compañía de vapores para brindar un buen servicio de cabotaje.³⁹¹ Sin especificar si lo solicitaba, según Maraboto, para llevar a cabo el proyecto se necesitaba un capital de \$4, 500,000 pesos para obtener 4 barcos de 1,500 toneladas que navegaran entre los puertos Tampico, Veracruz, Progreso, Campeche, Laguna del Carmen, Celestún, Álvaro Obregón y Villahermosa. El objetivo era “darle vida a nuestra marina mercante nacional, próxima a desaparecer”.³⁹²

La representación en México del señor Leonel K. Dalkowitz, polaco nacionalizado mexicano y casado con la señora María Concepción Corral, envío también un proyecto a Cárdenas en el que pretendía la formación de una compañía Marítima Mercante Mexicana, netamente nacional, para ofrecer servicios de cabotaje y de altura.³⁹³ Dalkowitz solicitaba la protección gubernamental para la formación de un negocio nacional que llevaría como nombre el de Compañía Marítima Mercante Mexicana, “para fomentar la exportación y desarrollo de su agricultura, comercio, industria y evitar que otros países controlen esa riqueza”.

Agregaba que tenía el conocimiento de que el gobierno pretendía la compra de barcos mercantes, pero que él proponía se alquilaran varios tipos de barcos para que crecieran los fletes y esto permitiría hacer acuerdos con vendedores y constructores de barcos para adquirir buques nuevos amortizados con sus ingresos y de esa forma no tendría que erogar gastos el gobierno, porque se pagarían por sí mismos.³⁹⁴

Ante estas propuestas, el gobierno tuvo dos respuestas contundentes. La primera fue encargar a una Comisión Técnica de Estudios encabezada por los ingenieros Manuel Santillán, Ángel Peimbert y Salvador Zubirán, sobre la viabilidad de la creación de la Marina Mercante Nacional y además propuso un Banco Marítimo Refaccionario tomando como base las diversas propuestas de distintas las compañías navieras. Éste dio como resultado tres conclusiones.³⁹⁵

³⁹¹ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514-1, f. 43.

³⁹² Ibídem, fs. 45-48.

³⁹³ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514.2-3, f. 18.

³⁹⁴ Ibídem, f. 20.

³⁹⁵ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514.8/1, fs. 80-93.

Señalaban que las comunicaciones marítimas del país eran escasas y deficientes, y que incluso lugares como la península de Yucatán se encontraban aislados, por ello era realmente necesaria la organización de una marina y el acondicionamiento de los puertos. Por otra parte, indicaban que el servicio de altura lo llevaban a cabo en su totalidad las compañías extranjeras debido a la situación económica mundial y a la competencia de enormes capitales extranjeros, con los que no se podía competir; por lo que “se estima que no se debe plantear ni proyectar la intervención del gobierno para impulsar o crear este servicio en nuestro país”.³⁹⁶

Finalmente, tras analizar las diversas propuestas concluían que no era posible llevar a cabo ninguna por lo onerosas que resultaban, ya que en todos los casos se pedían subvenciones al gobierno que eran incosteables, éstas iban desde los cinco hasta los 11 millones de pesos anuales. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas propuso ante esto la creación de una empresa naviera en cada litoral con aportación del 51% del capital del gobierno, quedando como fiscalizador; mientras que la inversión privada se encargaría de la parte administrativa.³⁹⁷

Para ponerla a funcionar, planteaba adquirir por medio de acciones todo el material flotante que existía en ambos litorales y que pertenecía a la iniciativa privada, además de que se necesitaba la formación de una flota para cubrir cuatro rutas, compuesta por siete motonaves con valor de \$3, 850,000.00, y con un tonelaje de 750; es decir, barcos muy pequeños. Para que lograra funcionar, se debía cubrir con fondos del gobierno las pérdidas de las compañías navieras, otorgando las subvenciones y además un rédito del 6% sobre el capital invertido a los demás accionistas.

Para la comisión técnica, había muchos inconvenientes con los planes de las navieras y con la resolución de la propia Secretaría de Comunicaciones, por lo que se aprobó un plan distinto. Se debía resolver por medio de los interesados: el gobierno federal y los gobiernos estatales, las cooperativas, las compañías navieras, los comerciantes y los industriales; con estos elementos se podría formar una organización cooperativa con base en certificados de aportación, que serían de

³⁹⁶ Ídem.

³⁹⁷ Ídem.

tres tipos. Los Serie A, serían los que obtendría el gobierno federal y corresponderían al 51% del total; los Serie B pertenecerían al capital privado y participarían con el 34% del total; y los Serie C, corresponderían a uniones y gremios de los trabajadores del mar con la participación del 15% del total. En pocas palabras, el gobierno sería inversor mayoritario mientras que el porcentaje restante se lo repartirían privados empresarios y trabajadores.

Según la comisión, habría muchas ventajas, como que el gobierno tendría el control general de la marina, pero no la gerencia administrativa que estaría en manos de gente conocedora y competente. Los certificados Serie C comprometerían a los trabajadores del mar y serían intransferibles; por último, los rendimientos se aplicarían después de logrados los fondos de reserva. Pero, si el problema de inicio era la falta de liquidez del gobierno mexicano para financiar subvenciones, ¿cómo se solucionaría? Para la comisión, la respuesta era la creación de una institución bancaria.

Por medio del Banco Marítimo Refaccionario se atenderían las actividades marítimas y se manejarían las acciones, además de ejercitar el control financiero de todo lo relacionado con la marina; se consideraba contar con el apoyo de los estados costeros, las compañías fruteras, salineras, empacadoras, y el público en general. El capital se constituiría con las aportaciones en efectivo de los entes señalados, con diferentes proporciones de participación. El gobierno federal aportaría el 51%, los gobiernos de los estados el 10%, las empresas marítimas el 20%, las empresas no marítimas el 15%, y el público en general el 4%.

Para la nula sorpresa de nadie, en agosto de 1937 Cárdenas dio la estocada final a todos los proyectos, incluyendo los que propusieron la Secretaría de Obras y la Comisión Técnica. Estableciendo que

Mientras se resuelve satisfactoriamente el problema de comunicaciones marítimas mediante la adquisición de buques mercantes por parte del gobierno federal o de empresas que los pongan bajo la bandera nacional, se autoriza temporalmente a los buques de matrícula extranjera para el tráfico de cabotaje (carga y pasajeros), entre los diversos puertos, tanto del Golfo de México como del Pacífico.³⁹⁸

³⁹⁸ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514-1, f. 258.

Basta decir que un sinfín de organizaciones sindicales y cooperativas presionó al gobierno para que esta decisión se echara para abajo. Tal es así que cuatro días después de haber dictaminado el mandato, el ejecutivo se vio obligado a dictar un mensaje a los sindicatos y sociedades del país asegurando que la disposición tenía un carácter provisional y “obedeció a condiciones [que] prevalecen en diversas regiones [del] país por falta [de] transportes”,³⁹⁹ pero que una vez que desapareciera la crisis se retiraría la autorización. Hacia 1940, y ya estando en actividades el Departamento autónomo de Marina, persistían las quejas sobre los barcos extranjeros haciendo servicios de cabotaje y altura en perjuicio de los barcos mexicanos.

En ese sentido, la época de Lázaro Cárdenas no fue muy diferente a otras anteriores. Los marinos y las asociaciones de gente del mar proponían lo que ellos creían resolvería el problema del atraso de la marina mexicana, de la misma forma había exclusivamente propuestas al presidente que buscaban el resurgimiento de la marina de guerra. En mayo de 1936, se creó un proyecto denominado “La cooperación de la marina de guerra en los servicios de mar”, en el cual se explicaba que la armada no cumple funciones estrictamente militares y justificaba su desarrollo y existencia.⁴⁰⁰

Según el proyecto, los barcos de la armada podían servir, entre otras cosas, para servicio de salvamento, misiones culturales, misiones educativas y científicas, expediciones sanitarias, exposiciones viajeras, y misiones de cortesía y viajes de prácticas. Además, cada una de las secretarías de Estado debía y podía analizar cómo podían utilizar los barcos de guerra en su beneficio, ya que la creación y el sostenimiento de una armada no debían obedecer al simple hecho de la necesidad de una armada de combate para la poca probable guerra marítima internacional.

A “los enemigos gratuitos de la armada” que habían expresado que es un gasto oneroso e inútil, se les respondería diciendo que en la actualidad “los barcos de guerra tienen una misión esencialmente constructiva, cultural y científica que llenar, a parte de las funciones de policía, sanidad y humanitarismo que le están

³⁹⁹ Ibídem, f. 122.

⁴⁰⁰ AGN, fondo Lázaro Cárdenas, exp. 514.2-3, fs. 30-42.

encomendadas y que hacen de ello los elementos de mayor importancia social al servicio de los gobiernos".⁴⁰¹ Y que si se hiciera un estudio comparativo de las condiciones particulares de cada país de América, en relación con su importancia de población, de su economía e intereses marítimos, y la importancia de su armada, nos encontraríamos con la penosísima realidad de que México se encontraba en deplorables condiciones, inferiores a las de cualquier otra nación.

Abandonando a esto, para agosto de 1937, el general y senador por Durango, Domingo Arrieta, propuso a Cárdenas una solución para impulsar el engrandecimiento de la Armada y eliminar el pretexto que evitaba cualquier intento del gobierno federal de hacerse de una marina funcional. Arrieta proponía una colecta pública bajo el argumento de que todo mexicano estaba obligado "a cooperar al sostenimiento de las instituciones que rigen los destinos del país",⁴⁰² para ello se debía crear un comité nacional con dependencias en cada estado y sub comités necesarios en todo el país que reuniría el donativo en el Banco de México y con ella se adquirirían barcos o aviones hasta ponerlos a disposición del gobierno; los barcos debían llevar los nombres de cada uno de los estados de la república y el comité se comprometía a publicar mensualmente la lista de donadores, solo quedando en espera de la aprobación del ejecutivo para poder realizarla.

Estos proyectos tampoco se llevaron a cabo y es que el problema del presupuesto fue real. Tener y mantener una marina competitiva era muy costoso y el país era incapaz de ello y más en un periodo histórico en el que las marinas del mundo se convirtieron en los más poderosos ejes del crecimiento económico y militar de un país. Esto se analizará con más detalle más adelante.

III.III Una decisión presidencial: la institucionalización

En el discurso que dio el general Lázaro Cárdenas al ser proclamado candidato del PNR a la presidencia de la República en diciembre de 1933, manifestó que la Revolución y las instituciones dimanadas de ella habían sido obra de las distintas

⁴⁰¹ Ídem.

⁴⁰² AGN, fondo Lázaro Cárdenas, exp. 514-1, fs.31-33.

generaciones de revolucionarios. La primera era la de 1906, en la que se gestaron las primeras grandes jornadas democráticas; más adelante, en la generación de 1910 se sacudió la dictadura de treinta años; en 1913, se reivindicó la soberanía nacional y se iniciaron las reformas sociales; y, finalmente la generación de 1928 es la que había instaurado el régimen institucional en cuyo influjo se encontraban sumergidos.⁴⁰³

En un discurso que pronunció en su gira como candidato complementaba que lucharía por “el resurgimiento y nacionalización de la marina mercante”,⁴⁰⁴ y además escribió en su diario, diez días antes de tomar posesión, que se había percatado de que las condiciones de la marina eran menos precarias en los litorales del Golfo de México que los correspondientes al Pacífico debido, según sus informantes, a que en el Golfo había mejores maquinistas, por ello “la creación del Departamento Autónomo de la Marina Nacional prestará seguramente mayor atención a nuestra modesta marina de guerra, organizará la mercante y verá de que se aproveche en beneficio del país la riqueza pesquera”⁴⁰⁵.

Pero, ¿cómo es que en el gobierno ya existía la idea de que se institucionalizara a la mariana mexicana? Y no solamente eso, ¿qué le hacía pensar que ese cambio sería benéfico para el ramo? Como se ha discutido con anterioridad, la marina como organización política había perdido la poca fuerza de negociación que había ganado durante el Porfiriato y tenía una muy pobre capacidad de negociación con los altos funcionarios del país. Por lo tanto, es difícil asegurar que una presión por parte de ellos haya sido un factor fundamental para la decisión personalísima de Cárdenas; a pesar de ello, muy probablemente sí tomó en consideración el incontable número de marinos que pedían con urgencia un mejoramiento en la marina.

Según el capitán Juan de Dios Bonilla, marino de la época y senador de la República por el estado de Veracruz, manifestó que desde siempre en los “círculos

⁴⁰³ *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, Tomo I, México, Siglo veintiuno editores, 1978, p 110.

⁴⁰⁴ Leonel Durán (compilador), *Lázaro Cárdenas. Ideario político*, México, Serie popular Era, 1976, p. 243.

⁴⁰⁵ Lázaro Cárdenas, *Obras. I- Apuntes 1913-1940*, tomo I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, pp. 431-432.

marítimos del país”, se había tenido la creencia de que para lograr el progreso de la Marina Nacional

Y de que México ocupara el lugar que le corresponde en importancia marítima, de acuerdo con sus recursos naturales y producción y su situación geográfica de privilegio, se necesitaba establecer un órgano oficial de suficiente fuerza política, que controlando todos los servicios marítimos y sus conexos, diera impulso a una rama de la administración de tanta importancia como el de la marina.⁴⁰⁶

Incluyendo al propio Bonilla, varios marinos se atribuyeron el hecho de haber sido los principales impulsores de la creación del Departamento de la Marina Nacional. Lo cierto es que desde la década de 1920 se había creado un movimiento denominado Comité Nacional Pro-Marina que hasta donde los datos alcanzan a explicar estaba formado por marinos de todo el territorio nacional y era representado por aquellos que tenían cargos, principalmente en el Congreso de la Unión. Se tiene el dato de que desde 1934, este comité ya había presentado un proyecto para la creación de un Departamento autónomo de Marina, pero que no había fructificado instantáneamente.⁴⁰⁷

Según el mismo Bonilla, al parecer una de las caras visibles del comité Pro-Marina, en su carácter de senador de la República, trabajó en la iniciativa de otro marino, el diputado Miguel G. de Velasco, ante las comisiones unidas de Gobernación y Puntos Constitucionales del Senado de la República, para la creación de un Departamento Autónomo de Marina, y así fue como se logró realizar una aspiración que desde hacía muchos años se mantenía latente en el ambiente marítimo de México.⁴⁰⁸ Según Bonilla, hubo dos razones por las que el proyecto se había aceptado: la primera era que por fin se concentrarían en un solo departamento todo el ramo marítimo, que hasta ese momento había estado disperso en varias secretarías, produciendo desórdenes o irregularidades que en algunos casos han llegado a la completa anarquía, por la multiplicidad de criterios y por falta de unidad en el mando; la segunda era que se confiarían a manos expertas y especialistas

⁴⁰⁶ Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Editorial Litorales, 1962, p. 680.

⁴⁰⁷ AGN, fondo Lázaro Cárdenas, exp. 514-1, f. 241.

⁴⁰⁸ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 681.

esta serie de cuestiones que tanto afectan a la defensa nacional y al desarrollo de sus industrias y comercio.

Asimismo, también el capitán Francisco Mancisidor, quien aparentemente en 1939 formaba parte del Cuerpo de Ayudantes del Presidente de la República, arguyó haber presentado a Cárdenas un proyecto para la construcción de una factoría siderúrgica, y otro más para la consolidación del Departamento autónomo de Marina. Agregó que le propuso al presidente la compra de 24 barcos de comercio a la República española tomando la oferta del teniente de navío J. H. Resines, delegado de las provincias norte de España en París. Los buques estaban internados en puertos franceses sin un servicio activo y hombres como Aarón Sáenz y Juan Andrew Almazán estaban interesados, pero el estallido de la Guerra Civil imposibilitó finiquitar la operación para el gobierno.⁴⁰⁹

Mancisidor cuenta que en su estancia en la ayudantía se dedicó a hablarles a los altos políticos sobre “esa cosa rara que es la Marina y de la necesidad de su independencia administrativa”, teniendo siempre de su lado al general Múgica. Y que en todas las giras del michoacano habló con su presencia de un problema marítimo nacional: “en primer lugar su existencia, en segundo de la deuda de México consigo mismo, y en tercer lugar de la frustración de una revolución cuyos hombres, los más significados, o lo han soslayado o no se han tomado la molestia de salirle al paso con los medios adecuados”.⁴¹⁰

Fue precisamente en una de esas giras por el sureste, a finales de 1939, cuando Cárdenas le comunicó que el siguiente año se habría de crear el Departamento autónomo de Marina y le pidió recomendación de quién debía ser su primer jefe, diciéndole que el comodoro Roberto Gómez Maqueo, a quien finalmente Cárdenas designó. En los primeros días de diciembre, Gómez Maqueo fue citado en el café Tupinamba de la calle Bolívar, en la Ciudad de México, y ahí se le comunicó su nuevo puesto y se le recomendó al capitán de corbeta Antonio Vázquez del Mercado como Secretario General.⁴¹¹ Y fue así que al llegar al año de 1940, Mancisidor escribía que este hecho era un “motivo de gran esperanza

⁴⁰⁹ Francisco Mancisidor, *op. cit.*, pp. 63-64.

⁴¹⁰ Ibídem, p. 65.

⁴¹¹ Ibídem, pp. 72-73.

marítima nacional, [pues] vimos felices lograda la liberación de la embrionaria Marina de México".⁴¹²

Por su parte, al entonces capitán Álvaro Sandoval Paullada, quien era parte de la oficialidad de la marina en el Pacífico, señala que en agosto de 1939 Cárdenas llegó a Guaymas, comandancia de ese litoral y fue recibido por el comodoro Roberto Gómez Maqueo. Para los elementos de la armada era una oportunidad de que el presidente se percata de sus problemas, pero el comandante no pensaba así puesto que le prometió a Cárdenas que con el ahorro, trabajo intenso y proyectos brillantes se podía rehabilitar los elementos marítimos del Pacífico. Según Sandoval, esta actitud de no hacer gastar al gobierno le dio la ventaja a Gómez Maqueo para convertirse en el futuro jefe del Departamento autónomo.⁴¹³

Sandoval no se explicaba por qué "Cárdenas daba puestos tan importantes a quien acababa de conocer teniendo tantos amigos, compañeros de trinchera", por lo que daba a entender que Gómez Maqueo no era el candidato ideal para el puesto tan importante. Él mismo le expuso en un documento a Cárdenas la "injusta discriminación que se presentaba en contra de la Armada en cuestión de presupuesto" y le proponía como mejor opción la creación de un Departamento autónomo en el ámbito marítimo. Cárdenas le preguntaría sobre si ese Departamento era aquel del que le había hablado Mancisidor, quien "llegó a tener cierto ascendiente sobre él", respondiéndole que sí, pero que el verdadero autor había sido el capitán Antonio Vázquez del Mercado.⁴¹⁴

Finalmente, Vázquez del Mercado fue llamado a la capital de la República para exponer su proyecto que fue aceptado por Cárdenas. No se le pudo nombrar como titular por su baja graduación, pero se le nombró Secretario General. Para Sandoval, este proceso le dejó una mala impresión de Cárdenas, quien se había dejado influenciar sin llevar a cabo una investigación a fondo.⁴¹⁵

⁴¹² Ídem.

⁴¹³ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, pp. 192-192.

⁴¹⁴ Ibídem, pp. 199-200.

⁴¹⁵ Ibídem, p. 202.

III. III. I La institucionalización

En el penúltimo informe del presidente Cárdenas ante el H. Congreso de la Unión, correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1 de septiembre de 1938 y el 31 de agosto de 1939 el tema central fue el de la institucionalización de la Marina Nacional. Según Cárdenas, a pesar de que el país pasaba por muchos “problemas nacionales” había uno cuya resolución no debía aplazarse por más tiempo, era el “relacionado con nuestros litorales y con la necesidad de impulsar el desarrollo de la marina mercante y pesquera y la reorganización de nuestra modesta marina de guerra”,⁴¹⁶ por lo que se requería la creación

De una dependencia autónoma que centralice, bajo una dirección única, los diversos cometidos que en la actualidad están afectos a otras dependencias del Ejecutivo Federal, pero que por la circunstancia de que son afines en sus objetivos, es necesario efectuar con ellos una amplia coordinación y dedicarles una atención especial en sus funciones, ya que el interés nacional así lo exige... No cabe duda que al tratar el problema marítimo nacional, tiene que hacerse en términos de absoluta realidad, pues teniendo en cuenta los elementos de que se dispone, así como los rasgos peculiares que lo distinguen y caracterizan, él es por sí solo totalmente diferente a los que se han presentado en otras naciones.⁴¹⁷

Además, argumentaba que la explotación racional del mar y la utilización del mar como vía de comunicación eran de un alto valor económico que se debía aprovechar en beneficio del país. Por lo tanto, consideraba como Ejecutivo Federal la conveniencia de que los asuntos marítimos nacionales fueran tratados por un solo organismo en lugar de los tres que actualmente se ocupaban de ellos, con direcciones que conservaran cada una su natural independencia administrativa. Para ello se había creado el proyecto para la creación del Departamento autónomo de la Marina Nacional.

La finalidad de esta nueva dependencia era evitar que los asuntos marítimos nacionales continuaran en el plano de inferioridad que ocupaban en ese momento, coordinar los diversos elementos y servicios marítimos con los que se contaba,

⁴¹⁶ *Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940*, México, Siglo veintiuno editores, 1978, p. 165.

⁴¹⁷ Ibídem, pp. 165-166.

establecer una política marítima clara, tanto militar como mercantil y de pesca; así mismo, buscaba iniciar la inexistente industria de la construcción naval, cuyo resultado inmediato debía ser la obtención de la capacidad de hacer las reparaciones de los barcos mexicanos dentro del país y la adquisición a menor costo del material flotante tanto de guerra como mercante. Finalmente, se complementaría todo esto con la creación de instituciones de crédito marítimo destinadas a favorecer la pesca y sus industrias, así como las construcciones navales.⁴¹⁸

El sábado 30 de diciembre de 1939 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en la que, entre otras dependencias, se creaba el Departamento de la Marina Nacional.⁴¹⁹ Por supuesto, seguía existiendo la Secretaría de la Defensa Nacional que debía encargarse de todo lo referente al ejército y la fuerza aérea, como su organización, administración, educación, preparación, administración, reservas, guardia nacional, planes de defensa nacional y movilización del país en caso de guerra, pero ya no aparecía bajo su jurisdicción algún elemento marítimo o naval.⁴²⁰

Por su parte, el flamante Departamento de la Marina Nacional se encargaría de la organización, administración y preparación de la Armada Nacional; es decir, contaría con autonomía económica y organizacional del elemento militar. También se haría cargo del activo naval, de las reservas, de los retiros, contratos de adjudicación, obras marítimas y de conservación, almacenes y estaciones, y de asesoría técnica y de inspección en el ámbito naval. Además, debía ejercer la soberanía nacional en aguas territoriales y la vigilancia de las costas, así como hacerse cargo de la policía marítima y de la Marina Mercante. En el ámbito económico debía contribuir a la formación de instituciones de crédito y el asesoramiento a las asociaciones de marinos y pescadores.

Debía, también, responsabilizarse de la flora y fauna marítima, fluvial y lacustre, los viveros, las dunas marítimas, concesiones y permisos de pesca, exploraciones científicas, estaciones experimentales, organizar congresos y hacer propaganda social y cultural en materia marítima, y crear el archivo de cartas

⁴¹⁸ *Ídem*.

⁴¹⁹ *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXVII, número 46, 30 de diciembre de 1939, p. 1.

⁴²⁰ *Ibídem*, p. 3.

marítimas y estadística marítima general. Finalmente, debía llevar a cabo la inspección general y particular de todos los servicios de la Armada Nacional, marina mercante y pesca en general.⁴²¹

El Departamento comenzó a funcionar el primer día de enero de 1940, siendo titular el comodoro maquinista Naval Roberto Gómez Maqueo. Como ya se ha expuesto, el aspecto formal es una de las partes fundamentales en la creación y desarrollo de una institución, por lo tanto, el gobierno debió moldear este aspecto con base en la parte informal. Es decir, había que darle certidumbre a esta nueva institución que se estaba creando y, por lo tanto, las leyes y reglamentos comenzaron a escribirse y aplicarse.

Para el 9 de mayo de 1940, Cárdenas publicó un decreto en el Diario Oficial relativo a un asunto administrativo que hasta la fecha sigue causando problemas en la institución naval: el relativo al estatus del personal. Bajo el considerando de que el ingreso de la Armada Nacional “al medio autónomo en cuanto a su organización y desarrollo, no lo priva en absoluto de su carácter netamente militar ni le exime del fuero de guerra a que está sujeto”,⁴²² estos seguirían rigiéndose por las leyes militares y el objetivo de la institución seguía siendo de carácter guerrero: “Hacer la guerra en el mar y en las costas, en defensa de la independencia, integridad y decoro de la nación, y cooperar el orden constitucional y a la paz en el interior con el Ejército Nacional”.⁴²³

A pesar de ello, también consideraba que todos los empleados de otras instituciones, como la Secretaría de Obras Públicas, que pasados a formar parte del Departamento de Marina conservarían su carácter de civil. Es decir, la institución marítima se compondría de dos elementos que se mezclan y conviven; por una parte, los marinos que son propiamente militares y sujetos bajo ordenanzas y fuero propios, y por otra los marinos mercantes y los trabajadores civiles que laboran en la institución pero no ostentan grados militares. Al mismo tiempo, el Departamento de Marina tenía una doble naturaleza: por una parte era una institución

⁴²¹ Ibídem, p. 7.

⁴²² *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXX, número 7, 9 de mayo de 1940, p. 12.

⁴²³ Ídem.

administrativa que se desprendía del Ejecutivo Federal y al mismo tiempo poseía un carácter militar.

Para finales de junio de ese año, enfatizando que el mando supremo de ambas instituciones correspondía al presidente, Cárdenas acordó que por lo menos uno de los cinco vocales propietarios y uno de los tres vocales suplentes de cada Consejo de Guerra Ordinario debían ser miembros de la Armada Nacional; es decir, ampliaba las funciones de los marinos y de paso les brindaba presencia en el ámbito de la Justicia Militar en el que nunca habían tenido poder real.⁴²⁴ Y también el presidente acordó que el Departamento de Marina tendría las mismas facultades en el ámbito de la Justicia Militar que las que tenía la Secretaría de la Defensa Nacional.

Hacia el 24 de agosto, se publicó el Reglamento de Zonas Navales Militares y Estaciones de aprovisionamiento debido a que la creación del Departamento ofrecía modalidades nuevas para la organización de la Armada. En éste se concedía facultades de mando más amplias a los comandantes de zona quienes tendrían mando superior militar y administrativo sobre los recintos navales, puntos de apoyo, campos de aterrizaje, maniobras, islas y aguas de la nación. Ahora bien, en caso del despliegue de las fuerzas combinadas del poder militar de la nación (ejército y armada), el presidente definiría quién asumiría el mando superior, si un marino o un soldado.⁴²⁵

El 13 del mismo mes, y tras casi ocho meses de estar en funciones, fue publicado finalmente el Reglamento Interior del Departamento de la Marina Nacional en el que se le daba esqueleto administrativo y el marco formal definitivo a esta nueva institución. Para las funciones a las cuales estaba designado, fue dividido en diez dependencias diferentes: la Jefatura, la Secretaría General, la Oficialía Mayor, el Departamento Administrativo, el Departamento Jurídico, el Departamento Médico, la Dirección General de la Armada, la Dirección General de Marina Mercante, el Departamento de Obras Marítimas, y Departamento de Pesca e Industrias Marítimas.⁴²⁶

⁴²⁴ *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXX, número 42, 29 de junio de 1940, pp. 4-5.

⁴²⁵ *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXXI, número 48, 24 de agosto de 1940, pp. 7-16.

⁴²⁶ *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXXI, número 38, 13 de agosto de 1940, p. 9.

El Jefe del Departamento era la cabeza de la marina en su totalidad: mercante y de guerra, y al parecer su capacidad de negociación política aumentaría porque ya no se tendría que dirigir a un jefe militar de tierra que gestionaba sus necesidades ante el presidente, ahora él mismo eran quien debía hacer el trabajo de forma directa. Entre sus funciones ya plasmadas formalmente estaba dirigir y encauzar el funcionamiento del Departamento, y junto con el ejecutivo dictar el programa de acción con respecto a la política militar, hacer la rotación del personal, hacer que se cumplieran sus ordenamientos y asumir la representación en temas marítimos siendo el responsable político ante el mismo presidente y ante el Congreso de la Unión, debiendo rendir la memoria y defender sus proyectos ante la esfera política.⁴²⁷

Contaba con la ayuda administrativa del Secretario General y del Oficial Mayor, quien estaría a cargo el Departamento Administrativo y el Servicio de Inspección. En el Departamento sólo existían dos direcciones generales, la de la Armada y la de Marina Mercante, lo que a todas luces demostraba cuáles eran los temas más importantes por resolver para la institución. La Dirección General de la Armada fue creada específicamente para administrar, mandar, coordinar y controlar todo lo respectivo a la marina de guerra: los activos, el cuerpo general, establecimientos de educación militar, reservas navales, retiros, pensiones, construcción y reparaciones de sus edificios, los cuarteles navales, las colonias navales, almacenes, sanidad naval, ejercer la soberanía nacional en las costas y la movilización de los elementos navales en caso de guerra.⁴²⁸

Para ejercer esa labor se dividió en la dirección, el Estado Mayor, la Jefatura de Servicios y la de Pequeños Servicios. El Director debía ser de la categoría de los oficiales generales; es decir, debía ser comodoro, contralmirante o vicealmirante, y contar con la aprobación del ejecutivo. Al mismo tiempo, el Director de la Armada fungía como el Jefe del Estado Mayor Naval que se creaba con la misma fecha, y bajo su cargo directo se encontraban las zonas navales y de aprovisionamiento, el Estado Mayor Naval, los arsenales, varaderos y todas las obras fijas que se

⁴²⁷ Ídem.

⁴²⁸ Ibídem, p. 17.

encontraban bajo el cargo del Departamento de Marina de la Secretaría de la Defensa Nacional.⁴²⁹

El director debía establecer el programa de desarrollo de la Armada y someterlo al ejecutivo por medio del Jefe del Departamento, la organización, inspección, movimiento de personal, el movimiento del material flotante y designar al personal de acuerdo a la legislación vigente.

Por su parte, la Dirección General de Marina Mercante se conformaría con todos los elementos que se encontraban bajo el cargo del Departamento de Marina de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como las capitanías de puerto, las delegaciones de puerto, escuelas náuticas, astilleros, diques, material flotante y estaciones de salvamento; para dirigir esta dirección se requería ser marino de profesión y estar “dentro del criterio” del titular del ramo.⁴³⁰ Los departamentos de Obras Marítimas y Pesca e Industrias Marítimas cerrarían el ámbito marítimo en una sola institución.

Los elementos que compusieron al nuevo Departamento de Marina fueron: como encargado se designó al comodoro Ingeniero Maquinista Naval Roberto Gómez Maqueo; como Secretario General al capitán de corbeta Antonio Vázquez del Mercado; el Jefe de Estado Mayor fue el capitán de navío CG. Manuel F. Trujillo Montaño; por su parte, el contralmirante José Rodríguez Malpica fue designado como director de la Armada y al capitán de fragata Gontrán J. Chapital como subdirector. Como Oficial Mayor se designó al capitán de altura Ernesto Batista Pérez; de Departamento Administrativo a Víctor Luque S.; del Departamento de Pesca e Industrias Marítimas a Francisco Navarro Fragoso; y del Departamento Jurídico al licenciado Luis Garrido H.⁴³¹ Al mismo tiempo que fungía como secretario general, al capitán Vázquez del Mercado, también se le asignó la Dirección General de Marina Mercante.

⁴²⁹ Ídem.

⁴³⁰ Ibídem, p. 21.

⁴³¹ Rosario García González, “Desarrollo y consolidación de la Secretaría de Marina, 1940-1964” en *Historia general de la Secretaría de Marina*, tomo II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012, p. 44.

III.IV. ¿La Guerra Mundial o Estados Unidos?

Enrique Plasencia señaló que para los especialistas de las fuerzas armadas en México, la década de 1940 fue la definitoria para su modernización y profesionalización. Lo cierto es que la Segunda Guerra Mundial permitió la industrialización en varios países, principalmente en Estados Unidos, en donde se logró el pleno empleo durante el proceso de reconversión industrial y permitió transformar sus fuerzas armadas en un poderoso instrumento de guerra capaz de actuar en todo el mundo; consolidándose como una de las mayores potencias económicas, militares y políticas del orbe.⁴³²

En México, el proceso fue mucho más modesto; la guerra incentivó la economía, favoreció la industrialización y le dio un sentido de urgencia a lo que antes era una tarea pendiente, de entre muchas otras, la modernización de las fuerzas armadas. Si se toma como referencia este proceso, es difícil afirmar que para la institucionalización de la marina mexicana haya sido factor fundamental el proceso iniciado con la conflagración mundial, más bien puede inferirse que fue un proceso derivado de una decisión política interior que posteriormente se vio reforzado por la influencia internacional, sobre todo de los Estados Unidos.

Era evidente que México llegaba a esos años con unas apabullantes carencias en sus fuerzas armadas y para que la modernización fuera algo efectivo no bastaba con modificar los aspectos formales, sino había que renovar los aspectos técnicos, tácticos, educativos, organizativos y de equipamiento.⁴³³ Se hacía necesario un ente que administrara y organizara a las fuerzas armadas en su conjunto, de la mano de un estado mayor con personal preparado y que estuviese al tanto de las nuevas estrategias, equipo y armamento de otros ejércitos, capaz de hacer estudios técnicos sobre armamento y capaz de organizar grandes unidades de tropa con sus respectivos reglamentos y planes para actuar conjuntamente.⁴³⁴

⁴³² Enrique Plasencia de la Parra, "La modernización del Ejército Mexicano" en *Historia de los ejércitos mexicanos*, 2^a ed., México, Secretaría de la Defensa Nacional-Secretaría de Educación Pública, 2014, p. 457.

⁴³³ Ibídem, p. 462.

⁴³⁴ Enrique Plasencia de la Parra, *El ejército mexicano durante la segunda guerra mundial*, México, Siglo veintiuno editores, 2017, p. 104.

Ahora bien, Lázaro Cárdenas había fundado en 1932 la Escuela Superior de Guerra para formar elementos con esas características, especializados en estado mayor, y seis años después creó el cuerpo de esa especialidad dentro de la Secretaría de la Defensa Nacional.⁴³⁵ Para 1939 una parte importante del elemento militar se desprendió de la institución, la marina de guerra, y no fue sino hasta agosto de 1940 que se creó su propio estado mayor.⁴³⁶ Es decir, se llegaba al conflicto mundial con dos instituciones de carácter militar, estados mayores jóvenes y propios, separados el uno del otro y con total autonomía de acción.

Esto no era un tema tan preocupante, ya que México era un país neutral y no vislumbraba su ingreso inmediato en la guerra, y sus acercamientos a ella se determinaron por el poderoso vecino del norte, Estados Unidos. Después de la expropiación petrolera de 1938, las relaciones entre ambos países pasaron por uno de sus peores momentos: se suspendió la compra de la plata mexicana y el vecino del norte se sumó al boicot de las compañías expropiadas, presionando para que otros países hicieran lo mismo, también ordenó la suspensión de créditos que el Eximbank daba a nuestro país.⁴³⁷

Ante las acciones estadounidenses, México se las había arreglado para intercambiar sus productos como aceite y petróleo crudos, propiedad de la compañía Petróleos de México S. A., a cambio de maquinaria, algunos buques motor y distinto material quirúrgico con compañías alemanas tal como con los astilleros F. Schichau de la ciudad de Elbing.⁴³⁸ Al iniciar las hostilidades de la conflagración, el Tercer Reich dejó de pagar el petróleo a México, y como respuesta, el gobierno decidió cobrarse incautando algunos barcos de matrícula alemana anclados en puertos mexicanos.⁴³⁹ Más adelante, supuestos submarinos alemanes que operaban en el Golfo de México advirtieron a los buques mexicanos del riesgo de hundir algunos de esos barcos, ya que si bien el país era neutral comerciaba con un país beligerante, enemigo de Alemania, es decir, Estados Unidos. El 14 de mayo

⁴³⁵ Ídem.

⁴³⁶ *Diario Oficial de la Federación*, México, tomo CXXI, número 38, martes 13 de agosto de 1940, pp. 3-8.

⁴³⁷ Enrique Plasencia de la Parra, *El ejército mexicano durante la segunda guerra mundial*, p. 33.

⁴³⁸ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 514.2-3, fs. 86-88.

⁴³⁹ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 705.2, sf.

de 1941 el buque petrolero *Potrero del Llano* fue torpedeado y hundido frente a Florida, muriendo cinco marinos mexicanos; seis días después le tocó la misma suerte al *Faja de Oro*, lo que obligó al “estado de guerra” con el eje.⁴⁴⁰

Anteriormente a que México entrara de manera formal en la guerra, Estados Unidos ya lo habían inmiscuido en un plan continental de defensa. Cuando comenzó la contienda, el poderoso vecino del norte convocó a una reunión de consulta entre los ministros de relaciones exteriores en la ciudad de Panamá a finales de septiembre de 1939, en donde se delinearon las medidas para cerrarle al Eje todas las puertas al continente y se propuso que cesaran las posesiones no americanas en el continente.⁴⁴¹ En julio de 1940, se reunieron de nuevo los cancilleres del continente americano en La Habana, Cuba, con el objetivo de formalizar una alianza continental. Para ese momento, Elena Vázquez Gómez era embajadora de México en la isla caribeña, y un mes antes de dicha reunión mantuvo un intercambio confidencial de opiniones con Cárdenas, en donde le advirtió que a México se le veía como un país “aliadófilo” lo que implicaría “hacerle el juego imperialista a franceses, ingleses y estadounidenses”.⁴⁴² El nacionalismo cardenista ya se encontraba preparado con un proyecto totalmente defensivo ante cualquier intento de alianza política o militar propuesta por Estados Unidos.

En primer lugar, se estaba en conciencia de que una alianza con el poderoso vecino del norte sería siempre peligrosa como son todas las alianzas entre un país fuerte y otro débil, pues no podían estar basadas en una completa igualdad de derechos y deberes por la diferencia material entre ambos; lo vecinos del norte se podían interesar principalmente en establecer bases navales y militares en México, libre paso en todo el territorio, libertad de acción militar y permisos para acondicionar puertos y costas, por lo que México debía exigir todo el armamento, la marina de guerra, la aviación militar, municiones, máscaras, tanques y demás material bélico que se necesitara.⁴⁴³

⁴⁴⁰ Enrique Plasencia de la Parra, *El ejército mexicano durante la segunda guerra mundial*, p. 42.

⁴⁴¹ AHD-SRE, sección Card, exp.39-10-9, fs. 4-7.

⁴⁴² AHD-SRE, sección Card, exp. 39-10-15, fs. 1-3.

⁴⁴³ AHD-SRE, sección Card, exp. 39-10-15, fs. 9-15.

Para el gobierno, la mejor decisión era mantener la neutralidad, pero si la mayoría de los países aceptaba dicha alianza no quedaba otro remedio que aceptarla también. Y en ese caso, debería ser una alianza temporal que permitiera fijar las condiciones de la cooperación, quitar la obligación de participar en todas las guerras de los Estados Unidos y así los peligros sólo durarían el tiempo de la alianza.⁴⁴⁴ Para las autoridades mexicanas existían varios peligros con la formalización de la una alianza con el coloso del norte, como que prácticamente se debería permitir la ocupación de nuestro territorio, además de que una vez que se instalaran en México, difícilmente saldrían o lo harían bajo condiciones como la injerencia política en asuntos internos, y que todos los gastos que erogaran los Estados Unidos para la defensa de México se le cargarían a la deuda. Esto finalmente llevaría a exigencias como pagos con territorio o bases militares; además, su presencia provocaría presiones diplomáticas y económicas, vejando la soberanía de nuestro país.⁴⁴⁵

Y efectivamente, el general Eduardo Hay, Secretario de Relaciones Exteriores, a sabiendas de que el gobierno estadounidense buscaba reunirse con el embajador mexicano en Washington, Francisco Castillo Nájera, prescribió a éste los principios que debía seguir en su reunión con el Departamento de Estado sobre la adquisición de bases navales en Bahía Magdalena y Salina Cruz. En primer lugar, el gobierno de México no aceptaría que cualquier parte del territorio fuera ocupado transitoria o permanentemente “por un poder extraño”.⁴⁴⁶

A pesar de ello, el gobierno estaba dispuesto a colaborar con la defensa del hemisferio occidental y a arreglar una defensa colectiva, siempre y cuando no se “hiriera en lo más mínimo el sentimiento patriótico del pueblo mexicano”. Para poder llegar este arreglo, México estaría dispuesto a estudiar con los otros países americanos la necesidad de adaptar sus puertos para la defensa y llevar a cabo las obras necesarias para su acondicionamiento, pero bajo la dirección de ingenieros y

⁴⁴⁴ Ídem.

⁴⁴⁵ Ídem.

⁴⁴⁶ AHD-SRE, sección Card, exp. 39-10-8, sf.

trabajadores mexicanos; esas obras debían ser financiadas por los países interesados y quedarían a beneficio de la nación.⁴⁴⁷

Los puertos adaptados quedarían a disposición de los países americanos sin mella en la soberanía; seguirían siendo vigilados por los elementos de la policía y del ejército mexicano, las bases navales estarían bajo el régimen jurídico y administrativo vigentes, y en caso de que cualquier país americano se encontrara en un conflicto bélico con una potencia no americana, México se comprometía a permitir la utilización de las bases navales en las condiciones descritas anteriormente.⁴⁴⁸

Desde Panamá, Estados Unidos ofreció reforzar la economía de los países de la región a cambio de establecer un cinturón de seguridad en torno a las costas continentales, y en La Habana el Secretario de Estado, Corder Hull, advirtió a los países americanos sobre los peligros de identificar a los quintacolumnistas; y finalmente se adoptó la Convención de Asistencia Recíproca, en la cual los asistentes declaraban que cualquier amenaza hacia un Estado americano en manos de un poder extra continental sería considerada como un acto de agresión a los demás; se había sellado la alianza.⁴⁴⁹

Con México, Estados Unidos ya había venido ejerciendo presión pues desde junio de 1940 ambos países habían comenzado negociaciones secretas por iniciativa del gobierno norteño. El primer acercamiento se dio el 11 de junio, cuando el embajador Castillo Nájera le comunicó al presidente Cárdenas que por los acercamientos con el subsecretario de Estado, Summer Welles, se llevó a cabo una conferencia en la embajada mexicana en la que Selden Chapin, subjefe de la división de repúblicas americanas, el coronel Frank S. Clark, del Departamento de Guerra de los Estados Unidos, y el capitán C. J. Moore del Departamento de Marina, lo entrevistaron en la supuesta búsqueda de suministrar equipo y material de fortificación.⁴⁵⁰

⁴⁴⁷ Ídem.

⁴⁴⁸ Ídem.

⁴⁴⁹ Enrique Plasencia de la Parra, *El ejército mexicano durante la segunda guerra mundial*, p. 34.

⁴⁵⁰ AHD-SRE, sección Card, exp. 39-10-2 (IV), sf.

Según Castillo Nájera, el coronel Clark le preguntó si el ejército mexicano había hecho algunas adquisiciones de guerra y Chapin complementó diciendo que el gobierno de los Estados Unidos deseaba saber si México necesita que se le suministrara con urgencia elementos modernos y que haría todo lo posible por cooperar con las autoridades mexicanas para que los elementos defensivos del ejército, marina y aviación cumplieran con su papel. Castillo les expuso que México no necesitaba con urgencia ningún material, y que desde 1932, en la Conferencia de Desarme expuso públicamente que “nuestro ejército corresponde a lo que en dicha conferencia se denominaba ‘fuerzas de policía’; que nuestra Marina carecía de importancia internacional y nuestra aviación era insignificante”. Y les complementó diciendo que la situación no había variado en lo esencial.⁴⁵¹

El coronel Clark continuó con las preguntas técnicas como el asunto del servicio militar o si México contaba con recursos para armar contingentes mayores de 200 mil hombres capaces de entrar a filas, así como el número de caballada con la que se contaba. La respuesta más clara de Castillo fue asegurar que las fuerzas armadas eran suficientes para sofocar cualquier rebelión y Chapin le contestó que para la defensa continental habría que considerarse bases navales y aéreas; y Moore agregó que en caso de alguna invasión se debía saber en qué lugares se podría abastecer la flota estadounidense para ir al auxilio.

Chapin preguntó sobre si México estaría dispuesto a una cooperación con Estados Unidos y hasta dónde estaría dispuesto a llegar México y Castillo respondió que sería un asunto diplomático. Enseguida el coronel Clark preguntó sobre si México podía enviar en un par de semanas a técnicos que pudieran cambiar impresiones con él y con el capitán Moore, pues ya habían sostenido pláticas informales con militares de otros países.⁴⁵² A sabiendas de esta conversación, cinco días después Cárdenas le contestó a Castillo dándole los lineamientos que debía tomar en cuenta para cualquier tipo de alianza política o militar.

Como punto inicial, debía ser de carácter definitivo porque esto rebelaría la existencia de una doctrina solidaria, sincera y formal; debía también abarcar la

⁴⁵¹ Ídem.

⁴⁵² Ídem.

defensa de América contra el imperialismo de afuera pero también el de adentro, con un claro tinte de ataque a los Estados Unidos. Además había de apoyarse en una fuerza continental que eliminara “toda suspicacia de tutelaje” de los Estados Unidos con la formación de una marina de guerra y fuerza aérea unida entre todas las naciones hispanohablantes del continente que se equiparara con la estadounidense, lo que rebelaba el franco desconocimiento del tema por parte del general Cárdenas.⁴⁵³

En la embajada de México en Washington, junto con el embajador Castillo Nájera, se encontraba como agregado militar el coronel Armando R. Pereyón Aspeitia, quien fue sustituido el 23 de diciembre de 1940 por el también coronel Cristóbal Guzmán Cárdenas;⁴⁵⁴ y por parte de la marina, desde abril de 1939 se nombró al capitán de fragata Manuel Zermeño Araico como el primer agregado naval de México en Estados Unidos.⁴⁵⁵ Ambos militares, uno proveniente de la Secretaría de la Defensa Nacional y el otro del Departamento de la Marina, habían sido muy cercanos a Cárdenas, siendo su nombramiento un claro movimiento político del presidente michoacano a poco tiempo de terminar su periodo presidencial.

Ahora bien, a pesar de que existía la presencia de estos dos militares en Estados Unidos, fueron enviados el 18 de julio de 1940 de México el general Tomás Sánchez Hernández y el capitán de navío David Coello Ochoa para las reuniones con sus homólogos estadounidenses, con claras instrucciones de no comprometerse a nada con los estadounidenses y manifestar en todo momento que sus declaraciones carecían de validez oficial.⁴⁵⁶ Los enviados mexicanos debían limitarse a escuchar las pretensiones de los delegados estadounidenses. La reunión entre los representantes de las marinas de México y Estados Unidos se llevó a cabo el 19 de julio en la oficina del jefe de Operaciones Navales en el Ministerio de Marina de Washington.⁴⁵⁷

⁴⁵³ Ídem.

⁴⁵⁴ Se mantuvo en el puesto hasta 1946. AHD-SRE, sección Card, exp. 6-20-70, fs. 2 y 12.

⁴⁵⁵ AHD-SRE, sección Zer, exp. 5-3-4, foja 7.

⁴⁵⁶ AHD-SRE, sección Card, exp. 39-10-2 (IV), sf.

⁴⁵⁷ Ídem.

Las reuniones se extendieron hasta el 24 de julio, y el primer inconveniente era que ambos representantes de la Marina mexicana, Coello Ochoa y Zermeño Araico, llevaban un plan propio para presentar a los estadounidenses. Zermeño quería presentar un programa de desarrollo que costaría 200 millones dólares, y por su parte Coello tenía instrucciones de presentar su propio proyecto y solicitar para él mismo la citada suma. Según Castillo Nájera, les hizo ver a ambos que el objetivo de la misión no era endeudar al país, pero Coello le “manifestó que los dirigentes actuales del Departamento de Marina se empeñan por demostrar su capacidad para el manejo de esa dependencia, cuyo desarrollo y progreso son cuestiones de interés nacional”.⁴⁵⁸

En opinión de Castillo Nájera, Coello Ochoa era

Según he podido apreciar, un buen marino, conoce su profesión, pero viene influenciado por las ideas de convertir en su Departamento en una Secretaría y de dotar a nuestra patria con una flota que no está conforme con nuestras posibilidades financieras.

El resultado oficial de las conversaciones en el ámbito marítimo fue la “acción cooperativa entre ambos gobiernos” por medio de varias acciones-compromisos. Primero que nada era establecer oficinas de enlace en ambos ministerios para la acción de cooperación; elemental también era organizar las cuatro zonas navales de México en todos los aspectos, comprometiéndose el gobierno estadounidense a suministrar la maquinaria para la coordinación militar y administrativa en todas las actividades navales mexicanas, y que contaran con la capacidad de patrullaje en las costas y fuera de ellas, una escolta moderna, una fuerza de ataque y fuerzas adicionales para situaciones especiales.⁴⁵⁹

El intervencionismo estadounidense se puso de manifiesto cuando se propuso que en caso “necesario” de que la marina mexicana tuviera que operar contra fuerzas enemigas superiores, se completarían con fuerzas adicionales de la marina de los Estados Unidos. Además, el patrullaje de alta mar lo llevaría a cabo

⁴⁵⁸ Ídem.

⁴⁵⁹ Ídem.

la marina estadounidense si así se requiriera. En ese sentido, buscaban el uso mutuo de bases navales y aéreas, así como aeródromos y demás facilidades en tierra para efectuar una cooperación más estrecha; es decir, el libre uso de bases mexicanas, así como se comprometían a dar ayuda para las defensas de países centroamericanos, y con la aprobación de estos, las marinas de México y Estados Unidos podían operar solas o en cooperación.

En el ámbito financiero, se comprometían a poner el material flotante de México en buenas condiciones para que fuera capaz de operar de acuerdo a las necesidades, así como ayudar a la marina mexicana para su organización, y fabricar en México el material adicional que se requiera para la Marina. Lo mismo que ministrar las reservas necesarias de municiones, combustible y almacenes que se necesitaran para la marina mexicana y llevar a cabo el intercambio de información respecto a movimientos o acciones que amenazaran la paz o seguridad de cualquiera de los dos estados.⁴⁶⁰

No es claro si se debió a un esfuerzo personal o a una petición oficial, pero el día 15 de julio el capitán Zermeño Araico entregó un informe al embajador Castillo Nájera sobre la defensa del continente en el aspecto naval, tomando en cuenta tres partes a analizar: la fuerza naval de los Estados Unidos en comparación con la de Latinoamérica, y la situación de México dentro de la cooperación en el ámbito general y en el particular. Es un texto bastante revelador que evidencia las enormes carencias no sólo de la marina mexicana sino de todos los países latinoamericanos.

En primer lugar dejaba en claro que era imposible llegar a una igualdad entre las marinas latinoamericanas y la de los Estados Unidos. Según Zermeño, el último presupuesto para las construcciones navales en el país norteño fue de 4 mil millones de dólares, y ni reuniendo todas las construcciones de los últimos años de todos los países latinoamericanos se podían acercar a esa suma; además sería imposible su sostenimiento por el enorme costo y no habría lugar donde se llevaran a cabo tales construcciones por el estallamiento de la guerra. Se necesitarían 1, 081,599

⁴⁶⁰ Ídem.

toneladas de construcciones navales para equiparar la flota latinoamericana con la de Estados Unidos, es decir, aproximadamente 317 buques de línea.⁴⁶¹

El 27 de junio Castillo Nájera ya le había enviado a Cárdenas un comparativo entre las fuerzas navales de Estados Unidos y de América Latina. Castillo señaló que el tonelaje en servicio de los Estados Unidos hasta 1940 era de 1, 925,631 toneladas, y el tonelaje de construcción era de 483,500, dando un total de 2, 409,131. Sin contar los barcos en construcción, sería preciso agregar a toda la flota latinoamericana 10 acorazados, 6 portaviones, 29 cruceros, 198 destructores y 80 submarinos; es decir, aproximadamente se necesitarían 874 millones de dólares para igualar la flota estadounidense, pero el presupuesto de los 20 países latinoamericanos ascendía a 230 millones.

Según el informe de Castillo, el presidente Franklin D. Roosevelt contaba con un presupuesto para el programa de expansión naval de 4 mil millones de dólares, y el total de egresos de las 20 repúblicas latinoamericanas en números redondos ascendía a 1,100 millones; por lo que se necesitarían más de tres años del gasto total de todos estos países para igualar el presupuesto de expansión naval de Estados Unidos. Según datos presentados al Congreso, los Estados Unidos habían gastado de 1933 a 1940, en defensa nacional, \$8,219, 393, 227.00 dólares. Entonces, en comparación con Estados Unidos, era obvio que los países latinoamericanos no se encontraban en las condiciones industriales para fabricar barcos de guerra con recursos propios.

Según Castillo, suponiendo que esos países pudieran montar un gran astillero deberían importar el 90% de los materiales necesarios para la construcción de un barco y del equipo especial a bordo, tales como planchas de acero, hierro estructural (algunos perfiles no se laminan en la fundiciones latinoamericanas), aleaciones de hierro, aleaciones de cobre, aleaciones de aluminio, calderas, turbinas o máquinas de vapor, motores de combustión interna, aparatos de medición mecánica, manómetros, pirómetros, indicadores, generadores y motores eléctricos, aparatos de modificación eléctrica, alambre para conducción eléctrica, teléfonos,

⁴⁶¹ Ídem.

tableros de conmutación, detectores de incendio, máquinas frigoríficas y giroscopios (control, tiro, compás, gobierno).⁴⁶²

Es decir, que la idea cardenista de crear una fuerza hispanoamericana equiparable a la de los Estados Unidos era imposible. Como a todas luces también era imposible desde hacía muchos años que México se convirtiera en una potencia naval, por ello la institución de la marina mexicana tiene un carácter más bien interno, respondió a decisiones de política interior que tampoco son del todo visibles.

Para rematar, Castillo envío a finales de junio de 1940 dos memorándums en los que describía los presupuestos aprobados por el Congreso de los Estados Unidos para desarrollar el Plan de Defensa Nacional presentado por el presidente Roosevelt y el comparativo con los presupuestos generales y para defensa nacional de las naciones hispanoamericanas, con los datos proporcionados por la oficina de Información Económica de la Unión Panamericana para el año fiscal del 1938-1939.⁴⁶³ Mientras que el presupuesto general estadounidense para ese ejercicio fiscal fue aprobado con 10 mil 500 millones de dólares y para la defensa nacional: 1, 766, 915, 908. 00, en un país como México el presupuesto general en dólares fue de 99, 073, 561. 00 y para defensa nacional alcanzaba los 20, 661, 146. 00.*

La creación del Departamento, entonces, tampoco solucionó el problema de los presupuestos. Desde los primeros días de existencia del Departamento autónomo, el comodoro Roberto Gómez Maqueo revelaba a Cárdenas que algunas partidas muy importantes para el ramo de marina habían sido suprimidas o reducidas desde la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.⁴⁶⁴ Algunas de las partidas suprimidas fueron: la correspondiente al dique seco de Tampico por \$1, 500, 000. 00; la correspondiente para la construcción de buques pesqueros para las cooperativas, de igual monto que la anterior; la correspondiente para adquirir dos remolcadores, de \$1, 700, 000. 00; y la de las delegaciones de pesca, que importaban al año \$30, 000. 00.

⁴⁶² Ídem.

⁴⁶³ Ídem.

* Las cantidades correspondientes en dólares americanos se calcularon convirtiendo el valor en moneda nacional de cada país a dólares, al tipo de cambio oficial para 1938.

⁴⁶⁴ AGN, fondo Lázaro Cárdenas del Río, exp. 568.2/17, sf.

Por su parte, se redujo en \$30, 000. 00 la partida para la subvención a los buques mercantes mexicanos, en \$20, 000. 00 la correspondiente al acondicionamiento de los talleres del astillero de Acapulco, en \$117, 037. 00 la destinada al servicio de dragado, en \$325, 000. 00 la que se utiliza para la adquisición de materiales de guerra de la Armada, y en \$571, 800. 00 las erogaciones extraordinarias.⁴⁶⁵ Es decir, caso contrario con lo que pasaba con las marinas en el mundo, en México, en las puertas de una guerra y bajo la presión de los Estados Unidos por ingresar en ella de una u otra forma, se creaba una institución autónoma encargada de los asuntos marítimos, pero no se le asignaba un presupuesto coherente con sus misiones.

III. V ¿La solución a los problemas?

Para nadie era un secreto, como se ha anotado en líneas anteriores, que además de los crónicos problemas presupuestales existían pugnas importantes entre los oficiales de la marina mexicana. Cuando Cárdenas llegó a la presidencia, sus mismos colaboradores se lo hacían saber; por ejemplo, en marzo de 1935, Francisco Castrejón que se desempeñaba como secretario particular del Secretario de Economía, le exponía que para solucionar el problema del personal de la Armada Nacional, le sugería que cierta oficialidad y jefes debían pasar a prestar sus servicios a la Secretaría de Comunicaciones, “pues en ella hay elementos antiguos y otros jóvenes que se han educado en la Escuela Naval, existiendo por lo tanto una pugna que perjudicaría grandemente a las unidades navales”.⁴⁶⁶

Y efectivamente, desde hacía tiempo existía una división generacional entre los marinos mexicanos. Por una parte, se encontraban “los comodoros”, que eran los marinos más antiguos que habían alcanzado ese grado naval, fueron formados en su mayoría en las escuelas náuticas porfirianas y eran quienes dirigían a la

⁴⁶⁵ Ídem.

⁴⁶⁶ AGN, fondo Lázaro Cárdenas, exp. 514.2-3, f. 167.

organización naval cuando fue desarticulada en los Tratados de Teoloyucan; muchos de ellos siguieron activos incluso hasta la creación del Departamento de la Marina Nacional y la Secretaría de Marina, algunos eran Manuel Izaguirre, Othón P. Blanco, José Rodríguez Malpica, Antonio Hurtado de Mendoza, Hiram Hernández, José de la Llave, Rafael Izaguirre, Ángel del Corzo, Eduardo Oliver, Antonio Ortega y Medina y Luis Schaufelberger. Como contraparte se encontraban aquellos marinos más jóvenes formados en la Escuela Naval Militar y que habían sufrido las consecuencias de Teoloyucan.

Francisco Mancisidor, marino que se formó en la década de 1920 en la Escuela Naval Militar era explícito al encontrar a los culpables de la situación de la marina después de la Revolución Mexicana:

Y los causantes de todo esto, los comodoros porfirianos, los que estaban al frente del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina, ¿qué se habían hecho? Pues nada, que por PATRIOTISMO se vieron precisados a aceptar las instrucciones superiores y sin ton ni son, de aquí y de allá, suprimieron partidas, ya que al fin y al cabo en los puestos de dirección y mando siempre hay manera de compensar ingresos (...) los oficiales frenábamos el espíritu cada vez más levantisco de las tripulaciones.⁴⁶⁷

Por su parte, el entonces teniente Álvaro Sandoval Paullada replicaba en el mismo sentido, expresando que “por un lado había un ejército de mar mandado por viejos, en su mayoría de extracción porfirista, con un complejo, el que les proporcionaba la culpa de haber sido huertistas; algunos de ellos caballeros intachables, como lo fue uno de los primeros en llegar a vicealmirantes; don Othón P. Blanco, que era el grado máximo en la Armada, equivalente a general de brigada”.⁴⁶⁸ Incluso, afirmaba que algunos de los comodoros regresaron a la armada en la década de 1920 completamente faltos de preparación para el mando, debido a que se la habían pasado como subordinados de jefes villistas, zapatistas y carrancistas; y tuvieron la fortuna de ascender vertiginosamente.

Un marino que representó todo lo negativo del antiguo régimen porfirista para los jóvenes oficiales fue el comodoro Manuel Izaguirre, quien desempeñó dos veces

⁴⁶⁷ Francisco Mancisidor, *op. cit.*, pp. 15-16.

⁴⁶⁸ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, p. 57.

el cargo de director en la Escuela Naval, en 1897 y 1924. Mancisidor expresó sobre él que para los miembros de su generación fue un desencanto comprobar que en su “querida Escuela (...) campeaba más que el espíritu de un régimen educativo de formación profesional el de un régimen penitenciario”, establecido por “los desvaríos de aquel viejo comodoro don Manuel Izaguirre”.⁴⁶⁹ Por su parte, durante la estancia de Argudín Corro en la Escuela fue víctima del carácter de un “individuo déspota y falto de sentimientos”, partidario de un militarismo cruel que lo afectó grandemente,⁴⁷⁰ refiriéndose al mismo Izaguirre.

Sandoval Paullada lo tildaba del “prototipo del porfiriano, malo, negrero”,⁴⁷¹ e incluso lo acusaba de imponer a profesores de su época cuando era director en 1924, a quienes su compañero Gustavo Rueda Medina bautizó como el grupo del “Nuevo Termidor”.⁴⁷² Además de Teoloyucan, el Jurado de los Comodoros en 1930 fue el acontecimiento que provocó la ira de los oficiales jóvenes:

Y fue entonces cuando los comodoros nos llevaron a la más profunda ignominia; la de la Armada y su fantástico epílogo el Jurado de los Comodoros, pasaron como negro baldón a la Historia de la Marina. El mayor espectáculo lo dio el comodoro Luis Schaufelberger Alatorre quien se convirtió en el acusador de sus propios compañeros sin base moral para ello. El México de la época rio a mandíbula batiente “Ahí les dejo mi barco, y yo me voy a mi casa con mi perrito”.⁴⁷³

A los viejos comodoros también se les apodó “Los destroyers”, haciendo referencia a un tipo de barco de guerra con gran capacidad de fuego para destruir a un barco enemigo. En ellos, el mote significaba que tenían una moral flexible, eran deshonestos y carecían de capacidad para comandar a la marina; es decir, tenían gran capacidad de destruir a la marina. Aparentemente, uno de los momentos más álgidos que provocó esta disputa se dio a principios de la década de 1930, justo después de lo que había pasado en el jurado. Algunos de los oficiales jóvenes, en franco desacato, acudieron ante el comandante de la zona militar de Veracruz, en ese entonces el general Eulogio Ortiz, y le expresaron que “la juventud naval estaba

⁴⁶⁹ Francisco Mancisidor, *op. cit.*, p. 12.

⁴⁷⁰ Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, p. 2.

⁴⁷¹ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, p. 43.

⁴⁷² Ibídem, p. 73.

⁴⁷³ Francisco Mancisidor, *op. cit.*, pp. 19-20.

siendo defraudada por la Revolución”, a lo que éste respondió “Es verdad, ustedes están mandados por un atajo de viejos reaccionarios, y nosotros los revolucionarios tenemos una gran deuda con ustedes, liberarlos y darle la oportunidad para hacer nacer la Marina de la Revolución”.⁴⁷⁴

Además les prometió llevarlos con Plutarco Elías Calles, entonces el Jefe Máximo, para resolver ese asunto; ellos respondieron que sus comisiones se los imposibilitaban ya que la tensión en el medio naval era cada vez más peligrosa, pues “se mascaban la pólvora y los vientos de fronda”. Por esos días, Calles hizo un llamado a la juventud del país, por lo que los marinos planearon una entrevista con él porque “él era el hombre” a quien debían plantear los problemas de la Marina. Con su ambición “justificada”, los jóvenes marinos ponían en riesgo su carrera y su libertad; se dirigieron hasta el rancho Las Palmas, en Cuernavaca, para entrevistarse con Calles. El general los escuchó por horas, ellos leyeron su memorándum en el que explicaban la situación y a decir de Mancisidor, la decisión de Calles fue rápida: al ver llegar al embajador de la república española Julio Álvarez del Vayo, le preguntó si construían barcos, a lo que le respondió “sí, mi general, construimos y vendemos barcos”, Calles respondió: “Muy bien, póngase en contacto con estos oficiales, porque vamos a comprarles barcos a ustedes”.⁴⁷⁵

En ese momento, el presidente de la República lo era el general Abelardo L. Rodríguez, y aparentemente en ningún momento los marinos tuvieron contacto con él. Calles fue quien ordenó que su asistente, el capitán Juárez, lo comunicara con el presidente, a quien le dijo: “¡Rodríguez! Aquí hice venir y están conmigo unos oficiales de marina, porque vamos a comprar barcos; ya les ordeno se alojen en México, así como que se hagan equipo completo porque van a salir a España”.⁴⁷⁶

A partir de ese momento, se comenzaron las gestiones de los barcos de guerra que llegarían durante el periodo del presidente Lázaro Cárdenas. La lista de los oficiales que emprendieron esta “insurrección” fue la siguiente, todos tenientes: Antonio Vázquez del Mercado, Cuauhtémoc Pérez Zavala, Luis M. Bravo, Francisco

⁴⁷⁴ Ibídem, p. 21.

⁴⁷⁵ Ídem.

⁴⁷⁶ Ibídem, p. 26.

Mancisidor, Jane Antonio Aznar, y Guillermo Hernández Sagarrá.⁴⁷⁷ Finalmente, para la desesperanza de los jóvenes oficiales, la comisión naval mexicana enviada a supervisar las construcciones navales para México quedó bajo el mando del comodoro Ignacio García Jurado, “porque una vez más, en la historia naval de la nación, el comodorazgo oportunista, se hacía presente en la mesa servida, para recoger los frutos y comérselos, logrados con los esfuerzos y sacrificios que otros habían hecho”.⁴⁷⁸

Estos problemas no concluyeron ni mucho menos con la institucionalización de la marina. Los nombramientos de Roberto Gómez Maqueo como Jefe del Departamento, y sobre todo de Antonio Vázquez del Mercado, causaron un tremendo escozor entre los marinos de más grado y más antiguos. Para empezar, difícilmente se podrá observar el caso en otra parte del mundo de que un marino de menor graduación ordene a uno de mayor graduación y antigüedad. Tal es el caso del comodoro Gómez Maqueo, quien tenía bajo sus órdenes a un superior en grado, el contralmirante José Rodríguez Malpica, entonces director de la Armada. Además, para ese momento existían comodoros y almirantes más antiguos que Gómez Maqueo que se incomodaron con su nombramiento.

De Roberto Gómez Maqueo se decía que era “abúlico” y de carácter débil,⁴⁷⁹ además de que sufría de alcoholismo.⁴⁸⁰ Pero Vázquez del Mercado, en su calidad de capitán de corbeta “comenzó a sentir el garrote estilo porfiriano” de los marinos de más graduación, más antiguos, pero debajo de él en el organigrama del Departamento.⁴⁸¹ A pesar de que aparentemente había sido el creador del proyecto que aceptó Cárdenas para la creación del Departamento, fue el marino más hostilizado.

A principios de marzo de 1940, a unos meses de haberse creado el Departamento, Roberto Gómez Maqueo aceptó la renuncia de Antonio Vázquez del Mercado como Secretario General del Departamento,⁴⁸² e inmediatamente fue

⁴⁷⁷ Ibídem, pp. 22-24.

⁴⁷⁸ Ibídem, p. 27.

⁴⁷⁹ Ibídem, p. 72.

⁴⁸⁰ Álvaro Sandoval Paullada, *op. cit.*, p. 191.

⁴⁸¹ Ibídem, p. 201.

⁴⁸² AGN, fondo Lázaro Cárdenas, exp. 437.1-1099, f. 29.

sustituido por el capitán de navío David Coello Ochoa, quien se desempeñaba como jefe de los servicios de la Armada. En cuanto se enteró del asunto, el general Francisco J. Múgica, comandante militar en Michoacán, envió a Cárdenas un documento en el que explicaba que los marinos mercantes guardaban un profundo respeto por Vázquez del Mercado y que no debía ser aceptada su renuncia,⁴⁸³ y que el problema era que el marino iba en contra de “la opinión y prácticas que sugieren otros jefes, no aplicables por ahora sin perjuicio de los intereses de los trabajadores al servicio del Estado”.⁴⁸⁴ Además, Múgica argumentaba que directivos de sociedades marítimas y terrestres de las zonas marítimas de Michoacán pedían

A usted encarecidamente [la] eliminación de [los] contralmirantes [José Rodríguez] Malpica y [Luis] Hurtado de Mendoza que según ellos desarrollan acción tendenciosa en [el] Departamento [de] Marina, para eliminar a funcionarios responsables por el solo hecho [de] faltarles jerarquía militar. Consideran sus intereses absolutamente indefensos si aceptase [la] renuncia.⁴⁸⁵

Para apuntalar esto, el señor Abelardo Olvera, Secretario General del Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores de Marina, envió un telegrama a Cárdenas en el que ponía de su conocimiento el supuesto motivo fundamental de la renuncia de Vázquez del Mercado y cualquier otra que se diera en el Departamento, indicando que “obedece [al] deseo de no encubrir procedimientos deshonestos en contra [de los] intereses pecuniarios de la Nación”.⁴⁸⁶ Según Olvera, ellos tenían documentación para demostrar dichos procedimientos, ya que también muchos trabajadores de base habían renunciado por tal motivo.

Cárdenas no tuvo una respuesta visible, más que respetar la autonomía del Departamento y las atribuciones del Jefe de aceptar o no la renuncia de su Secretario General, incluso permaneció en silencio después de que Vázquez del Mercado le explicara que había renunciado “con objeto de que mi presencia no sea un estorbo para el feliz desarrollo de los asuntos marítimos del país en sus diversas

⁴⁸³ Ibídem, f. 36.

⁴⁸⁴ Ídem.

⁴⁸⁵ Ibídem, fs. 38-39.

⁴⁸⁶ Ibídem, f. 43.

fases".⁴⁸⁷ El nombramiento del capitán Coello Ochoa como Secretario General puso de manifiesto que el propio Gómez Maqueo había estado inmiscuido en la renuncia de su secretario.

Cuando se llevaron a cabo la reunión entre los marinos de México y Estados Unidos en julio de 1940, el embajador Castillo Nájera se dio cuenta de que había un distanciamiento entre los marinos que representaban al Departamento de Marina y también un distanciamiento entre ellos y los militares de la Secretaría de la Defensa Nacional. En ese momento, el agregado naval en Estados Unidos era el capitán Manuel Zermeño Araico y el enviado especial el también capitán David Coello Ochoa, Secretario General del Departamento; cada uno portaba su propio programa de desarrollo.

Aunque ninguno de los dos pudo presentar la iniciativa debido a que las órdenes de Cárdenas eran claras, Coello le respondió pidiéndole que se esforzara en conseguir un astillero para el Departamento con su dotación necesaria.⁴⁸⁸ Es decir, el comodoro Roberto Gómez Maqueo se apoyó en el nombramiento del capitán Coello Ochoa para intentar resolver las necesidades presupuestales y de infraestructura que habían identificado en la marina mexicana. El gran problema era que el propio Cárdenas y su gente más allegada como el capitán Zermeño Araico, desconocían esto y provocaban una clara división dentro del Departamento. De esto se dio cuenta el embajador Castillo Nájera y le propuso a Cárdenas la siguiente solución

Tengo la impresión de que los elementos que constituyen la defensa nacional, propiamente dicha, se están distanciando y que cada uno considera, como de papel preponderante, la rama de su especialidad. Quizá este espíritu de división existe desde hace mucho; pero se ha venido acentuando últimamente; la creación del Departamento Autónomo ha fomentado tan inconveniente separación. Me aventuraría a proponer, como remedio, la reincorporación a la Secretaría de la Defensa Nacional.⁴⁸⁹

Más adelante, le recordaba a Cárdenas que en 1933 Francia reunió todas las armas en un solo Ministerio que denominó Defensa Nacional con un ministro único

⁴⁸⁷ Ídem.

⁴⁸⁸ Ídem.

⁴⁸⁹ Ídem.

y tres sub secretarios: de guerra, de marina y de aviación. Y de hecho justamente la tendencia internacional en ámbitos militares era de concentración del poder y no de dispersión del mismo. Para rematar, Castillo Nájera decía que para esos días los aviadores militares, observando el ejemplo de la marina, también deseaban la creación de su departamento autónomo, “aunque sólo cuenten con unos cuantos aparatos útiles”.⁴⁹⁰

En otras palabras, la institucionalización de la marina no había resuelto gran cosa, e incluso representaba problemas políticos nuevos, como la división en facciones de las fuerzas armadas, una separación aún más definitiva entre militares de tierra y marinos. El presupuesto seguía siendo insuficiente, en su gran mayoría la clase política continuaba ignorando los alcances de las marinas militar y mercante, y las políticas navales seguían siendo ambiguas más allá de tratar de englobar en una sola institución todos los asuntos del mar.

⁴⁹⁰ Ídem.

Conclusiones

Analizar la evolución institucional de la marina mexicana permite entender un cambio histórico más amplio: la marcha de la historia nacional. Es decir, el desarrollo y la consolidación de las marinas modernas fue un proceso que se llevó a cabo en gran parte del mundo y México tuvo el suyo propio. El que nuestro país no haya sido capaz de defender sus mares durante las guerras extranjeras del siglo XIX y principios del XX fue en gran parte el resultado de este proceso, en el que la marina como institución militar y de comercio no logró una consolidación institucional eficiente.

Cada gobierno planeó según su contexto al elemento marítimo y naval. En ciertas etapas de este largo proceso, algunos gobernantes tenían grandes planes de desarrollo que externaban en el discurso oficial, pero no fue sino hasta el Porfiriato que se pudieron concretar algunos de ellos y de forma moderada. Esto, indiscutiblemente modificó las reglas del juego institucional que hasta ese momento se habían logrado, así como también se modificaron las formas de interacción: se empezó a pensar desde la institución en lo que se podía hacer, y no lamentarse sobre lo que no se hacía; así como la marina se convirtió en un agente de cambio económico; y de la misma forma, los protagonistas del juego fueron cambiando.

A partir de esa etapa, la conformación de los marinos como un organismo permitió que tomaran un lugar en el ajedrez político institucional, y que además su capacidad de negociación aumentara con el fortalecimiento del marco institucional a partir de la modificación de todo tipo de limitaciones. Esto se complementó con la consolidación de las escuelas de formación y la creación de una infraestructura marítima que antes no existía. Este análisis ha permitido observar que la clave de los cambios incrementales continuos se encuentra en los contextos institucionales que permiten nuevas negociaciones y compromisos entre los jugadores, que modifican todo el marco institucional.

Estas condiciones del análisis institucional más adelante se modificaron de forma proporcional al aumento de la violencia en el país. El estallido del proceso

revolucionario de 1910 provocó un cambio en las reglas formales y esto determinó el camino de la marina durante más de dos décadas, en las que estuvo latente el peligro de su desaparición. Incluso este fenómeno se dio en medio de un proceso político y militar que buscó despolitizar, profesionalizar e institucionalizar a las fuerzas castrenses del país; lo que terminó por desestabilizar a la ya de por sí sacudida organización naval. El marco formal desapareció, las reglas informales dominaban al ámbito marítimo, la organización naval perdió fuerza de negociación y el cuerpo de marina casi se desintegró.

Todo pareció resolverse en la última etapa, cuando el general Lázaro Cárdenas decidió que la institucionalización de la marina sería el camino más apropiado, porque efectivamente todo parece indicar que la decisión fue primordialmente una decisión política del ejecutivo, y una muestra del poder que se le había otorgado en la Constitución de 1917 y que apenas comenzaba a ejercer con total plenitud. La Guerra Mundial y la influencia de los Estados Unidos fueron más bien aspectos secundarios en este proceso, así como también fue secundaria la historia institucional de la marina.

El 31 de diciembre de 1940, el presidente Manuel Ávila Camacho culminaría la obra del general Cárdenas con la creación de la Secretaría de Marina (SEMAR). Dicha institución tomaría el lugar del Departamento autónomo creado por el propio Cárdenas. En la actualidad, la SEMAR, es la administradora del poder naval mexicano con un carácter eminentemente militar ya que en diciembre de 1976 todas las funciones relativas a la marina mercante, operación portuaria, puertos y señalamientos marítimos fueron reasignadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esto provocó que durante el último tercio del siglo XX y lo que va del siglo XXI coexistan en México dos secretarías de estado con carácter militar, cuyos titulares son militares en activo: general de división para la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y almirante para la Secretaría de Marina.⁴⁹¹ La SEDENA congrega al ejército y la fuerza aérea, y la SEMAR la marina de guerra; pero hasta

⁴⁹¹ Marcos Pablo Moloeznik “La naturaleza de un instrumento militar atípico: la fuerzas armadas mexicanas”, en *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, Chile, año 19, no. 1, 2005, pp. 12-13.

hoy parece existir una confusión entre las dimensiones política, administrativa y militar. No existe una integración o doctrina conjunta entre las llamadas Fuerzas Armadas, no existe un Estado Mayor o Comando Conjunto, son escasas las operaciones de adiestramiento o ejercicio conjuntos, y tampoco se verifica una logística de carácter conjunto.⁴⁹²

Estas Fuerzas Armadas son el brazo armado del Estado mexicano y, en palabras de Marcos P. Moloeznik, no gozan de buena salud.⁴⁹³ Según estudios de Moloeznik, a pesar de que ambas instituciones tienen alto grado de aceptación social, esto se debe a que la gran mayoría de la población desconoce su situación real, pues para garantizar la no intervención en asuntos políticos se les han otorgado prerrogativas únicas en el orbe, tal como el control y autonomía del sistema de defensa, la expansión de su rol en el mantenimiento de la ley y el orden internos, y el monopolio en el planeamiento sectorial, es decir, la libertad en la administración de sus recursos y en el ejercicio del gasto.⁴⁹⁴ Esto ha provocado que no tengan una verdadera rendición de cuentas y no se hayan integrado de forma cabal al proceso de transparencia que ha vivido México desde principios del presente siglo.⁴⁹⁵

Tras lograda la autonomía de la marina en 1939, el tan ansiado sueño que los marinos de la primera mitad del siglo XX impulsaron no ha rendido los frutos deseados. Más allá de responder a las necesidades eminentemente políticas de un momento histórico, provocó que tras casi 70 años de la institucionalización el ejército haya cumplido en la práctica más bien como una suerte de Guardia Nacional,⁴⁹⁶ mientras que la Armada sea irrelevante a nivel internacional, incapaz de cubrir los litorales del país y anticuada en el material que posee.⁴⁹⁷

Tal como lo propuso en 1939 Francisco Castillo Nájera y como lo reforzó Marcos Pablo Moloeznik, para solventar las problemáticas más agudas en el ámbito

⁴⁹² Ídem.

⁴⁹³ Marcos Pablo Moloeznik “Las Fuerzas Armadas en México: entre la atipicidad y el mito”, en *Nueva Sociedad*, Argentina, no. 213, enero-febrero de 2008, p. 167.

⁴⁹⁴ Ídem, pp. 159-160.

⁴⁹⁵ Ídem.

⁴⁹⁶ Marcos Pablo Moloeznik “La naturaleza de un instrumento militar atípico: la fuerzas armadas mexicanas”, p. 199.

⁴⁹⁷ Esto puede constatarse en las investigaciones ya citadas del investigador Marcos Pablo Moloeznik.

administrativo y militar de México es menester la fusión de ambas secretarías de Estado. Es decir, aceptar que la institucionalización de la marina mexicana se llevó a cabo debido a circunstancias históricas singulares, pero que esto no necesariamente fue lo más adecuado para la realidad del país de ese momento y ni de su devenir.

Fuentes

Documentales

Archivo General de la Nación (AGN)

Archivo Histórico de la Secretaría de Marina-Armada de México (AHSM)

Archivo Histórico Diplomático Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHD-SRE)

Archivo Plutarco Elías Calles (APEC)

Centro de Estudios de Historia de México CARSO (CEHM)

Almanaque Imperial para el año de 1866, México, Imp. de J. M. Lara, 1866.

Boletín de las leyes del imperio mexicano. Primera parte, tomo II. Comprende las leyes, decretos y reglamentos generales. Números del 1 al 176. Expedidos por el emperador Maximiliano desde 1º de julio hasta 31 de diciembre de 1865, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1866. .

Ley de organización del Ejército y Armada de la República Mexicana. Mandada a poner en vigor por decreto de 25 de junio de 1897, México, Imprenta de la Sección de Archivo y Biblioteca, 1897.

Ley Orgánica de la Armada, México, Talleres del Estado Mayor General del Ejército, 1914.

Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra, México, Imprenta de la Sección de Archivo y Biblioteca, 1900.

Ley Orgánica del Ejército Nacional, México, 15 de marzo de 1926.

Memoria presentada al soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina, México, Oficina de Alejandro Valdés, impresor de cámara del Imperio, 1822.

Memoria de Marina presentada a las cámaras el día 24 de enero de 1831, por el Secretario de Estado y del Despacho del ramo, México, Imprenta Águila, 1831.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de la Guerra y Marina. Leída por el Escmo. Sr. General D. José María Tornel, en la Cámara de Diputados el día 7 de enero de 1839, y en la de Senadores el 8 del mismo, México, Impreso por Ignacio Cumplido, 1839.

Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada a las cámaras del Congreso Mexicano en enero de 1841, México, Imprenta del Águila, 1841.

Memoria del Ministerio de Estado y del despacho de Guerra y Marina del gobierno supremo de la República. Leída al augusto Congreso Nacional el día 9 de diciembre de 1846 por el general Almonte, México, Imprenta de Torres en el ex convento del Espíritu Santo, 1846.

Memoria que el secretario de estado y del despacho de Guerra y Marina general de división Gerónimo Treviño presenta al congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881 y comprende del 1º de diciembre de 1877 a la expresada fecha; lleva además un apéndice hasta el mes de diciembre del mismo año de 1881, tomo primero, México Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1881.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, general de división Gerónimo Treviño presentada al Congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881. México, Secretaría de Guerra y Marina, Primer Tomo, 1881.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión y comprende de 1º de julio de 1883 a 30 de junio de 1886, México, Imprenta de I. Cumplido, 1886.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo Gral. de división Manuel González Cosío. Comprende del 1º de julio de 1906 al 15 de julio de 1908 (ANEXOS), tomo I, México, Talleres del Departamento de Estado Mayor, 1909.

Memoria presentada al H. Congreso de la Unión por el secretario del ramo, general de división Joaquín Amaro, México, Imprenta de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 1928.

Memorias de Victoriano Huerta, México, Ediciones Vértice, 1957.

Ordenanza de la Marina de Guerra de los Estados Unidos Mexicanos. Aprobada por decreto de 9 de julio de 1891, México, Miguel S. Macedo, editor, 1892.

Ordenanza general de la Armada (1912), México, Secretaría del Despacho de Guerra y Marina, 1912.

Reglamento para la Organización, Administración y Contabilidad del Arsenal Nacional y Dique Flotante, México, Imprenta del Gobierno en el ex – Arzobispado, 1899.

Hemerográficas

Diario Oficial de la Federación

Dossier

El Independiente

Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México

El Universal

Excélsior

Historia Crítica

Historia Mexicana

Letras jurídicas

Nueva Sociedad

Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad

Revista del ejército

Revista del ejército y de la marina

Revista del Ejército y Marina

Revista Fuerzas Armadas y Sociedad

Signos Históricos

Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura

Ulúa

Bibliográficas

ARGUDÍN Corro, Antonio, *La cadena de mi vida en 80 eslabones*, sin pie de imprenta, 1965. (Manuscrito en poder del autor, obtenido de la extinta Biblioteca General de la Secretaría de Marina).

ÁVILA Juárez, José Óscar, Acero. *Nacionalismo y neoliberalismo en México. Historia de la siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas*, S. A., México, Universidad Autónoma de Querétaro, 2011.

AYALA Espino, José, *Estado y desarrollo. La formación de la economía mixta mexicana (1920-1982)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

BENÍTEZ, Carlos, *Guía ilustrada de barcos de guerra. Características, anécdotas y datos desde la antigüedad hasta nuestros días*, Asunción, 2008.

BONILLA, Juan de Dios, *Historia marítima de México*, México, Editorial Litorales, 1962.

BUSQUETS I Vilanova, Camil, et al., *La lucha en la mar y por la mar II*, Madrid, Aguilar, 2005.

CALCES, Alberto, *Un marinero en la Revolución Mexicana*, México, Editorial Litorales, 1968.

Cámara de Diputados, *Los presidentes de México ante la nación*, México, XLVI legislatura de la Cámara de Diputados, 1966. (Tres tomos)

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Educación naval en México*, México, Secretaría de Marina, 1976. (2 tomos).

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985.

COASTWORTH, John H., *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990.

CÓRDOVA, Arnaldo, *La ideología de la Revolución Mexicana*, 12^a ed., México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984.

CÓRDOVA, Arnaldo, *La política de masas del cardenismo*, México, Ediciones Era, 1974.

COSÍO Villegas, Daniel (coord.), *Historia general de México*, México, El Colegio de México, 2000.

CONNOLLY, Priscilla, *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, Fondo de Cultura Económica 1997.

CUMBERLAND, Charles Curtis, *La Revolución Mexicana. Los años constitucionalistas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975.

DE BROSSARD, Maurice, *Historia marítima del mundo*, Madrid, Edimat Libros, 1974.

FLORES López, Mario O., *Forjadores de la Armada de México. Coronel de infantería Juan Davis Bradburn*, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2011.

GARCÍA González, María del Rosario, *Eugenio Cortés y Azúa. Primer jefe de las fuerzas navales del México independiente*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2013.

GARCIADIEGO, Javier, *Introducción histórica a la Revolución mexicana*, México, El Colegio de México, Secretaría de Educación Pública, 2006.

GONZÁLEZ, Luis, *Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los artífices del cardenismo*, tomo 14, México, El Colegio de México, 1979.

HERNÁNDEZ Chávez, Alicia, *Las fuerzas armadas mexicanas. Su función en el montaje de la República*, México, El Colegio de México, 2012.

HERNÁNDEZ Chávez, Alicia y Miño Grijalva, Manuel (coords.), *Cincuenta años de historia en México*, vol. 2, México, El Colegio de México, 1991.

KATZ, Friedrich, *De Díaz a Madero. Orígenes y estallido de la Revolución Mexicana*, México, Ediciones Era, 2004.

KURI Trujeque, María Delta, *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble institución*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2011.

ANGLE Ramírez, Arturo, *El militarismo de Victoriano Huerta*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976.

LAVALLE Argudín, Mario, *La armada en el México independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Secretaría de Marina, 1985.

LAVALLE Argudín, Mario, *Memorias de marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821-1991*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1991.

LOPEZ Fuentes, Rafael, *A media asta. La muerte del primer teniente Hilario Rodríguez Malpica*, sin pie de imprenta. (Manuscrito en poder del autor, obtenido de la extinta Biblioteca General de la Secretaría de Marina).

LOYO Camacho, Martha Beatriz, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca-Fondo de Cultura Económica-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2003.

MAHAN, Alfred T., *The influence of Sea Power upon History*, Boston, Little Brown and Company, 1890.

MEDIN, Tzvi, *Ideología y praxis política de Lázaro Cárdenas*, 4^a edición, México, Siglo Veintiuno Editores, 1976.

MEYER, Michael C., *Huerta, un retrato político*, México, Editorial Domés, 1983.

MINOR Carro, Esteban, *Autobiografía*, México, Instituto Politécnico Nacional, 1994.

MOLOEZNÍK, Marcos Pablo, “Aproximación al poder naval mexicano” revista electrónica *Letras Jurídicas* núm 11, otoño de 2011.

MOLOEZNÍK, Marcos Pablo, “Hacia un marco teórico y analítico del poder naval. Contribución doctrinaria al desarrollo de la Armada de México” en *Méjico y la cuenca del Pacífico*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, vol. 12, no. 35, mayo-agosto de 2009.

NORTH, Douglass C., *Institutions, institutional change and economic performance*, New York, Cambridge University Press, 1990.

Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas. Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos, 1928/1940, México, Siglo Veintiuno editores, 1978.

PERTUSIO, Roberto L., *Una marina de guerra ¿para hacer qué?*, Buenos Aires, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1989.

PINZÓN Ríos, Guadalupe, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014.

PLASENCIA de la Parra, Enrique, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, México, Universidad Nacional Autónoma de México- Instituto de Investigaciones Históricas, 2010.

RAMÍREZ Rancaño, Mario, "La logística del ejército federal: 1881-1914" en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, no. 36, 2008.

RATZ, Konrad, *Tras las huellas de un desconocido. Nuevos datos y aspectos de Maximiliano de Habsburgo*, México, Siglo XXI Editores, 2008.

SÁNCHEZ Rojas, Luis I., "El tímido desarrollo de la marina de guerra mexicana ¿Podía defenderse Veracruz en 1914?" en *La invasión a Veracruz de 1914. Enfoques multidisciplinarios*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015.

SANDOVAL Paullada, Álvaro, *Remembranzas*, México, Secretaría de Marina, 2002.

SEDENA-SEMAR. *Las fuerzas armadas en la Revolución Mexicana*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2013.

SEDENA, *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, 2011.

SEDENA, *Historia de los ejércitos mexicanos*, 2^a ed., México, Secretaría de la Defensa Nacional-Secretaría de Educación Pública, 2014.

SEMAR, *De la intervención diplomática a la invasión armada: México frente a Estados Unidos durante 1914*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2014.

SEMAR, *Historia general de la Secretaría de Marina*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012. (2 tomos)

SWEETMAN, Arthur Jack, *The landing at Vera Cruz, 1914: the first complete chronicle of a strange encounter in april 1914, when the US Navy captured and occupied the city of Veracruz, Mexico*, Maryland, United States Naval Institute Annapolis, 1987.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.

VON GRAFENSTEIN, Johanna, *Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

WEBER, Max, *Estructuras de poder*, México, Ediciones Coyoacán, 2012.

Internet

www.derecho.unam.mx/investigacion/publicaciones/librosfac/pdf/.../12DrOlvera.pdf
(Consulta: 14/09/2017).

https://www.insp.mx/transparencia/XIV/leyes_federales/pdf/218.pdf (Consulta: 30/12/2017)

<http://www.navy.mil/navydata/ships/battleships/bb-list.asp> (Consulta: 30/07/ 2017).

<http://www.history.navy.mil/> (Consulta: 30/07/ 2017).

http://www.constitucion1917.gob.mx/work/models/Constitucion1917/Resource/494/1/images/Tratados_de_Teoloyucan.pdf (Consulta: 26/12/2017).

<https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv> (Consulta: 30/02/ 2018).

https://es.wikisource.org/wiki/PNR:_Plan_Sexenal_1934-1940 (Consulta: 26/04/2018).