

49

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS



EL GENERAL HERIBERTO JARA  
Y LA SECRETARÍA DE MARINA

TESIS

QUE PARA OPTAR AL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA:

OTILIO SILVA ANDRACA

ASESORA: DRA. ANDREA C. SÁNCHEZ QUINTANAR



MÉXICO, D. F.

2001



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A mis padres  
Mario y Guadalupe*

*A mis hermanos  
Mario Humberto, Alma Guadalupe (†),  
Martha, M. Gisela, José Antonio,  
Juana Patricia, Gabriela y Jesús Alejandro.*

*A mis primos Ernesto y Olivia*

*A todos mis queridos sobrinos*

## AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer al licenciado Fausto Hernández Murillo, Coordinador del Programa de Titulación para Profesores del Bachillerato de la UNAM, por el constante apoyo que ha ofrecido para que muchos profesores como yo alcancen la titulación. Agradezco también a la Dra. Andrea Sánchez Quintanar, Asesora del Seminario de Investigación y Tesis de Historia, el asesoramiento académico, apoyo moral y dedicación que me ha brindado para realizar y culminar mi trabajo de tesis.

Agradezco también a mi hermana Juana Patricia por su apoyo y paciencia en la tarea de auxiliarme en la transcripción de este texto: sin su ayuda hubiese sido poco menos que imposible.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN . . . . .	5
I. BIOGRAFÍA DEL GENERAL HERIBERTO JARA . . . . .	11
II. ORÍGENES DEL DEPARTAMENTO DE MARINA Y SU TRANSFORMACIÓN EN SECRETARÍA DE ESTADO . . . . .	33
III. ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y ORGÁNICA DE LA SECRETARÍA DE MARINA . . . . .	51
IV. EL DESARROLLO DE LA SECRETARÍA DE MARINA DURANTE LOS AÑOS (1940-1946) . . . . .	86
Armada nacional . . . . .	87
Marina mercante . . . . .	96
Comercio mundial . . . . .	103
Obras marítimas y portuarias . . . . .	105
Pesca e industrias conexas . . . . .	111
Construcciones navales . . . . .	114
Dragado . . . . .	117
Departamento jurídico . . . . .	118
Problemas para el desarrollo de la Marina Nacional . . . . .	121
Propuestas para lograr el desarrollo marítimo . . . . .	123
V. LA ARMADA DE MÉXICO DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL . . . . .	127
La colaboración continental . . . . .	127
La colaboración bilateral . . . . .	134
Hundimiento de barcos mexicanos y la declaración del estado de guerra . . . . .	137
Preparativos militares . . . . .	143
Los intentos norteamericanos por instalar bases militares en México . . . . .	153
CONCLUSIONES . . . . .	159
FUENTES CONSULTADAS . . . . .	165

## INTRODUCCIÓN

El interés que he tenido para elaborar este trabajo, específicamente por el papel que el General Heriberto Jara desempeñó en la Secretaría de Marina, nace de un gusto personal en asuntos militares y los personajes que se relacionan con ellos. Por este motivo, pretendo dar a conocer el papel que desempeñó durante los primeros años de creada la Secretaría de Marina, no sólo en asuntos de índole naval militar, sino también como parte del desarrollo económico del país dentro del ámbito de su competencia.

El Centro de Estudios sobre la Universidad (CESU) alberga dentro de su acervo un número importante de colecciones y archivos personales de individuos que han tenido alguna relevancia dentro de la historia de México. El archivo del General Heriberto Jara se encuentra comprendido en ese acervo. El archivo Jara pasó a formar parte del acervo histórico de la UNAM, cuando el CESU lo adquirió por compra a sus familiares en el año de 1977. El fondo cuenta con 73 cajas de documentos que abarcan los años de 1911 a 1968, se divide en siete series. La serie que escogí para realizar el presente trabajo es la catalogada como Secretaría de Marina. Mi interés inicial fue el de realizar un catálogo del archivo con los documentos que corresponden a su administración al frente de la Secretaría de Marina durante los años 1940 a 1946. Sin embargo, por varias razones, conforme la investigación fue avanzando, aportó elementos para realizar un trabajo con mayor profundidad para destacar la importancia del inicialmente creado Departamento de Marina.

El papel que desempeñó la Secretaría de Marina pudo resaltar en el desarrollo de las dos marinas (Naval y Mercante) e influir en el desarrollo de la economía nacional, al crear la infraestructura portuaria e impulsar el desarrollo de la industria naval. La Secretaría de Marina fue erigida en el contexto internacional de la Segunda Guerra Mundial, la cual involucró a gran cantidad de países, entre ellos México. Este hecho obligó a los países americanos beligerantes

que luchaban al lado de los Aliados a reforzar o crear nuevas fuerzas armadas, ante el peligro de una avanzada o quintacolumna nazi en el continente americano.

El objetivo del trabajo es explicar el desarrollo de la Secretaría de Marina y el cumplimiento de las tareas que le fueron asignadas, como la de salvaguardar la soberanía nacional y la promoción del desarrollo marítimo y portuario del país. Se buscará destacar la participación de Heriberto Jara en el proceso de consolidación del mencionado organismo. No pretendo dar a conocer una obra sobre la vida de Jara, sino seguir su trayectoria dentro del despacho de Marina. Tampoco pretendo realizar una historia de la marina nacional. Sólo busco mostrar lo que aconteció durante los primeros años de creación y desenvolvimiento de la Secretaría de Marina.

La contribución que pretendo hacer consiste en presentar la información que posee el Archivo Heriberto Jara sobre la Secretaría de Marina, y que permiten reconstruir el origen y expansión de ésta durante los primeros años de su existencia. Todo ello enfatizando el papel que como titular del ramo citado desempeñó Heriberto Jara, viejo revolucionario, quien en el Congreso Constituyente de 1917 propugnó el establecimiento de un organismo que coordinase las actividades propias de la Marina, y que, en 1940, fue nombrado por el Presidente Manuel Ávila Camacho como Secretario de Marina, cargo en el que concentraría esfuerzos para consolidar dicha institución en beneficio de la nación.

Jara fue un distinguido luchador social que, siempre interesado en el bienestar colectivo, se preocupó por conocer a fondo los problemas que padecía entonces el país, lo que, al ser nombrado Secretario de Marina, le permitió atender con eficacia el rezago marítimo nacional. A pesar de que el Departamento de Marina fue creado a fines del sexenio del General Lázaro Cárdenas, el proyecto tuvo continuidad debido a la importancia que, en el contexto nacional e internacional, para México tenía contar con un organismo que centralizase los asuntos del mar y coordinase los esfuerzos para impulsar el desarrollo marítimo del país, garantizando además la soberanía de la nación en aguas territoriales. En este sentido, nuestra investigación resalta la trascendencia que para el país tienen la explotación de los abundantes recursos marítimos albergados en las aguas nacionales, y sus incomparables posibilidades económicas: es vital contar con una fuerza naval capaz tanto de custodiarlos, como de defender la soberanía nacional.

El trabajo que presento puede parecer descriptivo, pero considero que no es así porque se realizó a partir de información que no se ha dado a conocer ampliamente. El trabajo es trascendente por cuanto reúne la información extraída de documentos considerados como fuentes

primarias; información que permite conocer con mayor amplitud los pasos que condujeron al fortalecimiento y consolidación de la Secretaría de Marina, y las consecuencias que esto tuvo en el desarrollo económico de México (a partir de los recursos con que cuentan sus mares), así como en la participación de la Armada de México durante en la Segunda Guerra Mundial al lado de los Aliados como garante de la seguridad marítima nacional.

El desarrollo del trabajo se ubica en los primeros años de existencia de la Secretaría de Marina que van de 1940 a 1946. La búsqueda de información se concentró en los documentos que se refieren a las principales dependencias que integran a la marina nacional como son las direcciones de la Armada; Marina Mercante; Pesca e Industrias Conexas: Obras Marítimas y Arquitectura, y los departamentos Jurídico y de Dragado. Si bien los documentos consultados constituyen el núcleo central del trabajo, también recurrí a fuentes bibliográficas y hemerográficas referentes a la historia de la marina y la vida de Heriberto Jara.

Los libros que sirvieron de apoyo para ampliar la investigación fueron las obras de Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la marina nacional* y *La Historia Marítima de México; Gesta en el Golfo* de Enrique Cárdenas de la Peña y *La Armada en el México Independiente y Revolucionario* de Mario Lavalle Argudín. No intento reproducir sólo el trabajo por ellos realizado porque en ésta investigación se busca destacar con detalle cómo se organizaron y desarrollaron las actividades que desempeñaron las diversas dependencias de la marina, de los diversos cuerpos civiles y militares que la constituyen, además de resaltar el papel que tuvieron los marinos mexicanos durante la Segunda Guerra Mundial. Con respecto a las obras que se refieren a la vida de Heriberto Jara escritas por Francisco Martínez de Vega y María de los Ángeles Chapa Bezanilla, no contemplan ni cubren el período analizado. El excelente trabajo de Silvia González Marín destaca el papel de Heriberto Jara como luchador social y revolucionario hasta el año de 1917. El trabajo de Guadalupe González Alcívar, se concentra en destacar el papel de Heriberto Jara como diputado en el Congreso Constituyente de 1917, mencionando de manera breve su gestión al frente de la Secretaría de Marina.

La investigación se complementó con la búsqueda de información contenida en el *Diario Oficial de la Federación* que abarca los años de 1940 a 1944, cuando se emitieron la leyes, reglamentos y estatutos necesarios para el desempeño de las actividades marítimas. Se buscó información en algunos periódicos sobre el hundimiento de barcos mexicanos por submarinos alemanes y las medidas que tomó el gobierno para atender esa contingencia y declarar el estado

de guerra contra los países del Eje; se buscó además información sobre los problemas que México tuvo para realizar su comercio marítimo. Por último se recurrió a información especializada publicada en la *Revista General de Marina*, editada por la Secretaría de Marina.

El trabajo se divide en cinco capítulos: el primero se refiere a la biografía del General Heriberto Jara, desde su nacimiento en 1879 en Nogales, cerca de Orizaba, Ver., sus primeros años y sus estudios realizados. También se menciona su afiliación a círculos políticos que lo involucraron en algunos movimientos obreros que antecedieron a la revolución de 1910; se hace mención de su papel como militar y servidor público durante los años del mencionado conflicto. El estudio incluye su participación en la administración pública después del movimiento armado, como lo fueron los cargos de gobernador de Veracruz; jefe militar; jefe político y naturalmente su desempeño al frente de la Secretaría de Marina.

El capítulo segundo busca dar a conocer con mayor detalle las vicisitudes que tuvo que pasar la Secretaría de Marina antes de su constitución definitiva en 1940. En el año de 1821 se hicieron los primeros intentos para erigir un Departamento de Estado relacionado con el mar, que salvaguardase a la soberanía nacional en el mismo, además de estimular el comercio marítimo con una eficiente marina mercante. Los pasos de esta dependencia fueron difíciles a todo lo largo del siglo XIX y parte del siglo XX, hasta consolidarse en 1940. El objeto de estudio de este capítulo es dar a conocer, por tanto, los diversos organismos de la marina que fueron creados desde el surgimiento del país a la vida independiente hasta su definitiva consolidación en 1940.

El capítulo tercero corresponde a la organización interna y administrativa del inicial Departamento de Marina y su evolución a Secretaría de Estado. Este capítulo explica las diversas dependencias que integran Marina, las oficinas que la componen, su estructura, reglamentos, estatutos, requisitos que se piden para el personal que forma parte de ella que se encuentra contenido en el Reglamento Interior de la misma. Se presenta también la Ley Orgánica de la Armada que determina los grados que ostenta el personal castrense y de promoción a grados superiores; así como los reglamentos que rigen a las bases navales; a las unidades de superficie o a flote; a la infantería de marina, entre otros.

En el cuarto capítulo se habla de las necesidades que requiere la Secretaría de Marina, como la instalación de infraestructura para la construcción de muelles y atracadero de barcos en los puertos, para abrir el comercio de altura y cabotaje a la navegación, y no sólo que sean simples puertos de pescadores. Los puertos necesitan ser dragados para evitar su azoive y para que

*puedan arribar naves de diverso calado, sin riesgo de embarrancar o sufrir daños en su casco e impedir que el puerto se cierre al tráfico marítimo. El desecado de lagunas y pantanos es muy necesario en los puertos para combatir enfermedades propias de esos lugares y convertirlos en lugares habitables, para que puedan alcanzar el desarrollo económico y urbano que necesitan. El desarrollo portuario debe incluir muelles para carga y descarga de mercancías; instalaciones para la construcción y montaje de barcos tanto mercantes como de guerra y desde luego la explotación de la riqueza pesquera que estimule el desarrollo de la industria alimenticia. El proyecto de desarrollo marítimo busca involucrar a otros sectores económicos del interior como la industria del acero y de la construcción, entre otras, para lograr ese desarrollo integral. Por último, busca desarrollar las fuerzas navales creando cuerpos de marinería, maestranza, pilotos navales, policía naval y cuadros que cubran las necesidades de la marina de guerra para destacar en el concierto de las naciones.*

La última parte del trabajo aborda la participación de México durante la Segunda Guerra Mundial. El gobierno de México busca constituir una fuerza naval para cubrir la vigilancia en los litorales del país y preparar al personal para la dirección de la misma. Para ello envía oficiales a los Estados Unidos para recibir adiestramiento en combate naval de superficie y antisubmarino. De ese país se recibieron materiales de guerra, algunas unidades navales, aviones, equipo de comunicación y de transmisiones para prevenir ataques del enemigo, los cuales orillaron a México a entrar a la contienda, al serle hundidos varios de sus buques mercantes.

La interrogante que formulo y a cuya resolución pretendo llegar a lo largo de esta investigación es: ¿Alcanzó la Marina Nacional los objetivos que se propuso, es decir, con la salvaguarda de la soberanía nacional y la promoción del desarrollo marítimo y portuario del país? En la conclusión al final del trabajo se dará respuesta a esta pregunta.

## CAPÍTULO PRIMERO

### BIOGRAFÍA DEL GENERAL HERIBERTO JARA CORONA (1879-1968)

Heriberto Jara Corona, nació el 10 de julio de 1879, en la población de Nogales, zona de Orizaba, Veracruz. En este lugar se estableció su familia proveniente del estado de Puebla. Sus Padres fueron Emilio Jara Andrade y su madre Carmen Corona.<sup>1</sup>

Sus padres le procuraron la mejor educación posible desde niño: cursó los estudios de primaria en la Escuela Modelo, donde el profesor Enrique Laubscher impartía sus conocimientos. La educación secundaria la realizó en Tulancingo, Hidalgo, según lo indica Martínez de la Vega.<sup>2</sup> El cambio de residencia se debió a la búsqueda de una mejor condición de vida que deseaban los padres de Heriberto. Hacia el año de 1892, ingresó en el Instituto Científico y Literario de Pachuca, matriculándose en la carrera de ingeniero civil. Sus estudios quedaron interrumpidos porque el gobierno del General Díaz cerró el internado que albergaba a los estudiantes. El cierre se debió a la participación de sus miembros en actividades políticas contra la dictadura, puesto que el instituto representaba un baluarte de las ideas liberales desde tiempo atrás. Heriberto Jara decidió, sin embargo, continuar sus estudios en la carrera de tenedor de libros.

Desde joven, Heriberto Jara estuvo inconforme con la dictadura ejercida por el General Porfirio Díaz, lo que en ocasiones continuas le significó sufrir encarcelamiento, por sus inclinaciones políticas denunciando la injusticia del régimen. Además, participó activamente en la formación de clubes políticos organizando a los trabajadores para luchar por los derechos que él consideraba justos.

Al regresar a Nogales se hizo cargo de la plaza vacante de tenedor de libros en la fábrica de los hermanos Marcín. Llegó a administrar varias casas comerciales en Orizaba a las que les llevaba la cuenta. Una de las más importantes fue la de la fábrica de Río Blanco, en ese lugar conoció a Camerino Z. Mendoza, iniciando una importante relación de amistad que terminó sólo con la muerte de Camerino. Los antecedentes prerrevolucionarios de Heriberto Jara datan desde que conoció el periódico *Regeneración*, escrito por los hermanos Flores Magón. A través de este

<sup>1</sup> González Marín, Silvia. *Heriberto Jara: un luchador obrero en la Revolución Mexicana (1879-1917)* México. Sociedad Cooperativa Publicaciones. 1984: p. 26-27.

<sup>2</sup> Martínez de la Vega, Francisco. *Heriberto Jara, un hombre de la Revolución*. México. Diálogo. 1964: p. 23.

medio conoció los principios políticos de lo que más tarde sería el programa del Partido Liberal Mexicano. Jara se convirtió en entusiasta colaborador del mismo, con numerosos activistas socialistas y anarquistas. Conoció así diversos puntos de vista que tenían como objetivo común, derribar la dictadura. En Orizaba, mientras tanto, Jara junto con otros compañeros pegaban propaganda por las noches al amparo de la niebla, evadiendo a la policía. Alguna vez Jara señaló en una entrevista que colaboró en otros periódicos como *La Voz de Juárez* o *El Diario del Hogar*.<sup>3</sup>

Desempeñó las funciones de tenedor de libros durante algunos años, hasta que llegó a la fábrica de textiles de Río Blanco. Allí se dio cuenta de la actitud tomada con los obreros por parte de la empresa. Se puede deducir que aquí se fortaleció el ideal de defensa de los derechos de los obreros. Desde ese momento participó en la formación de clubes y ligas obreras, como la Liga de Resistencia Mutualista, el Club Mutualista de Orizaba, el Círculo Liberal Mutualista que se transformó en el Gran Círculo de Obreros Libres, ocurrió ello en el año de 1906.<sup>4</sup>

Desde el año de 1903 la dictadura empezó a enfrentar problemas económicos ante el agotamiento de su modelo de desarrollo económico, al ser la exportación de materias primas la rama líder de la economía; los mercados mundiales redujeron sus demandas de materias primas; por lo tanto el país dejó de percibir recursos, siendo la crisis de 1907 un claro ejemplo de ello. La repercusión golpeó de manera significativa a las clases sociales más necesitadas.

Las consecuencias del deterioro social no se hicieron esperar, se entablaron huelgas por todo el país. Las más conocidas por su forma de ser quebrantadas fueron las de los mineros de Cananea en 1906 y la de los obreros textiles de Río Blanco, Veracruz en 1907. En esta última, Jara tuvo activa participación protestando por la reducción de los salarios, el aumento de la jornada de trabajo, la prohibición de visitas. Como la huelga no tuvo vías de solución, fue reprimida violentamente por el ejército con incontable número de muertos, encarcelados y deportados, Jara entre ellos, que estuvo por algún tiempo confinado en el puerto de Veracruz, lugar donde fue colaborador de los periódicos *La Opinión* y *El Dictamen*,<sup>5</sup> donde escribió con los seudónimos de Dantón y Héctor, respectivamente. En este período Jara permaneció aislado de la política, al perder contacto con los miembros del Círculo de Obreros Libres debido a la

<sup>3</sup> González Marín. *Op cit.*: p. 30-31

<sup>4</sup> Poniatowska, Helena y Alberto Beltrán. "Una larga vida al servicio de la Revolución". Una entrevista con el general Jara al cumplir 84 años. *El Día*. 10 julio 1963: 8.

<sup>5</sup> González Marín. *Op cit.*: p. 51

desintegración del mismo. Ocurrió lo mismo con los hermanos Flores Magón. Es posible que el distanciamiento se deba a la falta de comunicación o a diferencias de opinión con ellos.

Heriberto Jara no decayó en su lucha contra la dictadura. Pese a la desintegración del Gran Círculo Liberal Mutualista se formaron otras organizaciones como el Círculo Liberal Benito Juárez; destacan en él personajes como Camerino Z. Mendoza y Heriberto Jara.<sup>6</sup> El club tuvo varias transformaciones hasta convertirse en el club Ignacio de la Llave en 1909, abrazando la causa de Francisco I. Madero, candidato a la Presidencia de la República por el Partido Antirreeleccionista.

En el año de 1908, el presidente Díaz concedió al periodista norteamericano James Creelman del *Pearson's Magazine* de Nueva York una entrevista, donde dejó asentado que dejaría la presidencia de la República en 1910, convocando además a elecciones libres. La noticia causó impacto y despertó el interés de diversos grupos políticos para ocupar la más alta magistratura del país. Un aspirante a suceder a Don Porfirio Díaz, fue Francisco I. Madero, un hacendado de Coahuila, quién decidió participar en el proceso electoral. Primeramente expresó sus ideas políticas en su libro *La sucesión presidencial en 1910*, aparecido en febrero de 1909; más tarde formó junto con los hermanos Francisco y Emilio Vázquez Gómez, Roque Estrada, Luis Cabrera y otros el Partido Antirreeleccionista, por el cual sería nombrado candidato para contender por la máxima magistratura del país. Madero inició su campaña política recorriendo el país llamando al pueblo a tomar parte en ella, formando clubes antirreeleccionistas en sus respectivas provincias y comunidades. En Orizaba, el Club Liberal Benito Juárez, tuvo conocimiento de los planes de Madero en una visita que realizó el último a dicha ciudad en mayo de ese año de 1909. El Club Liberal Benito Juárez decidió no sólo apoyar a Madero en la campaña para obtener la presidencia; también a los candidatos a gobernadores y presidentes municipales del mismo partido; por lo que el club se transformó en el Club Antirreeleccionista de Orizaba. El nuevo órgano comenzó su labor proselitista en la región ganando numerosos adeptos; como surgieron diferencias entre sus miembros se fundó un nuevo club, el Club Antirreeleccionista Ignacio de la Llave, en cuya organización Heriberto Jara desempeñó el cargo de vicepresidente. Con el carácter de delegado del club lo representó en la Convención Nacional Antirreeleccionista celebrada en la Ciudad de México en abril de 1910, donde se nombró a Francisco I. Madero y Francisco Vázquez Gómez, candidatos a la presidencia y vicepresidencia de la república.

<sup>6</sup> *Ibid.*: p 59-60.

Debido a la fuerza que adquiere cada vez más el candidato antirreeleccionista, Madero fue detenido en Monterrey, Nuevo León, en junio de ese año, lo que legalmente invalidó su candidatura. La represión gubernamental no se hizo esperar en contra de los seguidores de Madero; los seguidores del antirreeleccionismo en Orizaba fueron detenidos, entre ellos Francisco Camarillo y Heriberto Jara, quién fue deportado a Valle Nacional donde contrajo la fiebre amarilla, mas gracias a su habilidad logró escapar. Ayudado por algunos campesinos pudo llegar más tarde a Veracruz.<sup>7</sup> Se recordará que Valle Nacional Oaxaca fue el lugar donde llegaban a laborar trabajadores enganchados donde supuestamente obtendría buenos ingresos, llegaban también campesinos rebeldes y deportados e inconformes con el régimen.

Iniciada la lucha armada en noviembre de 1910 a través del plan de San Luis, el gobierno de Díaz comenzó a tambalearse al brotar por todo el país grupos armados como el surgido en Orizaba, en el que Heriberto Jara tomó parte activa junto con Camerino Z. Mendoza y Cándido Aguilar. Jara fue comisionado para insurreccionar el puerto de Veracruz,<sup>8</sup> mientras sus compañeros insurreccionaban otros lugares: Gavira, Orizaba; Camerino Mendoza, Santa Rosa; Cándido Aguilar, Atoyac. Al intensificarse las operaciones tanto dentro como fuera del estado, Jara realizó acciones militares en el estado de Puebla en 1911; junto con Prisciliano Martínez y Ernesto E. Guerra atacaron la población de San Andrés Chalchicomula; en abril, gracias a su desempeño militar le fue otorgado el grado de Coronel de Caballería del ejército revolucionario, ratificado mas tarde por Francisco I. Madero. En ese mismo mes participó en la acciones de Chichapa e Izúcar de Matamoros; en ese derrotero se encontraba cuando el 25 de mayo de ese año se firmaron los tratados de Ciudad Juárez que suspendían las hostilidades entre los ejércitos federal y revolucionario. El general Díaz renunció a la presidencia; se nombró un presidente interino cuyo nombramiento recayó en Francisco León de la Barra, Secretario de Relaciones Exteriores de Porfirio Díaz para convocar a nuevas elecciones. Una de las condiciones del acuerdo fue la desmovilización de las fuerzas armadas revolucionarias las que en su mayoría no estuvieron de acuerdo: por qué debían deponer las armas, si los vencedores fueron los revolucionarios y no el ejército federal. Temían también que las demandas sociales por las que lucharon, no se llevaran a cabo.

<sup>7</sup> Zapata Vela, Carlos. *Conversaciones con Heriberto Jara*. México. Costa Amic Editores 1992: p. 34.

<sup>8</sup> González Marín. *Op. cit.*: p. 70.

Mientras esto ocurría en el norte del país, Camerino Mendoza había tomado Tehuacán, alistándose para tomar Puebla, acción que por los acuerdos de Ciudad Juárez de restablecer la paz y el orden público no se llegó a realizar. Los revolucionarios Mendoza, Aguilar, Jara y otros no estuvieron de acuerdo en el desarme, pero al no tener otra alternativa hubieron de acatar la decisión, la cual fue paulatina en todo el país. Sólo Emiliano Zapata, el dirigente campesino más importante, no depuso las armas. El desarme no estuvo exento de vicisitudes, dado que Jara, Camerino Z. Mendoza, Ernesto E. Guerra y Prisciliano Martínez, después de entregar las armas fueron aprehendidos y reclusos en la Penitenciaría Federal de la Ciudad de México en agosto de 1911. Previamente, en el mes de julio, Enrique W. Paniagua, Gabriel Hernández y Heriberto Jara se habían entrevistado con el Presidente De la Barra al que le exigieron el cumplimiento del Plan de San Luis y el no licenciamiento del ejército revolucionario.

El Licenciado Francisco León De la Barra como presidente provisional de la república, comenzó a sabotear las actividades revolucionarias y a distanciar a los jefes revolucionarios en perjuicio de Madero. Este último enfrentó también a algunos revolucionarios por el no cumplimiento del plan de San Luis, inconformes como Emiliano Zapata, Pascual Orozco, Camerino Z. Mendoza y Heriberto Jara. La escisión revolucionaria los condujo a “un número de protestas de algunos sectores revolucionarios”.<sup>9</sup>

La actitud de Madero, tomada después de los acuerdos de Ciudad Juárez, trajo consigo fuertes diferencias en el bando revolucionario, por el mencionado desarme y la fragmentación del Partido Antirreeleccionista al romper Madero con los hermanos Vázquez Gómez. Desde el principio hubo diferencias de opinión, inicialmente en los principios que debía tomar el antirreeleccionismo. Una vez realizado el acuerdo de Ciudad Juárez, los Vázquez Gómez se radicalizaron frente a la actitud conciliadora de Madero. Este, por su parte, se separó del Antirreeleccionista para figurar como candidato por el Partido Constitucional Progresista. En Veracruz, Jara rompió con Madero al igual que Camerino Z. Mendoza, Ernesto E. Guerra, Prisciliano Martínez,<sup>10</sup> entre otros, lo que los condujo nuevamente a sufrir arrestos y cárcel. Francisco I. Madero ganó las elecciones el 15 de octubre del año de 1911. Asumió el ejecutivo en noviembre siguiente. Desde el primer momento enfrentó la hostilidad de antiguos

<sup>9</sup> Silva Herzog, Jesús. *Breve historia de la Revolución Mexicana. Antecedentes y etapa maderista*. México Fondo de Cultura Económica, 1972. T. I: p. 186.

<sup>10</sup> González Alcibar, Guadalupe Patricia. *Catálogo del General de División Heriberto Jara Corona: veteranos y constituyentes*. México, 1987: p. 30. Tesis de Licenciatura en Historia FFyL. UNAM.

correligionarios como Emiliano Zapata que se alzó en armas con el Plan de Ayala desesperado por la falta de entrega de tierras. Mas la oposición vino de diversos sectores de la sociedad, atacando al presidente por su aparente incapacidad para encauzar los destinos del país. Finalmente, fue ese descontento capitalizado por algunos de los inconformes, lo que condujo a su caída en febrero de 1913.

En el año de 1912, Jara contendió por la diputación del XIII distrito electoral de Orizaba a la XXVI legislatura del Congreso de la Unión, la cual obtuvo gracias al apoyo de los clubes: Mártires de Veracruz y Círculo Rojo Progresista de Veracruz. Su objetivo era luchar desde la Cámara por reformas sociales como la tarifa inglesa de reducción de la jornada de trabajo.

La legislatura estuvo integrada por el Bloque Renovador al que pertenecía Heriberto Jara; los miembros del Partido Constitucional, los Independientes, el Partido Católico y el formidable grupo conocido como el Cuadrilátero, integrado por Nemesio García Naranjo; Querido Moheno; Francisco M. de Olaguíbel y José María Lozano, acérrimo enemigo de Madero y partidario del pasado régimen.

La XXVI Legislatura se significó por la entrada de jóvenes que participaron en la revolución como Luis Cabrera, Luis Manuel Rojas, Alfonso Cravioto, Isidro Fabela, Eduardo Hay, Félix F. Palavicini, Aquiles Elorduy, Roque González Garza, Pascual Ortiz Rubio y el ya mencionado Heriberto Jara.<sup>11</sup> Una vez en funciones Jara abogó por el mejoramiento de las condiciones sociales de los obreros, apoyando una ley enviada por el poder ejecutivo. La propuesta legislativa daba al Estado el papel de interventor en asuntos económicos para regular la riqueza generada por el trabajo. La controversia se suscitó tanto en su contenido ideológico, su constitucionalidad y desde luego en su alcance y limitaciones. Heriberto Jara jugó un papel destacado en su discusión, defensa y aprobación. Cabe mencionar que fue la primera ley obrera que se emitió en México.

Para el año de 1913, el presidente Madero enfrentó un levantamiento militar en la capital del país dirigido por los generales Manuel Mondragón y Félix Díaz. Estos sucesos, que se conocen como la Decena Trágica, encontraron a Madero distanciado de los revolucionarios, Madero confió a Victoriano Huerta, comandante de la plaza de la Ciudad de México, la defensa de la misma. Heriberto Jara estuvo comisionado para suministrar víveres a las tropas leales; advirtió, sin embargo, la traición de Huerta, al no permitir éste la distribución de alimentos que había en

<sup>11</sup> González, Luis. *Los artifices del cardenismo*. México. El Colegio de México. 1981. V. 14: p. 126.

Palacio Nacional y que se echaron a perder. Jara salió de la ciudad con rumbo a Veracruz a reunir fuerzas a favor de Madero; no logra su objetivo, allí se enteró de los asesinatos del presidente y vicepresidente. Jara decidió abandonar el país por su propia seguridad embarcándose hacia La Habana. Pasado el difícil momento y ofrecidas garantías por el presidente Huerta, Jara regresó al país a ocupar su lugar en la Cámara de Diputados, desde donde se opuso a muchas de las acciones realizadas por el gobierno.

El primero de mayo de 1913 se celebró por primera vez en el país el desfile obrero del primero de mayo, organizado por la Casa del Obrero Mundial; entre los entusiastas partícipes destacan Heriberto Jara; Santiago J. Sierra; Hilario Carrillo; Pioquinto Roldán y Jacinto Huitrón. En esta manifestación los obreros presentaron sus demandas, además de protestar airadamente contra el régimen huertista que día con día recrudecía la represión en el país. Debido a las circunstancias que mostraba el país decidió huir a La Habana, Cuba y de allí para los Estados Unidos para incorporarse por la frontera norte a la lucha revolucionaria en contra del espurio gobierno de Victoriano Huerta.

Con motivo del asesinato del presidente Madero, el gobernador de Coahuila, Venustiano Carranza, lanzó el plan de Guadalupe para restablecer el orden constitucional en el país. El movimiento paulatinamente cobró fuerza incorporando a más elementos que tenían como objetivo expulsar al “usurpador” del poder ejecutivo. Por lo que toca a Jara, se incorporó a la revolución constitucionalista cuando cruzó la frontera por Coahuila, quedando alistado en las fuerzas de la División del Noreste comandada por el General Pablo González, siendo asignado al cuerpo del General Lucio Blanco; más tarde quedó subordinado a las órdenes del General Cándido Aguilar, antiguo compañero de armas. Jara fue rehabilitado en su grado de Coronel de Caballería<sup>12</sup> otorgado anteriormente por Madero, sólo que ahora en el Ejército Constitucionalista.

En el mes de agosto de 1913, cuando Jara efectuaba operaciones militares en los estados de Nuevo León y Tamaulipas, convenció a Lucio Blanco de formar una comisión (de la que Jara tomó parte) para efectuar el reparto de las tierras pertenecientes a la hacienda “Los borregos” propiedad de Félix Díaz. El reparto agrario se realizó entre los soldados miembros de la división. Se cumplió así uno de los ideales de la lucha campesina. El hecho fue desaprobado por Venustiano Carranza, indicando que Blanco no tenía facultades para tal fin. Si bien el Primer

<sup>12</sup> Barragán, Juan. “Los grandes de la Revolución. Heriberto Jara.” *El Universal*. 30 enero 1963: 1 (3).

Jefe respetó el reparto agrario, removió a Lucio Blanco de la División del Noreste, y lo envió como subordinado a las órdenes de directas de Álvaro Obregón.

Jara siguió perteneciendo a la División del Noreste pero ahora bajo las órdenes de Antonio I. Villarreal. Cándido Aguilar, antiguo compañero de armas, solicitó al General Pablo González sus servicios para iniciar la revolución en el estado de Veracruz. La petición fue concedida y Jara quedó como jefe del estado mayor de la Primera División de Oriente. Su participación no se limitó a un territorio en específico. Intervino en las acciones de Ciudad Victoria y Santa Engracia en Tamaulipas así como los hechos de armas en Tántima, Tantoco, Amatlán, Tamiahua, y Orizaba<sup>13</sup> en el estado de Veracruz. Ya iniciado el año 1914 siguió hostilizando a los federales, arrebatándoles además trenes de mercancías y otros efectos. Los movimientos de Jara se efectuaron entre mayo y julio de 1914. La División de Oriente no tuvo descanso, después de operar a la zona petrolera extendió su radio de acción a la zona textil de Orizaba. En Jalapa formó la llamada Brigada Ocampo<sup>14</sup> compuesta de las tres armas; es decir, artillería, caballería e infantería; el nombre hace homenaje al ilustre liberal de la Reforma. En el mes de julio, gracias a su buen desempeño, Venustiano Carranza le concede el grado de General Brigadier.

En junio de 1914, Cándido Aguilar fue nombrado gobernador provisional del estado de Veracruz; éste a su vez nombró a Heriberto Jara secretario general de gobierno; de esta manera Jara alternó actividades militares y políticas. Los motivos propios de un movimiento armado provocaron anomalías en la administración de ese estado, una de ellas la venta fraudulenta de terrenos petroleros adquiridos por las compañías a precio de ganga. Para evitarlo, el gobierno revolucionario de Veracruz emitió la Ley de Clausura de Notarías para impedir la legalización de las ventas realizadas; con ello se evitó un daño de funestas consecuencias para el patrimonio de México.

En abril de 1914, los Estados Unidos invadieron el puerto de Veracruz, con el pretexto de un incidente suscitado entre marinos norteamericanos y soldados federales en Tampico, Tamaulipas. La ocupación norteamericana del puerto obedece a razones estratégicas para los Estados Unidos que permanecieron hasta el mes de noviembre del mismo año. La ocupación norteamericana encontró fuerte oposición de todos los sectores del país. Hubo una serie de negociaciones con representantes del gobierno de Huerta y el norteamericano en Niagara Falls,

<sup>13</sup> Partido Revolucionario Institucional *Heriberto Jara. Combatiente revolucionario. Defensor de los Pueblos Oprimidos*. México, Partido Revolucionario Institucional, 1968: p. 9.

<sup>14</sup> González Marín. *Op. cit.* p. 166

Canadá, sin llegar a una solución satisfactoria. Por su parte Carranza, se opuso a todo acuerdo con Huerta para hacer un frente común contra la invasión, pero sí levantó su voz rechazando la invasión.

Ante el acoso internacional ejercido por los Estados Unidos y la presión del ejército constitucionalista, el gobierno huertista se derrumbó cuando el ejército federal fue derrotado en Zacatecas por las fuerzas de la División del Norte en junio de 1914. El ejército federal entregó las plazas que aún retenía y quedó disuelto mediante los tratados de Teoloyucan en agosto de ese mismo año. El General Heriberto Jara recibió la rendición, desmovilización y entrega de armas de las tropas federales acantonadas en Orizaba.

Cándido Aguilar, como jefe de la revolución en Veracruz, al momento de la invasión protestó por el avance de las tropas norteamericanas a zonas aledañas al puerto. El Almirante Fletcher, comandante de la escuadra de ocupación, le dio órdenes de abandonar la zona, a lo que Aguilar se negó dispuesto a enfrentar a los invasores si les hacían la guerra. Jara, como Jefe del Estado Mayor, preparó a sus fuerzas para cualquier incidente, no se llegaron a enfrentar militarmente, pero sí existió intercambio de notas diplomáticas Fletcher, Comandante de las tropas de ocupación y Venustiano Carranza, Jefe Constitucionalista. Fletcher se quejó ante Carranza de las amenazas de muerte que, según él, le profirió Cándido Aguilar.

Pese a la caída de Victoriano Huerta la ocupación del puerto continuó. Carranza siguió ejerciendo presión sobre los Estados Unidos para su devolución. Urgido además por los graves acontecimientos de Aguascalientes que marcaron la ruptura definitiva entre él y Villa, Carranza decidió trasladarse al puerto de Veracruz para reorganizar el gobierno al ser notificada su entrega por los norteamericanos para el mes de noviembre. Por lo tanto ordenó a Cándido Aguilar avanzar sobre el puerto y recuperarlo a cualquier costo. Jara, al frente de la Brigada Ocampo fue el primero en avanzar por las vías del ferrocarril mexicano mientras otros regimientos hacían lo mismo por otros puntos de entrada a la ciudad. La orden de Aguilar a Jara fue terminante:

“Hágame el favor de poner sus relojes con el mío y a las doce en punto de mañana avanzan ustedes con sus tropas para tomar posesión del puerto y si las fuerzas invasoras no se retiran les hacen fuego.”<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Barragán *Op. cit.* p. 22.

Los soldados mexicanos avanzaron hacia su objetivo, pero los norteamericanos desalojaron sus posiciones retirándose para embarcarse con rumbo a su país. No se presentaron incidentes graves, por lo que el 23 de noviembre de 1914, el puerto retornaría a la soberanía mexicana y sería convertido por Carranza en capital de la república porque las fuerzas de la Convención ocuparon la Ciudad de México.

Después de la firma de los tratados de Teoloyucan, Venustiano Carranza, como jefe del ejército constitucionalista, ocupó la capital del país, decidido a reorganizarlo sobre bases de legitimidad, la cual se había perdido con el gobierno de Victoriano Huerta. Heriberto Jara fue nombrado gobernador del Distrito Federal con carácter provisional, cargo que desempeñó del 19 de septiembre al 23 de noviembre de 1914.<sup>16</sup> Período breve más no de calma, puesto que Jara atendió asuntos de diversa índole en la ciudad y sus alrededores, que durante 1914 y 1915 cambió una y otra vez de control político. Unas veces fue constitucionalista; otras, convencionista. Dos asuntos en particular fueron atendidos por Jara en su breve gestión; el conflicto con los zapatistas y el problema de los tranviarios. Los zapatistas acosaban al Distrito Federal por la parte sur que colinda con Morelos, el estado bajo su control e influencia. Con respecto a este momento Carlos Zapata Vela en su obra *Conversaciones con Heriberto Jara*, señala que Jara consideró al zapatismo ideológicamente inferior frente al magonismo.<sup>17</sup> No se disponen de elementos para evaluar la postura de Jara. Obedece ello tal vez a que Emiliano Zapata no contempló los asuntos agrarios desde un punto de vista más cercano al pensamiento magonista o su rechazo se deba a la muerte de su hermano, que pereció combatiendo a los zapatistas. La divergencia de puntos de vista no limita o pone en calidad de inferior a un movimiento político, como tampoco las pasiones humanas denigran su condición ideológica.

En funciones de gobernador del Distrito Federal, Jara decretó la reducción de la jornada de trabajo a 9 hrs., estableció el descanso dominical obligatorio para todos los trabajadores combatió la especulación de mercancías que efectuaban los comerciantes ante la escasez provocada por la guerra castigando los abusos. El problema de mayor trascendencia en su breve mandato fue el suscitado en la compañía de tranvías del Distrito Federal, empresa de propiedad

<sup>16</sup> Partido Revolucionario Institucional. *Op. cit.*: p. 11

<sup>17</sup> Zapata Vela. *Op. cit.*: p. 48.

británica. Los trabajadores del servicio de tranvías exigieron el aumento salarial de 25%. La empresa, bajo el argumento que ello volvería las operaciones incosteables, negó la petición. Jara interpuso sus buenos oficios mediando en la resolución del conflicto. De cualquier manera las negociaciones se estancaron por negligencia del gerente de la empresa para solucionar las demandas laborales de sus empleados. El General Jara solicitó a Carranza la incautación de la compañía de tranvías,<sup>18</sup> la cual fue autorizada el 13 de octubre de 1914. Las ventajas del decreto pronto se dejaron sentir para los trabajadores, comprobándose la solvencia de la empresa. Jara demostraba su interés por el mejoramiento de las clases más necesitadas.

Heriberto Jara dejó el cargo de gobernador del Distrito Federal en noviembre de 1914; por encargo de Carranza fue comisionado para recuperar el puerto de Veracruz que seguía ocupado por los norteamericanos. La desocupación del puerto tuvo verificativo el 23 de ese mes.

Mientras se ordenaba nuevamente la vida de la ciudad, Carranza, en ese mes de octubre, convocó a una convención revolucionaria para darle solución a los problemas políticos del país. La celebración se realizó en la Ciudad de México, sin cumplir los objetivos deseados al no estar representadas las fuerzas políticas de importancia en el país. Se convocó a otra convención esta vez en Aguascalientes. La Convención una vez más fracasó al tratar de dotar al país de un programa a seguir por todas las facciones políticas; en cambio provocó la ruptura definitiva entre Villa y Carranza, además del desconocimiento del último como jefe de la revolución.

Carranza no aceptó la decisión de la Convención ordenando el traslado del gobierno al puerto de Veracruz, próximo a ser desocupado por las fuerzas norteamericanas. Los generales y políticos que permanecieron fieles a Carranza “antes de ser declarado rebelde, son Álvaro Obregón; Heriberto Jara; Agustín Millán; Luis Cabrera; Jesús Urueta; Luis Manuel Rojas; Gerzayn Ugarte y Alberto J. Pani”.<sup>19</sup>

La ofensiva contra la Convención se inició en 1915, fue dirigida militarmente por Álvaro Obregón. Heriberto Jara, nuevamente al frente de la Brigada Ocampo, se dispuso para la campaña tomando parte en Oaxaca, donde combatió al asesino de Jesús Carranza, Santibáñez. Durante la campaña de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, militó al lado de Salvador Alvarado, combatió a Blas Ortiz Argumedo y lo derrotó en la batalla de Blanca Flor, el 19 de abril de 1915, hecho por el que le fue concedido el grado de General de Brigada.<sup>20</sup> Defendió

<sup>18</sup> González Alcívar. *Op. cit.*: p. 41.

<sup>19</sup> Ulloa, Bertha. *La revolución escindida*. México. El Colegio de México. 1981.V. 4: p. 57.

<sup>20</sup> Martínez de la Vega. *Op. cit.*: p. 63.

Puerto Progreso, Yucatán, ante una inminente ocupación por parte de los norteamericanos. Dicha intervención era factible ante la falta de garantías para los ciudadanos estadounidenses que se encontraban en medio del enfrentamiento entre constitucionalistas y henequeneros. Jara ofreció seguridad para los extranjeros radicados en la península. Satisfechos, los norteamericanos retiraron las naves del lugar. Resuelto el conflicto entre constitucionalistas y henequeneros,<sup>21</sup> prosiguió su campaña y convenció al jefe rebelde May de deponer las armas en el entonces territorio federal de Quintana Roo, el que también pacificó.

De regreso a la capital del país combatió a los zapatistas en Chalco, Xico y Santa Martha, en el estado de México, y más tarde recuperó la Ciudad de México en octubre de 1915, para la causa carrancista. Jara no estuvo presente en las batallas del Bajío pero su actuación en el centro del país consolidó la posesión de la Ciudad de México.

Una vez derrotadas las fuerzas de la Convención, Jara fue gobernador provisional de Veracruz, del 27 de enero al 16 de octubre de 1916. Como tal se dio a la tarea de favorecer la creación de colonias militares que permitieran a los veteranos de la revolución y otros laborar en tierras para la reconstrucción del país. De estas unidades de producción agrícola y pequeñas unidades industriales como lecherías y curtidorías, facilitaría su adquisición a los colonos y dotaría de caminos para su comunicación y otorgamiento de todos los servicios para su funcionamiento; las colonias militares al parecer no sólo tuvieron el objetivo de ayudar a los veteranos del conflicto armado de 1910, sino también que al paso del tiempo algunas de estas unidades se transformaran en importantes centros de desarrollo económico. Renunció al cargo de gobernador para lanzarse como candidato a diputado por el XIII distrito de Orizaba al Congreso Constituyente que convocó Venustiano Carranza para llevar a cabo la reforma de la constitución y ganó la elección.

La apertura del Congreso se verificó el 1 de diciembre de 1916. Carranza, como es bien sabido, pretendía reformar a la Constitución existente y no elaborar una nueva. El Congreso estuvo dividido en dos grupos, uno radical y el otro reformista. Este último apoyaba al Sr. Carranza. El primero era el de los radicales jacobinos, partidarios de cambios sociales entre quienes se encontraban: Francisco J. Múgica, Heriberto Jara, Luis G. Monzón, Froylán Manjarrez, Luis T. Navarro, Pastor Rouaix y otros más.<sup>22</sup> El grupo de los diputados reformistas

<sup>21</sup> Ulloa, Bertha. *La encrucijada de 1915*. México. El Colegio de México. 1981: V. 5 p. 71.

<sup>22</sup> Mancisidor, José. *Historia de la Revolución Mexicana*. México. Procolumnex. 1992: p. 307-308

contaba con elementos como Alfonso Cravioto, José Natividad Macías, Luis Manuel Rojas, Félix F. Palavicini y otros.

Heriberto Jara fue de los diputados que más participó en las comisiones de elaboración de artículos de la constitución, y sería demasiado prolijo hablar de su actuación en el congreso. Juan de Dios Bojórquez lo señaló como “humanista y buen gourmet” y como uno de los “Quijotes del Congreso”; desde luego lo caracterizó ampliamente:

“El general Jara, regordete y melenudo, fue uno de los más simpáticos del Congreso, por sus intervenciones oportunas, su romanticismo y sus ideas de redención de las masas proletarias. A pesar de ser un poco tartamudo se expresaba con gran claridad y soltaba chispazos irónicos de sus discursos, como sin darle importancia”.<sup>23</sup>

Bojórquez lo señala como el que más hizo por la reforma, tan sólo inferior a Múgica. Jara participó tanto en la primera como en la segunda comisiones de revisión de los artículos constitucionales 41, 47, 50, 51, 53, 58, 59, 60, 61, 63, 71,<sup>24</sup> referente a los diversos capítulos y apartados de la misma como en el caso del artículo 90 en relación a la creación de nuevas Secretarías de Estado, donde propuso la creación por separado de una secretaría de marina argumentando “porque si no se tiene una marina de respeto en tan extensas costas, la marina que tenemos es muy raquífica y que no impone el menor respeto y que no sirve ni para la vigilancia de una reducida parte de las costas”.<sup>25</sup> Desde esos años se vislumbraba la necesidad sentida por parte de algunos políticos de contar con una flota tanto de guerra como mercante, tan necesaria para la defensa de los litorales, así como de las actividades económicas y transporte de las materias primas, mercancías y productos, pues de no contar con una marina mercante, el país está condenado a depender de los servicios del extranjero, limitando su capacidad de desarrollo.

Su participación en la redacción y elaboración de los diversos artículos, reveló a Jara como uno de los legisladores más polifacéticos, pues por igual participó en comisiones como la defensa del municipio libre, la del poder judicial de defensa de la soberanía de los estados y de contenido social.

<sup>23</sup> Bojórquez, Juan de Dios. *Crónica del Constituyente de 1917*. México. Ediciones Botas. 1928: p. 376.

<sup>24</sup> *Diario de Debates del Congreso Constituyente de 1917*. México. Ediciones de la Comisión del Sesquicentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y del Cincuentenario de la Revolución Mexicana. 1960. T. I: p. 917-956.

<sup>25</sup> *Diario de Debates del Congreso Constituyente de 1917*. México. Ediciones de la Comisión del Sesquicentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y del Cincuentenario de la Revolución Mexicana. 1960. T. II: p. 634-636.

Concluidos los trabajos del Congreso Constituyente, Jara fue nombrado gobernador provisional del estado de Tabasco, ocupando el cargo del 1 de octubre de 1917 al 11 de febrero de 1918. Mas tarde el presidente Carranza lo nombró Ministro Plenipotenciario de México ante la república de Cuba,<sup>26</sup> puesto que desempeñó hasta principios de 1920. Acerca de su gestión diplomática se disponen de escasos elementos que atestigüen su labor; solo se sabe que intercedió ante el Presidente Carranza para lograr la amnistía para Salvador Díaz Mirón, antiguo porfirista y huertista.

Después de su labor diplomática en el exterior, Jara regresó en un difícil momento para el país: la sucesión presidencial estaba en puerta, concluía la administración carrancista. El presidente saliente deseaba darle continuidad a su obra política. Por esa razón escogió a Ignacio Bonillas, político desconocido para sucederlo, frente a Álvaro Obregón, candidato natural y firme aspirante a la presidencia apoyado fundamentalmente por el ejército. Carranza inició una campaña de hostigamiento contra Obregón y sus seguidores, Plutarco Elías Calles y Adolfo De la Huerta entre otros; hecho que culminó con el pronunciamiento armado de los últimos mediante el plan de Agua Prieta el 23 de abril de 1920. Se acusó al Presidente Carranza de haber violado la soberanía de los estados y las garantías individuales. El movimiento armado se extendió rápidamente por el país y Carranza fue derrocado y asesinado el 21 de mayo de 1920. Jara no se encontraba en servicio activo debido a su reciente regreso de Cuba, por lo que no se vio involucrado en el conflicto.

Más tarde, Jara fue elegido senador por Veracruz para el período 1920-1924, ejerciendo las funciones para las que fue electo, con el mismo entusiasmo como cuando participó en el constituyente de 1917. Fungió por última vez como legislador, remarcando la necesidad de acabar con la falta de justicia social que genera abusos e inconformidad en los sectores menos beneficiados.

Al estallar la rebelión delahuertista en diciembre de 1923, tomó las armas a favor del gobierno, tomando parte en las acciones de La Esperanza y tomó Jalapa en abril de 1924. Álvaro Obregón le concedió el grado de General de División, el más alto grado de la jerarquía militar mexicana en junio de 1924. En ese mismo año contendió por la gubernatura de su natal Veracruz. Ganó fácilmente las elecciones. Tomó posesión del cargo en noviembre de 1924 hasta

<sup>26</sup> Chapa Bezanilla, María de los Ángeles. *El General Heriberto Jara Corona. Dos aspectos de su vida, clasificación y catalogación parcial de su archivo particular*. México. 1982: p 81-82. Tesis de Licenciatura en Historia. FFyL. UNAM.

septiembre de 1927, cuando fue obligado a dejar el gobierno por presiones tanto internas y externas en el estado.

Al frente del ejecutivo estatal, Heriberto Jara no gozó de tranquilidad. Su administración gubernamental se dio en un momento político más que complicado, ya que existía una honda división política hacia el interior de ese estado. Los desórdenes causados por la rebelión delahuertista; la huelga de maestros; la presencia de caciques locales contrarios al gobierno; la presencia de las ligas campesinas encabezadas por Úrsulo Galván; el movimiento inquilinario dirigido por Herón Proal en el puerto de Veracruz; la presencia política y militar de personajes como Miguel Alemán [González], Adalberto L. Tejeda y Arnulfo R. Gómez, y el problema petrolero tanto con los obreros como con las compañías extractivas, finalmente precipitaron su caída. Por si fuera poco, el presidente Calles y la CROM tenían un especial interés en la región del Golfo de México, donde había estados considerados “rojos”, pues escapaban a su política de centralización, dicho estados eran Tamaulipas, Tabasco, Campeche, Yucatán y, por supuesto, Veracruz.

Dentro de las acciones de Jara al frente del gobierno del estado fue importante mantener la estabilidad en el mismo a pesar de las dificultades políticas y enfrentamientos con sus enemigos: Úrsulo Galván, Alemán [González], Campillo Seyde. Impulsó importantes programas laborales, educativos y materiales. Se repartieron más de 42 mil hectáreas para beneficio de unos siete mil campesinos. En asuntos obreros, expidió una ley que obligaba a todas las compañías comerciales del estado a emplear, en más de un 90%, personal de origen mexicano, evitando se favoreciese sólo a extranjeros.

Las obras materiales realizadas fueron dotar de drenaje a la ciudad de Jalapa y asfaltar sus calles proporcionando un verdadero aspecto de verdadera capital. Se construyó la carretera Jalapa-Coatepec y se mandó construir un estadio de béisbol. Jara creó varias escuelas rurales para dar estudio a los hijos de los campesinos, además adquirió una radiodifusora que se utilizó con fines culturales.<sup>27</sup>

El problema mayor de Heriberto Jara, fue el suscitado con las compañías petroleras motivado por los adeudos al fisco del estado y a los trabajadores que sumaban unos 20 millones de pesos. En entrevista con el gerente de la Huastecan Petroleum Co., Jara reprochó la falta del cumplimiento de la empresa, además de algunas irregularidades en la adquisición de terrenos y

<sup>27</sup> *Ibid.* p. 87-88.

perforación de pozos. El representante de la compañía que había hecho alarde de poderosas influencias, se comprometió a cumplir un pago estimado en 8 millones de pesos. El problema tomaba buenos augurios hasta que se presentó un enviado de la CROM, que pidió a la Huastecan Petroleum que ignorara a las autoridades del estado de Veracruz y negociara directamente con el gobierno federal, dada la naturaleza del caso. El conflicto se recrudeció al realizarse nuevas perforaciones por parte de las compañías petroleras. Jara ordenó entonces el embargo de los pozos impidiendo burlas y abusos de los empresarios petroleros. El gobierno federal por su parte presionó a Jara a desistir de su actitud a lo que éste se opuso, por lo que presidente Calles, considerando los problemas entre el gobernador y las compañías, la ingerencia de la CROM en Veracruz y los problemas internos del estado,<sup>28</sup> tomó como pretexto una huelga de profesores para que tropas federales se apoderaran del Palacio de Gobierno y Congreso Local de Jalapa. Éste último, obligado a sesionar, exigió la renuncia del gobernador. Jara dimitió del cargo el 29 de septiembre de 1927.

A su salida del gobierno de Veracruz, Heriberto Jara tiene poca participación política y administrativa debido en parte a que el general Calles ejercía el poder político mediante el Maximato. Esa debió ser la razón por la que no aceptó la postulación para contender por la alcaldía del puerto de Veracruz en el año de 1932. Con la llegada del General Lázaro Cárdenas a la presidencia de la república en 1934, el general Jara volvió a desempeñar funciones militares y en la administración pública. Cárdenas debió llamarlo a colaborar a su lado porque cuando Jara fue gobernador de Veracruz, él fue jefe militar en la Huasteca, conociendo su labor al frente del estado.

En lo que respecta al ejército fue inspector general del ejército de diciembre de 1934, a diciembre de 1935. Dependencia clave de las fuerzas armadas ya que desde ese puesto se controlaba a “las 33 jefaturas de operaciones; las guarniciones de plaza; los batallones de infantería y la caballería, incluidas la producción de material bélico.”<sup>29</sup> Estuvo también al frente de las zonas militares de Veracruz y Oaxaca; la jefatura de operaciones en Chiapas y la dirección de educación militar, que ejerció hasta abril de 1939. Como director de la misma recalcó el sentido humanista que debe tener la fuerza armada: “La defensa de los derechos del hombre y del pueblo y la seguridad de las instituciones y la patria.”<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Aguilar, Hesiquio. “Son poco consistentes las declaraciones de Beristáin.” *Excelsior* 27 febrero 1944: p. 1, 9

<sup>29</sup> Meyer, Jean *Estado y sociedad con Calles*. México. El Colegio de México. 1981. V. 11: p 171.

<sup>30</sup> Hernández Chávez, Alicia. *La mecánica cardenista*. México. El Colegio de México. 1981. V. 16: p. 44.

Para fines de los años 30, se modificó sustancialmente el panorama internacional. Alemania, al invadir Polonia, daba comienzo a la Segunda Guerra Mundial. La aparición de bloques de poder como el Eje y los Aliados, determinaron la política internacional a seguir a favor de sus intereses. México asumiría inicialmente una política neutral hasta que las circunstancias lo convirtieran en un país beligerante.

En esos años llegaba a su fin la administración del General Cárdenas lo que marcaba la pauta para sucederlo. La situación del país era de incertidumbre: los sucesos de 1938 y la nominación del candidato presidencial que debía ser la adecuada para no provocar inconformidad en varios sectores del país, incluyendo las filas del PRM.

El General Francisco J. Múgica, Secretario de Comunicaciones, era el candidato natural para suceder a Cárdenas, ya que significaba la continuidad del proyecto iniciado por éste. Las ideas radicales de Múgica suscitaron honda agitación que terminaron por obligarlo a renunciar a su postulación.

El General Manuel Ávila Camacho, ocupaba la titularidad de la Secretaría de la Defensa Nacional. Su carrera militar había transcurrido más dentro de las funciones burocráticas del ejército que en el campo de batalla. Ávila Camacho, hombre de ideas moderadas, gozaba de simpatías dentro de varios grupos oficiales. Su actitud conciliadora fue la que inclinó la balanza a su favor para ser nominado el candidato presidencial del PRM. Desde la oposición el General Juan Andrew Almazán se preparaba a contender en las que serían unas elecciones álgidas y atropelladas.

Con motivo de la campaña presidencial para ocupar la presidencia de la república -período 1940-1946-, Jara fue designado presidente del PRM, en junio de 1939. Al asumir la presidencia del partido declaró "carecer de compromisos políticos"<sup>31</sup> pero garantizando imparcialidad para escoger a los candidatos a los diversos cargos de elección.

Realizadas las elecciones en junio de 1940 resultó ganador el General Ávila Camacho en unos comicios no exentos de violaciones y manejos turbios. Una vez en la presidencia, Ávila Camacho nombró a Heriberto Jara jefe del Departamento de Marina en diciembre de 1940 cartera que ocupó sólo un mes, dado que al ser elevado al rango de secretaria de estado, en enero de 1941 le correspondió ser el primer Secretario de Marina. Duró en funciones hasta noviembre de 1946.

<sup>31</sup> Zapata Vela. *Op. cit.*: p. 90-91.

La creación del Despacho de Marina fue un paso dado en firme para el desenvolvimiento de las actividades marítimas. El presidente Ávila Camacho mostró interés por los asuntos del mar, por lo que era indispensable por parte del gobierno apoyar su desarrollo y centralizar las funciones en un organismo capaz de atender las necesidades navales y militares; desarrollar una marina mercante, construir puertos; regular el tráfico marítimo entre otras.

“Jara como secretario de marina se empeñó en dirigir las diversas obras que comprendía esa institución: construcción de escolleras, desazolve de barras y bahías. Estudiar las condiciones del istmo para una adecuada comunicación entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, otras como la marina mercante, organización de entidades de pesca, así como construir criaderos de trucha, carpa, vedas etc.”<sup>32</sup>

Se emitieron además varios decretos para crear varias dependencias para permitir el mejor desenvolvimiento de la misma como lo fue: El estado mayor naval; el reglamento interior de la secretaría; el reglamento de zonas navales y de estaciones de aprovisionamiento; la dirección general de construcciones navales; la creación de escuelas de aviación naval; la institución del día de la marina a partir del 1 de junio de 1942; en recuerdo del primer viaje realizado con tripulación mexicana el 1 de junio de 1917, cuando se aplicó el artículo 32 de la constitución, de que toda nave que enarbole bandera nacional, solo podrá ser tripulada por mexicanos por nacimiento.<sup>33</sup>

La Secretaría de Marina no se limitó a funciones exclusivamente castrenses. El objetivo fue desarrollar varios sectores del país entre ellos el industrial, comercial y de transportes. Es importante dar a conocer que el flujo mundial de mercancías y comercio se lleva a cabo a través del transporte marítimo. Jara trató de aprovechar su estancia en la Secretaría de Marina para desarrollar la industria naval. Con la escasez de acero existente se proyectó la construcción de barcos de cemento, modelo que en algunos países de Europa como es el caso de Francia se habían desarrollado. En octubre de 1942 comenzaron los trabajos en los astilleros de Veracruz para concluirse al año siguiente. La empresa que habría de realizar la obra fue la Compañía Constructora Marítima y Terrestre.

El 30 de julio de 1943 fue botado en Veracruz un chalán de concreto de 20 toneladas destinado a las obras de la zona naval.<sup>34</sup> Como los resultados fueron óptimos se proyectó la

<sup>32</sup> Medina, Luis. *Del cardenismo al ávilacamachismo*. México. El Colegio de México. 1978. V. 18: p. 84.

<sup>33</sup> Zapata Vela. *Op. cit.*: p. 125.

<sup>34</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 23, exp. 951, fol. 16224-16233.

construcción de otra nave, pero ésta de mayor tonelaje. El resultado debió ser un fracaso, aunque no hay informes de ello, más que la ola fuerte de críticas publicadas en el periódico *Excelsior* en enero y febrero de 1944, por fraude y malos manejos en la administración de los recursos de la Secretaría de Marina. Fueron publicadas unas notas como mofa del malogrado buque.

“Este amor a concreto lo llevó a idear un chalán todo él de cemento puede verse la empalizada que se hizo para vaciar allí no lejos del legendario castillo, el famoso chalán. En números redondos se vaciaron, para obtener el chalán de una pieza, tantos costales de concreto como se pueden comprar con cuarenta mil pesos de acuerdo con las tarifas más peculiares de la C. C. M. T. Concluido el vaciado fraguado el concreto —la brisa contribuyó gratuitamente a esta labor— llegó la fecha de votar el chalán. Aquello iba a ser la primer embarcación de concreto —toda una casa como las que hace el ingeniero Rebolledo en la metrópoli—, iba a surcar las aguas del golfo. El chalán se deslizó hasta el agua y, segundos después ante la deslumbrada concurrencia que servía de testigo al notable hecho histórico, el mar levantó una inmensa burbuja, una burbuja que exclamó: ¡Bluff! y, —¡oh triste final!— el chalán, claro está, se fue al fondo del mar”.<sup>35</sup>

Pese al fracaso del famoso chalán, Jara justificó el argumento de construir barcos de cemento como alternativa para impulsar el desarrollo de la industria naval como pivote del desarrollo económico nacional. No faltaron sin embargo furibundos ataques en contra del titular de marina, no únicamente por los resultados arrojados por el barco en cuestión; comenzaron fuerte acusaciones por dispendios, derroches, fraude y malos manejos en las obras que efectuaba la Secretaría de Marina en los diversos puertos del país como diques inconclusos, escolleras sin terminar, compra de dragas obsoletas, la existencia de dos escuelas navales, influyentismo, etc.

Los periodistas que atacaron a Heriberto Jara, pertenecían al periódico *Excelsior*. Estos fueron Hesiquio Aguilar, Jorge Piño Sandoval y Luis Spota, quienes además de criticar su desempeño en la Marina, aprovecharon el momento para desacreditar también su administración como gobernador de Veracruz en los años 20, señalando que:

“Ni cuando fue gobernador el General Heriberto Jara. Llegó a preocuparse por realizar alguna obra que beneficiara positivamente a Veracruz y la única huella de su paso por el gobierno que es el estadio jalapeño, fue construida a base de no cubrir los sueldos de los empleados públicos durante quince meses”.<sup>36</sup>

Jara se defendió de las acusaciones y consignó ante la Procuraduría General de la República una demanda por difamación. Jara dio a conocer que algunos interesados en obtener concesiones

<sup>35</sup> “Fue botado ayer el primer chalán de concreto.” *El Dictamen* 31 julio 1943: 1, 5

<sup>36</sup> Piño Sandoval, Jorge. “Desenfreno administrativo en las obras de Veracruz.” *Excelsior*. 11 febrero 1944 10

y contratos en condiciones desventajosas para la Secretaría de Marina, y por ende al país, orquestaron la campaña en su contra. Heriberto Jara señaló que se había malinterpretado el manejo que se hizo de una dársena, es decir una parte resguardada del puerto que sirve de refugio y compostura de buques. El proyecto de barcos de cemento tuvo que ser abandonado, además de otros planes.

El período de Jara como Secretario de Marina coincide con el desarrollo de la segunda guerra mundial. Contienda en la que México participó de manera activa a partir del 22 de mayo de 1942, cuando se declaró el estado de guerra con los países del Eje, motivado por el hundimiento de los buques mexicanos “Faja de Oro” y “Potrero del Llano” por submarinos alemanes ese mismo mes. La entrada al conflicto planteó la necesidad de estrechar la cooperación conjunta con los Estados Unidos en un marco donde existían asuntos bilaterales pendientes como la deuda externa o el tema petrolero. Jara se opuso a la instalación de bases militares norteamericanas así como el patrullaje y permanencia de tropas extranjeras en zonas y puertos del país sin justificación. En contra de Ezequiel Padilla Secretario de Relaciones Exteriores partidario de mayor colaboración con los Estados Unidos.

El papel que desempeñó México en la contienda fue de apoyo al grupo de los Aliados en contra del fascismo totalitario; el envío de materiales para la guerra como fibras duras, guayule, petróleo, etc. México tomó otras acciones como la de incautar los barcos alemanes e italianos surtos en puertos mexicanos y ponerlos al servicio nacional. México recibió además ayuda norteamericana mediante la ley de Préstamos y Arriendos para la adquisición de equipos de guerra para la defensa del país y entrenamiento de oficiales en instalaciones militares de aquél país.

Al dejar la Secretaría de Marina Jara inició la lucha por la paz mundial. Aceptó ser presidente del movimiento mexicano por la paz, la justicia y la solidaridad y miembro del movimiento mundial por la paz. Estuvo al tanto de los problemas mundiales como la tensión existente en la Guerra Fría, socialismo versus imperialismo, censurando la guerra como solución de los problemas existentes en el mundo. Por su trayectoria por tan noble fin, recibió el premio Stalin de la paz en 1951. En México el senado de la república reconoció su amplia trayectoria revolucionaria al concederle la medalla Belisario Domínguez en 1957.

A partir de 1962, Heriberto Jara empezó a escribir artículos para la revista *Siempre* y el periódico *El Día*. Sus últimos años los vivió en el puerto de Veracruz. El 17 de abril de 1968 a la

edad de 88 años dejó de existir Heriberto Jara, y por su expresa voluntad, sus cenizas fueron esparcidas en el Golfo de México frente a Veracruz.

El viejo revolucionario vivió de la pensión que disfrutaba como militar en retiro y como constituyente de 1917. No utilizó los cargos políticos en los que estuvo para convertirse en empresario o influyente como lo hicieron algunos de sus correligionarios. Mantuvo incólumes sus principios revolucionarios, razón por la que fue llamado “El viejo centinela de la revolución”.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### ORÍGENES DEL DEPARTAMENTO DE MARINA Y SU TRANSFORMACIÓN EN SECRETARÍA DE ESTADO

El inicio de las funciones que hoy están asignadas a la Secretaría de Marina, se ubica desde el principio de la vida independiente de México en 1821, cuando el nuevo Estado Nacional tomó múltiples disposiciones para la administración del territorio y de sus recursos para su mejor conducción posible. Fue difícil para la nueva nación superar los avatares que implica la consolidación de un nuevo Estado, convulsionado por luchas intestinas generadas por diferencias políticas que se prolongaron más de medio siglo, después de obtenida la independencia. Ese desorden político no permitió la creación de instituciones como un Departamento de Marina.

Las disposiciones dictadas por el gobierno independiente estuvieron encaminadas a desarrollar el potencial marítimo de que se disponía; impulsar las relaciones comerciales con el mundo, pero de manera especial con los Estados Unidos y Europa, los centros políticos y económicos más importantes para incrementar lazos de unión y amistad con ellos. Se habilitaron para el efecto puertos al comercio internacional, así como los destinados al tráfico de cabotaje y los que se excluyeron por razones de diversa índole al comercio con el extranjero. Se organizó desde luego la Armada Nacional para la protección y patrullaje de las costas, derivado también de la amenaza de reconquista por parte de España, quién no reconocía la independencia de México.

Las dificultades iniciales que trabaron el desarrollo de la marina son, entre otras, la orografía del país, dado que complica las comunicaciones tanto interiores como exteriores, como la falta de ríos navegables y las cadenas montañosas que corren paralelas a los litorales, barreras que pueden sortearse ejecutando proyectos adecuados que al paso del tiempo redundarían en la integración del territorio interior con los mares. Respecto a las dificultades de esa integración, el Dr. Bosch afirma una desconfiguración en esa relación diciendo que:

“La revolución de Independencia trastornó la tradición histórica de la Nueva España en que las costas condicionaron la vida del interior; pues de ahí en adelante, el interior regiría la vida de las costas y el mar, y los puertos no volverían a tener el papel histórico decisivo que tuvieron con anterioridad”.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Bosh García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marítima y la tradición terrestre* México. Universidad Nacional Autónoma de México. 1981. p. 255.

Según Bosch, durante la colonia, la vida económica del país giraba en torno a Europa y el puerto de Veracruz fue el punto de contacto con la misma a través del Océano Atlántico, llevando los acontecimientos políticos y económicos de la metrópoli hacia los centros vitales del virreinato, haciendo hincapié que Veracruz ni Acapulco, por el Golfo de México y el Océano Pacífico, respectivamente, alcanzaron la importancia de las ciudades del interior. Por lo tanto, la independencia interrumpió el desarrollo de los puertos mencionados como viables centros de atracción económica invirtiendo el papel que ejercía el exterior(las costas) hacia el interior. Ahora el interior regiría la vida política y económica del país irradiándola hacia la periferia y las costas. Cabe señalar que desde la antigua Tenochtitlán hasta la cosmopolita Ciudad de México, es y ha sido el centro neurálgico del país, por lo que el resto de territorio interior y costanero (esto no incluye los puertos y su importancia) ha dependido de los vaivenes generados en el centro neurálgico del país.

El Capitán de Navío Francisco Mancisidor señala que las carencias y dificultades de la marina obedecen

“a las grandes diferencias étnicas de nuestro pueblo, sus desigualdades culturales y capacidades adquisitivas; las grandes diferencias en latitud y longitud de la Patria, diversas altitudes físicas, diferencias climáticas y producción heterogénea; situación geográfica del país, ausencia de influencia histórica marinera, falta de una numerosa población costanera y discontinuidad de la acción política gubernamental”.<sup>38</sup>

Es pertinente dejar en claro que en México, la población no manifiesta un gran interés en los asuntos del mar ni por la importancia potencial que representan los litorales, ni sus posibilidades de desarrollo, más que los servicios y placeres que pueda disfrutar en los momentos de asueto.

Durante los primeros años de vida independiente, las fuerzas armadas del país integraron un solo organismo que centralizó las actividades del Ejército y la Marina, la cual cambió su denominación en múltiples ocasiones; ello obedeció a los sistemas de gobierno implantados antes de afianzar el definitivo. Las funciones que se le asignaron no representaron mayor variación:

8 de noviembre de 1821	Ministerio de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.
1824	Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.
29 de diciembre de 1836	Ministerio de Guerra y Marina.

<sup>38</sup> Mancisidor, Francisco *Elementos para una filosofía marítima. Homenaje a la Marina Nacional*. México. s. i. 1958: p. 13.

23 de febrero de 1861.	Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.
16 de abril de 1861	Secretaría de Guerra y Marina.
1 de noviembre de 1937	Secretaría de la Defensa Nacional
30 de diciembre de 1939	Departamento de Marina
31 de diciembre de 1940	Secretaría de Marina. <sup>39</sup>

La primera dependencia de la marina como se ha indicado se creó el 8 de noviembre de 1821, por Agustín de Iturbide, la cual formó parte del Ministerio de Guerra y Marina; su base orgánica debió estar contenida en el Reglamento Provisional del Imperio Mexicano. Las funciones que se le asignaron son las propias que requiere su naturaleza, que en lo general han variado muy poco a lo largo de su proceso de consolidación, pero sí se han adecuado a las necesidades de que ha requerido en su momento; entre las que podemos mencionar:

Ejército Permanente

Marina de Guerra

Patente de Corso

Guardia Nacional al servicio de la Federación

Servicio Médico Militar

Indulto por delitos militares

Escuela Militar

Escuela Náutica

Fortalezas, fortificaciones, prisiones militares, cuarteles, arsenales y diques

Colonias Militares<sup>40</sup>

El gobierno abrió las puertas mexicanas al comercio exterior e interior, conforme a categorías que los clasificaban a la importancia del puerto y el volumen de su tráfico comercial.

Aduana de primera clase: Veracruz, Santa Ana de Tamaulipas, Matamoros.

Aduana de segunda clase: Guaymas, San Blas, Acapulco, Campeche, Tabasco.

Aduana de tercera clase: Sisal, Monterrey [*sic*]

<sup>39</sup> Lavalle Argudín, Mario. *La Armada de México Independiente* México. Instituto Nacional de Estudios Históricos sobre la Revolución Mexicana-Secretaría de Marina. 1985: p. 307.

<sup>40</sup> "Nueva ley de Secretarías de Estado." *Diario Oficial de la Federación* México. 31 diciembre 1917: T. VII, núm. 107, 693-696.

Con el advenimiento de la República Central en el año de 1836, la dependencia de las fuerzas armadas se transformó en Ministerio de Guerra y Marina, al cuál le tocó enfrentar el conflicto internacional con Francia conocido como la Guerra de los Pasteles. Las hostilidades se limitaron a un cerco naval a los puertos principales del Golfo por parte de los franceses a partir de marzo de 1838 hasta marzo del año siguiente. El cierre de puertos redujo sensiblemente los ingresos del gobierno procedente de las aduanas. Por lo que para aminorar los efectos del sitio, se habilitaron los puertos que no habían sido bloqueados como Alvarado, Tuxpan, Cabo Rojo, Soto La Marina, Isla del Carmen, Manzanillo y Huatulco.

México enfrentó un conflicto internacional de mayores proporciones tiempo después: la guerra con los Estados Unidos 1846-1848. La marina mexicana no representó mayor relevancia en la contienda, dada su desorganización y los puertos más importantes estuvieron cerrados o bloqueados por el enemigo; los puertos abiertos por disposición del gobierno mexicano para no perder contacto con el exterior fueron Alvarado, Tuxpan, Coatzacoalcos, Soto La Marina, Tecolutla y Manzanillo. Debe señalarse que las actividades portuarias en esos años fueron escasas.

Por el año de 1854, cuando el General Santa Anna se desempeñaba como Presidente de México por enésima y última ocasión, expidió un decreto de organización de la Marina Nacional donde se especifica ya que los buques de guerra mexicanos debían cubrir los dos océanos y estar dotados de tripulación. Se establecieron para el efecto dos comandancias navales, una en Veracruz y otra en San Blas, en el Golfo de México y en el Océano Pacífico respectivamente, se contaba además con una Sección de Marina dentro del Ministerio de Guerra y Marina. Se destinaron también a algunos cadetes del Colegio Militar a los servicios navales.<sup>44</sup> Existió por esos años un decreto de creación de una escuela naval en el puerto de Campeche. Todo lo anterior no significó un mejoramiento sustancial en la marina de guerra: por un lado, el enfrentamiento entre el gobierno y los partidarios de la revolución de Ayutla por el otro, nulificaron los proyectos que en muchos casos no pasaron más allá del papel donde estaban formulados.

La Constitución de 1857 no contempló ampliamente a la marina nacional, es posible que por ser casi inexistente. Con todo ello, durante la llamada Guerra de Tres Años (1858-1860) se realizaron acciones navales entre las escuadras conservadora y liberal en el puerto de Veracruz,

<sup>44</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Apuntes para la Historia de la Marina Nacional*. México. Ed. del a. 1946. p. 135-136.

donde tomó parte activa la marina de los Estados Unidos a favor del gobierno juarista. Con el triunfo liberal en 1861, el presidente Juárez modificó la denominación del Ministerio de Guerra y Marina por el de Secretaría de Estado y del Despacho, para volver a modificarlo a Secretaría de Guerra y Marina, nombre que mantuvo hasta el año de 1937.

Al llegar Maximiliano al país en 1864, quedó establecido el imperio. Durante su breve gestión se emitieron las “Matrículas para el alistamiento de gente de mar”.<sup>45</sup> Este reglamento obligaba a los habitantes varones de las costas a servir en los buques de guerra cuando se requiriesen de sus servicios. La disposición impuesta durante el imperio se abrogó hasta el año de 1877.

Durante los gobiernos de Juárez, Lerdo y parte del de Porfirio Díaz, la Armada Nacional pasó por un proceso de estancamiento, pues sólo se contó con algunas embarcaciones pequeñas de poco tonelaje; la marina mercante, mientras tanto, quedó en manos de extranjeros quienes se encargaron del comercio que México mantuvo con varias naciones. En los años 90, en pleno Porfiriato, operó un Departamento de Marina, el cual estuvo supeditado a la Secretaría de Guerra y Marina, atendiendo las actividades relacionadas con la Marina en general. Las funciones del Departamento de Marina se realizaron por medio de la Sección de Buques presidida por un marino militar. En 1894 el Cañonero “Zaragoza” inició un viaje alrededor del orbe, siendo la primera nave mexicana en realizar un viaje de circunnavegación, el cual concluyó en 1897 después de 3 años. Ese año, por decreto presidencial fue inaugurada la Escuela Naval Militar el 21 de abril; el cargo de director recayó en el Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre. El objetivo de este centro de estudios fue la preparación de los cuadros de oficiales para los diversos servicios de la Armada Nacional. Hacia los fines del Porfiriato, la Armada contó con varios buques y personal, que hizo que ésta se encontrara en inmejorables condiciones:

Cañoneros:	“Zaragoza”
	“Bravo”
	“Morelos”
	“Veracruz”
	“Tampico”
	“Demócrata”
Transportes:	“Progreso”

<sup>45</sup> Bontlla, Juan de Dios. *Historia Marítima de México*. México. Litorales. 1962. p. 374-385.

	“Guerrero”
	“Oaxaca”
Buque-escuela:	“Yucatán”
Personal:	150 jefes y oficiales
Tripulación:	2500 de clases y marinería. <sup>46</sup>

La Armada durante la revolución sirvió a los gobiernos que estuvieron en el poder: Porfirio Díaz, Francisco I. Madero, Victoriano Huerta y al gobierno constitucionalista. Dos hechos destacan la participación de las fuerzas navales: el primer combate de los cañoneros “Tampico” al servicio del Constitucionalismo y el “Guerrero” a favor del gobierno de Huerta. La lid se llevó a cabo en junio de 1914 frente a las costas de Sonora, el cuál concluyó con el hundimiento del “Tampico”. El segundo, la defensa del puerto de Veracruz por la invasión norteamericana el 21 de abril de 1914; la Escuela Naval defendió en la medida de sus posibilidades el puerto jarocho, ello le valió el título de Heroica Escuela Naval. El 13 de agosto de 1914, el constitucionalismo triunfante firmó con las fuerzas federales los tratados de Teoloyucan, que disolvieron las instituciones políticas porfirianas, incluida entre ellas, la Marina Nacional. De nada sirvió la participación naval al lado de la Patria y la revolución para evitar su disolución.

La Marina Nacional renació en el Congreso Constituyente de 1917; los generales Cándido Aguilar y Heriberto Jara, defendieron la participación de México de una manera más activa en el comercio mundial. Su postura quedó plasmada en los artículos 32 y 90 constitucionales. El artículo 32 restringió a mexicanos por nacimiento la tripulación de las naves abanderadas con la enseña nacional. El 4 de junio de ese mismo año zarpó de Veracruz el buque “Tabasco”, primer barco mexicano que navegó bajo las nuevas disposiciones constitucionales. También quedó consagrada a la Secretaría de Guerra y Marina la administración de los asuntos marítimos nacionales, estudios y exploraciones de la flora y fauna marinas, incluyendo la educación militar y de atención a arsenales y diques nacionales.

En los años 20 de la época posrevolucionaria decayó mucho el interés en la esfera gubernamental por la armada, por el impulso que se dio a otros proyectos nacionales como la

<sup>46</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Apuntes.. Op. cit.*: p. 259-260.

construcción de carreteras o promoción del desarrollo industrial entre otros; se llegó inclusive a intentar su desaparición. Si se analiza el intento de desaparición de la armada, resulta incongruente que un país bioceánico que debe tener una marina de guerra y mercante respetable, no cuente con la infraestructura naviera mínima requerida para sus más elementales necesidades, descuidando los estudios del mar y la potencialidad económica e industrial que se puede obtener.

El Contralmirante Othón P. Blanco quién ejerció el cargo de Jefe del Departamento de Marina, formuló un proyecto de reorganización de la misma en junio de 1929, para que se permitiese a ese órgano seguir desempeñando sus funciones. En su informe manifestó las causas que agobian a su Departamento:

1. La penuria de nuestro erario nacional
2. Alteraciones de la paz interior
3. La influencia de un vecino poderoso que impacta decisivamente en el accionar gubernamental.

Por otro lado, para mantener la viabilidad del mismo propuso la adquisición de nuevo material y equipo.

Dos cazasubmarinos de 850 toneladas

Dos sumergibles de 650 toneladas

Dos flotillas de hidroaviones, una para el pacífico y otra para el atlántico

Cuatro cañoneros de 1500 toneladas

Un buque-escuela mixto de 1700 toneladas para la instrucción y práctica de guardiamarinas, maestranza y marinería.

Un dique seco o flotante en el golfo de México para embarcaciones de hasta 5 000 toneladas.

Dos talleres en ambos litorales para conservación y mantenimiento de las unidades a flote.<sup>47</sup>

El plan que se presentó buscó darle un alcance mayor a la fuerza naval del país, pero quedó exactamente como muchos otros, en el archivo, sin que se considerara lo apremiante de la situación, no sólo militar, también de impulso a la industria naval.

<sup>47</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Historia Marítima .. Op cit.:* p. 657-661.

En 1932, se aprobó un programa de construcción de unidades navales que se encargaron a astilleros españoles. Ello resultó de una fisura dentro de la oficialidad naval; donde las posturas pudieron conducir a la temida cesación del ramo. Las unidades fueron entregadas en el año de 1936, excepto el transporte “Zacatecas” incautado por el gobierno español por los sucesos de orden político que privaba en ese país. Las unidades que pasaron a constituir la armada fueron:

Un transporte:	“Durango”
Tres cañoneros:	“Querétaro”
	“Guanajuato”
	“Potosí”
Diez guardacostas:	del “G20” al “G29”

Se contaba anteriormente con las siguientes unidades.<sup>48</sup>

Un transporte:	“Progreso”
Un cañonero:	“Nicolás Bravo”
Tres guardacostas auxiliares	“Acapulco”
	“Mazatlán”
	“Veracruz”

El gobierno del General Lázaro Cárdenas se caracterizó por su dinamismo e impulso a las esferas de desarrollo en los órdenes político, económico y desde luego social para lograr el bienestar general de la población. . El 21 de mayo de 1935 por decreto presidencial, se crearon las zonas navales, cuatro en total, dos por cada litoral y jefaturas navales intermedias como puntos de enlace. Las zonas navales erigidas son Veracruz, Ver., Cd. Del Carmen, Camp., Acapulco, Gro. y Puerto Cortés en Bahía Magdalena en la Baja California Sur. Cada zona naval estaba acondicionada con servicios de aprovisionamiento de combustible, agua, lubricantes edificios para alojamiento del personal, estaciones de transmisión, fondeaderos para la estadia de los buques y su adecuada protección.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> AHJC Secretaría de Marina. Caja 27, exp 1014, fol. 19674-19679.

<sup>49</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Apuntes... Op. cit.* p. 461.

Durante la lectura del quinto informe de gobierno del Presidente Cárdenas rendido ante el Congreso de la Unión recalcó la necesidad de fortalecer a la Marina Nacional y propuso:

1. Evitar que los asuntos marítimos continúen en el plano de inferioridad que actualmente ocupan.
2. Coordinación de los diversos elementos y servicios con que cuenta.
3. Establecimiento de una política marítima, tanto militar como mercantil y de pesca, la mercantil de gran importancia para la actividad productiva nacional y la pesquera con miras a la explotación nacional e intensiva del mar, para aumentar nuestro renglón de exportaciones y brindar al pueblo un alimento sano y barato.
4. Iniciación de las industrias de la producción naval que tendrá como resultado inmediato hacer las reparaciones de nuestros barcos dentro del país y la adquisición a menor costo del material flotante tanto el de guerra como de mercantil y de pesca.
5. Creación de instituciones de crédito marítimo destinados a favorecer la pesca y sus industrias, así como las construcciones navales.<sup>50</sup>

Días mas tarde, en visita realizada al estado de Sonora, el General Cárdenas pronunció un discurso en el puerto de Guaymas. Ratificó su decisión de atender importantes obras de carácter económico y social como la construcción de presas y canales, obras urbanas, construcción de escuelas así como realizar obras portuarias indispensables para las embarcaciones nacionales.

“Debo informar a ustedes que existe el propósito de mejorar las condiciones de Nuestra Marina de Guerra y su personal, así como iniciar en el en el actual período la creación de la Marina Mercante”.<sup>51</sup>

Por aquellos días, el precandidato de PRM a la presidencia de la república, General Manuel Ávila Camacho, dejó asentado en el segundo plan sexenal, base de su campaña política con respecto a la Defensa Nacional y señalo la necesidad de:

“Reorganización de la Armada para el mejor aprovechamiento de sus elementos; centralización definitiva, por la Dirección de la Armada, de las actividades tendientes al desarrollo coordinado de la Marina de Guerra y de la mercante. Iniciación del Servicio de Hidroavión Militar y organización de unidades correspondientes.

<sup>50</sup> *Los Presidentes de México. Op. cit* : T. IV, p. 112.

<sup>51</sup> Cárdenas, Lázaro. “El discurso presidencial de Guaymas.” *Litoral*. México. 11 septiembre 1939: Año 1, núm 4: p. 10.

Expedición de las leyes y de los reglamentos que deben regular la producción de los materiales de navegación indispensable para la Marina de Guerra y adquisición de los que no se pueden construir, así como de las maquinarias indispensables para esta industria.”<sup>52</sup>

El 30 de diciembre de 1939, apareció publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, la creación del Departamento de Marina, independiente de la recientemente creada Secretaría de la Defensa Nacional. El objeto de su apertura fue desempeñar una política centralizada en los asuntos marítimos nacionales como el de salvaguarda de la soberanía nacional, vigilancia de las costas, fomento pesquero y de la marina comercial, etc. Después de largos años cristalizó el esfuerzo de creación de un organismo dedicado expreso a atender la empresa marítima.

La creación del nuevo órgano dependiente del Poder Ejecutivo Federal generó una serie de opiniones entre las personas vinculadas a los asuntos del mar, en las cuales manifestaron su entusiasmo por el logro. Expresan también la realidad y posibilidades de crecimiento de la misma ante el trascendental acontecimiento. El Capitán de Navío, Francisco Mancisidor señaló: “Es un paso en firme para poder iniciar lo que con el tiempo hará posible la resolución de los problemas marítimos del país.”<sup>53</sup> Indicó además su beneplácito porque durante años reiteró la necesidad de contar con una marina con consignas como ésta:

“He perseguido llamar la atención, no solamente de los gobiernos y del mecanismo administrativo que lo integra sino que, llevado del deseo de ver la prosperidad de México. Con el aprovechamiento de los vastos recursos que le brindan sus mares, me he valido de los medios puestos a mi alcance, como lo hago ahora a través de estos *Elementos*, a fin de que divulgando estas ideas sumando nuestro entusiasmo y nuestra fé para lograr dicho porvenir marítimo.”<sup>54</sup>

El Comodoro Roberto Gómez Maqueo a quién correspondió ser el primer encargado del Departamento Autónomo de Marina, expresó que los problemas marítimos del país tienen que ver con la composición territorial de México que en algunos casos complica el accionar naval debido a la: “Orografía que impide las comunicaciones interiores con los exteriores. Además se puede citar la falta de ríos navegables, rutas de comercio oceánico” Sin embargo, se pueden

<sup>52</sup> Partido de la Revolución Mexicana. *Segundo Plan Sexenal. 1941-1946*. Texto aprobado en la Asamblea Nacional celebrada en la Ciudad de México, los días 1, 2 y 3 de noviembre de 1939, y varios discursos documentales pronunciados por el General Manuel Ávila Camacho, Candidato Nacional a la presidencia de la república, postulado por el P.R.M. y por el General Heriberto Jara. Presidente del C.C.E. del propio instituto político. México. Partido de la Revolución Mexicana. 1939: p. 144-146.

<sup>53</sup> Mancisidor, Francisco. “Del Departamento Autónomo de Marina.” *Litoral*. México. Noviembre 1939. Año 1, núm. 4, p. 13.

<sup>54</sup> Mancisidor, Francisco. *Elementos*. *Op. cit* : p. 5-6.

modificar esas desfavorables condiciones con la “Apertura de caminos transversales que conectaran a ambos mares, o bien la meseta con las vertientes”.<sup>55</sup>

Raziel García Arroyo en su *Biografía de la Marina Nacional*; señala que la marina debe existir por el acceso de México a los dos mares debido a que:

“Las características geográficas de nuestro país hicieron necesarias desde tiempos remotos, la navegación pluvial lacustre y marítima como medio de comunicación y de expansión para los distintos pueblos que ocuparon lo que actualmente es nuestro territorio.”<sup>56</sup>

El Teniente de Navío Guillermo Hernández Sagarra dice que la Marina debe estar preparada para las eventualidades con la infraestructura portuaria y militar; pero también realizar proyectos y despachos que hagan funcional y operativa su administración por lo que se debe ejecutar:

“Sin tardanza los estudios complementarios que tengan como feliz e indispensable finalidad, el dejar nuestros puertos en condiciones de prestar eficientes servicios, tanto en el aspecto de seguridad como en el de abastecimiento y reparaciones.”<sup>57</sup>

El Capitán de Navío Juan de Dios Bonilla, además de mostrar su beneplácito, dio a conocer los fundamentos de la existencia de la Marina bajo dos conceptos, el exterior y el interior; cada uno con dos fases el del tiempo de guerra y el del tiempo de paz. La fase exterior en tiempo de guerra es la defensa del territorio en un conflicto internacional; en tiempo de paz es el fomento de las relaciones con otros países por medio de viajes de estudio o de cortesía y en otras actividades. Por lo que toca al aspecto interior, en tiempo de guerra se encarga de la vigilancia de las costas, desembarcos, transportes, ataques y defensas hasta el alcance de sus armas; en tiempos de paz, es el ejercicio de la soberanía nacional y respeto en el mar, impidiendo la violación de las leyes por los buques mercantes, por los piratas, por los contrabandistas, por pescadores fraudulentos y previene y reprime delitos que se cometan por estos medios.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Gómez Maqueo, Roberto. *México puede y debe desarrollar sus marinas*. 2 ed. México. Editora México Marítimo. 1954: p. 5-6.

<sup>56</sup> García Arroyo, Raziel. *Biografía de la Marina Mexicana*. México. Secretaría de Marina. 1960: p. 29.

<sup>57</sup> Hernández Sagarra, Guillermo. “Nuestros compromisos en política naval” *Revista General de Marina* México. II época. núm. 5. 1941: p. 7-8.

<sup>58</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Historia marítima*. . *Op. cit* p 657-658.

La justificación legal con la creación del Departamento de Marina obedece a los medios geográficos del país, su ubicación entre dos litorales, de administración de recursos y control político:

“Ser bioceánica, razón por la cual se busca centralizar las actividades marítimas en un solo órgano; como una marina de guerra para la defensa del país, aguas territoriales insulares y mantener el orden constitucional del Estado.”<sup>59</sup>

Por las diversas opiniones vertidas se puede decir que está justificada la creación del ramo de Marina; lo que, claro está, no sólo obedeció a interés de naturaleza guerrera y los consecuentes proyectos y estudios correspondientes para constituir una fuerza naval. Otro objetivo fue provocar el desarrollo económico de México tanto interno como costero a través de los puertos de manera global. Primero había que desarrollar la industria naval y su infraestructura; una vez realizado esto, de manera simultánea llevar a cabo la integración económica nacional entre las ciudades del interior y las zonas costeras por medio de las carreteras. Esto evitaría el desmedido crecimiento de las ciudades del interior porque algunas de sus actividades económicas se trasladarían a los puertos; los puertos se interconectarían entre sí y con el interior realizando un importante flujo económico más amplio. Por otro lado en las ciudades portuarias o costeras se implementarían obras de urbanización para dotar de servicios a la comunidad; implantar programas de sanidad para combatir las enfermedades tropicales, verdadero azote de las zonas cálidas y sobre todo húmedas; la apertura de nuevos puertos reduciría las distancias entre los ya existentes sirviendo de enlace en el tráfico comercial, apoyo para descarga en caso de saturación o abrigo entre algunos casos. Se debe señalar que el comercio es una de las actividades económicas más importantes del mundo, y buena parte de él se realiza por medios marítimos; por otro lado debe quedar claro que las costas y sus provincias aledañas poseen cuantiosos recursos susceptibles de ser explotados y aprovechados.

Los puertos, amén de su actividad comercial tanto de altura o de cabotaje, otorgarían protección a la navegación, se realizarían ensambles, construcción y reparaciones a barcos de todos tipos y prestación de otros servicios navales. La propia naturaleza de los puertos motiva que entablen comunicación con otros pueblos de la tierra intercambiando ideas, conocimiento científico y cultural. Por último, todo este engranaje económico entre ciudades interiores y costeras además de promover el desarrollo económico beneficiaría al Estado con la recaudación

<sup>59</sup> Jiménez Cruz, Hilario. *La Secretaría de Marina y la reforma administrativa*. México, 1984: p 48-49. Tesis de Licenciatura en Derecho. FD. UNAM.

de ingresos fiscales por múltiples rubros que recuperarían la inversión y mantendrían en óptimas condiciones los servicios a otorgar. Los propósitos que hemos señalado no llegaron a realizarse como se pudiera esperar, aún hoy en día se está muy lejos de alcanzarlos.

Un comentario que debe completar en otro marco la justificación de la creación de la Secretaría de Marina, es el conflicto internacional, la Segunda Guerra Mundial. Las principales potencias mundiales estaban enfrascadas entre sí por el control territorial, militar y económico del mundo; ellas necesitaban de todos los medios a su alcance para salir airoas. Por lo que aparentemente descuidaron la vigilancia en sus áreas de influencia (Latinoamérica para el caso de los Estados Unidos). Los países periféricos entre los que se encontraba México tuvieron la oportunidad de desarrollar su economía y depender menos de las grandes potencias.

El Departamento de Marina inició sus funciones en enero de 1940; el primer encargado fue el comodoro Roberto Gómez Maqueo. Las atribuciones del organismo están contenidas dentro de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Las tareas iniciales que debía atender la Marina, independientemente de los propósitos por las que fue instituida son: la educación naval, el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales, asesorías e inspección de las obras navales en construcción, cuidado de la infraestructura portuaria, faros, balizamiento, investigación, elaboración de cartas marítimas y estadística marina.<sup>60</sup>

En el Departamento de Marina quedaron adscritas algunas dependencias de carácter civil relacionadas con el ramo, dispersas en varias secretarías pero necesarias para la conducción de las actividades de la institución; como la Dirección General de Pesquerías, la que regula la actividad pesquera; el Departamento Forestal de Caza y Pesca, sustituto de la anterior Dirección, La Comisión Nacional de Irrigación se desprendió de las facultades que tenía sobre investigación y acuacultura; las obras portuarias dejaron de pertenecer a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; las aguas de propiedad federal, estudio y exploraciones científicas y el Observatorio Meteorológico no las administraría más la Secretaría de Agricultura y Fomento.

Con la centralización de actividades marítimas se generaron resultados positivos, ya que se delineó la política naval a seguir en la conducción de empresas náuticas. El Departamento de Marina tuvo escasa duración; el 31 de diciembre de 1940 una reforma a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado la elevó al nivel de Secretaría. El General Heriberto Jara fungía como

<sup>60</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*. México. Secretaría de Marina. 1970. T. I, p. 255-256.

Jefe del Departamento, por lo que al cambiar de categoría se convirtió en el primer Secretario de Marina, a partir del 1 de enero de 1941. La nueva Secretaría desempeñó las mismas funciones que su antecesor, sólo que con algunos ajustes y reestructuraciones en las oficinas que lo componían, algunas oficinas cambiaron su denominación por la complejidad y expansión que ameritaban sus funciones. En esencia sus atribuciones siguieron siendo las mismas.

La Secretaría de Marina dentro de sus funciones, desempeña actividades de tipo militar y de tipo civil de manera conjunta. Ello sustenta el objetivo de su creación como el de salvaguarda de la soberanía y el de promover el desarrollo económico del país. Las normas que rigen a la Secretaría de Marina son *El Reglamento Interior de Marina* y *el Reglamento del Estado Mayor*; con respecto a los últimos en donde se percibe la dualidad de las funciones que ejecuta Marina, tanto civiles como militares. El reglamento interno administra y rige todas las dependencias que integran la institución. El reglamento del Estado Mayor es el que desarrolla los planes militares y proporciona los elementos de juicio para la instrucción y ejecución de las estrategias navales y apoyo logístico y depende de la Dirección General de la Armada. Algunas direcciones como pesca e industrias conexas, Marina Mercante, Obras marítimas y Arquitectura ejercieron actividades no militares como investigación oceanográfica, enseñanza elemental y superior, fijación de dunas marítimas, concesiones y permisos de pesca, vedas, dragado y mantenimiento de puertos, difusión de propaganda en asuntos del mar.

A partir de 1941, la Marina configuró paulatinamente su composición, conforme lo requerían las necesidades de la institución, fuese en cualquiera de sus ámbitos de competencia. El 13 de diciembre de 1941, se creó la Oficina de Dragado, como parte integrante de la Dirección de Obras Marítimas; esta dependencia destinada a mantener los puertos libres de azolve y obstáculos que dificultan la entrada y salida de los buques que recalán en los muelles. En 1942 se elevó a Departamento y en 1959 por ser necesarios sus servicios se le otorgó el nivel de Dirección.

El 1 de junio de cada año quedó instituido como el Día de la Marina, que se celebró por primera vez el año de 1942. La celebración de una fecha especial para todos los individuos dedicados a las actividades navales obedece a otorgarle un lugar dentro de la sociedad por el trabajo que desempeñan y los esfuerzos que realizan por fomentar en la población el interés por esta actividad. Durante el régimen presidencial de Carlos Salinas de Gortari; se comenzó a celebrar el Día de la Armada de México el 23 de noviembre de cada año, fecha histórica cuando los españoles fueron derrotados en San Juan de Ulúa. Para evitar confusiones el Día de la Marina

incluye a todas las personas involucradas con las actividades navales. El Día de la Armada de México solo corresponde a las fuerzas navales que protegen y garantizan la integridad del territorio nacional y la defensa de sus instituciones.

Los batallones de infantería naval o de marina, cuerpos de combate y asalto de la Armada, se crearon a partir de agosto de 1942, se contó con tres inicialmente, uno en Veracruz, otro en Acapulco y otro en Puerto Cortés. El cuerpo de infantería naval cuenta con una organización bien estructurada en el desempeño de su oficio, dotación adecuada de armamento, asignación de materiales de transporte, cálculo de gasto de municiones, etc.

El propósito que motivó la creación de la Dirección General de Construcciones Navales el 5 de octubre de 1943 fue reparar y construir embarcaciones de la marina en general. Fue necesaria ésta dependencia administrativa para mantener en funcionamiento la flota naval y mercante de que se disponía; por otro lado se planeó no depender de los servicios de otros países por lo elevado de su costo. Ahora bien, se buscó crear la infraestructura para que México pudiese fabricar su material flotante, es decir, los barcos de que disponen ambas marinas y que están en servicio. Para la marina de guerra se le denominan también unidades de superficie. Un ejemplo de ello fueron los fracasados barcos de cemento.

La Armada de México, para cubrir ampliamente sus funciones de patrullaje y protección, creó la Escuela de Aviación Naval, para formar a los pilotos y personal que tripulen las aeronaves que cubren servicios específicos en el organismo.

En noviembre de 1946, concluyó la gestión del General Heriberto Jara en la Marina Nacional, los logros materiales fueron importantes (se analizarían mas adelante) como también lo fueron las fuertes críticas a su persona por su actuación. La Secretaría de Marina sufrió modificaciones a partir de 1958, cuando la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas fue transferida junto con sus recursos a las Secretaría de Industria y Comercio y a la de Patrimonio Nacional, el fomento de la pesca, la comercialización, vedas y captura correspondió a Industria y Comercio; la administración de las salinas y mejoras materiales correspondió a Patrimonio Nacional. En abril de 1972, se creó la Dirección General de Operación Portuaria; el Centro de Cómputo y Estadística; la Dirección General de Orografía sustituyó a la Dirección de Faros e Hidrografía, la Dirección Jurídica dejó su lugar a la Dirección de Asuntos Jurídicos; por último el Departamento Médico se transformó en Departamento de Servicios Médicos. El Presidente José López Portillo,

expidió la Ley de la Administración Pública Federal<sup>61</sup> que sustituyó a la obsoleta Ley de Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos. La nueva ley permitió racionalizar el funcionamiento del aparato burocrático del Estado, incluyendo la mejor asignación de los recursos. La Secretaría de Marina fue afectada una vez más; la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Operación Portuaria y Señalamiento Marítimo, pasaron junto con sus recursos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De esta manera la Secretaría de Marina dejó de ejecutar actividades mixtas, constriñéndose cada vez más a su esencia de ser un órgano para la salvaguarda de la seguridad nacional.

La Secretaría de Marina hoy en día está circunscrita a sólo su ámbito de competencia; comparte con la Secretaría de la Defensa Nacional (Ejército y Fuerza Aérea) el compromiso de mantener la integridad de la nación y defensa de sus instituciones; no interviene al momento en el desarrollo industrial, más que por acuerdos de colaboración con otras instituciones, debido a que algunos de sus fundamentos que la originaron ya no son de su incumbencia. Sin embargo su creación tuvo como una de sus finalidades el contribuir al desarrollo político de México.

<sup>61</sup> "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal." *Diario Oficial de la Federación* México. 29 diciembre 1976: T. CCCXXXIX, núm. 42, 2-15.

## CAPÍTULO TERCERO

### ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y ORGÁNICA DE LA SECRETARÍA DE MARINA

En el presente capítulo, trataré de puntualizar algunos aspectos sobre la organización, estructura orgánica, administrativa y militar con que cuenta la Secretaría de Marina para el desempeño de sus tareas. Debe quedar claro que algunas de las ordenanzas y reglamentos que norman las funciones de la Secretaría de Marina, fueron puestas en vigor cuando Heriberto Jara se hizo cargo del despacho de Marina. No poseo información sobre como influyó Jara, para que los diversos reglamentos que rigen las dependencias de Marina, se aprobaran e implementasen conforme lo requerían las necesidades de la mencionada institución. Lo que sí le tocó firmar fue las ordenanzas y decretos aprobados por el Congreso de la Unión entre los años de 1941 y 1946.

El Departamento de Marina, como ya se indicó, inició sus funciones el 1 de enero de 1940. Desde ese momento todos los asuntos relacionados con el mar fueron centralizados en un solo organismo dependiente directamente del Poder Ejecutivo Federal, para que coordinase los esfuerzos para alcanzar las metas trazadas. Por otro lado paulatinamente se fue conformando la estructura burocrática y administrativa además de la normatividad que la rige a nivel interno como en su relación con dependencias externas.

Las bases jurídicas de la Secretaría de Marina de acuerdo a las leyes imperantes en los años 40 fueron las siguientes:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1917.

La Ley de Secretarías, Departamentos Administrativos y demás dependencias del Poder Ejecutivo Federal, 1934.

La Ley Orgánica del Ejército y Armada Nacionales, 1926.

La Ley Orgánica de la Armada de México, 1944.<sup>62</sup>

Existen dentro de la institución normas y reglamentos que regulan el desempeño de las actividades marítimas entre los cuales están:

<sup>62</sup> Lavallo Argudín, Mario. *La armada... Op cit.:* p. 308-309

El Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

El Reglamento del Estado Mayor.

El Reglamento de Navegación Interior.

El Reglamento de Yates.

El Reglamento para la construcción de Obras en el Mar Territorial y vías Navegables.

El Reglamento relativo al carácter militar o civil del Departamento, más tarde Secretaría de Marina.

Las necesidades de la Secretaría de Marina se incrementaron conforme la demanda de sus servicios fue requerida, por lo que se crearon nuevas direcciones y departamentos como:

El Departamento de Dragado

La Dirección General de Construcciones Navales

Por otro lado cabe indicar la implementación de leyes de índole naval militar que fijó las reglas del personal de armas y servicios como:

El Reglamento de Ordenes y Transporte de la Armada

El Reglamento para la Escala del Mar para los Cuerpos General y de Maquinistas

El Reglamento de Zonas, Navales y estaciones de Aprovisionamiento

El Reglamento para el reclutamiento de Personal de Tropa de la Armada

El Reglamento de Organización de Batallones de Infantería Naval y de instrucción

El Reglamento Orgánico para el curso de Guardiamarina

En cuanto a las escuelas navales y el personal enlistado se dispusieron las medidas para la instrucción, de los aspirantes a pertenecer a la Armada; como también el reglamento de ascensos, promociones y recompensas para todo el personal:

El Reglamento de Escala de Mar para el cuerpo General de Maquinistas de la Armada.

El Reglamento de la Escuela de Marinería de la Armada.

El Reglamento de la Escuela de Aviación Naval.

Día de la Marina, el cual se celebra desde el 1 de junio de 1942.

Condecoración al “Mérito Especial” para todo el personal de la Armada.

“Medalla de Oro” al cadete que obtenga cinco premios en los exámenes finales de los estudios que curse.

El Consejo Naval, órgano de honor y justicia para otorgar mayor legalidad a la entrega de premios y recompensas.

Con lo dicho anteriormente se pretendió fortalecer las actividades y contar con una infraestructura adecuada para las labores navales, así como otorgar estímulos al personal en general de la Marina Nacional.

Dentro del Departamento de Marina, primero y la Secretaría después, se contemplaron las funciones tanto militares como civiles,<sup>63</sup> lo cual puede entenderse como una dicotomía o disfuncionalidad debido que al ser una dependencia castrense da la impresión de atender sólo actividades de ese tipo. Pero la apertura de la Marina Nacional debe entenderse no sólo pensando en la Armada de México o Marina de Guerra como también se le conoce, cuya máxima prioridad es la preservación de la paz y seguridad nacional en el mar. Se contempla también entre sus cometidos el impulso a las actividades económicas del país como el desarrollo de la industria pesquera y fomento de las actividades acuáticas; incremento de la Marina Mercante y del comercio marítimo, tanto de altura como de cabotaje; incrementar la infraestructura portuaria y de construcción naval en mares y ríos navegables. Esta dualidad de funciones en la Marina obedece al interés de centralizar las actividades en un solo órgano de gobierno, y para con ello lograr un mayor avance en todos los ámbitos, obteniéndose al mismo tiempo el desarrollo de las actividades marítimas y portuarias, y de defensa y seguridad nacional, que de haber continuado dispersas las actividades en distintos órganos gubernamentales sus logros hubieran sido más limitados.

El Reglamento Interior del Departamento de Marina fue aprobado el 13 de agosto de 1940 junto con el Reglamento Organización del Estado Mayor Naval. El primero proporciona al Departamento el organigrama de las dependencias que lo integran, las actividades que realizan cada una de ellas, jerarquización y ámbito de competencia, como también responsabilidades y servicios que prestan.

<sup>63</sup> Jiménez Cruz, Hilario. *La secretaría de Marina Op cit.*, p. 48-52.

La estructura orgánica del Departamento se vio modificado al ser elevado a la categoría de Secretaría de Estado en enero de 1941, los ajustes a su estructura de carácter administrativo no modificó los objetivos originales de su creación, más bien incrementó la potencialidad de sus actividades y conforme a los requerimientos que así se lo exigían.

Las dependencias que originalmente integraron el Departamento de la Marina fueron los siguientes:

- I. Jefatura
- II. Secretaría General
- III. Oficialía Mayor
- IV. Departamento Administrativo
- V. Departamento Jurídico
- VI. Departamento Médico
- VII. Dirección General de la Armada
- VIII. Dirección General de Marina Mercante
- IX. Departamento de Obras Marítimas
- X. Departamento de Pesca e Industrias Marítimas<sup>64</sup>

La transformación del Departamento de Marina en Secretaría de Estado, configuró la estructura orgánica por así requerirlo el nuevo ordenamiento. Por lo tanto con base en el Reglamento Interno de la Secretaría de Marina, aprobado el 15 de marzo de 1941 la estructura quedó así:

- I. Secretaría
- II. Subsecretaría
- III. Oficialía Mayor
- IV. Estado Mayor de Marina
- V. Inspección General
- VI. Departamento Jurídico
- VII. Departamento Administrativo

<sup>64</sup> "Reglamento Interior del Departamento de la Marina Nacional." *Diario Oficial de la Federación México*. 3 agosto 1940: T. CXXV, núm. 38, 9-10.

- VIII. Departamento Médico
- IX. Dirección General de la Armada
- X. Dirección General de Marina Mercante
- XI. Dirección General de Obras Marítimas y Arquitectura
- XII. Dirección General de Pesca e Industrias Conexas<sup>65</sup>

Existía además el Consejo Técnico-Administrativo y el Consejo Técnico-Militar que tienen sus funciones determinadas. La dependencia exclusiva de índole naval militar es la Dirección General de la Armada, y las que se pudieran considerar civiles son las direcciones de Marina Mercante y Pesca e Industrias Conexas, esto independientemente si sus facultades y directivos sean militares o no. El resto de las dependencias tienen injerencia en los dos ámbitos, por lo que a juicio personal, la combinación de funciones y actividades así determinadas, obedece a lineamientos marcados por reglas de administración pública federal, valorando las ventajas o desventajas que ello representa.

El Jefe del Departamento de Marina tiene como obligación encauzar y dirigir el buen funcionamiento del Departamento mediante los acuerdos que se obtengan al interior de la Dependencia y en las instalaciones gubernamentales de que se trate. Tiene la capacidad de remover al personal que forma parte del gabinete del Departamento previo acuerdo con el Presidente. Tiene también la facultad de otorgar licencias, permisos, bajas, renunciaciones y la de promover los programas de acción que den impulsos al desarrollo del Departamento, así como de impulsar los diversos proyectos que se implementen. Entre otras obligaciones debe llevar a cabo la realización de la Memoria del Departamento e informar de los trabajos efectuados y de atender los múltiples asuntos conforme al plan orgánico junto con los directores y jefes del Departamento. Todo ello a fin de atender los asuntos de carácter general y de coordinar los diversos servicios de que disponía la Marina. Al ser elevado al rango de Secretaría de Estado, las facultades y obligaciones del Secretario de Marina presentaron mayores variaciones.

El Secretario General del Departamento Marina, Subsecretario después tiene como cometido la resolución de los asuntos de carácter técnico dentro de la dependencia; el trámite de asuntos de

<sup>65</sup> "Reglamento Interior de la Secretaría de Marina." *Diario Oficial de la Federación*. México. 15 marzo 1941: T CXXV, núm. 13, 2.

todos los órdenes, suplir al jefe del Departamento cuando se le requiera; supervisar la buena marcha y organización del órgano del ejecutivo federal y sus anexos, como también de los acuerdos a los que se llegue con el titular de Marina. Con el nuevo reglamento interno aprobado el 15 de marzo de 1941, las funciones del ahora subsecretario se amplían como un ejemplo está el proponer la remoción y cambio del destino de los oficiales y tripulación de la Armada y tiene como órgano de consulta al Estado Mayor de la Armada o de Marina.

La Oficialía Mayor<sup>66</sup> es el tercer órgano en importancia tanto dentro del Departamento de Marina, primero como de la Secretaría, después, tiene a su cargo la tramitación y despacho de los asuntos administrativos que lleva el Departamento con sus dependencias. Entre sus prerrogativas está el poder suplir temporalmente al Secretario General, dictar las disposiciones para el mejor funcionamiento de la Dependencia, autorizar la compra de materiales y equipo que requiera la Marina, bajo su estricta supervisión; vigilar el buen cumplimiento del reglamento que rigen a toda la Marina en general etc. La Oficialía Mayor tiene a su cargo directo al Departamento de Administración, que es como su nombre lo indica, lleva el manejo contable de la Marina. La Oficina de Inspección comprende los ramos de Contabilidad, Personal, Intendencia, Archivo y Correspondencia, Cartografía, Topografía, Dibujo y Modelado, Compras, Almacenes e Inventarios, Biblioteca y Publicidad, además de la correspondencia y los asuntos administrativos que se generen. El reglamento de 1941 no modificó sustancialmente las facultades y atribuciones de la Oficialía Mayor.

El Departamento Administrativo es un órgano dependiente de la Oficialía Mayor y a su vez controla los servicios administrativos y generales del Departamento, distribuye las partidas conforme lo requieren las necesidades por acuerdos con instancias superiores de la Dependencia. Por otro lado la Oficina de Inspección es la supervisora de la realización de dichas actividades, pero no se podrá señalar que el Departamento de Administración y la Oficina de Inspección duplican funciones: una ejecuta las actividades mientras que la otra supervisa las dependencias a cargo del Departamento Administrativo, que son las siguientes: la Oficina de contabilidad que tiene a su cargo los asuntos contables, estudios, proyectos y presupuestos de la dependencia de Marina, glosa, necesidades de movimiento contratos, altas, bajas, liquidaciones, haberes de personal entre otras. La Oficina de Control de Correspondencia que se divide en dos secciones:

<sup>66</sup> *Ibid* : p. 3-4.

1. Sección de Control y Correspondencia, que se encarga de recibir, clasificar, despachar y distribuir la correspondencia entre el Departamento y sus dependencias como son leyes, decretos, circulares, memorandos, periódicos, boletines oficiales y todo lo relacionado al ramo de Marina.
2. Sección de Archivo.

La Oficina de Cartografía, Dibujo y Modelado, es la encargada de ejecutar los trabajos de dibujo y cartografía, heliográficas, cartas piscícolas de lagos, ríos y mar territorial, fotografías del personal del Departamento, maquetas de la Dependencia y cartas geográficas y relieves, además de los trabajos que se le recomiendan. La Oficina de Compras tiene a su disposición la solicitud y formulación de listas de precios, pedidos de los materiales que requiere el Departamento y su requisitación. La Oficina de Almacenes e Inventarios, es la encargada de hacer la distribución de los materiales, bienes, maquinaria, herramientas y mobiliarios y equipo en general para el cometido de la Marina Nacional, autorizando altas y bajas del material, colaborando estrechamente con la Dirección de Bienes Nacionales de la Secretaría de Hacienda, por lo que la Oficina tiene a su cargo también la Sección de Bienes Muebles (activos y fijos); la sección de Glosa y Almacenes, es la encargada de la contabilidad de materiales de consumo general y de la cuenta general; la sección de tramitación que se encarga de los trámites de correspondencia de los despachos. El Almacén de papelería, le corresponde el almacenamiento y distribución de los artículos de papelería para abrir las necesidades del Departamento. La mesa de facturas se encarga del trámite y documentación por adquisiciones hechas en la capital del país y solo algunas facturas de dependencia foráneas. La función de la Oficina de Biblioteca y Publicidad, es informar a sus superiores que información se puede proporcionar a la prensa, preparar la elaboración del informe presidencial, adquisición de libros, recabar información para informes y distribuirlos a las diferentes dependencias del mismo. Los Talleres Generales tienen a su cuidado los talleres de pailería y carpintería, el taller mecánico, de herramientas y cubre las necesidades de servicio como servicio de reparación, conservación de los bienes, mobiliario y vehículos de la Dependencia.

El Departamento Administrativo en su sección de talleres generales, incrementó sus servicios al tener bajo su supervisión de los talleres de faros, de trabajos de electricidad y de soldadura y hojalatería. El Departamento Administrativo sufrió modificación en su estructura al ser elevado al

nivel de Dirección a fines del período del Presidente Ávila Camacho, lo que hizo que sus cometidos en lugar de cambiar se incrementaran.

El Departamento Jurídico es el encargado de llevar a cabo toda la tramitación jurídica y legal que realice Marina con sus múltiples dependencias y con otros organismos que involucra a la dependencia mencionada. El deber del Departamento Jurídico es tener presente y de manera actualizada los estudios de las legislaciones sobre Vías de Comunicación, Marítimas y Fluviales, o las reformas o modificaciones que estas requieran, así como su aplicación en lo que compete a asuntos marítimos. El Departamento Jurídico no sufrió modificaciones bajo el nuevo reglamento ya que no fue elevado al nivel de Dirección, pasaron muchos años para que ello ocurriese. El personal al frente de esta dependencia se dirige por abogados titulados y no necesariamente debería estar militarizado.

El Departamento Médico lo constituyen médicos, enfermeras, ambulantes que mantienen las medidas higiénicas del personal, instalaciones; expide certificados de salud, curación o defunción, incapacidades temporales o definitivas; tratamientos al personal en general en todos los hospitales del Departamento. Además cuenta con dos tipos de servicio: el de Sanidad Naval, que tiene a su cargo hospitales y enfermeras de la Marina en tierra, bases, talleres, buques de guerra; este servicio médico está completamente militarizado ya que incluye solo a la Armada Nacional y el Servicio de Sanidad Civil que se encarga del servicio médico de toda la dependencia, excluyendo a la Armada Nacional. El Reglamento de 1940 establece el servicio de consultorio siguiente:

- I. Consultorio central y sus dependencias
  - a) Gabinete de ojos
  - b) Gabinete de oídos, nariz y garganta
  - c) Laboratorio bioquímico
  - d) Botiquín
  - e) Servicio dental
  - f) Servicio de Licencias
  - g) Medicina para hidroavión y buceo
- II. Una oficina central
- III. Hospitales de la Marina, enfermerías en tierra y a flote

#### IV. Puestos de socorro.<sup>67</sup>

A partir de marzo de 1941 cambiaron las denominaciones de esta dependencia y quedaron de esta manera:

- I. Sanatorio Central
  - a) Gabinete de Oftalmología
  - b) Gabinete de Otorrinolaringología
  - c) Laboratorio de Análisis Clínicos
  - d) Farmacia
  - e) Gabinete de Odontología
  - f) Sala de consulta externa
- II. Sala de Cirugía y Medicina
- III. Hospitales de la Marina, enfermerías en tierra y a flote
- IV. Puestos de Socorro
- V. Demás secciones sanitarias que fije la superioridad<sup>68</sup>

El Departamento Médico es imprescindible en una institución como la Marina Nacional; no fue elevado a Dirección pero sus actividades se incrementaron y se volvieron más complejas, el cambio de denominación no ocurrió sino hasta el año de 1971.

La Dirección General de la Armada, es la dependencia puramente castrense de la Marina Nacional y se le designa como Armada Nacional, que es la que dirige a los marinos que todos conocemos. Se encarga la dirección de la Armada de administrar, coordinar y controlar a la Armada de México y los servicios que le son inherentes. El director de ella tiene que ser Oficial, General o Jefe del Cuerpo General de la Armada en servicio activo; los asuntos de su competencia que debe atender son los siguientes:

Armada Nacional (activo)

Cuerpo General

Servicio de la Armada

<sup>67</sup> "Reglamento Interior del Departamento..." *Cit.*: 16.

<sup>68</sup> "Reglamento Interior de la Secretaría..." *Cit.*: 8-9.

Establecimiento de Educación Naval Militar

Reservas Nacionales que se constituyan de acuerdo con las leyes relativas o retiros al personal de la Armada

Asesoría técnica de carácter naval en toda clase de vías de comunicación, marítimas, terrestres y aéreas.

Constitución y reparación de toda clase de edificios o recintos destinados al servicio de la Armada, arsenales, diques y varaderos, polígonos, etc.

Administración y conservación de cuarteles, recintos de la Armada.

Control de las colonias navales que sean creadas.

Ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales y vigilancia de las costas.

Almacenes de la Armada.

Sanidad Naval y Hospitales, de acuerdo con el Departamento Médico.

Mobilización en caso de Guerra }  
Planes de Defensa Nacional } de acuerdo con el Estado Mayor del Ejército<sup>69</sup>

La organización interna de la Armada se compone de la siguiente forma:

- I. Director (Jefe del Estado Mayor de la Armada)
- II. Estado Mayor de la Armada
- III. Jefatura de Servicios
- IV. Pequeños servicios

La Dirección General de la Armada tiene a su disposición y a sus órdenes directas a las Zonas Navales y estaciones de aprovechamiento, la Escuela Naval Militar, Arsenales, Varaderos y dependencias a flote o fijas que estaban a cargo del Departamento de Marina que atendía antes la Secretaría de la Defensa Nacional. El personal de estas dependencias se rige por leyes militares que estén en vigencia y disposiciones que se dicten, así como de los reglamentos internos que existan incluyendo los servicios de justicia militar. Con las modificaciones de carácter administrativo sus responsabilidades se extendieron a actividades tales como la solicitud de

<sup>69</sup> "Reglamento Interior del Departamento. ." *Cit* : 17.

adquisición y manufactura de armamento, municiones, vestuario y equipo de toda clase de materiales destinados a la armada. La Dirección se subdivide en Dirección General, en Subdirección y en Servicios; desaparecen los pequeños servicios y dependen directamente de ella las bases, arsenales, varaderos, material a flote y fijo; la Infantería Naval; la Aeronáutica Naval, y la Escuela Naval (cuya responsabilidad comparte con el Estado Mayor de la Marina). Las obligaciones de la Dirección de la Armada son el movimiento de personal a sus órdenes, la dirección técnica y administrativa de los trabajos que se generen, el movimiento de buques y embarcaciones, como también la promoción de Oficiales Generales, Jefes y Oficiales y las recompensas que merezcan. La subdirección es un órgano coordinador de las actividades técnicas y administrativas que le corresponden a la dirección; por su parte los servicios se hacen cargo de los asuntos de carácter subjetivo, constitución y conservación del material, registro de vicisitudes del personal, los servicios que tiene esta oficina son los que se anotan a continuación:

- I. Departamento de Personal, identificación y fondo de ahorro de la Armada
- II. Departamento de Intendencia y Administración
- III. Departamento de Ingeniería Naval
- IV. Departamento de Armamentos y Municiones
- V. Departamento de Comunicaciones

La Dirección General de Marina Mercante, se ocupa de los asuntos relativos al ramo de Marina Mercante, Alumbrado Marítimo y Zona Federal que se rigen por la Ley de Vías Generales de Comunicación y de acuerdo a la Ley de Secretarías de Estado le correspondía atender a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Desde 1940 la Dirección General de Marina Mercante, dependiente primero del Departamento primero y la Secretaría de Marina después se encarga de los trámites de esos asuntos. El encargado de la dirección de Marina Mercante debe ser un marino de profesión y cumplir con los requisitos y criterios que marca el titular del Ramo. Le compete al encargado organizar los trabajos y la dirección técnica y administrativa de los trabajos que ahí se efectúan, formular los planes y programas que coadyuven al desarrollo de la dependencia; además debe movilizar al personal que tiene a su cargo; movilización de las embarcaciones a su servicio, imponer multas, aprobar, reprobar los resultados de los exámenes del personal de la Marina Mercante. La Dirección de la Marina Mercante está integrada por las siguientes dependencias:

- I. Dirección General
- II. Subdirección General de Marina Mercante
- III. Oficina de Comunicaciones Marítimas
- IV. Oficina de Alumbrado Marítimo
- V. Oficina de Dragado
- VI. Servicio Administrativo

Le corresponde a Marina Mercante hacerse cargo de las Capitanías de Puerto e Inspecciones de Navegación Fluvial, las Escuelas Náuticas Mercantes, los Astilleros, Diques y Venaderos, las estaciones de salvamento de naufragos y embarcaciones.

La Oficina de Comunicaciones Marítimas<sup>70</sup> se divide en varias secciones que atienden múltiples servicios:

- a) Sección Técnica y de Inspección. Atiende asuntos de carácter técnico como planes y programas de trabajo, proyectos y reglamentos relativos a Marina Mercante.
- b) Sección de Navegación. Se encarga del tráfico marítimo y de carga, pasajes y de pesca, cabotaje interior y pluvial e itinerarios, contratos, concesiones, franquicias, subvenciones a embarcaciones astilleros, diques y varaderos; servicios de practicaaje, accidentes marítimos y despacho de embarcaciones.
- c) Servicio de Buques Mercantes y Tripulaciones. La función que desempeña esta dependencia es el abanderamiento y matrícula de embarcaciones, Patentes de Navegación, Arqueo y lista de embarcaciones. La zona federal que atiende tres zonas geográficas, el Golfo, el Pacífico y Zonas Lacustres.
- d) Sección de Fletes y Cooperativas. Su objetivo es el manejo y control de las embarcaciones establecidas mediante contrato o concesión con el Departamento de marina para servicios de navegación, estiba o conexo con el tráfico marítimo.
- e) Servicio Telegráfico. Se encarga de las comunicaciones directas entre las diversas dependencias de Marina y el Departamento de Obras Marítimas.

Oficina de Alumbrado Marítimo. Los diversos que presta esta oficina a través de sus dos secciones como son el registro de personal asignado a Guardafaros a la instalación de faros

<sup>70</sup> *Ibid.* 22-23

balizas, señales marítimas e informes y comunicaciones e inspección de los aparatos, equipo y necesidades.

La Oficina de Dragado y Conservación, se ocupa de la ejecución material de obras relativas en los puertos, de su conservación, mejoramiento de las condiciones existentes, tanto en el mar como en vías navegables delineados por una oficina técnica y aprobadas por el titular del *Departamento de Marina*. Por lo que respecta a su sección administrativa, su actividad es presupuestal ya que formula proyectos y presupuestos, tramitación y transferencia de recursos, requisiciones y pedidos materiales destinados a su labor.

La Oficina de Dragado fue segregada de la Dirección de Marina Mercante y pasó al Departamento de Obras Marítimas y Arquitectura a partir de marzo de 1941. Más tarde el 13 de diciembre del mismo año fue separada de Obras Marítimas convirtiéndose en una dependencia que acuerda directamente con el titular de Secretaría de Marina.<sup>71</sup> Una nueva modificación sufrió la Oficina de Dragado al constituirse en Departamento de Dragado a partir de noviembre de 1942. Por otra parte a Marina Mercante al modificarse el Reglamento Interno se le agregó el Servicio Técnico de Inspección acorde con las funciones que el anterior desempeñaba.

El Departamento de Obras Marítimas y Arquitectura,<sup>72</sup> como su nombre lo indica les corresponde atender lo relacionado a localización, desarrollo, conservación de puertos, faros y vías navegables que el Estado emprenda tanto para uso civil o naval conforme a los objetivos que se persigan. El Departamento para su funcionamiento se divide en:

- I. Jefatura de Departamento
- II. Oficina de Construcción Marítima
- III. Oficina de Inspección
- IV. Oficina de Estudios y Proyectos
- V. Sección Administrativa

El cargo de Jefe de Departamento, debe ser ocupado por un individuo que ostente el grado de Ingeniero Naval o Civil que siga los ordenamientos que se dicten en esa dependencia. La Oficina

<sup>71</sup> "Decreto reformando el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina" *Diario Oficial de la Federación*. México. 13 diciembre 1941: Primera sección, t. CXXIX, núm. 36, 5

<sup>72</sup> "Reglamento Interior del Departamento..." *Cu* : 26-28.

de Construcciones Marítimas tiene competencia en la ejecución material de las obras en construcción, conservación, reparación de puertos marítimos, faros y vías navegables, así como la obras de rescate o salvamento siempre que éstas sean marítimas; las obras de las que se hablan son los diques secos. Construcciones Marítimas atiende por separado en cuatro mesas distintas asignándole funciones específicas a cada una de ellas:

1. Puertos
2. Faros
3. Vías Navegables
4. Maquinaria

La Oficina de Inspección se encarga de dar a conocer las condiciones que deben tener los materiales que se emplean en la construcción de obras marítimas, así como la supervisión en las obras que el Estado lleva a cabo y obras particulares autorizadas por Marina. Las obras según su naturaleza se tramitan en obras por administración y en obras por contrato. La Oficina de estudios y proyectos tiene como finalidad de atender la elaboración de proyectos planos y especificaciones que efectúa el Departamento y promover la convocatoria para la realización de las obras de puertos y vías fluviales que se efectúen. El Departamento de Obras Marítimas dada la importancia que reviste su papel, fue elevado al rango de Dirección por lo que su nueva denominación fue la de Dirección de Obras Marítimas y Arquitectura; la estructura generó algunas modificaciones que no afectaron sustancialmente su esquema anterior, mas bien incrementó sus obligaciones. Tuvo al principio a su cargo la Oficina de Dragado para ser separada poco tiempo después, el orden administrativo quedó de la siguiente manera:

- I. Dirección
- II. Subdirección
- III. Oficina de Estudios
- IV. Oficina de Ejecución
- V. Oficina de Dragado
- VI. Oficina de Inspecciones Foráneas
- VII. Sección de Maquinaria, herramientas y accesorios

## VIII. Sección Administrativa.<sup>73</sup>

Departamento de Pesca e Industrias Marítimas. Las actividades de esta dependencia se encontraban dispersas en oficinas del gobierno federal como la Secretaría de Agricultura y Fomento o el Departamento Forestal de Caza y pesca, como también la de los asuntos marítimos y de pesca en la Secretaría de Economía Nacional. La nueva dependencia centralizó las funciones y desde entonces coordina los esfuerzos para lograr el desarrollo de esta industria.

Para estar al frente del Departamento es necesario poseer conocimientos en todas las clases de pesca, legislación pesquera, organización de empresas de pesca y conocimientos generales inherentes a la industria marítima. Le corresponde además la vigilancia de los mares para protección de la pesca, planes de trabajo para su desarrollo y el de las industrias marítimas entre otras. Dependen del Departamento de Pesca el cuerpo de inspectores y subinspectores, el personal de guardias de pesca encargado de la vigilancia en las pesquerías donde no existe personal de la Capitanía de Puerto y sus delegaciones, el personal de las estaciones oceanográficas y limnológicas y el de establecimientos piscícolas.

Para el desempeño administrativo del Departamento Pesquero,<sup>74</sup> se divide en las siguientes oficinas.

- I. Departamento
- II. Oficina Técnica
- III. Oficina de Control y Explotaciones
- IV. Oficina de Aprovechamientos y Socialización de la Pesca
- V. Oficina de Pesca Interior
- VI. Sección Administrativa

La Oficina Técnica tiene las siguientes actividades:

1. Instituto de exploraciones, estudios e investigaciones oceanográficas y limnológicas.
2. Piscicultura, ostroicultura, carcinicultura y similares, repoblaciones en aguas marítimas y continentales.

<sup>73</sup> "Reglamento Interior de la Secretaría..." *Cit.*: 12

<sup>74</sup> "Reglamento Interior del Departamento..." *Cit.*: 28-31.

3. Reglamentación técnica de la pesca en todas las entidades y secciones, le corresponden áreas específicas y determinadas de su competencia.

La Oficina de Control y Explotaciones tiene el encargo de:

1. Buceo y Pesca de altura y costera.
2. Pesca de ribera y explotaciones en aguas salobres.
3. Explotación de salinas, plantas acuáticas, guano, etc.

La Oficina de Aprovechamientos y Socialización de la Pesca. Es fundamental en el desempeño económico y el fomento efectivo de la pesca y de la industria marítima, pues procura que la riqueza pesquera se extienda y mejore no sólo en producción sino también en calidad y consumo. Así mismo, se ocupa de que las clases pobres o escasos recursos accedan a un producto de gasto reducido. A Socialización de la Pesca le corresponde, por tanto, distribuir los beneficios que genera la riqueza pública pesquera y que provengan de los ingresos generados en el comercio interior y exterior, como de la riqueza nacional, los asuntos que competen a esta oficina son:

1. Carnes frescas, secas y en conservas, derivados de la pesca.
2. Materias primas no alimenticias para a industrias
3. Tráfico interior importaciones y exportaciones.
4. Asociaciones de pescadores, fomento de empresas comerciales e industriales. Cooperativas de trabajadores ocupados en la pesca, su comercio y su ilustración.

La Oficina de Pesca Interior como su nombre lo indica atiende todos los asuntos relacionados con la pesca en ríos, lagos, presas que se encuentran dentro del territorio nacional igual que se realiza en los océanos. La Sección Administrativa de Pesca, es la reguladora de las relaciones entre las diversas dependencias que forman parte del Departamento de Marina, además de otros asuntos de su competencia.

El Departamento de Pesca se transformó en Dirección General de Pesca e Industrias Conexas en el año de 1941, con la reestructuración administrativa se le agregaron las secciones de Repoblaciones y de los Servicios de Inspección y Vigilancia, quedando asentado en su reglamento respectivo las funciones a desempeñar. La Dirección de Pesca e Industrias Conexas que había sido integrada al Departamento y Secretaría de Marina con el objeto de impulsar el

desarrollo de la industria pesquera y actividades afines relacionadas con el mar, fue la primera en ser escindida de la Secretaría de Marina para integrarla a un organismo de desarrollo económico, esto ocurrió en el año de 1958.<sup>75</sup>

Dentro del desempeño de la Secretaría de Marina hemos analizado cómo operan algunas dependencias que lo integran y cómo se transformaron algunas de ellas, por su importancia, por ajuste administrativo o por reconfiguración de sus actividades y funciones. Ahora analizaremos algunas dependencias de la Secretaría de Marina, fuera del orden administrativo; veremos el papel concerniente sólo a la Armada Nacional, que como se indica atiende asuntos de índole militar. El Estado Mayor Naval o de Marina, existía dentro del Departamento de Marina y dependía de la Dirección General de la Armada, cuyo director presidía la jefatura. En 1941, pasó a depender de la Subsecretaría de Marina. La jefatura del Estado Mayor es el órgano que debe planear, formular y naturalmente resolver los asuntos relacionados con la defensa marítima del país y el territorio nacional, conjuntamente con otras fuerzas armadas, preparando las operaciones navales que se necesitan tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. Debe proporcionar las iniciativas para el mejoramiento de toda la Marina en general. En lo concerniente a la Marina de Guerra es el que proporciona asesoría técnica de índole naval relacionados sólo con la defensa nacional con fines exclusivamente estratégicos. El Estado Mayor Naval cuenta con su reglamento propio como institución aprobado el 13 de agosto de 1940, pero en el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina del 15 de marzo se especifican algunas funciones generales que en ningún momento se contraponen con el reglamento del Estado Mayor. Las funciones, como se dijo anteriormente, son específicas, pero lo que trataremos sobre el tema lo veremos más adelante con la mayor precisión posible.

La Secretaría de Marina comenzó a funcionar a partir de enero de 1941, asumió las funciones y facultades de su antecesor el antiguo Departamento de Marina. La Secretaría de Marina, además de su reconfiguración administrativa y burocrática, elevó oficinas y departamentos a rangos de mayor importancia por así exigirle su cometido. También se incorporaron nuevas dependencias por la mayor complejidad y responsabilidades que ahora se le exigían. Los órganos incorporados son la Inspección General, el ya mencionado Estado Mayor y los Consejos Técnico-Administrativo y Técnico-Militar.<sup>76</sup> La Inspección General es el informante del Titular del Ramo

<sup>75</sup> Lavalle Argudín, Mario. *La armada*. Op. cit : p. 310-311.

<sup>76</sup> *Ibid.*: p. 310.

del estado técnico y administrativo de los elementos que integran Marina y funcionan a través de comisiones dependiendo directamente del Secretario de Marina. El Consejo Técnico-Administrativo es el encargado de estudiar los problemas de orden técnico y administrativo de la Marina Nacional y se compone por el Secretario, Subsecretario, Jefe de Estado Mayor Naval, Directores Generales y Jefes de Departamento de la Secretaría de Marina, siendo convocada a petición del Titular de la Secretaría. El Consejo Técnico-Militar, es el que estudia los problemas de índole técnico y militar o naval, se integra con los titulares de la Secretaría, Subsecretaría, Jefatura del Estado Mayor Naval y los miembros de éste así como los asesores técnicos que se estime conveniente, solo el Secretario de Marina puede convocarlo a reunión o sesión.

Mucho hemos hablado y mencionado el Reglamento Interior de la Marina Nacional ya sea como Departamento o Secretaría de Estado, el cual rige a este brazo del poder ejecutivo federal según lo establece la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, quién fija como debe guiarse sus diversas entidades. El Reglamento Interno de la Marina Nacional fue puesto en vigor en agosto de 1940, y sufrió varias modificaciones en el período 1940-1946, cuando el General Heriberto Jara desempeñó la titularidad de esta dependencia. El 15 de marzo de 1941 se expidió un nuevo Reglamento Interior para toda la Marina, ajustándolo por el nuevo orden del Departamento convertido en Secretaría. El 20 de septiembre de 1941, el reglamento expedido en marzo de mismo año sufrió su primer reforma al ser modificada la fracción X del artículo 7, capítulo IV, donde se concede al Oficial Mayor la facultad de cambios de destino o comisión al personal civil de la Secretaría.<sup>77</sup> La misma facultad tendrá el Oficial Mayor con el personal de la Armada cuando el primero ostente un grado dentro de la jerarquía naval militar. En ese mismo año, pero el 13 de diciembre, la Oficina de Dragado fue separada de la Marina Mercante y trasladada a Obras Marítimas y Arquitectura; más tarde Dragado funcionó como oficina independiente, acordó y colaboró directamente con el Secretario de Marina. Para finalizar el 12 de noviembre de 1942, una nueva reforma al reglamento de marina convirtió a la oficina de dragado en Departamento,<sup>78</sup> por lo que el artículo 1 del citado reglamento sitúa con el número XIII a Dragado como dependencia a las órdenes directas de la Secretaría.

<sup>77</sup> "Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina." *Diario Oficial de la Federación*. México. 20 septiembre 1941: Primera sección, t. CXXVIII, núm. 17, 4.

<sup>78</sup> "Decreto que adiciona el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina." *Diario Oficial de la Federación*. México. 12 noviembre 1942: T. CXXVIII, núm. 10, 4.

Conforme las necesidades de la Marina crecían en varios de sus ámbitos, como el caso de contar con una infraestructura naval y de astilleros para la construcción de naves de guerra, mercantes, pesqueros, de recreo y transporte entre otras, se reformó el reglamento para que en esta ocasión se adicionara una dependencia más que impulsase el desarrollo de la industria naval y los astilleros para la construcción y fabricación de barcos (recuérdese el intento de realizar barcos de cemento). La creación de la Dirección General de Construcciones Navales<sup>79</sup> fue autorizada por el Congreso de la Unión el 31 de diciembre de 1943. Cabe aclarar que desde el inicio de las actividades de Marina efectuaban labores de construcción de barcos pero estas se realizaban en otras dependencias del Ramo.

Hablemos ahora del Estado Mayor Naval,<sup>80</sup> de la Armada o de Marina, sinónimos que se manejan indistintamente para designar a esta entidad. El Estado Mayor está contemplado en el Reglamento Interior de Marina de manera general, pero cuenta con su propio régimen de orden que incluye únicamente al sector armado de la Marina, es decir, sólo al personal que forma parte de la Dirección General de la Armada.

De acuerdo al reglamento del Estado Mayor de agosto de 1940. Este es el órgano auxiliar de la Dirección General de la Armada y presidido por el titular de la misma, tiene toda una estructura orgánica que contempla sus múltiples acciones y las justifica.

Se organiza de la siguiente manera:

- I. Jefatura
- II. Subjefatura
- III. Cinco Secciones.

La Jefatura del Estado Mayor debe ser desempeñada por un Jefe u Oficial del Cuerpo General de la Armada, nombrado por el presidente de la república a petición del titular de la Marina. El subjefe será por igual un jefe del Cuerpo General de la Armada y nombrado por su jefe inmediato teniendo a su cargo la Sección de Operaciones entre otras atribuciones. Las secciones que integran el órgano castrense citado son independientes unas de otras pero enlazadas entre sí para

<sup>79</sup> “Decreto que crea la Dirección General de Construcciones Navales.” *Diario Oficial de la Federación*. México 31 diciembre 1943. Tercera sección, T. CXXI, núm. 51, 15-16.

<sup>80</sup> “Reglamento para la organización y funcionamiento del Estado Mayor Naval.” *Diario Oficial de la Federación*. México, 13 agosto 1940: Segunda sección, t. CXXI, núm. 38, 3-7.

realizar los cometidos de su instituto. Las secciones que lo integran son las que se indican adelante:

Primera Sección	Organización
Segunda Sección	Información
Tercera Sección	Operaciones
Cuarta Sección	Pequeños servicios
Quinta Sección	Enlace con el Ejército

Cada sección tiene asignaciones específicas agrupadas en mesas según el papel que desempeñen lo cuál es largo de enumerar por lo que es mejor recurrir al Reglamento del Estado Mayor y sus diferentes modificaciones por la constante actualización de sus actividades, sobre todo las estratégicas.

En 1941 el Estado Mayor de Marina pasó a depender de la Subsecretaría de Marina, por lo que el director de la Armada dejó de presidirlo; de cualquier manera las entidades de las dependencias están muy ligadas entre sí dado el papel militar y estratégico que deben atender. En marzo de 1941 se ajustó, dentro del Reglamento de Marina, el papel del Estado Mayor, por lo que el artículo 12 del mencionado orden quedó así:

- I. Jefatura
- II. Subjefatura
- III. Sección de Organización
- IV. Sección de Información
- V. Sección de Operaciones
- VI. Servicios de Estado Mayor
- VII. Sección de Enlace.

La composición del Estado Mayor es la misma que en el anterior solo que la Sección de Pequeños Servicios se transforma en Servicios del Estado Mayor. Retomando el papel del Estado Mayor Naval, le corresponde atender:

- a) El estudio estratégico y organización de las costas para la defensa del país
- b) La preparación y organización de la flota para la guerra

- c) La preparación de las operaciones combinadas, en colaboración con el ejército
- d) La colaboración con este en las grandes maniobras nacionales
- e) Fomenta y estimula la elevación cultural del personal de la Armada
- f) El aprovechamiento de la organización marítima para los fines de la guerra, de acuerdo con las modalidades que el Jefe del Ejecutivo indique por conducto del Titular de Marina
- g) Deducir e inculcar la doctrina naval de acuerdo con la doctrina de guerra del país
- h) El control de obras marítimas de construcción de buques y todas las relacionadas con ellos a efecto de que satisfagan las necesidades tácticas y estratégicas.<sup>81</sup>

El funcionamiento del Estado Mayor en cuanto a su estructura no se contraponen su reglamento específico con el reglamento general de marina, puesto que al haberlo analizado sólo hay ajustes administrativos que no modifican la estructura orgánica. El Estado Mayor, por tanto, tiene razón de existir como mando de guerra independiente de las fuerzas aéreas y terrestres que bajo su propia dinámica encauzan a la Armada Nacional a participar mas activamente en los asuntos del país. Por otro lado, la Marina en México, de menor tradición que otras fuerzas armadas, debe representar mayor importancia no sólo con los asuntos navales. México debe asignar más recursos y presupuestos a los asuntos marítimos porque es un país bioceánico, de los pocos que hay en el mundo; además, la mayor parte del comercio mundial se realiza por mar. Por otro lado el mar es fuente inmensa de recursos porque puede aliviar en parte los problemas alimentación del país. Si se coordinaran los esfuerzos de la Armada como la defensa del mar patrimonial evitando el saqueo y en corresponsabilidad con la marina en general deben alcanzar fines que otorguen algún beneficio a la nación.

El Departamento de Marina Nacional y la Secretaría de Marina después, tuvo durante sus primeros años como base para la organización de sus mandos a la Ley Orgánica del Ejército y Armada, expedida en el año de 1926. La ley establece las reglas de promoción, ascensos, recompensas, retiros, sanciones y deberes de los miembros de las fuerzas armadas. Además del aspecto marítimo de la Armada Nacional, cuya misión es defender la soberanía e integridad de la nación en el mar, zonas costeras, islas mexicanas y preservar el orden interno del país en conjunto con el Ejército Nacional y la Fuerza Aérea. La Armada debe regirse por una ley que

<sup>81</sup> *Ibid.*: 3

tanto en tiempos de paz como de guerra maneje sus propios mandos, lo cual no significa un trastorno en su organización, puesto que los grados en la jerarquía naval cumplen objetivos específicos y distintos a los mandos de tierra. Por ello el 30 de agosto de 1944 se expidió la Ley Orgánica de la Armada de México,<sup>82</sup> que se compone de varios apartados y serán indicados más adelante, por la importancia que merece entender los cuerpos que la componen, como el papel que desempeñan y la preparación que deben tener. A la Armada la integran:

- I. Personal, y
- II. Material

El personal de la Armada de México se integra por:

- a) Oficiales Superiores
- b) Jefes
- c) Oficiales
- d) Cadetes
- e) Clases
- f) Marinería

El material de la Armada lo integran:

- a) Buques
- b) Aeronaves
- c) Instalaciones diversas destinadas a su servicio

El personal de la Armada de México a su vez se clasifica en:

- I. De Guerra
- II. De servicios generales
- III. De servicios especiales

Los cuerpos de la Armada que pertenecen a la clase de guerra son:

- a) Cuerpo General
- b) Cuerpo de Aeronáutica

<sup>82</sup> "Ley Orgánica de la Armada de México." *Diario Oficial de la Federación* México. 30 agosto 1944 T. CXLV, núm. 52, 5-11

- c) Cuerpo de Infantería Naval
- d) Cuerpo de Artillería de la Costa

Los Cuerpos de la Armada que integran los Servicios Generales son:

- a) Cuerpo de Ingeniería de la Armada
- b) Cuerpo de Administración Naval
- c) Cuerpo de Justicia Naval
- d) Cuerpo de Comunicaciones Navales
- e) Cuerpo de Sanidad Naval

Los Cuerpos de la Armada que forman los Servicios Especiales

- a) Bandas de Música
- b) Personal de Cámaras
- c) Maestranza de la Armada

Una vez que se ha indicado cual es el material y personal que tiene la Armada veamos como se subdivide ésta conforme a la jerarquía militar.

Son Oficiales Superiores:

Vicealmirante  
 Contralmirante  
 Comodoro

Son Jefes:

Capitán de Navío  
 Capitán de Fragata  
 Capitán de Corbeta

Son Oficiales:

Teniente de Navío  
 Teniente de Fragata  
 Guardiamarina  
 Primer Contramaestre y sus equivalencias en máquinas y artillería.

Son Cadetes los alumnos de la Escuelas Navales Militares en formación sea cual sea su procedencia.

Son clases:

Segundo Contramaestre

Tercer Contramaestre

Cabos

Son Marinería:

Marinero

Grumete

Los concriptos Navales son aquellos que prestan su servicio militar en buques, dependencias y Cuerpos de la Armada, al terminar su servicio podrán ingresar a las Escuelas Navales si así lo desean.

De acuerdo con la jerarquía naval líneas arriba asentada, la equivalencia de los grados de la Armada con respecto del Ejército y la Fuerza Aérea es la que aparece en el cuadro siguiente.

ARMADA (1944)	EJÉRCITO	FUERZA AÉREA	ARMADA (ACTUAL)
OFICIALES SUPERIORES		GENERALES Y ALMIRANTES	
Vicealmirante	General de División	General de División	Almirante
Contraalmirante	General de Brigada	General de Ala	Vicealmirante
Comodoro	General Brigadier	General de Grupo	Contraalmirante
JEFES		JEFES Y CAPITANES	
Capitán de Navío	Coronel	Coronel	Capitán de Navío
Capitán de Fragata	Teniente coronel	Teniente coronel	Capitán de Fragata
Capitán de Corbeta	Mayor	Mayor	Capitán de Corbeta
OFICIALES		OFICIALES	
Teniente de Navío	Capitán Primero	Capitán Primero	Teniente de Navío
Teniente de Fragata	Capitán Segundo	Capitán Segundo	Teniente de Fragata
Teniente de Corbeta	Teniente	Teniente	Teniente de Corbeta
Guardiamarina	Subteniente	Subteniente	Guardiamarina
Primer contramaestre			Primer maestre
Primer Condestable			

CLASES Y MARINERÍA		TROPA Y TRIPULACIÓN	
Segundo Contraмаestre	Sargento Primero	Sargento Primero	Segundo Maestre
Segundo Condestable			
Tercer Contraмаestre	Sargento Segundo	Sargento Segundo	Tercer Maestre
Tercer Condestable			
Cabo	Cabo	Cabo	Cabo
Marinero	Soldado	Soldado	Marinero <sup>83</sup>

Lo que se enumerará de aquí en adelante corresponde a las características que muestran los múltiples cuerpos de la Armada como son: integración de cada cuerpo; funciones que cumplen; jerarquías que se deben tener o se pueden alcanzar; la procedencia de los miembros de los distintos cuerpos y los requisitos para ingresar a ellos conforme a la Ley Orgánica<sup>84</sup> de la institución.

La función del Cuerpo General es ejecutiva, es decir el ejercicio del mando en sus diferentes escalones y aspectos, son formados en escuelas navales, al desempeñar su función deben seguir un rol de mando en naves y comisiones que establece la superioridad.

El Cuerpo General está integrado por:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Oficiales de Escala de Mar

Clases y Marinería

Los Oficiales Superiores proceden de las escuelas navales militares donde son preparados para el ejercicio del Mando, manejo y maniobra de unidades de combate.

Los Oficiales de la Escala de Mar proceden de la clase de Marinería, obteniendo sus ascensos por rigurosos escalafón en la jerarquía naval.

Los marineros y las clases proceden de la Escuela de Maestranza y Marinería, y de los cursos de la formación correspondiente.

El Cuerpo Aeronaval, por su parte, lo integran:

<sup>83</sup> Secretaría de Marina. *La Secretaría de Marina: Armada de México es*: México, Unidad de Comunicación Social-Secretaría de Marina. 1944: p. 27.

<sup>84</sup> "Ley Orgánica de la Armada..." *Cu* : 7-14.

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases y Marinería

Los Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales proceden de las escuelas navales, independientemente de su especialidad. Las clases y marinería proceden del reclutamiento voluntario. Todos los grados de este cuerpo son los mismos que el Cuerpo General, excepto la marinería que conserva su denominación. Todos los oficiales le agregarán a su grado las iniciales P. A., que significa Piloto Aviador. Las clases y marinería agregan a su grado las iniciales A. N. que significa Aeronáutica Naval.

El Cuerpo de Aeronáutica Naval tiene como función el Pilotaje y Mando de las Unidades Tácticas y Aéreas y de las instalaciones de sus servicios, los graduados se podrán especializar en Caza, Patrulla y Bombardeo, Observación, Exploración y Ataque. La Escala del Aire de Aeronáutica Naval se especializa en Artillero Naval, Meteorologista y Fotógrafo.

El Cuerpo de Infantería Naval lo componen:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases y Marinería

Los Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales son egresados de las escuelas navales militares, de la Escuela de Infantería del Colegio Militar y de Cuerpos y Servicios de la Armada y el Ejército. Los oficiales provenientes del ejército deben tomar un curso de capacitación previo. Las clases y marinería proceden del reclutamiento voluntario, con la excepción de los conscriptos navales. Los grados del cuerpo analizado son los mismos que el Cuerpo General, exceptuando la marinería que mantiene su denominación. Todos los miembros de la infantería naval agregaran a su grado las iniciales I. N. que quiere decir Infantería Naval. El Cuerpo de Infantería Naval ejercen el Mando en los diferentes escalones y en las Corporaciones del Arma; de todos los miembros de este instituto deben pasar por los diversos cursos de formación y capacitación que se indiquen como requisitos indispensables.

El Cuerpo de Artillería de Costa se forma con:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases y Marinería

Los Oficiales proceden de las escuelas navales militares, de la Escuela de Artillería del Colegio Militar y de los cuerpos y servicios de la Armada y Ejército Nacionales, previo curso de capacitación. Los grados utilizados por este cuerpo son los mismos que el Cuerpo General hasta Contralmirante; la marinería conservará su denominación. La totalidad de los miembros de este deben agregar a su grado las iniciales A. C. que los identifica como Artillería de Costa. Las clases y marinería se alistan del reclutamiento voluntario, exceptuando la marinería procedente de la conscripción y no podrán ser clases.

El Cuerpo de Artillería de Costa tiene asignado como función el ejercicio del Mando en las Corporaciones del Arma, en las instalaciones costeras de su servicio, razón por la cual recibe ese nombre.

El Cuerpo de Ingenieros de la Armada tiene la formación siguiente:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases y Marinería

La oficialidad procede de la escuela naval militar habiendo realizado los estudios de Ingeniería Mecánica Naval en la especialidad de máquinas y de las escuelas oficiales que cuenten con los estudios correspondientes además de ingenieros químicos, ingenieros de radio, ingenieros de aeronáutica y constructores. Se incluye también al personal de la Armada que haya realizado esos estudios en las escuelas navales; pueden ingresar también el personal egresado del Colegio Militar, para ello deben ostentar el título profesional expedido por la escuela correspondiente. Dentro de este cuerpo podrán existir ayudantes de procedencia civil. Las clases y marinería se obtiene del reclutamiento voluntario. Los miembros del cuerpo de ingenieros tendrán los mismos grados del Cuerpo General hasta Contralmirante, se exceptúa a las clases que tengan la denominación de 2º Maestre, Tercer Maestre y Cabo seguido de su especialidad y su equivalente será Sargento Primero, Sargento Segundo y Cabo además de las denominaciones de Marinero y

Fogonero. El Guardiamarina egresado de la escuela naval se denominará Guardiamarina de Ingenieros. El personal de la Escala de Mar, en la categoría que equivaiga a Primer Maestre, se llamará Maestre de Máquinas o Electricista, ello depende de su especialidad. Los oficiales agregarán a su grado las siguientes iniciales:

Ingeniero Mecánico Naval	Ing. M. N.
Ingeniero Naval	Ing. N.
Ingeniero Artillero	Ing. A. N.
Ingeniero Químico	Ing. Q. N.
Ingeniero Electricista	Ing. E. N.
Ingeniero de Aeronáutica	Ing. A. N.
Ingeniero de Radio	Ing. Rd. N.
Ingeniero Constructor	Ing. C. N.
Ayudantes de Ingeniero (después de su grado pondrán la abreviatura)	Ayte.

El personal de jefes y oficiales de la escala de mar y las clases y marinería que sirva en las especialidades de este cuerpo, utilizará después de su grado siempre que pertenezcan a la rama de Ingenieros Mecánicos, las iniciales Mq.

Por lo que toca al Cuerpo de Ingenieros de la Armada le corresponde atender la resolución técnica de los problemas relacionados con el manejo, conservación, reparación, construcción de material, armamento e instalaciones que corresponden a las ramas profesionales de la ingeniería.

El Cuerpo de Administración Naval se clasifica de la siguiente manera

Jefes  
Oficiales  
Clases

La procedencia de los miembros viene del Curso de Administración Naval y de la Escuela de Intendencia del Ejército; las clases se integran a través del reclutamiento voluntario. La graduación de los integrantes son los mismos que el Cuerpo General pero hasta Capitán de Navío. Para los grados equivalentes a 1er Contra maestre, 2º Contra maestre, 3er Contra maestre y Cabo de Mar recibirán la denominaciones 1er Maestre, 2º Maestre, 3er Maestre y Cabo, seguido

de la abreviatura "Admón." que los identifica como miembro de la administración naval. La administración burocrática, el desempeño de las labores de oficina y dentro del servicio territorial de la Armada es misión del Cuerpo de Administración Naval.

El Cuerpo de Justicia Naval tiene los siguientes componentes:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases

Para pertenecer al cuerpo de justicia naval, se debe ser graduado de la licenciatura en derecho de cualquiera de las escuelas oficiales del país. Se ingresa con el grado de Capitán de Corbeta Auditor Naval. Los pasantes de derecho ingresan como Primer Maestre. El personal de clases se integra con personal designado por nombramiento conforme a la Ley Orgánica de los Tribunales de Justicia Naval, pero prefiriéndose a estudiantes de escuelas de derecho. Los Oficiales Superiores y Jefes pondrán luego de su grado las palabras Auditor Naval. El resto de los oficiales agregarán las palabras Justicia Naval. Los pasantes de derecho, si no se titulan, sólo podrán alcanzar el grado máximo de Teniente de Navío. Son competencia del Cuerpo de Justicia Naval las funciones de justicia naval entre los integrantes de la Armada, como también otorgar asesoría legal a las autoridades de marina.

El Cuerpo de comunicaciones Navales lo constituyen:

Jefes

Oficiales

Clases

ESTA TESIS NO SALE  
DE LA BIBLIOTECA

Los miembros de esta agrupación son radiotelegrafistas y su procedencia es de los cursos de comunicaciones de la Escuela de Maestranza y Marinería de la Armada, de la escuela de Transmisiones de Ejército y de las escuelas técnicas oficiales donde se impartan los cursos respectivos habiendo obtenido título o certificado correspondiente. Los dos últimos tipos de aspirantes deben tomar cursos previos en comunicaciones que imparte la armada. Los oficiales de comunicaciones tendrán los grados de Cuerpo General hasta Capitán de Navío, se excluye a los equivalentes a 1er Contramaestre, 2º y 3º Cabo de Mar que recibirán las denominaciones de Primer Maestre Rt. N, Segundo Maestre Señalero, Tercer Maestre Señalero y Cabo Señalero. Los

jefes y oficiales agregarán a su grado las iniciales Rt. N. El personal que venga de transmisiones del ejército ostentará el grado de sargento primero.

La Armada de México debe contar con un servicio de transmisiones para sus diversas operaciones navales mantenimiento de comunicaciones y sistemas que emplea, para ello cuenta con este cuerpo.

El Cuerpo de Sanidad Naval tiene la siguiente categoría y organización:

Oficiales Superiores

Jefes

Oficiales

Clases y Marinería

Los oficiales superiores y jefes facultativos se reclutan de la Escuela Médico Militar con el grado de Capitán de Corbeta; de las universidades y que sus egresados ostenten en título respectivo, causando alta como Teniente de Navío. Para el caso de los pasantes de las carreras de medicina, químicos farmacéuticos, biología y otros auxiliares de la medicina se enganchan de las escuelas oficiales de medicina y se incorporan al Servicio de Sanidad Naval como Primeros Maestros y hasta Tenientes de Navío, si no son titulados; si son titulados, hasta Capitán de Corbeta. La oficialidad no facultativa, las clases y tripulación se alistán del reclutamiento voluntario llegando solo hasta Teniente de Navío. Los oficiales facultativos tendrán los grados que tiene el Cuerpo General hasta Contralmirante con excepción de los grados equivalentes a Primer Contramaestre, Segundo Contramaestre, Tercer Contramaestre y Cabo de Mar. Estos recibirán las denominaciones de Primer Maestre S. N., Segundo Maestre S. N., Tercer Maestre S. N., y Cabo S. N. Los médicos de la Armada usarán después de su grado las iniciales de su profesión; el resto del personal utilizará las iniciales S. N., que significa Sanidad Naval.

Para mantener en buen estado de salud, higiene y alimentación al personal naval. El Servicio de Sanidad Naval atiende la asistencia quirúrgica de sus miembros; inspección sanitaria, higiénica y alimenticia de los servicios, centros y unidades de la Armada. Debe informar sobre las condiciones higiénicas en construcciones terrestres y buques; los reconocimientos médicos y periciales para el reclutamiento del personal. Dirige los hospitales, sanatorios, enfermerías y centros sanitarios de la Armada.

Por lo que se refiere a los cuerpos llamados de Servicios Especiales, se tiene que la bandas de música se integran con:

Oficiales

Clases y Marinería

El personal de Cámaras lo forman:

Oficiales

Clases y Marinería

Los integrantes de los cuerpos señalados proceden en su totalidad del reclutamiento voluntario y al grado que exhiban se le agregará el nombre completo de su especialidad. Desempeño en el servicio de panadería, cocina, repostería, despensas y mayordomías de los buques y dependencias de la Armada.

Para el caso de Maestranza de la Armada la integran:

Oficiales

Clases y Marinería

Su personal procede de la Escuela de Maestranza y Marinería y si es el caso del alistamiento voluntario si acreditan los conocimientos de su especialidad; prestando los servicios personales de su ramo en las dependencias de la Armada.

En lo que corresponde al personal civil que labora dentro de la Armada tendrán jerarquía naval en los asuntos de servicios según el nombramiento que tengan en la institución. Por último, en lo relativo al personal femenino, será la Secretaría de Marina la que establezca en qué circunstancias y condiciones ingresa al instituto armado.

Los cuerpos de la Armada Nacional reciben adiestramiento y capacitación naval militar en buques y diversas instalaciones con que cuenta la institución, siguiendo rigurosos cursos, escalones y escalafón de ascenso que de ninguna manera debe suplirse con otras actividades ajenas al ejercicio del mando y operaciones que requiere la preparación del personal naval. Debe cumplirse por lo tanto el lineamiento de su Ley Orgánica.

El personal de la Armada puede encontrarse en diversas situaciones:

- I. Servicio Activo: que se encuentra prestando servicio.
- II. En depósito: en disponibilidad por exceso de personal
- III. En retiro: que alcanzó el límite de edad, el inutilizado para el servicio, el que cumplió su tiempo de ley o lo haya solicitado.

IV. Situaciones especiales: es que tiene uso de licencia se encuentra procesado o incapacitado u hospitalizado.

V. Reservas Navales: para el caso de las reservas navales las integran:

- a) Marineros Mercantes<sup>85</sup>
- b) Personal de actividades conexas con la marina mercante
- c) Marineros de guerra retirados, con licencia ilimitada o absoluta
- d) Los que hayan hecho su servicio militar obligatorio en la Armada Nacional
- e) Los reservistas voluntarios

El personal de reservas queda clasificado en:

Primera reserva	de los 18 a los 30 años
Segunda reserva	de los 31 a los 40 años
Tercera reserva	de los 41 a los 45 años
Cuarta reserva	de los 46 a los 55 años

Hablemos ahora de los materiales con que cuenta la Armada Nacional, ya sean buques o aeronaves; la situación en que se encuentran es la siguiente.

- I. En activo, dentro del activo son buques y aeronaves que están en condición de prestar servicios inmediatos.
- II. En carena, son los buques y aeronaves que se encuentran en reparación, modificación, cuya duración sea mayor a 15 días.
- III. En reserva, son los buques y naves que están fuera de servicio por razones de economía nacional o convenios internacionales; quedando desarmados pero debidamente protegidos en los puertos militares

Los buques de la Armada para fines de entrenamiento, misiones de operación y prácticas, se dividen en dos flotas. La Flota del Golfo y el Caribe y la Flota del Pacífico. Para su división táctica se agrupan en: Divisiones, Escuadrillas o Flotillas y Secciones. Las aeronaves se agrupan en Unidades Tácticas y la Flotilla es el mínimo dependiente de los Mandos y las aeronaves

<sup>85</sup> Carrera Alomía, Enrique. "La Marina Mercante como reserva de la Armada." *Revista General de Marina*. México. Agosto 1941. II época. Núm. 1: 15-18.

aisladas dependientes de los mandos superiores o subordinados o destacados en misiones especiales.

Las instalaciones con las que la Armada debe contar, para prestar un mejor servicio y estar en condiciones adecuadas para su desempeño tanto en los océanos como en las islas, son:

- I. Bases navales.
- II. Puntos de apoyo. Su importancia es menor a una base naval y solo presta alguno de los servicios que tiene la primera.
- III. Instalaciones de servicio logístico de la Armada (en el interior). Son los establecimientos destinados a la fabricación reparación y almacenamiento de materiales y efectos de la Armada.

Por último, señalaremos que tipo de servicio tiene una base naval para un adecuado desempeño de sus actividades.

- a) Cuarteles
- b) Fuertes y Baterías de Costa
- c) Puertos Aeronavales
- d) Arsenales
- e) Polvorines y Depósito de Municiones
- f) Diques
- g) Varaderos
- h) Astilleros
- i) Talleres de Especialidades
- j) Escuelas
- k) Hospitales, Sanatorios y Enfermerías
- l) Estaciones de señales del servicio de comunicaciones navales
- m) Estaciones de armas submarinas y torpedos
- n) Edificios para oficinas
- o) Edificios diversos para el bienestar del personal
- p) Servicios de transporte
- q) Embarcaciones para servicio del puerto

- r) Muelles destinados al servicio de la Armada
- s) Depósitos e instalaciones para combustible
- t) Centro de abastecimientos navales diversos.<sup>86</sup>

A lo largo de este capítulo se ha analizado de una manera amplia la transformación de la Secretaría de Marina, desde sus primeros pasos como Departamento, el cuál aglutinó en su entidad todos los asuntos navales y marítimos fuesen para fines civiles o del sector de la Armada. Su estructura orgánica se fue reconfigurando según las necesidades y compromisos que adquiría; tanto en el ámbito de la marina mercante como el de guerra. Las marinas recibieron un impulso para promover el desarrollo económico y marítimo del país; mantener la seguridad en aguas nacionales, y estimular las prácticas maríneas y el gusto por las actividades del mar, que ciertamente poca tradición han tenido en México. Con respecto a la ley orgánica de la Armada, ésta distingue sus mandos con respecto al ejército y fuerza aérea, porque sus funciones varían con respecto al ámbito de competencia. La Armada tiene su desenvolvimiento en los océanos, lagos y ríos interiores. Mientras que el ejército y la fuerza aérea se centran en tierra y aire respectivamente.

<sup>86</sup> “Ley Orgánica de la Armada. .” *Cit* : 18.

## CAPÍTULO CUARTO

### EL DESARROLLO DE LA SECRETARÍA DE MARINA DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS (1940-1946)

La Secretaría de Marina, elevada al rango de Secretaría de Estado, inició sus funciones el 1 de enero de 1941. Un arduo trabajo se iniciaba para atender las urgentes necesidades de interés nacional que requería el país. Las actividades que a continuación se verán corresponden a los proyectos puestos en marcha y los alcances obtenidos así como sus limitaciones presentadas.

Los funcionarios que estuvieron colaborando con el General Jara como Secretario de Marina fueron los siguientes:

Subsecretario de Marina	Vicealmirante Othón P. Blanco.
Oficial Mayor	Contraalmirante Angel A. Corzo Castillo.
Jefe del Estado Mayor de la Armada	Cptn. Roberto Gómez Maqueo
Director General de la Armada	Contraalmirante Mario Rodríguez Malpica.
Director General de Marina Mercante	Cptn. de Altura Carlos Solano Lacorte, sustituido por el Cptn. de Altura Armando Magallanes González.
Director General de Obras Marítimas y Portuarias	Cptn. de Corbeta Alfonso Poiré Ruelas, sustituto no registrado.
Director General de Pesca e Industrias Conexas	Cptn. de Navío Rigoberto Otaí Briño
Director General de Construcciones Navales	Cptn. de Corbeta Alfonso Poiré Ruelas.
Director General de Dragado	Cptn. de Altura Alfonso R. Sotelo
Director General de Cuenta y Administración	C. Erasmo Trejo
Jefe del Departamento Jurídico	Lic. Carlos Zapata Veia, sustituido por el Lic. Salvador Barrón Tavares
Jefe del Departamento Médico	Corl. M. C. Héctor Manjarréz Gómez

Jefe de la Oficina de Compras  
 Secretario Particular del Secretario de Marina

C. Gabriel Domínguez Nieva  
 Cptn. Roberto Dorantes, sustituido por  
 el C. Carlos Zapata Vela, a su vez  
 sustituido por el Cptn. de Fragata Pe-  
 dro Montejo Sierra.<sup>87</sup>

Los temas que se analizarán en el presente capítulo corresponden a las direcciones de la Armada, Marina Mercante, Obras Marítimas y Portuarias, Pesca e Industria Conexas, Construcciones Navales, Dragado, y el Departamento Jurídico. Se toman en cuenta los órganos mencionados por el papel fundamental que significaron en el desarrollo de la Marina Nacional en la creación de su *infraestructura, tanto naval militar como portuaria, desarrollo del comercio marítimo nacional e internacional y el tráfico marítimo como también la explotación de la industria pesquera a favor del consumo nacional. Una prioridad de la defensa nacional en los mares frente al conflicto de la Segunda Guerra Mundial.*

Las dificultades presentadas al desenvolvimiento de la Marina Nacional son añejas: una vida demasiado alejada de las costas, concentrada en la agricultura y el comercio interior impidieron explorar nuevos horizontes como los litorales y su potencialidad. Finalmente, el proyecto naval se echó a andar y sus primeros pasos serán analizados aquí hasta el año de 1946.

#### ARMADA NACIONAL

La Dirección General de la Armada, se encarga de atender los asuntos castrenses de la Marina y cubre las necesidades del Estado Mayor Naval o de la Armada o Marina, basado en los reglamentos específicos de su instituto, órdenes y ejecuciones tanto en tiempos de paz como bélicos, ceremoniales de la Armada, reglamentos de reclutamiento de Escalas de Mar y de Oficiales incluyendo el de agregados navales.

Para 1941 la armada de México disponía de las siguientes unidades de guerra:

<sup>87</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 958, fol. 17014-17025.

BUQUES DE TRANSPORTE			
LIBRE	DESPLAZAMIENTO	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	ARMAMENTO
urango	1 950 toneladas	1936	4 cañones Schneider calibre 57 mm. 2 equipos de ametralladoras Hotchkiss calibre 13.2 mm.
rogreso	1 585 toneladas	1905	4 cañones Schneider Canet calibre 57 mm.
Querétaro Juanajuato Potosí	1 300 toneladas cada uno	1936	3 cañones Vickers Armstrong calibre 101.6 mm. 2 equipos dobles de ametralladoras Hotchkiss calibre 25 mm. 2 equipos cuádruples de ametralladoras Hotchkiss calibre 13.2 mm. Cada uno.
Nicolás Bravo	1 200 toneladas	1904	2 cañones Maxim Nordenfelt calibre 57 mm.

GUARDACOSTAS			
NOMBRE	DESPLAZAMIENTO	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	ARMAMENTO
G=20 G=21 G=22 G=23 G=24 G=25 G=26 G=27 G=28 G=29	182 toneladas cada una	1934-1936	1 equipo doble de ametralladoras Hotchkiss calibre 25 mm. 1 equipo cuádruple de ametralladoras Hotchkiss calibre 13.2 mm. <sup>88</sup>

<sup>88</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 27, exp.1014, fol. 19705-19709.

GUARDACOSTAS AUXILIARES

NOMBRE	DESPLAZAMIENTO	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	ARMAMENTO
Acapulco	488.5 toneladas	1917	1 cañón Maxim Nordenfelt calibre 57 mm.
Mazatlán	450 toneladas		1 cañón de cinco bocas Hotchkiss calibre 37 mm.
Veracruz	488.5 toneladas		cada uno.

Las naves que se agregaron a la flota mexicana fueron:

5	Cazasubmarinos ( en préstamo y de ochenta toneladas cada uno )	
3	Guardacostas auxiliares:	Orizaba La Paz Teziutlán
1	Buque patrulla	Halcón
1	Buque contra incendio	Nereida

La distribución de las naves fue la siguiente: en el Océano Pacífico, en las zonas navales de Puerto Cortés, B. C. S. y Acapulco, Gro., fueron asignados los cañoneros “Guanajuato” y “Potosí”; el buque transporte “Progreso”, los guardacostas auxiliares “Mazatlán”, “Acapulco” y “Veracruz”, los guardacostas “G=20”, “G=21”, “G=22”, “G=23” y “G=29”. En el Océano Atlántico quedaron los cañoneros “Querétaro” y “Nicolás Bravo”; el buque transporte “Durango” y los guardacostas “G=24” al “G=28”.<sup>89</sup>

Las bases navales se establecieron en 1935, junto con las estaciones de aprovisionamiento, éstas últimas se utilizan para apoyo logístico

Pichilingue, B.C.	Varadero para barcos de 10 000 toneladas.
Servicios Navales Guaymas Son.	Reparación de generales, cubiertas, máquinas.
Dique Seco Salina Cruz Oax.	Limpieza de cascos, ajuste de válvulas, calderas, cambio de tubos y nivelación de ejes.

<sup>89</sup> AHJC Secretaría de Marina Caja 27, exp 1014, fol.19810-19816.

Manzanillo, Col.	Acopio de materiales, vestuario, armamento, material de conservación de buques, varilla, bronce, tubos, soldadura de remaches, flechas.
Arsenal Nacional Veracruz, Ver.	Reparación de barcos de la armada y mercantes. <sup>90</sup>

La fuerza naval con que cuenta México es realmente pequeña, hasta insignificante en comparación con otras naciones latinoamericanas, por lo que es difícil la posibilidad, dada la extensión de los mares nacionales, de garantizar relativamente la defensa de nuestros litorales, e incluso de cumplir con algún requerimiento internacional.

La Dirección General de la Armada, además de tener a su cargo las unidades a flote o de superficie y la rotación de su personal, tiene el mandato de poner en las condiciones tecnológicas más adelantadas a la Marina de Guerra en relación con otras potencias navales; para ello, el Departamento de Ingeniería Naval, el de Armamentos y el de Comunicaciones Navales supervisan el funcionamiento adecuado de la Armada. Para dicho cometido, se requiere adquirir equipo moderno, difícil de obtener del exterior por el estado de guerra existente, entrenamiento de la oficialidad y tripulación en el extranjero, principalmente en los Estados Unidos y recursos los cuales están limitados a la asignación presupuestal otorgada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

México logró obtener algunos bienes materiales, armamentos y tecnología gracias a la Ley de Préstamos y Arriendos emitida por el gobierno de los Estados Unidos de América. Quién a través de ella facilitó envíos de equipo bélico a las naciones aliadas en su defensa contra el Eje. Gracias a ellos México recibió en préstamo 5 cazasubmarinos. Sin embargo en muchos casos el material solicitado no fue otorgado y rechazadas las solicitudes por los Estados Unidos argumentando la escasez del mismo dadas las necesidades propias de sus fuerzas armadas, además de los múltiples trámites que entorpecen y retrasan el envío del mencionado equipo. Se muestra una lista de material de guerra solicitado por la Secretaría de Marina a través del gobierno de México, el cual tuvo dificultades para obtenerlo:

## 2 Locomotoras Brookville

<sup>90</sup> *Memoria anual correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios bajo la dirección del titular C. General Heriberto Jara.* México. Talleres Gráficos de la Nación. 1942: 19-26.

- 4 Carros con motor Kalamazoo
- 12 Camiones
- 4 Transformadores Westinghouse ( aceptados 3 )
- 2 Aplanadoras
  - Deshollinadores de vapor para cañoneros tipo “Guanajuato”
- 12 Chalecos salvavidas
- 12 Motocicletas para uso de la Secretaría
- 50 Cámaras y llantas para las motocicletas nacionales
  - Tubos para calderas para el cañonero “Potosí” y la caldera del “Acapulco”
  - Equipo de lavandería para escuelas navales
  - Remaches
- 21 Juegos de cartas náuticas
  - Lancha de desembarco
- 200 Bombas para instrucción de los pilotos de la Armada
  - Equipos para buzos
  - Camiones, ambulancias y tanques para Infantería de Marina
- 1 500 Fusiles semiautomáticos y 18 *bazookas* para la Infantería de Marina.<sup>91</sup>

La lista anterior forma parte de una de las muchas solicitudes hechas a los Estados Unidos. Hablando de la Infantería de Marina o Naval, la Armada de México cuenta con tres batallones; estos cuerpos son requeridos en un conflicto como el existente capaz de responder a eventualidades de diversa índole que se presentan en las costas mexicanas.

La Infantería Naval estaba integrada por los departamentos de Intendencia y Abastecimientos, ambos, unidades de apoyo logístico de la misma. Los servicios de comunicación de la Marina no estuvieron cubiertos ampliamente, por el costo en equipo y personal; el servicio con el que se contaba se devolvió a los Estados Unidos al término de la guerra; cabe señalar también que los recursos para la adquisición de equipo de comunicación fue muy reducido. Tal fue el caso del intento por parte de Estados Unidos para establecer una estación de comunicación Lorán en la isla de Guadalupe B. C.; México accedió con la condición de que que fuese operada por mexicana-

<sup>91</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 986, fol. 18238-18242.

nos —a pesar de no tener el suficiente personal capacitado—. La tecnología, la instalación y la asesoría la proporcionarían los norteamericanos.

Como hemos visto, la marina de guerra mexicana es modesta pero respetable frente a algunas naciones latinoamericanas. Para contar con una armada más significativa se elaboró un proyecto que planteaba las necesidades reales y requerimientos para cubrir plenamente las actividades, las necesidades de los buques y sus características con sus apoyos logísticos. Uno de esos proyectos fue presentado a las autoridades federales para precisar los requerimientos de la Marina de Guerra. Para mayor efectividad las naves de guerra deben tener las siguientes características en desplazamiento y armamento:

Cañoneros	1 850 toneladas de desplazamiento
	6 piezas de artillería de 5 pulgadas
	6 piezas de artillería de 40mm
	7 tubos de 21 pulgadas
Transportes	transportar un regimiento
	2 piezas de artillería de 101 mm
	4 ametralladoras de 40 mm
Destructores	1 395 toneladas de desplazamiento
	4 piezas de 5 pulgadas
	Varias piezas menores
Dragaminas	850 toneladas de desplazamiento
	1 pieza de 3 pulgadas
	7 piezas de 20 mm <sup>92</sup>

Para completar las unidades navales y aéreas, estas deben tener una línea de defensa que prevenga una intervención sorpresiva. Los servicios de vigilancia, patrullaje y enlace deben mantener estrecho contacto con las fuerzas terrestres y la fuerza aérea del interior, independientemente de las fortificaciones navales, defensas costeras y vigilancia de playas. Por otro lado se debe mantener contacto con fuerzas navales de otros países para conocer los adelantos que presentan y mantener acuerdos de colaboración con nuestro país.

<sup>92</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 25, exp. 977, fol. 17923.

Una dificultad para que México llegue a contar con una Armada de gran envergadura, es la falta de una estructura industrial, como el caso de la industria pesada y acero, tan necesaria no solo para la industria naval, sino para el desarrollo económico de un país. La falta de bienes de capital para la expansión de la misma. Tampoco se poseyó la tecnología útil para las embarcaciones ni el personal calificado para ello. La marina de guerra a nivel mundial cuenta con diversos tipos de buque, que se adaptan a las necesidades propias de cada país. Existe un nivel estándar en la designación del modelo de la nave de acuerdo al tipo de armamentos con que cuenta, por lo que a continuación se dan a conocer los barcos de guerra que se requieren para tener una Armada de consideración y respeto:

- I. Material de combate: acorazado, portaviones, cruceros pesados y ligeros, minadores, destructores, submarinos o sumergibles, unidades menores (escortas, fragatas, monitores, cañoneros, guardacostas).
  1. Acorazados. Buques de línea pesados y poderosos de 10 000 a 40 000 toneladas; máximo exponente de poder, monta cañones de más de 8 pulgadas (calibres de 406 mm) con alcance de 35 000 metros. Desarrolla velocidades de 28 a 30 nudos por hora. Su poder defensivo consta de fuerte blindaje.
  2. Portaviones. Buques de gran desplazamiento y fijo, contiene hangares para unos cien aviones y unos 4 500 hombres. Tiene cañones de 8 pulgadas y poderosa artillería antiaérea. Cuenta además con una cubierta para despegue y aterrizaje de aviones.
  3. Crucero de Batalla o Pesado. Buque de línea con menor blindaje y armamento para tener mayor velocidad, la artillería es más o menos similar a los acorazados. Se le encarga la vigilancia de rutas comerciales y la protección del tráfico marítimo, además de las actividades de reconocimiento y apoyo de la flota, las hay de 12 000 a 20 000 toneladas.
  4. Crucero Ligero. Varían de acuerdo a las necesidades de cada país, el tonelaje puede ser de 3 500 a 10 000 toneladas y sus usos son los siguientes:
    - a) Explorador de grueso principal, como agregado de acorazado
    - b) Protección de rutas marítimas
    - c) Destrucción del comercio enemigo
    - d) Alcanzan velocidades de hasta 38 nudos y su armamento varía de 6 a 7 cañones en montajes dobles o triples como arma principal.

5. Minadores. Buques de 6 000 toneladas de desplazamiento, alcanzan velocidades de hasta 40 nudos. Su objetivo es la colocación de minas en los puntos que mas dañe al enemigo.
6. Destruyores. Unidades de combate de gran velocidad, tonelaje de 700 a 2 500 toneladas de desplazamiento, sus cañones no pasan de dos pulgadas; son fuertes auxiliares en la protección antisubmarina y antitorpedera de las flotas. Con la Segunda Guerra Mundial han ampliado sus funciones a la protección del comercio. Algunos los llaman artilleros, minadores y torpederos.
7. Submarinos o sumergibles. Su principal función es debajo de la superficie, el armamento lo constituyen tubos lanzatorpedos, un cañón en cubierta no mayor a seis pulgadas, el tonelaje es variable y la ventaja principal es su invisibilidad.
8. Unidades menores:
  - a) Fragatas. Desplazamiento de 1 000 a 3 000 toneladas, velocidad inferior al destructor, cuenta con armamento antisubmarino, antisuperficie y antiaéreo. Se le utiliza en la protección y escolta de convoyes.
  - b) Monitor. Buque de pequeño calado y artillería pesada para batir puntos fortificados dentro de su línea de seguridad (corbetas, remolcadores, rompehielos, lanchas rápidas).
  - c) Cañoneros. Unidades de pequeño tonelaje, de 1 000 a 2 000 toneladas de desplazamiento. Su artillería es de mediano calibre de 100 a 102 mm se usa para actividades de patrullaje en sus costas.
  - d) Guardacostas. Unidades de menor tonelaje y armamento, se utiliza para funciones de patrullaje, hoy en día se utiliza también para combatir actividades ilícitas como pesca ilegal y contrabando.

## II. Material auxiliar de apoyo logístico para reparación de la flota:

Buque tanque petrolero (combustibles y lubricantes)

Buque tanque aljibe (aguada)

Buque transporte de municiones

Buque transporte de víveres

Buque transporte de personal

Buque taller para reparaciones eventuales

Buque de salvamento

Remolcador de alta mar

### III. Buques especiales:

Buque porta-hidros

Buque planero e hidrográfico, destinado a levantar cartas marinas.<sup>93</sup>

La educación naval es importante en la marina de guerra para adiestrar al personal que se encarga de las actividades castrenses. Además de la Escuela Naval Militar, donde se preparan oficiales del cuerpo general, infantería naval, ingenieros mecánicos navales y aeronavales, cuenta con la Escuela Naval de Mazatlán, la cual fue militarizada en 1937. Es de señalar que el personal que ahí se prepara es para la marina mercante. La Escuela de Aviación Naval comenzó a funcionar en 1943, creada originalmente como anexa de la Escuela de Veracruz. En lo que respecta a la marinería y tripulación fue fundada en 1940 la Escuela de Marinería y Maestranza de la Armada para adiestramiento de su personal. El apoyo a la educación naval fue constante puesto que necesitaba preparar al personal para la cobertura naval y aérea de las costas conforme a la estrategia moderna, táctica, manejo de naves, aviones, armamentos, adopción de códigos de comunicación y defensa. Durante la gestión de Jara se llevó a cabo la revisión de los programas de estudio de las escuelas navales; Jara tomó parte activa y propuso algunos cambios. Una de las consecuencias de esta revisión, sería que la instrucción militar incluyese también al personal civil que labora en la Marina.

Por lo que se refiere a obras marítimas al servicio de la Armada se cuenta la construcción en Veracruz de un muelle que sirve como atracadero de los buques de la misma. Se inició la construcción de un casino para visitas de oficiales navales extranjeros cuando estén de paso por el puerto. Se construyen también alojamientos para el personal naval estacionado en el puerto y se dotó de equipo de transporte a la infantería naval. En Tehuantepec se construyó un muelle para la Armada y obras complementarias. En Puerto Cortés, B. C. S., se construyeron habitaciones para el personal civil y militar; se instaló también la electrificación, se dotó de plantas de hielo, molinos etc. En la base naval de Icacos en Acapulco, Gro., se inició la construcción de la carretera

<sup>93</sup> Angelucci, Enzo. *Barcos ayer, hoy, mañana*. Barcelona Argos S. A 1965: p. 114-151.

que comunique a la base con el puerto, se instaló el servicio telefónico, el servicio de agua potable; se dotó de habitaciones a la tripulación y de otros servicios propios de una base naval.<sup>94</sup>

La Armada de México alcanzó logros importantes como la organización de unidades especiales, adquisición de nuevas naves, entrenamiento de personal y dotación de armamentos; construcción de muros defensivos en zonas vitales, realización de cartas fotogramétricas y aerofotogramétricas de las costas y el interior. En palabras del Gral. Manuel Ávila Camacho, el desarrollo de esta fuerza contribuyó al incremento de la “producción de todas las fuentes: agrícola, industrial y minera del país en su máxima capacidad”.<sup>95</sup>

#### MARINA MERCANTE

Un problema capital de la economía de México es la falta de una Marina Mercante Nacional. El país, pese a contar con mas de 9 000 km de litorales, tiene que recurrir a mercantes extranjeros para que lleven a cabo su tráfico de altura y en algunas ocasiones el de cabotaje, lo cual lo vuelve dependiente de los caprichos y vaivenes de la situación mundial, como ocurrió al estallido de la Segunda Guerra Mundial que paralizó el comercio internacional. Los daños causados fueron enormes; ante la falta de alternativas convirtió a muchos puertos mexicanos en simples puertos de pescadores, reduciéndose por ende los ingresos por diversos conceptos.

Las medidas tomadas para aliviar la situación de los puertos mexicanos por la falta de transportes marítimos fue la creación de la Comisión Marítima Mexicana, el 10 de noviembre de 1945, cuya finalidad fue estudiar los problemas que afectan el tráfico marítimo tanto de altura como de cabotaje. La comisión estuvo dotada de personalidad jurídica y patrimonio propio con interés público y privado. La propuesta de la comisión fue apoyada por la Secretaría de Marina, de Economía Nacional y Hacienda y Crédito Público. La Cámara de Diputados aprobó la iniciativa de ley a fines de 1946,<sup>96</sup> sólo que en este estudio no le corresponde analizar sus resultados.

La Dirección de Marina Mercante se abocó a la necesidad de contar con una flota mercante porque es depositario del porvenir de una nación y su crecimiento está enfocado a satisfacer tres condiciones “organización, administración y orientación” porque ello representa “las relaciones

<sup>94</sup> *Memoria*. 1942. *Op. cit.*: p. 19-28

<sup>95</sup> *Los Presidentes de México...* *Op. cit.*: T. IV, p. 330-331.

<sup>96</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 959, fol. 17045-17046.

comerciales de nuestro país con los demás pueblos a través de medios propios".<sup>97</sup> Porque la nación que no posea una marina mercante está destinada a ser dependiente de las marinas extranjeras limitando con ello sus posibilidades de desarrollo.

La Dirección de Marina Mercante también se dedicó a realizar cartas portuarias y de navegación y la habilitación de puertos para el comercio de altura y cabotaje, promoviendo el fluvial también. Para precisar las actividades marítimas de los puertos el tráfico de altura es donde se realizan actividades comerciales con otros países recibiendo todo tipo de embarcaciones; mientras que el comercio de cabotaje se limita a realizar actividades entre puertos nacionales sin participación de buques extranjeros ya sea que venga del exterior o presten servicios en el país. Por lo que se refiere al tráfico fluvial sus actividades son a nivel local o regional en ríos y lagunas en el caso de México en los ríos navegables como Pánuco, Usumacinta o lagos como el de Chapala y Pátzcuaro, los cuales presentan importante tráfico fluvial. A continuación se presenta una lista de los puertos mexicanos que realizan movimiento de altura y cabotaje o mixto, como algunos lo llaman:

PUERTOS DONDE SE REALIZÓ COMERCIO DE ALTURA (AÑOS 40)	
Acapulco, Gro.	Mazatlán, Sin.
Campeche, Camp.	Puerto Progreso Yuc.
Coatzacoalcos, Ver.	Salina Cruz, Oax.
Cozumel, Q.Roo.	San José del Cabo B.C.S.
Chetumal, Q.Roo.	Cabo San Lucas B.C.S.
Ensenada, B.C.N.	Santa Rosalía, B.C.S.
Frontera, Tab.	Tampico, Tamps.
Puerto Vallarta, Jal.	Topolobampo, Sin.
Guaymas, Son.	Tuxpan, Ver.
Gutiérrez Zamora, Ver.	Veracruz, Ver.
La Paz, B.C.S.	Yavaros, Son.
Manzanillo, Col.	

<sup>97</sup> AHIC. Secretaría de Marina. Caja 23, exp. 951, fol. 16193-16198.

PUERTOS DONDE SE REALIZÓ SÓLO COMERCIO DE CABOTAJE EN LOS AÑOS 40	
Alvarado, Ver.	Nautla, Ver.
Celestín Yuc.	Puerto Escondido, Oax.
Golfo de Santa Clara, Son.	Punta Maldonado, Gro.
Isla Aguada, Camp.	San Blas, Nay.
Isla Mujeres, Q. Roo.	San Felipe, B.C.
Loreto, B.C.	Zihuatanejo, Gro. <sup>98</sup>

La carta portuaria del país, elaborada por el ingeniero Roberto Mendoza Franco señala la posibilidad de explotar una cantidad importante de puertos; muchos de ellos sin abrir a la comunicación por medios terrestres o por falta de posibilidades por lo escaso de su población desaprovechándose también su *hinterland*.<sup>99</sup> Mencionaremos aquí los que no han sido nombrados todavía:

Baja California Norte	Santa Isabel
Baja California Sur	Mulegé, Bahía Magdalena
Sonora	Bahía de Kino
Sinaloa	Altata, El Dorado
Jalisco	Chamela, Tenacatita, Navidad
Colima	Isla Mujeres, Puerto Valletto
Michoacán	Puerto San Telmo, Marvata, E de Pichilinguillo
Guerrero	Petacalco, Tecoaapa
Oaxaca	Puerto Angel
Chiapas	Puerto Arista, Puerto San Benito
Tamaulipas	Bagdad, Soto la Marina
Veracruz	Tecolutla, Real Sontecomapan
Tabasco	Tonalá (Bahía Santa Ana)

<sup>98</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 29, exp. 1062, fol. 21622-21623.

<sup>99</sup> Con el término inglés *hinterland* (originado, a su vez, de las voces del antiguo alto alemán *hinter*, 'detrás de', y *land*, 'tierra') se designa la región que circunda un puerto o emplazamiento costero-comercial. *cfr. American Heritage. Illustrated Encyclopedic Dictionary* U.S.A. Houghton Mifflin Company. 1987: p 797.

Yucatán	Tonalá (Bahía Santa Ana)
Quintana Roo	Sisal, El Cuyo
	Cabo Catoche, Punta Chachata, Bahía Ascensión, Xkalak <sup>100</sup>

Hablar de Marina Mercante, es hablar también del tipo de barcos que se utilizan para efectuar el tráfico comercial; sin los cuales no es posible su realización. A continuación se presentan algunos conceptos de lo que se entiende por barco mercante:

Nave	Del latín <i>navis</i> . Embarcación de cubierta y con velas que es la que la distingue de un barco.
Nao	Nave antigua de gran porte que navegaba sólo a vela.
Barco	Forma masculina del sustantivo <i>barca</i> . Se designa así al vaso de madera, hierro u otro material que flota y que impulsado o dirigido por un artificio adecuado puede transportar por el agua a personas o cosas.
Buque	De la voz germana <i>buk</i> que significa 'vientre, cabida'. Barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es adecuado para la navegación o empresas marítimas de importancia.
Yate	Del inglés <i>yacht</i> , toda embarcación destinada al placer. La acepción más adecuada es aquella de embarcación destinada a fines de recreo. <sup>101</sup>

El barco mercante tiene la peculiaridad de estar equipado y manejado exclusivamente por capital y personas particulares. La oficialidad que lo compone representa los intereses personales del comercio, por lo que su organización es muy parecida a las empresas mercantiles. Según la clasificación de los barcos es la utilidad que representan o el uso a que están destinados. El uso al que se destinan es el siguiente; de carga, de pasaje, de carga y pasaje, buque tanque (petróleo, carga a granel o *bulkcarrier*), del cual hay muchos tipos:

<sup>100</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 960, fol. 17172.

<sup>101</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 26, exp. 1005, fol. 19169-19179.

Buque tanque	Transporta combustible líquido, gas, disolventes y químicos.
Buque de carga a granel o <i>bulkcarrier</i>	Transporta graneles sólidos como minerales
Buque de carga combinada	Transporta combustibles, minerales, líquidos, es decir, una carga fundamental y otra complementaria,
<i>Buque contenedor</i>	<i>Barcos de gran tamaño que transporta contenedores de medida universal</i>
Buque portabarcas	Transporta barcas del tipo normalizado o estándar, no entran a puertos sólo en la rada.
Buque de cargamento rodado o carga rodante o <i>roll on-roll off</i>	Manipulan la carga en sentido horizontal, embarcando las mercancías sobre ruedas, llevan carga específica: automóviles, remolques, vagones.
Buque carguero	Tipo de buque más utilizado en la actualidad concebido para carga general; graneles, líquidos, sólidos y contenedores.
Buque de pasaje	Acondicionados para el transporte de pasajeros, hoy día en su mayoría turísticos.
Buque de cabotaje	Está en función del tipo de transporte comercial que realiza entre los puertos del país de su bandera.
Buque <i>tramp</i>	Es el que cobra un servicio regular y sólo navega a la aventura de la carga a donde la haya.
Buque remolcador	Sirve para remolcar barcos.
Buque cablero	Dedicado al tendido de cables e instalaciones submarinas.
Buque para cargas pesadas	Dedicado al movimiento de carga.
Buque rompehielos	Se utiliza en zonas frías del hemisferio. <sup>102</sup>

También hay buques dragas, salvavidas, guardafaros, contraincendios, etc. El material de que están hechos varía, de madera, hierro o cemento. De acuerdo a la propulsión los hay de remo, de vela o sistema mecánico, vapor o turboeléctrico.

<sup>102</sup> Barbudo Duarte, Enrique *et al.* *Tratado de Maniobra*. Buenos Aires Colección Fragata. 1980: 57-64

Volviendo a nuestro objeto de estudio, la marina mercante mexicana, vemos que su desarrollo en cuanto a tonelaje de barcos es irrisorio. El año de 1940 el registro de embarcaciones alcanzaba un porcentaje de unas 90 000 toneladas. La mayoría de ellas de pequeño tonelaje. En 1941 fue significativo el aumento debido a la incautación de barcos alemanes e italianos internados en puertos mexicanos con motivo de la Segunda Guerra Mundial. El Presidente Manuel Avila Camacho, basado en el Derecho de Angaria, la Resolución I de la Segunda Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores celebrada en La Habana, Cuba en julio de 1940. Expidió el decreto del 8 de abril de 1941 donde se incauta los barcos de las naciones beligerantes para ponerlos al servicio de los intereses mexicanos. Inmediatamente se les dotó de tripulación y fueron puestos al servicio de PEMEX. Algunos de los barcos mencionados, fueron hundidos por submarinos alemanes, por lo que se estudiarán en el siguiente capítulo.

Se adquirieron también seis buques tanque por medio de PEMEX, en los Estados Unidos las cuales tuvieron los siguientes nombres "Tolteco", "Tamaulipas", "Veracruz", "Cacalilao", "Fubero" y "Azteca" que reunían unas 58 000 toneladas. Los buques adquiridos conservaron su matrícula por motivos que generó la guerra. Como no se pudieron abanderar mexicanos una filial de PEMEX los administró, la "México Shipping and Trade Company", bajo leyes y bandera americana.

El barco español "Manuel Arnuz", abandonado en el puerto de Veracruz por los refugiados españoles fue incautado por el gobierno de México estando rotas las relaciones con España. El tonelaje alcanzó unas 162 000 toneladas en 1942. Ese año resultó fatídico para la marina mercante dado que sufrió el hundimiento de los buques "Faja de Oro"; "Potrero del Llano"; "Tuxpan"; "Las Choapas"; "Oaxaca" y "Amatlán" cometido por submarinos alemanes. Hay que indicar también que los barcos "Tamaulipas" y "Fubero" también fueron hundidos ese año. El buque "Cacalilao" se incendió en el puerto de Tampico; se manejó que el buque "Pánuco" embarrancó el 11 de junio en una playa de Tamaulipas. Ese mismo año en septiembre el buque francés "Merope" que servía de nodriza a submarinos alemanes fue incautado por el gobierno federal. Quedó al servicio de PEMEX y se llamó "Potrero del Llano II". La flota mercante mexicana tuvo una drástica reducción por lo que el gobierno autorizó a barcos extranjeros prestar servicios de cabo-

taje.<sup>103</sup> Otros hundimientos de importancia sufridos fueron los famosos barcos de cemento del General Jara, que se verán más adelante.

Para 1946, la marina mercante se estimaba en 110 000 toneladas, de las cuales 78 000 corresponden a barcos del gobierno: diez buques tanque; 12 remolcadores; diez dragas y cuatro embarcaciones mercantes. Prestan servicios de transporte de petróleo, tráfico de altura y cabotaje. El resto de la flota es de propiedad particular destinada al servicio de cabotaje, pesca y al recreo. Los barcos superiores a 100 toneladas son 42 y los 145 restantes son inferiores a las 100 toneladas.<sup>104</sup> Los astilleros mexicanos presentan dificultades para realizar construcciones mayores dedicándose a las pequeñas en los ramos mercante y naval. Los astilleros del gobierno solo construyen barcos pequeños por su limitada infraestructura. Por lo que toca a los astilleros particulares presentan además de su limitada infraestructura, problemas de operatividad y escasez de recursos.

Los servicios marítimos en México fueron prestados por empresas como la Compañía Mexicana de Navegación la cual contó con 4 barcos que rentó a la Secretaría de Marina.

Vapor "Puebla"	Realizaba dos viajes fijos entre Veracruz y Nueva York, con enlace a Puerto Progreso y La Habana.
Vapor "Tabasco"	Realizaba viajes entre puertos mexicanos y norteamericanos transportando madera.
Vapor "Oaxaca"	Realizaba viajes a Sudamérica.
Vapor "Uxmal"	Realizaba viajes combinados de altura y cabotaje hasta Nueva Orleans, llevando henequén.

El 12 de abril de 1943 el contrato entre las dos entidades fue anulado por la Secretaría de Marina por incumplimiento, lo cual se verificó por orden judicial.<sup>105</sup> Por otra parte el Ejecutivo Federal y la Sociedad Cooperativa Transportes Mexicanos y Fluviales S. C. L. firmaron un acuerdo para el establecimiento de un servicio de navegación de altura, cabotaje y fluvial entre puertos mexicanos del Golfo y puertos extranjeros.<sup>106</sup> La Compañía Panamericana Comercial a través de

<sup>103</sup> *Memoria... 1942. Op cit.:* 29-38.

<sup>104</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 27, exp. 1013, fol. 19607-19608.

<sup>105</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 27, exp. 1019, fol. 19961-19962.

<sup>106</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 28, exp. 1026, fol. 20155-20164.

su filial la Naviera Panamericana presentó también solicitud para la explotación de líneas marítimas.

Durante los años de 1943 y 1944, las actividades marítimas mercantes se realizaron hacia Centro y Sudamérica con motivo de la suspensión de servicios que realizaron algunas empresas. Algunos barcos mexicanos que cubrían ese itinerario fueron el “Hidalgo”, “Baja California”, “Korrigan IV”, “Elizabeth”, “Acapulco”, “Mar Mex” y “Anita”. La Secretaría de Marina dio autorización para la realización de esos viajes sin que por ello se descuidara el tráfico fluvial y de cabotaje que los barcos prestaban en puertos del país.

## COMERCIO MUNDIAL

Hacia finales de la Segunda Guerra Mundial los Estados Unidos a través de su Departamento de Estado propuso la expansión del comercio mundial y el empleo cuya finalidad era rehacerlo, dadas las condiciones en que se encontraba por el conflicto armado. Poco se conocieron los enlaces del proyecto, pero cabe pensar que no se realizó el propósito, debido a fuertes intereses proteccionistas de los países más desarrollados; influyó naturalmente el contexto bélico incluido el de la Guerra Fría. Los alcances del comercio internacional aún hoy en día, pese a la apertura comercial, presenta esas trabas a la plena competencia. Se buscaron alternativas en aquellos momentos para reconstruir el comercio, una de las propuestas fue la de los Estados Unidos, que sugirió:

- I. Derogar las restricciones impuestas por el gobierno.
- II. Derogar las restricciones impuestas por combinaciones privadas.
- III. Liberación de los temores de desorden en el mercado de artículos de primera necesidad.
- IV. Derogar el tema de la irregularidad en la producción y el empleo.

Por su parte, la Conferencia Internacional de Propuestas y Empleos planteó:

- I. La necesidad de una cooperación internacional económica más estrecha.
- II. Una serie de principios de gobierno para la realización de algunos fines específicos.

### III. Una nueva propuesta para la organización del comercio internacional.<sup>107</sup>

También se propuso la creación de un *pool* de diez naciones. En ella, se consideró la participación de varios países (al parecer se consideró a México) asignándole un tanto por ciento de su cuota de barcos para la realización del tráfico comercial. La proposición hace destacar que en él los Estados Unidos tendrán una justa oportunidad en la participación del tráfico marítimo junto a la Gran Bretaña, Noruega, Canadá, Australia, Francia y Suecia.

México no permaneció ajeno a los intentos de creación de vínculos comerciales a nivel internacional. La guerra acercó a muchos países, diplomáticamente hablando, como lo fueron las múltiples reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores. Estas reuniones continentales estimularon posteriormente la firma de acuerdos comerciales. En el caso de México se realizaron convenios con Costa Rica, Honduras, Guatemala, Cuba y Haití. El interés de los países mencionados es impulsar el desarrollo comercial con México. El acuerdo con Guatemala refleja los esfuerzos para favorecer el intercambio comercial:

1. Se otorga el trato de nación más favorecida.
2. Los productos naturales o elaborados en el país no serán sometidos a régimen de aduana.
3. Se exceptúan las disposiciones de:
  - a) Seguridad Pública
  - b) Protección de Salud Pública
  - c) Defensa del patrimonio nacional<sup>108</sup>

Se desconocen los motivos por los que México no ratificó la mayoría de los acuerdos. Se puede presumir proteccionismo a empresas y productos locales o falta de complementariedad, es decir, no poder ofrecer productos que el otro país no esté generando. Quedaron proyectados acuerdos para establecer convenios comerciales de tráfico marítimo con países como Ecuador, Venezuela, Panamá, Brasil el cual por medio de la Comisión Marítima Brasileña de Marina Mercante, se interesó en promover que vapores de su país efectuaran con México intercambio y comercio marítimo. Por otra parte existieron acercamientos con naciones no americanas como es el

<sup>107</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 960, fol. 17082-17129.

<sup>108</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 29, exp. 1054, fol. 21331-21336.

caso con la hoy desaparecida Checoslovaquia, para constituir convenios comerciales y crediticios, Filipinas realizó gestiones porque estaba interesada en vender telas a México. China envió algunas naves a México interesada en afianzar las relaciones entre los dos países, lo que no queda claro porque nuestro país no ratificó algunos preliminares o no volvió a tocar el tema para darle seguimiento a los planes a pesar de la buena disposición de los gobiernos de estos países.

México mostró interés en el comercio y apertura al aprobar la creación de puertos libres, cuyos propósitos eran desarrollar el *hinterland* del puerto, es decir de su zona de influencia económica y por supuesto la infraestructura portuaria. Por otro lado, mejorar también la calidad de sus habitantes, crear fuentes de trabajo y bienestar social. Los puertos designados por decreto del Presidente Avila Camacho son: Salina Cruz y Matías Romero en Oaxaca. Puerto México (Coatzacoalcos) y Veracruz ambos en ese estado. Topolobampo en Sinaloa.<sup>109</sup> La administración de los mismos corrió a cargo de la Junta Directiva de Puertos Libres, la cual cuenta con personalidad jurídica en asuntos de su competencia. El gobierno federal fijó las facultades para la adquisición o expropiación de bienes inmuebles necesarios para el establecimiento y explotación de los puertos. Se fijan los derechos de importación y exportación, entrada y salida de productos. Se prohíbe la fabricación de armas exceptuando las que destinen a la defensa nacional.

#### OBRAS MARÍTIMAS Y PORTUARIAS

La Dirección General de Obras Marítimas y Portuarias fue creada para ejecutar las obras materiales en los puertos. La Secretaría de Marina, a través de la dirección citada promovió el establecimiento de la infraestructura portuaria ya fuese civil para uso de la marina mercante, pesca o turismo, o de uso militar, exclusivo de las fuerzas navales. La expansión portuaria corresponde a la modernización que requieren los puertos mexicanos en relación a los adelantos del momento; es decir, los puertos mexicanos deben estar acondicionados para recibir tráfico de altura y cabotaje, ofrecer seguridad a embarcaciones de mercancías y pasajeros. Según la concepción de los años 40, los puertos estaban planeados para:

1. Disposición (para atracar) y brindar abrigo.
2. Hacer transbordos fácilmente.

<sup>109</sup> "Cuatro puertos creados por decreto del Presidente." *Excélsior*. México. 30 diciembre 1945: 1, 8.

3. Ser ricos en producción y aptos para el consumo, es decir, para tener un *hinterland* vigoroso.
4. Proteger la salubridad (de la población) con servicios urbanos.

Si se toma en cuenta la condición de los puertos mexicanos en este momento (1941), resulta más que anticuada la condición en la cual se encuentran. Inoperantes es el término más ajustado, ya que la mayoría de los recursos económicos que poseen los mencionados en los estados de Oaxaca, Guerrero o en el territorio de Baja California, permanecen sin explotarse en beneficio de sus pobladores y su zona de influencia, sin descontar que los puertos generan múltiples actividades económicas y por ende empleos.<sup>110</sup>

El estallido de la Segunda Guerra Mundial obligó a muchos países a replantear la política marítima. Para el caso de México se volvió más apremiante la necesidad marítima de atención a sus costas, más cuando se convirtió en una nación beligerante combatiendo al lado de los aliados, tuvo la obligación de adaptar sus muelles e instalaciones castrenses y civiles para la defensa nacional y protección del comercio que se realizase en nuestros mares. Es conveniente señalar que la necesidad de abrigos, muelles y atracaderos de gran calado que se requerían debían estar conectados a la red ferroviaria nacional y carreteril, conectando a las costas con el centro provocando una interacción económica y política. Sin embargo, la falta de tradición marítima y la falta de visión para sincronizar los puertos con los centros económicos y políticos del interior, restó al país amplios horizontes de desarrollo económico conjunto.

Los presupuestos asignados a la Secretaría de Marina no alcanzan los niveles adecuados para la plena adecuación portuaria. Los 50 millones asignados a Marina no tienen rango de comparación con otras dependencias del Ejecutivo Federal, razón por la cual los proyectos previstos no llegaron a ejecutarse. Pese a ello algunos puertos contaron con la infraestructura adecuadas para el tráfico marítimo y portuario, limitado el primero por la baja del comercio mundial a causa de la guerra, el comercio marítimo nacional por escasez de naves y falta de estímulos a la navegación.

En los primeros años del Departamento de Marina, se ejecutaron importantes obras de conservación en los primeros puertos, las cuales no se realizaban desde los tiempos de Porfirio Díaz. Los resarcimientos fueron a balizas<sup>111</sup> y faros; su costo fue de \$ 3 226,643.78. En 1942 las nece-

<sup>110</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 960, fol. 17130-17133.

<sup>111</sup> Mar. señal fija o móvil que se pone de marca para indicar lugares peligrosos o para orientación del navegante. Real Academia Española. *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid. Espasa Calpe. 1992. T 1: p. 255

sidades orillaron a invertir mas recursos por lo que ese año se contó con un presupuesto de 8 millones de pesos, raquíto aún, para cubrir los programas a trazar. Los trabajos a ejecutar consistieron en la reparación de casas guardafaros y balizas, realizar operaciones de dragado en bahías, puertos y radas, reforzamiento de las escolleras y rompeolas que dan abrigo a las embarcaciones, construcción de nuevos muelles en puertos que lo requieren, colocación de faros y balizas para guiar a los barcos en navegación además de levantamientos topográficos y cartas náuticas. En el interior se procedió a la limpieza de los lagos infestados de lirio acuático. No podía faltar la introducción de servicios sanitarios que tanto afectan la vida en los litorales, amén de otros servicios humanos. Así lo dispone el plan sexenal que no se cumplió cabalmente “Se provocará el acondicionamiento de éstos y el de los litorales de la república”.<sup>112</sup>

En 1942 se inauguró en el puerto jarocho la Casa del Marino, en la que los marinos mercantes de estadía en Veracruz, es decir, de paso, pudiesen descansar en ella evitándoles gastos mayores durante su permanencia. Por otra parte, la construcción y reparación de la arquitectura portuaria tanto para el desempeño de las marinas mercante y de guerra sirvió al fortalecimiento marítimo. Sólo que en este capítulo se verá lo relevante de las obras civiles. Las obras emprendidas en los puertos del Golfo de México correspondieron a Tampico, Veracruz, Frontera, Puerto Progreso, Cozumel, Coatzacoalcos, Minatitlán, Alvaro Obregón, Campeche e Isla Mujeres. En lo concerniente al Océano Pacífico las obras corresponden a los puertos de La Paz, Guaymas, Mazatlán, Acapulco, Manzanillo, Salina Cruz. Las obras en lagos interiores se ejecutaron en Pátzcuaro y Chapala. Según palabras del Secretario de Marina los recursos dispuestos para las obras significaron “la justa importancia que el Ejecutivo de la Unión concede a las obras del mar, y hace pensar en los beneficios que a la Nación Mexicana reportará esta política portuaria de franca y amplia ayuda a la solución de uno de los problemas que con mas urgencia reclama el país”.<sup>113</sup> Con todo ello, los recursos asignados a la Marina siguieron siendo menores, y no fue posible organizar otros proyectos más que los necesarios para los requerimientos primordiales.

La Dirección de Obras Marítimas, como oficina centralizada de los trabajos portuarios, ejecutó las construcciones de todas las dependencias de Marina, aunque cada una requiere crear sus propias condiciones de infraestructura. Debe acudir a Obras Marítimas, porque es la encargada de su

<sup>112</sup> *Memoria del Departamento de Marina* [Por el Comodoro Roberto Gómez Maqueo]. México. Departamento de Marina. 1940: p. 11.

<sup>113</sup> *Memoria...* 1942. *Op. cit.*: 48.

realización. La operación la emprende directamente la dependencia ya sea por contrato o por acuerdo con una compañía de construcción, siendo el caso de las obras de los puertos de Frontera, Tabasco y Tampico Tamaulipas, en el Golfo de México y de Mazatlán, Sinaloa y Manzanillo, Colima en el Océano Pacífico hechos por la Compañía de Ingeniería Marítima; ésta efectuó también el edificio de la Secretaría de Marina en la ciudad de México.<sup>114</sup> Como también Marina celebró el contrato con la Compañía Constructora Marítima y Terrestre para construir el rompeolas o dique noroeste en el puerto de Veracruz. Es importante dar a conocer que esta empresa y el General Jara se vieron involucrados en severo escándalo acusados de fraude por supuestos malos manejos, obras costosas sin ninguna utilidad y sin faltar los intentos de armar barcos de cemento.

En el año de 1941 destaca la construcción de diez muelles en la República Mexicana, entre los que se encuentran los de:

Puerto Progreso, Yuc.	De 2795 m de longitud con su triple atracadero y edificios para bodegas y oficinas.
La Ardilla, Guaymas, Son.	De 27 m de ancho y 108 m de longitud.
Fiscal 7 de Ensenada, B. C.	Con longitud de 280 m
Ocotlán, Jal.	En la margen derecha del río Zula con longitud de 163.5 m Para atraer el tráfico fluvial de la zona.
Ajjic, Jal.	En la rivera del lago de Chapala. 102 m de longitud.
De Pescadores de Campeche, Camp.	Con 57.80 m de longitud.
Punta Peñasco, Son.	Llamado de Alijo, con 50 m de longitud.
De la Armada en Veracruz, Ver.	Para evitar interferencias entre la Armada de México y la Mercante.
Muelle fiscal 2 en Veracruz, Ver.	En construcción.

Para el año de 1942 las obras de instalaciones de muelles y otras construcciones de efectuaron en los puertos de:

<sup>114</sup> AHJC Secretaría de Marina Caja 28, exp. 1031, fol. 20313-20342

Fiscal de Manzanillo, Col.	En construcción. De 200 m de longitud y 60 m de ancho.
Minatitlán, Ver.	Construcción del muelle de cabotaje sobre la ribera izquierda del río Coatzacoalcos. De 50 m de ancho y 30 m de longitud.
Isla Mujeres, Q. Roo.	De 45 m de longitud

Los puertos en los cuales se tuvo que llevar a cabo reparaciones y reconstrucciones debido al deterioro causado por el paso del tiempo o por aumento de las actividades marítimas fueron los muelles de:

Tampico, Tamps.	Reparación de 2600 m de superestructura y traveses de hierro.
Fiscal 1, Veracruz, Ver.	Reposición de la superestructura y el pilotaje.
Fiscal 2, Coatzacoalcos, Ver,	Cambio de la madera deteriorada del piso.
La Paz 7, B. C. S.	Reparación de los muelles.
Alvarado, Ver.	Reparación de los muelles.
Fiscal de Cozumel, Q. Roo.	(sin registro de datos)
Fiscal de Ciudad del Carmen, Camp.	(sin registro de datos)

Las obras concluidas fueron:

Acapulco, Gro.	Terminación del malecón de 510 m de longitud, para alojamiento de buques.
Mazatlán, Sin.	Terminación del malecón iniciado en 1936, de 500 m de longitud, y de la escollera sur para completar las obras de construcción del puerto.
Coatzacoalcos, Ver.	Reconstrucción de las escolleras dañadas, una terminada y la otra en construcción avanzada.
Tampico, Tamps.	Reforzamiento de las escolleras en la zona norte para terminar pronto. Cuatro varaderos en la terminal de dragado (1946).

Río Grijalva	Construcción de escolleras para evitar problemas de azolve en la barra, que impide la salida de productos agrícolas de la región.
Ensenada 7, B. C.	Iniciación de los trabajos para la construcción de un rompeolas.
Manzanillo, Col.	Ejecución de obras para comunicar el mar con la laguna de Cuyutlán.
Alvaro Obregón, Tab.	Un varadero para prestar servicios en las escolleras de ese lugar. <sup>115</sup>

En el año de 1945, se concluyeron algunas de las obras en muchos puntos del país entre las que se mencionan las siguientes:

Veracruz, Ver.	Un astillero para barcos de hasta 5 000 toneladas, un dique seco para barcos de hasta 8 000 toneladas y otro diseñado para barcos de hasta 15 000 toneladas.
Coatzacoalcos, Ver.	Un astillero para barcos de hasta 300 toneladas, así como para barcos de hasta 18 000 toneladas.
Salina Cruz, Oax.	Un dique seco acondicionado para barcos de hasta 18 000 toneladas con talleres adecuados al servicio que se presta.
Acapulco, Gro.	El astillero de Tambuco para construir barcos de hasta 80 toneladas.
Icacos, Gro.	Base Naval., Varadero para reparación de barcos de hasta 20 000 toneladas, también se construyeron para la fabricación de buques de hasta 300 toneladas.
Guaymas, Son.	Un varadero para reparaciones a barcos de hasta 2 000 toneladas, construcción de talleres, muelles y bodegas entre muchas otras. <sup>116</sup>

<sup>115</sup> "Resumen de la labor en Marina 1941-1946." *Revista General de Marina*. México. Época III. No. 9. Junio 1946: 19-23, 34-38.

<sup>116</sup> Villarreal, José de Paz. "Impulso a la Marina." *Revista General de Marina*. México. Época III. No. 7. Junio 1945: 12.

Otros trabajos desempeñados por obras marítimas fueron la realización de trabajos y proyectos de estudios topográficos para desaparecer los fondos de la desembocadura del río Papaloapan que provoca inundaciones en las zonas altas del mismo. Estudios del tipo mencionados se llevan a cabo en otras partes del país. Las obras del dique seco están en marcha, el camino de Punta del Soldado a Ulúa se hace también y las obras de construcción de la Colonia Obrera de Veracruz en terrenos ganados al mar, lleva buen adelanto. Se acondicionan los talleres de Ulúa (Arsenal Nacional), las bodegas, los talleres de fundición, la sala de galibos, la instalación de la planta de fuerza motriz, la colocación de vías férreas, así como la instalación de sistemas de abastecimiento de agua y saneamiento de la zona. Debe señalarse que la Secretaría de Marina no se preocupó únicamente por el acondicionamiento material de los puertos para uso naval y comercial. Se inclinó también por la instauración dentro de su competencia de proyecto sanitario y de servicios urbanos, esto es, el combate al paludismo y enfermedades tropicales, introducción de la energía eléctrica y del servicio de agua potable como también la construcción de carreteras y algunas vías férreas, no procedió a más por no incumbirle a su ramo, pero con ello no contribuyó a terminar plenamente con males endémicos como las fiebres tropicales y hacer más habitables los puertos por la falta de salubridad. Además el alto costo de la vida y las carencias limitan aun las posibilidades del progreso humano.

#### PESCA E INDUSTRIAS CONEXAS

La dependencia encargada del establecimiento del control directo fue la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas con la que se inició la explotación pesquera y el servicio de inspección y vigilancia, saneamiento de aguas, cría de especies y repoblamiento tanto en litorales, como lagos y ríos. Le correspondió por igual el otorgamiento de premios para la formación de cooperativas pesqueras, pesca deportiva, investigación de nuevas especies, desde luego promover el consumo de productos pesqueros, así como imponer multas a infractores cometidos en ese sector.

El impulso inicial de Pesca consistió en la formación de catálogos de pesca mexicanos y una carta de pesca del país; como la difusión de estudios de limnología para favorecer la instalación de laboratorios de investigación. La finalidad de estos trabajos fue difundir a la población mexicana el consumo de alimentos marinos poco consumidos, una por desconocimiento de los valores nutritivos, otra por su alto costo.

Los resultados de las investigaciones sobre pesca, repoblación y estudios se reflejó en las instalaciones de las estaciones piscícolas dirigidas por Pesca, entre las que se encuentran:

Estación Piscícola, "El Zarco", Edomex.	Dedicada a la repoblación de peces.
Estación Limnológica, Pátzcuaro, Mich.	Estudios diversos.
Laboratorio de Biología Marina, Guaymas, Son.	Estudios y movimientos de peces, camarón, flora y fauna.
Estación investigadora del cocodrilo, Laguna Verde, Ver.	Estudios del cocodrilo.
Estación repobladora del cocodrilo, Suchiate, Chiapas.	Repoblación del cocodrilo.
Estación piscícola de Almoloya del Río, Edomex.	Engorda de trucha. <sup>117</sup>

La industria pesquera de la época presentaba diversas facetas, algunas de ellas de injusticia; tal es el caso de algunas cooperativas pesqueras, donde sus trabajadores no percibían salarios adecuados ni tampoco obtenían precios adecuados por sus productos. La mayoría de los casos eran víctimas de abusos de intermediarios o compradores que no completaban sus necesidades como es el caso de un individuo de apellido Sourasky. La idea de crear cooperativas fue precisamente evitar injusticias con las personas que se dedicaban a dicha actividad. Entre las cooperativas que existían en aquella época se puede mencionar a la Federación de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Golfo de California. La de la Sinaloa-Sonora en la misma zona y con la misma razón social o también la Pesquera Industrial Veracruzana con sede en ese puerto.

La Secretaría de Marina, para impulsar la explotación de la pesca en aguas nacionales con barcos extranjeros, abrió oficinas de pesca en San Diego y San Pedro, California, en los Estados Unidos. En muchos de los casos se afectó directamente a la pesca mexicana debido al alto costo de las licencias que se imponían a la explotación pesquera. El costo de una de ellas era de 15 000 pesos, lo que equivale a 3 225 dólares, a la paridad de \$ 4.65 por dólar. En los países de Centroamérica, un permiso costaba, 125 dólares equivalentes a \$ 581.25. El alto costo de las licencias y

<sup>117</sup> *Memoria presentada por el C. Secretario del Ramo Heriberto Jara Septiembre 1945-Agosto 1946 México. Secretaría de Marina. 1946: p. 211-215.*

permisos de pesca no era el único problema, en efecto las anomalías, malos manejos en los recursos y corrupción existente en las oficinas asentadas en aquel país. Determinó que la Secretaría de Marina atendiera una solicitud de investigación pedida por los trabajadores de esos lugares. El informe de investigación arrojó lo siguiente: que los altos costos de los permisos para pescar en México provocaron la pesca ilegal en aguas mexicanas, por un lado. Por el otro, que los barcos pesqueros del extranjero prefirieran irse a pescar a Centroamérica al resultar más económicas las licencias y permisos que concedían esos países. Los barcos pesqueros podían realizar hasta 25 viajes a Centroamérica con el equivalente al costo de un permiso en México. El informe señala que las autoridades mexicanas cometieron un error al pensar que a mayores costos mayores ganancias. Una licencia en Centroamérica costaba 125 dólares al mes y una mexicana 15 000 pesos por permiso. México dejó de percibir unos dos millones de pesos por la aplicación de ese absurdo criterio y se “mató a la gallina de los huevos de oro.”<sup>118</sup>

En el mes de septiembre de 1946, representantes de los gobiernos de México y Estados Unidos buscaron un mayor acercamiento para solucionar las diferencias y conflictos generados en asuntos pesqueros. Las pláticas efectuadas entre las delegaciones dieron pie para emitir las siguientes recomendaciones:

- I. Fijación de fiestas nacionales que observaran las oficinas mexicanas de pesca en San Diego y San Pedro, Cal.
- II. Satisfacción norteamericana por la atención que se dio a los horarios de trabajo de las oficinas.
- III. Que se expidite solicitud de inspección por productos de pesca mexicanos para su importación a los Estados Unidos.
- IV. La delegación mexicana recomendó a su gobierno que no se aumenten los derechos en el futuro y se rebajan los actuales.
- V. Se solicitó a la delegación norteamericana evitar la entrada a Estados Unidos de productos de pesca con procedimientos contrarios a las leyes: dinamita, envenenamiento de aguas.
- VI. Pide la delegación mexicana a la norteamericana continúe sus esfuerzos para facilitar la *adquisición de equipo e implemento necesario para la industria.*

<sup>118</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 29, exp. 1046, fol. 21053-21055

VII. Recomendaciones para dar los pasos necesarios para la industria <sup>119</sup>

Los acuerdos dieron pronto resultados, se apoyó la petición de la embajada de los Estados Unidos, reducir en 50% los despachos vía “la pesca”, en las oficinas de pesca en los Estados Unidos. Pero debe entenderse como cooperación y no como acuerdo; sin embargo, no existía un convenio internacional en la materia. México, por su parte, solicitó facilidades para la adquisición de equipo de pesca y refacciones, la cual encontró dificultades por la falta de permisos de salida por parte del gobierno de los Estados Unidos por motivos bélicos, además de no poder introducir alimentos a ese país por la reglamentación de las leyes sanitarias. Por otra parte se creó la convención entre México y los Estados Unidos donde se declara que el término “Aguas de la Convención” sean las aguas marítimas frente a las costas de los países tanto en el Atlántico como en el Pacífico, que comprende bancos y zonas de protección pesquera.

En lo que respecta a los logros y resultados obtenidos por la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas obtuvo por concepto de ingresos y egresos la siguiente cantidad:

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	TONELADAS
1941	\$ 2 711.078	\$ 609.476	52.180
1942	\$ 2 943.395	\$ 655.778	55.013
1943	\$ 3 818.180	\$ 649.494	63.253
1944	\$ 5 189.670	\$ 649.732	76.485
1945	\$ 5 818.156	\$ 678.926	95.699 <sup>120</sup>

## CONSTRUCCIONES NAVALES

La Dirección General de Construcciones Navales fue creada en diciembre de 1943, cuyo objetivo fue impulsar las actividades para el diseño y construcción de nuevas embarcaciones de diversos tipos; buques guardafaros, lanchas, buques-tanque, etc. Aun antes de la creación de la dirección citada se realizaron trabajos para la construcción de barcos para la Marina Nacional. Célebre fue el proyecto de Heriberto Jara sobre fabricación y diseño de barcos de cemento. El proyecto apa-

<sup>119</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 29, exp. 1050, fol. 21192-21203

<sup>120</sup> “Resumen de la labor...” *Op. cit.*: 37-38.

rentemente descabellado, tiene bases fundamentales. En algunos países de Europa se inició la construcción de barcos de cemento; al parecer en Francia y la Unión Soviética se obtuvieron resultados alentadores sobre este tipo de naves.

En el caso de México, el Gral. Jara concibió esa idea por varios motivos; la escasez de acero por no contar con una industria pesada para generar el acero que el país requiere para su desarrollo. Por otra lado México no cuenta con una infraestructura naval para cubrir las necesidades de las marinas. Por lo que concibió la idea de sentar las bases de la industria naval al impulsar la fabricación de barcos de cemento, que bien planeado pudo ser la base del desarrollo marítimo en México. Las condiciones de México en aquellos años eran complicadas al no tener esa infraestructura, además de no poder desarrollarla porque el acero era escaso por falta de un elevado nivel de producción y por la dificultad de conseguirlo en el extranjero, puesto que quienes lo poseían no querían venderlo por su elevada necesidad al ser requerido para fines de defensa nacional contra los países del Eje. Por la falta de posibilidades se presentó la alternativa de Jara de diseñar barcos de cemento. Se tienen pocos datos de cuándo se iniciaron los trabajos de construcción, y cual fue el presupuesto que se destinó a ello. Si se conoce la fecha de botadura del primer barco o chalán de 20 toneladas. Los resultados fueron favorables según lo indica el periódico *El Dictamen* el 31 de julio de 1943.

Al conocerse los resultados, se debió emprender una campaña por parte de Marina a favor de construir más barcos de cemento. Se desconoce la fecha de botadura del otro barco, pero debió de ser con malos resultados. Las críticas contra Jara no se hicieron esperar ante el frustrado proyecto, los niveles de escándalo que alcanzó la crítica fueron promovidas por el diario *Excelsior*, acusando a Jara de fraude, malos manejos, incapacidad etc. Un escritor, Eduardo J. Correa, escribió en una de sus obras lo censurable de haber creado la Secretaría de Marina sin una razón que la justificase. Por lo que toca Jara, el titular de la dependencia, señaló que se trataba de “un político inepto, que en los únicos mares que ha[bía] navegado ha[bían] sido en las intrigas palaciegas”.<sup>121</sup> Se mencionó según algunos que hubo una escasez de cemento, provocada por el gasto generado por los barcos lo cual afectó la industria de la construcción.

Para conocer opiniones relacionadas al tema, un oficial de la Armada de México dijo de manera informal al autor de éstas líneas que conoció barcos de cemento, los cuales presentaban diver-

<sup>121</sup> Correa, Eduardo J. *El balance de ávilacamachismo*. México. Ed. del a. 1946: p. 5.

sos servicios y que son funcionales. En otra plática informal un ingeniero decía que sí es posible realizar esas obras pero se tiene que utilizar cemento especial, indicando que el cemento sí puede flotar pues es menos pesado que el acero. Por lo tanto sí es posible su realización, pero se deben hacer los cálculos adecuados para que al ser botado el barco no se hunda la estructura. Sobre el mismo tema, los barcos de cemento al funcionar, prestan los servicios de hidrografía o de aguada como le llaman algunos, levantamiento de cartas marinas y estudio de litorales. Al parecer no es recomendable que se alejen mucho de las costas porque el cemento es menos durable que el acero, causándole mayores estragos la salinidad del mar. También los daños en un barco de cemento son graves al intentar atracar entre crestones, es decir, en el lenguaje marino atracar con fuerte oleaje que al chocar con los muelles puede fracturar más fácilmente la estructura del barco. Enrique Barbudo en su libro *Tratado de Maniobra*, dice que los buques de cemento “han dado resultados mediocres por ello no se ha generalizado su uso”.<sup>122</sup> Sea cual fuere el hecho que hizo fracasar los barcos de cemento; la crítica no dejó continuar el plan, se manejaron múltiples versiones, que se hicieron mal los cálculos, que no era posible, el mismo Heriberto Jara dijo después que era una dársena y no un barco. En fin, lo cierto es que una posibilidad de desarrollo para la Marina Nacional se vio truncada por ese incidente.

Siguiendo sobre asuntos del mar, la Dirección General de Construcciones Navales contó con varios astilleros y diques para montaje y mantenimiento de barcos, entre los que podemos mencionar: Varadero de Guaymas, Son.; Astilleros de Tambuco en Acapulco, Gro., los Astilleros de Coatzacoalcos, Ver.; Arsenal Nacional de San Juan de Ulúa, Ver. Estos últimos, de producción modesta debido a que no contaban con suficientes recursos y tecnología, razón por la cual la construcción se limitó a barcos pequeños, a lo sumo de 600 toneladas. En 1946 se contaba ya con naves de fabricación mexicana:

Los astilleros de Coatzacoalcos construyeron:

- 1 Buque remolcador R4 de 80 toneladas, apto para el servicio de dragado.
- 2 Buque guardacostas “Ing. Francisco Nicolau” de 80 toneladas y “Teziutlán” de 60 toneladas
- 3 Chalanes de 80 toneladas

Los astilleros de Tambuco:

<sup>122</sup> Barbudo Duarte, Enrique. *Op cit.* p 53.

- 1 Buque remolcador R1 de 105 toneladas
- 2 Lanchas de desembarco para 50 personas.
- 2 Buques remolcadores R2 y R3, de 80 toneladas.
- 1 Buque contra incendios C1.

Los astilleros generales de Marina:

- 12 Lanchas para los servicios de capitanía, inspecciones de pesca y de Armada.
- 9 Botes de remos para unidades navales de la Armada.
- 2 Lanchas de balizamiento. Chapala y Pátzcuaro.
- 1 Lancha para la presidencia de la república.
- 1 Chalán para Martínez de la Torre, Ver.
- 1 Chalán metálico para agua, al servicio de dragado.<sup>123</sup>

Otra fuerte crítica a Jara fue también el establecimiento de los talleres generales de la Secretaría de Marina, en la Ciudad de México. Según el Secretario de Marina allí se fabricaban las piezas navales indispensables, hélices, propelas y refacciones, ejes, palos metálicos, trenes de roletes y vías necesarias etc. La razón esgrimida por Jara fue que desde la ciudad de México se distribuía mas fácilmente a todo el país el equipo requerido, así como las refacciones para la construcción y reparación de buques. Al cambio de administración en diciembre de 1946, el Presidente Alemán tenía planes de trasladarlos a otro lugar, y al parecer fueron cerrados en 1947 por lo que al poco tiempo dejaron de funcionar.

#### DRAGADO

La Dirección General de Dragado fue creada para mantener las entradas de los puertos, bahías y radas, libres de obstáculos materiales que arrastran las corrientes marinas y de los ríos o evitar la acumulación de sedimentos en los accesos a los puertos que impiden el tráfico marítimo. Para el caso de los puertos fluviales es eliminar todos los materiales arrastrados por las corrientes; la limpieza del lirio acuático en el caso de los lagos. La función de la oficina de dragado es por lo

<sup>123</sup> “Resumen de la labor...” *Op. cit.*: 36.

tanto evitar el azolve de los canales, bocanas, bahías, ríos y lagos, además del relleno de terrenos ganados al mar, desecación de lagunas y pantanos.

En el año de 1942 se tenían dragas, que son las embarcaciones utilizadas para el desazolve; teniendo un total de 5 346 toneladas, distribuidas en las naves: “Veracruz”, “Tampico”, “Acapulco”, “Coatzacoalcos”, “Chijol”, “Ciudad del Carmen”, “Usumacinta” y “Grijalva”. Las dragas citadas efectuaron en ese año un desazolve de 1 270 229.340 m<sup>3</sup>, a un costo de \$ 549 940.95.<sup>124</sup> Para 1946 el tonelaje en dragas aumentó con la adquisición de las dragas “Yucatán”, “Alvarado” y “Tuxpan”.

México recibió varias propuestas de Gran Bretaña, para adquirir naves de este tipo. El Ministerio Británico de Navegación pensó en México para la venta de dragas, que tenían las siguientes características:

Velocidad:	10 nudos por hora
Consumo:	17 toneladas de aceite diario.
Capacidad de combustible:	390 toneladas para un viaje de 23 días.
Calado máximo:	13 pies 5 pulgadas en proa y 14 pies 3 pulgadas en popa.
Calado promedio:	13 pies 10 pulgadas.
Adaptabilidad:	A trabajos tropicales.
Precio de referencia:	300 000 libras esterlinas cada draga. <sup>125</sup>

No se encontraron los documentos en los cuales la Secretaría de Marina mostrara interés por aceptar esa oferta; lo que sí consta es que la draga No. 4, comprada por México a la Casa Renfrow de Escocia, fue requisada por el gobierno británico por el conflicto tenido con Alemania. Gran Bretaña se comprometió a pagar una renta por su uso. Sin embargo, después el mismo gobierno británico ofreció un remolcador nuevo con el precio equivalente, ofreciéndose para transportarlo a algún puerto mexicano. El gobierno de México aceptó por medio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a cubrir el costo del transporte a aguas mexicanas.

<sup>124</sup> Memoria... 1946. *Op. cit.*: p. 144.

<sup>125</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 972, fol. 17856-17857.

## DEPARTAMENTO JURÍDICO

El Departamento Jurídico de Marina se encarga de los asuntos legales que competen a la Secretaría, o en los cuales tiene ingerencia y se ve involucrado. Dos casos jurídicos atendidos por su importancia son los siguientes:

A fines de 1945, la extensión de terrenos para lotificación aumentó inmejorablemente en el puerto de Acapulco. Un grupo de fraccionadores obtuvo de la Legislatura del estado de Guerrero, el permiso para fraccionar y lotificar un millón de metros cuadrados de terrenos, éstos comprendidos dentro del perímetro de la IV Zona Naval de Icacos, propiedad del gobierno federal, en uso de la Secretaría de Marina, al servicio de la Armada de México. Los terrenos fueron vendidos a los fraccionadores en una compraventa extraña, a la media noche, donde no hubo diligencias ni deslinde de terrenos, por lo que a todas luces fue un fraude.

La legislatura local consideró los terrenos propiedad del estado de Guerrero. Más tarde el Gral. Adrián Castrejón, comandante de la Zona Militar de Acapulco ordenó la ocupación de los terrenos, pidiendo al Capitán de Corbeta Gonzalo Montaño Salazar bajo amenazas se retirara del lugar. Al ser enterada del hecho la Secretaría de Marina, ordenó que por ningún motivo se abandonase el lugar en disputa. Se procedió a través del Departamento Jurídico de la misma a promover demandas de amparo, las cuales fueron otorgadas provisionalmente por el juez de distrito Carlos Barroso, decretando que los estados no pueden despojar a la Federación de los bienes patrimoniales que posee.<sup>126</sup>

En agosto de 1946, se llevaron a cabo las diligencias entre las partes involucradas, se hicieron las inspecciones oculares, las pruebas y alegatos, que a un paso estuvieron de no realizarse porque el juez se pensaba declarar incompetente y el agente del ministerio público federal pretendió renunciar a su cargo. Después de convencer al juez Carlos Barroso para no abandonar el caso y de que la Procuraduría General de la República ordenó al agente del ministerio público a no abandonar su lugar en Acapulco, se dictó sentencia definitiva el 31 de agosto de 1946, en la cual se determinó que los terrenos que se pretendían vender son parte de la Zona Naval de Icacos, por lo tanto son propiedad de la Federación.

Los terrenos mencionados se encuentran en la parte sur de la bahía de Acapulco, conocida como Icacos. Desde los tiempos coloniales fue un recinto militar que sirvió de protección a los bar-

<sup>126</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 29, exp. 1065, fol. 21687-21690.

cos mercantes que arribaban al puerto. En la época independiente en el año 1827, se nombró a Icacos como propiedad de la república mexicana, bajo autoridad de la Federación, motivo por el cual no es ni ha sido propiedad del estado de Guerrero. En los años 40 del siglo XX, el puerto de Acapulco cobró importancia por dos razones: una, ser el asiento de la IV Zona Naval, y la segunda por el estado bélico de la Segunda Guerra Mundial. La Secretaría de Marina construye nuevas instalaciones defensivas y ofensivas y de servicio para su personal. El puerto se convirtió también en un paraíso para el desarrollo turístico y las inversiones en el ramo de la construcción y vivienda. Por intereses ajenos al bienestar nacional se estuvo a un paso de despojar a la nación de importantes bienes, inclusive por medio del derramamiento de sangre.

*Durante el estado de guerra existente en el mundo, México fue una nación beligerante al lado del grupo aliado, razón por la cual se vio favorecido por la Ley de Préstamos y Arriendos emitida por el gobierno de los Estados Unidos de América para facilitar a los aliados materiales de guerra a los países que combatían al nazismo. México fue favorecido con ello. Uno de los pedidos surtidos por Estados Unidos fue el envío de 3500 toneladas de láminas de hierro aceradas para ser utilizadas en las reparaciones de los buques de servicio y programas destinados a la defensa nacional. Los bultos de 12 y 24 unidades, portaban remitente, consignatario, valor, peso y registro de control, esto ocurrió a fines de 1944. Por extraño que parezca la Secretaría de Marina dejó en la bodega de la aduana marítima de Veracruz dicho material. El encargado de la aduana Sr. La Pierre en acuerdo con el empresario español Manuel Suárez, decidió poner en remate dichas láminas. Acto a todas luces ilegal para beneficiar al empresario mencionado en perjuicio del gobierno de México y la Secretaría de Marina. Los materiales fueron trasladados a una bodega propiedad del Sr. Suárez. La Secretaría de Marina intervino en el asunto e indicó que no existía motivo alguno para rematar las láminas existiendo sobre ellas el registro correspondiente. Ante las evidencias mostradas por la Secretaría de Marina y la Comisión de Enlace que fue la que recibió las láminas procedentes de los Estados Unidos, el empresario español se negó a devolverlas por lo que se recurrió al apoyo de los infantes de marina para recoger y custodiar las láminas; sólo que ocurrió un incidente, el comandante de la zona naval de Veracruz, Comodoro Luis Schaufelberguer ordenó a los infantes de marina que recuperaran el material, retirarse del lugar. Este último, coludido con Manuel Suárez, esperaba obtener ventajas económicas. El encargado del Departamento Jurídico de Marina, Lic. Salvador Barrón, después de haber estado secuestrado por elementos de Manuel Suárez, le hizo comprender al comodoro su error, por lo que éste tuvo que*

reordenar a los infantes de marina que recuperaran el material y lo trasladaran al recinto de la zona naval. Las averiguaciones posteriores demostraron los vínculos existentes entre el Sr. Lapierre, jefe de aduanas, Manuel Suárez empresario y Luis Schaufelberguer para realizar negocios sucios dañando la relación entre México y los Estados Unidos.<sup>127</sup> Luis Schaufelberguer fue nombrado Secretario de Marina en 1946 y ejerció el cargo hasta el año de 1948. Según algunos marinos, su administración dejó mucho que desear, los antecedentes lo atestiguan.

#### PROBLEMAS PARA EL PLENO DESARROLLO DE LA MARINA

Creada la Secretaría de Marina fue la encargada de llevar a cabo el desarrollo de la Armada y la Marina Mercante, dado que “la marina de guerra, la mercante y la de pesca integran una unidad perfectamente lógica para dar organización, orientación e impulso a un aspecto importante de la vida nacional en el que todos los sectores del país tienen interés especial”.<sup>128</sup> Con ello se pretende darle un significado importante: la necesaria protección a los mares nacionales, justificando no sólo la defensa nacional y la integridad del territorio; también participar en el comercio internacional con una importante flota mercante y explotar esa incalculable fuente de recursos marinos rica en especies de calidad comercial y nutricional.

La Secretaría de Marina padeció limitaciones para su completo desenvolvimiento, por motivo de la asignación de recursos por parte del gobierno federal a lo largo de los primeros años de su existencia.

Un problema inicial fue el descuido en el que se tuvo a la Marina. En los tiempos de Porfirio Díaz se emprendieron obras significativas, que fueron abandonadas durante la revolución. Los gobiernos posrevolucionarios no tuvieron un plan específico en la política naval por que se careció de un programa conjunto con la tendencia de vincular el crecimiento de la industria nacional al desarrollo de los puertos y los transportes marítimos. Situación grave porque además de no existir un proyecto como el anterior. No existió tampoco una política descentralizada entre Marina y las demás dependencias del Poder Ejecutivo Federal como Hacienda, Salubridad, Comunicaciones y Transportes. Ejemplo de esa falta de contacto es el siguiente ejemplo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público cobra por conducto de las aduanas marítimas los impuestos de im-

<sup>127</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 29, exp. 1065, fol. 21691-21696.

<sup>128</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 23, exp 951, fol. 16194.

portación y exportación, los cuales se concentran el presupuesto general de la nación. Los impuestos generados en los años de 1930-1938 a través de las 18 aduanas marítimas ascendieron a \$ 583 550 930.00 .<sup>129</sup> El presupuesto total asignado a Marina durante los años 1941-1946 fue de un total de \$ 54 238 000.00, lo que refleja la dificultad de expansión de la Marina y sus diversos organismos. Si hubiese más puertos en condiciones óptimas para el desarrollo global del país, se hablaría que los recursos generados por los ingresos fiscales serían los suficientes para crear plenamente el desarrollo de las marinas, crear nuevos puertos para el tráfico de altura y cabotaje integrando vastas zonas del territorio nacional al total del territorio nacional tanto por vía terrestre como marítima. Pero a Marina le corresponde hacer los planes; a Hacienda, entregar los recursos para realizar o no esos planes.

La Secretaría de Economía Nacional debe llevar a cabo la electrificación de los puertos y otras zonas del país, dentro de un programa nacional de desarrollo. Sin embargo, muchos de los puertos del país presentan serios problemas por falta de buena dotación de ese servicio. La erogación de recursos que se destina para esos proyectos avanza con lentitud.

Las obras urbanas que se deben realizar en los puertos, tales como la pavimentación de calles, introducción de drenaje y del agua potable para evitar los males endémicos que imperan en esos lugares, hace poco atractiva la emigración a las costas. Por otro lado, los gobiernos estatales y locales ponen poca atención a los problemas de los puertos que se encuentran en sus respectivos territorios, ya sea por escasez de recursos o porque esperan que el gobierno federal atienda esas apremiantes necesidades. Por su parte la Secretaría de Asistencia, ha descuidado la atención de los asuntos sanitarios en los puertos, no se han realizado campañas efectivas para combatir el paludismo por ejemplo. No se ha atendido debidamente la desecación de los pantanos que extirpen esas enfermedades tropicales, complicadas también por falta de agua potable y de eficientes servicios de salud.

Es importante indicar que los puertos mexicanos no tienen un *hinterland* completo debido a la escasa integración que tienen con otros puertos, es decir, que los puertos no tienen contacto unos con otros porque no existen adecuadas redes de comunicación entre ellos ni explotan los recursos económicos de ese *hinterland* que poseen. Dado que presentan severos atrasos en la agricultura, la ganadería y en la mayoría de los casos no cuentan con industrias; los problemas de caciquismo

<sup>129</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 24, exp. 960, fol. 17156.

que impide una plena expansión agrícola, áreas como la minería cercana a los puertos está sin explotar, el flujo comercial no se aprovecha por la falta de vías de comunicación, faltan carreteras o ferrocarriles que comuniquen con el interior del país para dar salida al tráfico de mercancías y productos ya sea para importación, exportación o de cabotaje. En muchos casos los puertos son *monoexportadores de productos*. Ese es el caso de Tampico con el petróleo, o Salina Cruz con la caña de azúcar. Otro ejemplo de esa falta de visión es el puerto de Manzanillo, una magnífica región para la explotación de productos tropicales como caña de azúcar, copra, café, limón, piña, vainilla, entre otras; posee además yacimientos minerales que permanecen sin explotar por problemas de latifundios o por falta de una industria que utilice esos recursos para beneficio de la economía regional o del país.

Los puertos carecen de industrias marítimas y de navegación que los tiene colocados en un nivel de cuarta categoría. Los barcos que cargan y descargan en los puertos del país, permanecen demasiados días, lo que ocasiona a la tripulación gastos considerables durante su estadía. Se debe agregar a esto el alto costo de la vida en los puertos, la falta de espacio habitacional, porque no se cuenta con fondos legales para abrir tierras a la urbanización. El crecimiento de las ciudades portuarias no va acorde con el de los servicios. De permanecer en las condiciones señaladas anteriormente los puertos mexicanos estarán desconectados unos de otros sin mayor posibilidad de desarrollo de su *hinterland*, ni vinculación con el interior del país que provoque una integración económica de comunicación y desarrollo de los sectores productivos del país. Desde luego el desarrollo de la industria marítima quedará truncado y no podrá participar activamente en el comercio internacional. No podrá defender sus litorales del saqueo de sus recursos o de evitar en ellos prácticas de actividades ilícitas. Por último las posibilidades de mejoramiento social de los mexicanos se verán frustradas ante la falta de oportunidades de un mejor medio de vida que se pudiera generar en las costas.

#### PROPUESTAS PARA LOGRAR EL DESARROLLO MARÍTIMO

Una propuesta para el desarrollo de la Secretaría de Marina en sus diversos ramos como pesca, marina mercante, obras portuarias, armada etc., es emitida por el ingeniero Roberto Mendoza

Franco.<sup>130</sup> Quién allí señala que deben desarrollarse inicialmente 61 puertos, 34 del lado del pacífico y 27 en el atlántico, en un período de 24 años, es decir, el proyecto debe quedar terminado en 1970. La inversión debe de ser aproximada a unos 1 370 millones de pesos, si es que se realiza la expansión portuaria. De ocurrir así quedaría conectado el sistema terrestre de carreteras y ferrocarriles con el de los puertos, se reduciría además la distancia entre los puertos, ello llevaría a abrir diversas zonas económicas a la explotación e integración económica, aumentarían los recursos fiscales e impulsaría la industria marítima en todos sus ramos. Con la adecuación de los puertos para recibir barcos de gran calado, el comercio se vería incrementado grandemente. Lo anterior evitaría, en el futuro, la concentración demográfica en las ciudades del centro del país, y crearía opciones para la población conforme a sus propósitos y aspiraciones sociales.

El Teniente Pedro E. Zamudio, presentó un anteproyecto para favorecer el desarrollo de la Secretaría de Marina, donde, bajo el lema “Hacer de los vicios un beneficio para la nación”, propone que, por medio de un impuesto especial a los artículos de lujo, se capten recursos. Se inspiraba en el modelo de los impuestos aplicados por los países desarrollados al consumo de cerveza, vino, cigarrillos, etc., los cuales se emplearían para el desarrollo de las fuerzas navales. Ejemplo de ello son Alemania y Estados Unidos, países ambos que así construyeron sus armadas, o Chile, que de esta manera impulsó el desarrollo de su Marina. Un caso aplicable a México, según la propuesta de Zamudio, sería el consumo de cigarrillos:

“Un cálculo aproximado arroja un consumo interior de más de 2'000.00 de cajetillas de cigarrillos de diferentes marcas diarias. Por aproximación se obtiene un impuesto de dos centavos y medios por cajetilla [...] En el consumo de 2 000.000 por \$ 0.25, es igual a \$ 50 000.00 diarios, \$ 50 000.00 por 365 días es igual a \$ 18 250 000.00 anuales.”<sup>131</sup>

Los recursos obtenidos desarrollarían a la Marina en cuatro años. El anteproyecto del Tte. Zamudio fue diseñado en 1941. En principio es estimulante el proyecto, sin embargo debe de investigarse si en esos años el consumo de tabaco en México alcanzaba esos niveles, como también el vino y la cerveza. El plan propuesto es loable pero el que escribe estas líneas prefiere conocer estadísticas antes que dejarse guiar por el entusiasmo.

<sup>130</sup> AHJC Secretaría de Marina. Caja 24, exp. 960, fol. 17164-17171.

<sup>131</sup> AHJC Secretaría de Marina. Caja 23. exp. 949, fol. 16064-16068

Una nueva alternativa para estimular el desarrollo de la industria naval, fue presentada en abril de 1941. El proyecto de creación del Banco Marítimo, mediante el cual se estimulase la producción naval, basada en una ley bancaria mediante la cual las inversiones fuesen garantizadas para proteger los negocios. Como los puertos mexicanos necesitan infraestructura portuaria y de astilleros, deben contar también con el desarrollo de la zona económica contigua al puerto (*hinterland*) para un pleno desenvolvimiento e integración. La función del banco es buscar el establecimiento de talleres de reparaciones, diques secos, construcción de barcos, mantenimiento de muelles, haciendo interesar a los estados y al gobierno federal en la compra de bonos emitidos por el banco para financiar los programas de desarrollo.<sup>132</sup> El banco comenzaría a trabajar con una inversión inicial de capital de \$10 000 000.00 , el 15% le correspondería al gobierno federal, manteniendo el control de las acciones del banco, sus decisiones tendrían peso a la hora de la ejecución de trabajos y obras. El monto del capital sería distribuido en las empresas nacionales o extranjeras que participasen con acciones en el banco. Los alcances del banco marítimo son el atender préstamos por obras marítimas, fomentar la exportación e importación, sin dejar de lado toda clase de actividades bancarias. Su función primordial debe ser, sin embargo, la formación de compañías de construcción que financien obras navales de todo género: embarcaciones, obras portuarias, diques secos y flotantes, varaderos, dragado, conservación de vías marítimas, etc.

¿Cuáles serían algunos de los obstáculos para la creación y expansión del Banco Nacional de Crédito Marítimo? En México la vida económica gira más en torno a un desarrollo interior, alejada de los litorales, con deficientes vías de comunicación hacia las costas, con escasa promoción y atractivos hacia las actividades mencionadas, limita el crecimiento de la industria marítima. Por lo tanto debe realizarse bajo estudios serios la viabilidad de cualquier proyecto para hacerlo posible.

<sup>132</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 23, exp 953, fol 16339-16341

## CAPÍTULO QUINTO

### LA ARMADA DE MÉXICO DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

## LA COLABORACIÓN CONTINENTAL

Con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, el contexto de América Latina se torna más extraordinario en importancia para los Estados Unidos. El territorio mencionado está dentro de la esfera de influencia norteamericana pero es susceptible de ser disputado por Alemania, la principal potencia del Eje. Los recursos naturales que posee, tan necesarios para la industria civil como bélica, la convierten en motivo de codicia y disputan entre las principales naciones imperialistas. Por ello los Estados Unidos buscan evitar a toda costa cualquier acercamiento de Alemania con la región que con actividades quintacolumnistas, subversivas, de sabotaje, propaganda antiestadunidense o el establecimiento de gobiernos favorables al Eje, entre otros, que lesionasen los intereses norteamericanos en la zona. La Política del Buen Vecino tiene por objetivo estrechar los vínculos con América Latina en los terrenos político, diplomático, económico y militar.

Para el caso de México, comprendido en esta área geográfica, voy a analizar el papel de la Armada en esta contienda desde su ingreso en 1942 hasta el final en 1945. En ésta, su participación, simbólica por cierto, al lado de los aliados lo convirtió en uno de los países triunfadores. La colaboración con los aliados se dio, fundamentalmente, mediante el envío de materiales estratégicos para la industria de guerra. Por otro lado, para México sirvió para modernizar sus fuerzas armadas que mediante la Ley de Préstamos y Arriendos expedida por los Estados Unidos permitía a los aliados obtener equipo de guerra a bajo costo. No se dejan de lado las negociaciones diplomáticas para establecer lazos de cooperación que generaron múltiples fricciones por que algunos las consideraron lesivas.

La Segunda Guerra Mundial comenzó el 1 de septiembre de 1939 con la invasión alemana a Polonia. Los Estados Unidos se apresuraron entonces a convocar a reuniones de carácter continental para desarticular todo intento alemán que dañara la presencia norteamericana en el hemisferio occidental. Previamente habían retirado las tropas de ocupación de Haití, Nicaragua, República Dominicana y abolieron también la enmienda Platt que otorgaba el derecho a los

Estados Unidos de intervenir en los asuntos internos de Cuba; se iniciaba, por tanto, una nueva era en las relaciones hemisféricas donde habría mayor equidad. En el plano militar, la participación latinoamericana representaba un papel secundario o simbólico ya que “hubiese tenido que proveerlos de armas que necesitaba en el frente”.<sup>133</sup> Su prioridad fue el establecimiento de bases militares en lugares estratégicos para el patrullaje de las costas, asegurarse del suministro de materias primas y materiales estratégicos para su industria militar. Para ello “dependían completamente de sus buenos vecinos del sur”.<sup>134</sup> Dentro de las circunstancias descritas, México era fundamental por la vecindad con lo Estados Unidos, ya que podía ser utilizado por los alemanes como plataforma de lanzamiento para realizar actos de sabotaje, o por los japoneses, para atacar el hemisferio a través de Baja California, considerado un punto débil dentro del área de seguridad nacional norteamericana.

Los primeros pasos para la colaboración fueron a través de las reuniones celebradas por los Ministros de Relaciones Exteriores de los países del continente realizada en Panamá, en septiembre de 1939 donde se acordó:

- I. Mantener la neutralidad del hemisferio occidental.
- II. Establecer medidas para evitar una dislocación económica al término de la guerra.<sup>135</sup>

Debe tomarse en cuenta que las reuniones continentales no contemplaron la solución a problemas regionales como los efectos de la crisis de 1929, las altas tarifas arancelarias en el comercio continental y los conflictos regionales en Sudamérica.<sup>136</sup> En el caso mexicano no se contemplaban el conflicto ferrocarrilero, de la deuda externa y el petrolero en particular que no tenía visos de solución. Los Estados Unidos tenían ante sí un dilema; solucionar el conflicto en los mejores términos posibles acorde a su política de buena vecindad o aplicar otras medidas y desviarse de su objetivo primordial, la defensa continental. En México mientras tanto, el *Presidente Lázaro Cárdenas*, declaró que México permanecerá neutral en el conflicto y otorgó su apoyo a las reuniones ministeriales para la defensa del continente.

<sup>133</sup> Donovan, Frank. *Historia de la Doctrina Monroe*. Trad. Luisa María Álvarez. México. Diana. 1966: p. 189.

<sup>134</sup> *Ibid.*: p. 190.

<sup>135</sup> Connell-Smith, Gordon. *Los Estados Unidos y la América Latina*. Trad. Agustín Bárcenas. México. Fondo de Cultura Económica. 1977. p. 204.

<sup>136</sup> Duroselle, Jean Baptiste. *Política exterior de los Estados Unidos De Wilson a Roosevelt 1913-1945*. Trad. Julieta Campos. México. Fondo de Cultura Económica. 1965: p 267.

Para los países latinoamericanos el problema fundamental era el económico, motivado por el hecho de que sus principales ingresos provenían de la exportación de materias primas a países europeos. El comercio se había colapsado por el estallido de la guerra, Shulgovski señala que en el caso de México éste vendió petróleo a Alemania “por 8 millones de dólares, 3 recibió en equipo. Con Italia [la exportación de crudo] bajo de 407 mil barriles antes de septiembre [de 1939] a 266 mil barriles, se dejó de recibir hilaza italiana y el comercio de petróleo con intermediación italiana a Alemania fracasó por falta de transporte”.<sup>137</sup>

Como se ve, la guerra cambió el panorama económico de Latinoamérica, pues quedaron separados de los mercados europeos, incluidos los países del Eje. Según algunos datos, el comercio que México mantenía con Europa, totalizaba una tercera parte del comercio que se tenía con el exterior.

Los países latinoamericanos veían también con preocupación el aumento de la influencia norteamericana en la zona; si los Estados Unidos tenían como prioridad la seguridad continental y el abastecimiento de materias primas, el retiro de los europeos les garantizaba obtener estos recursos para su industria. Para Latinoamérica representaba el aumento de la dependencia económica ya que al concluir la guerra “los programas de venta de materias primas que decrecerían al término de la guerra las líneas de producción no serían competitivas en tiempos de paz. Deseaban saber que ocurriría al desaparecer los controles de guerra, en la que Estados Unidos no estaba obligado a un plan de posguerra. Se quejaba América Latina de la venta de sus productos a bajos precios. Además temían que Estados Unidos no dejara ni abandonara las bases construidas en los países aliados. El problema económico y militar estaba muy presente”.<sup>138</sup> Los países latinoamericanos tampoco deseaban problemas adicionales como la de involucrar sus fuerzas armadas en la guerra, lo que hubiese significado echarse a cuestras una carga muy pesada.

La segunda reunión de Ministros de Relaciones Exteriores tuvo lugar en La Habana, Cuba entre los días 21 al 31 de julio de 1940, los asuntos a tratar fueron:

#### I. La administración provisional de colonias y posesiones europeas en América.

<sup>137</sup> Shulgovski, Anatoli. *México en la encrucijada de su historia*. Trad. Armando Martínez Verdugo. México. Ediciones de Cultura Popular. 1978: p. 397

<sup>138</sup> Connell-Smith, *Op. cit.* p. 213-214

## II. La declaración de ayuda y cooperación recíproca para defensa de los estados de América.<sup>139</sup>

La avasalladora ola de triunfos militares alemanes en Europa, la llevó a ocupar países como Dinamarca, Holanda y Francia, los cuales, al quedar bajo dominio alemán, podían transferir sus posesiones americanas a ésta. Los territorios mencionados se ubican en Las Antillas, un área proclive a una invasión al continente. Por tanto, la Ley de Administración de Colonias Europeas pretendía que éstas no cayeran bajo dominio del Eje o de otro país europeo, quedando en administración de cualquier estado americano hasta que los territorios mencionados se pudiesen gobernar por sí mismos. Por otro lado, cada nación americana podía prevenir un acto hostil sin esperar la aprobación del comité designado para tal fin. También la ayuda y cooperación recíproca se emplearía para fiscalizar las actividades de los ciudadanos del Eje, tales como asociaciones; ingreso de extranjeros establecimientos y negocios de extranjeros no americanos en el continente, la supervisión de todas las actividades de carácter sospechoso de alemanes y japoneses en particular. De los resultados de la reunión surgió la OCAIA, Oficina del Coordinador de Asuntos Interamericanos, presidida por Nelson A. Rockefeller la cual se encargó de proporcionar la asistencia requerida por América Latina en los niveles económico, técnico, de transportes, educativo, cultural, comercial, etc. La ayuda y asistencia manifestada dependió de los informes de la OCAIA donde el espionaje y la injerencia norteamericana en el diseño de las estrategias a seguir, se hacía más palpable y gravitante. Solo faltó aparentemente la homogeneización de los ejércitos latinoamericanos bajo el esquema norteamericano. El ataque japonés a Pearl Harbor en diciembre de 1941, dio la pauta para impulsar ese proyecto.

La reunión de Río de Janeiro, realizada del 15 al 28 de enero de 1942 cambió por completo el panorama de las cosas, pues Estados Unidos ya era una nación beligerante, en guerra total contra el Eje. Era el principal apoyo de los aliados, no sólo en hombres sino también en lo tocante a los abastecimientos, sólo que ahora necesitaba la total cooperación latinoamericana para fortalecer la *unidad continental* que mostraba algunas fisuras todavía. La recomendación de La Habana de romper relaciones diplomáticas con los estados nazi-fascistas no fue acatada por Argentina y Chile; algunos le declararon la guerra abiertamente como República Dominicana y Brasil. México "tomó una actitud más favorable a la colaboración, justificando [y] tomando medidas en

<sup>139</sup> Ezeta Benavides, Leopoldo. *La dependencia informativa ante el hundimiento del buque tanque Potrero del*

contra de los países del Eje en acuerdo con los compromisos de La Habana. Suspendió relaciones diplomáticas con Alemania e Italia en diciembre de 1941; días antes lo hizo con el Japón; más tarde con Hungría y Bulgaria<sup>140</sup> denunciándose el tratado de amistad que se tenía con ella; con Rumania no se mantenía ningún tipo de relación o tratado de por medio. Se desconoce qué pasó con Finlandia, nación que también apoyó al Eje inclusive militarmente. A nivel interno quedó suspendida la entrega de cartas de naturalización a extranjeros, se revisaron también las entregadas anteriormente a los ciudadanos de esos países.

Las resoluciones tomadas en la reunión de Río de Janeiro fueron:

- I. Regular la relación entre el Eje y sus ciudadanos
- II. Impulsar la producción de materias primas y estabilizar las economías regionales.
- III. Quedó establecida la Junta Interamericana de Defensa.<sup>141</sup>

La delegación mexicana se destacó en estas conferencias al proponer medidas que fueron adoptadas como resoluciones, tales son:

- I. La ruptura de relaciones económicas y financieras con el Eje.
- II. La movilización de materias primas para asegurar el aprovisionamiento en el menor tiempo.
- III. No dar un trato como nación beligerante al país americano en guerra contra el Eje.<sup>142</sup>

En abril de 1942 se dieron a conocer las resoluciones tomadas en la Junta Interamericana de Defensa en prevención de alguna invasión, sabotaje o la realización de actos hostiles en contra del hemisferio occidental:

- I. Instrucción en radiogoniometría.
- II. Intercambio de información de aviación.
- III. Tránsito de aeronaves militares.
- IV. Fuerzas irregulares.

*Llano Mayo 13 de 1942.* México. 1988. Tesis de Licenciatura en Historia. FFyL. UNAM: p. 114.

<sup>140</sup> Torres Ramírez, Blanca. *México en la Segunda Guerra Mundial.* 2 reimp. México. El Colegio de México. 1988: V. 19, p. 73-74.

<sup>141</sup> Ezeta, *Op. cit.:* p. 114.

<sup>142</sup> *Ibid.:* p. 114-115.

- V. Vigilancia de las telecomunicaciones.
- VI. Protección de la marina mercante.
- VII. Intercambio de visitas aéreas.
- VIII. Información sobre las resoluciones de la Junta.
- IX. Protección contra el sabotaje.
- X. Instrucción de elementos para la defensa.
- XI. Censura.
- XII. Estudio de la potencia aérea del hemisferio,
- XIII. Producción de caucho, quina, barbasco y lufas cultivadas.
- XIV. Bases aéreas y navales.
- XV. Vigilancia antisubmarina.
- XVI. Transportes interamericanos.
- XVII. Telecomunicaciones del hemisferio.
- XVIII. Estandarización del material.
- XIX. Censo continental.
- XX. Utilización del capital humano.
- XXI. Estandarización de la organización e instrucción de fuerzas armadas.
- XXII. Cooperación militar interamericana.
- XXIII. Enseñanza de idiomas del hemisferio occidental.<sup>143</sup>

El papel diplomático de México en esos años fue de profunda trascendencia a nivel continental ya que en el año de 1945 organizaron las Conferencias de Chapultepec donde se señaló la necesidad de crear un sistema regional, formulando una alianza para la defensa colectiva del continente en caso de agresión contra un estado americano por parte de uno no americano. Años más tarde quedaría constituido el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

Veamos ahora algunos datos militares sobre la condición en la que se encontraban algunas de las marinas de guerra de América latina y de España en la cual México aparece en un plano de inferioridad en unidades de superficie o destinadas al combate naval:

<sup>143</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 982, fol. 18110-18121.

FUERZAS NAVALES DE ALGUNOS PAÍSES LATINOAMERICANOS Y DE ESPAÑA					
País	PORTAVIONES	CRUCEROS	DESTRUCTORES	SUBMARINOS	BUQUES AUXILIARES
Argentina	1	Varios sin especificar número	12	Varios, sin especificar número	Sin datos
Brasil	1	2	Más de 12	Varios, sin especificar número	Sin datos
Chile	Ninguno	2	4	Varios, sin especificar número	Varios sin especificar número
España	Ninguno	6	30	Varios, sin especificar número	Fragatas Planeros Lanchas Rápidas
México	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno	3 transportes 4 cañoneros 13 guardacostas <sup>144</sup>

Las fuerzas latinoamericanas, por lo visto en el cuadro anterior, son incapaces de realizar una posible defensa del continente y no dispondrían tal vez ni de un millón de hombres para movilizarlos en el momento de un ataque que afortunadamente nunca ocurrió.

La promoción de la seguridad continental impulsada por los Estados Unidos, le permitía mantener la estabilidad del mismo, asegurarse el abastecimiento de materias primas, la defensa hemisférica apoyada con la colaboración militar latinoamericana. Latinoamérica por su parte veía promisorio su presente, puesto que colaboraba en la medida de sus posibilidades, aseguraba un mercado para sus exportaciones, solo que la ayuda norteamericana estaba condicionada por los informes enviados por la OCAIA. A pesar de ello el acercamiento interamericano y colaboración marchaba sobre ruedas.

<sup>144</sup> Barjot, Jean Savent. *Historia Mundial de la Marina*. Trad. M. Domínguez Sotelo. Madrid. Continente 1965: p. 378-379.

hora bien, ¿sería posible una inclinación de países latinoamericanos a favor de Alemania? Argentina y Chile mostraron una actitud favorable al nazismo al no declarar la guerra al Eje, no se había acordado en la Conferencia de La Habana. Por otro lado ¿había planes alemanes para lanzar a Latinoamérica militarmente contra Estados Unidos o que colapsaran las relaciones con ellos? Evidentemente todo aquello que fracturara las relaciones de Latinoamérica con los Estados Unidos debía ser aprovechado por Alemania por dos razones: atraerse las materias primas necesarias para su industria militar y mantener el activo comercio que realizaba de tiempo atrás; otro de los motivos era evitar que en caso de guerra con los Estados Unidos no se desplazaran tropas norteamericanas fuera del continente. Por lo que toca a la política exterior alemana no quedó bien definida con respecto a Latinoamérica, pero sí hubo acercamientos o planes quintacolumnistas alemanes, como lo señala Ortiz Garza al citar a Hitler, quien dijo que “México es un país con gran potencial, con enormes riquezas, pero sus líderes son tan corruptos que no pueden gobernarlo eficazmente. Por ello, Alemania debe arianizar a los mexicanos para poder salvarlos”,<sup>145</sup> aprovechando el distanciamiento provocado con los Estados Unidos a raíz del conflicto petrolero. La legación alemana en México fue la encargada de impulsar toda campaña tendiente a influir sobre todo en el ejército para mantener la neutralidad de México en la guerra.

#### LA COLABORACIÓN BILATERAL

En la medida que el conflicto bélico se extendía, los Estados Unidos buscaban estrechar aún más sus lazos con Latinoamérica, especialmente con México, por su aparente vulnerabilidad en caso de un ataque japonés a su territorio vía Baja California, territorio mexicano por donde era probable que ocurriese. Por lo tanto la colaboración entre los dos países era necesaria por sobre las diferencias que lo separaban. Los problemas suscitados entre ambos eran el petrolero, el de la deuda externa y el ferrocarrilero; se agregaba a ello los agravios sufridos por México de parte de los norteamericanos desde el siglo XIX. En México se tenía temor por verse involucrado en una guerra y por la conscripción masiva de los jóvenes para enrolarlos en el ejército. Todos estos factores serían eliminados en la medida que la colaboración se estrechaba dejando atrás la hostilidad generada de años atrás favoreciendo una amistad que desde entonces no volvería a mostrar fisuras ni enfrentamientos significativos.

<sup>145</sup> Ortiz Garza, José Luis. *México en Guerra* México Planeta. 1989. p. 21.

En abril de 1941 les fue retirado el exequátur<sup>146</sup> a los cónsules alemanes lo cual les impedía ejercer la función propia de sus cargos. En julio de 1941, quedó prohibida la exportación de fibras duras y materiales estratégicos a países no americanos o no considerados dentro de las Américas. Ese mismo mes los Estados Unidos publicaron las listas negras donde se acusó a casas comerciales y empresas alemanas en Latinoamérica de colaborar con el Eje en actividades subversivas. En México aparecieron la XEG, *El Norte* de Monterrey, N.L., *La Prensa*, la XEBZ, y la revista *Hoy*<sup>147</sup> entre la lista de unas 1 800 consideradas colaboradoras del Eje. El embajador alemán en México solicitó al gobierno definiera su posición con respecto a las listas negras, dado que las medidas tomadas por el presidente Roosevelt de los Estados Unidos eran atentatorias contra la soberanía nacional de un país. Pidió seguridades para “los comerciantes alemanes que durante años han estado trabajando en Méjico [*sic*], extraños a toda injerencia política contribuyendo al progreso del país”.<sup>148</sup> La respuesta mexicana fue de no admitir sujeciones ni intervenciones de ministros extranjeros en sus asuntos internos. Lo cierto es que México debía otorgar protección a los ciudadanos extranjeros residentes en México, independientemente de su nacionalidad, exceptuando que mediara un caso de guerra. La actitud de México era más acorde a la colaboración con los Estados Unidos y las Conferencias Continentales, lo que algunos dieron en llamar la neutralidad simulada.

Las empresas norteamericanas, mientras tanto, penetraban más en los espacios que dejaban las empresas europeas o del Eje, acrecentando la dependencia económica de México con respecto a los Estados Unidos. La agencia de publicidad Grant Adversiting se estableció en junio de 1941 y adquirió la Compañía General Anunciadora S. A. Y junto con la Walter Thompson y Mc Lann Erickson compitieron por el monopolio publicitario del país. Lo interesante es señalar que monopolizaron la información y la publicidad a favor de la causa aliada y de los intereses norteamericanos en México. La difusión de la causa aliada orquestada por la OCAIA, la cual no se limitó a ganar espacios comerciales difundió la propaganda antifascista propició el cambio de mentalidad y visión que se tenía sobre los Estados Unidos. La radio fue uno de los elementos que más eficazmente contribuyó a originar ese cambio de mentalidad ya que fue “el vehículo ideal

<sup>146</sup> Exequátur. Voz que designa “la autorización que otorga un Jefe de Estado a agentes extranjeros para ejercer sus cargos”. Real Academia de la Lengua Española. *Diccionario de la Lengua Española*. 21 ed. Madrid Espasa Calpe. 1991: T. I, p. 932.

<sup>147</sup> Ortiz Garza, *Op. cit.*: p. 47-48.

<sup>148</sup> Correa, Eduardo J. *Op. cit.*: p. 66.

para influir de manera rápida, barata y sistemática sobre una población de bajo nivel educativo y más propensa al estímulo sentimental que al nacional”.<sup>149</sup> Se puede agregar que el cine fue otro medio por el cual se difundió la propaganda norteamericana, por lo que no nos debe sorprender que en aquellos años se iniciara el oropel de la industria filmica nacional.

Para septiembre del mismo año la postura del gobierno mexicano era de una abierta colaboración, se había firmado un acuerdo comercial provisional con los Estados Unidos, donde este último se comprometió a adquirir toda la producción mexicana de cobre, plomo, zinc, grafito y otros metales, así como la de fibras duras.<sup>150</sup> Un año mas tarde se suscribió el tratado comercial de 1942, el cual abrió las puertas a múltiples productos mexicanos al reducirse las barreras aduanales y tarifarias que dieron entrada a los excedentes mexicanos de hule, guayule, garbanzo, henequén, ixtle, chicle, plátano, candelilla, pescado, ganado, sal, incluyendo los hidrocarburos. La relación comercial no favoreció el intercambio de productos competitivos de industrias de creación reciente para protegerlos de la competencia. Las posibilidades económicas vislumbraban nuevas expectativas ante la pérdida del mercado europeo y la exportación de productos a los Estados Unidos estaba garantizada mientras durase la guerra. Algunos comentaron que la dependencia con los Estados Unidos sería cada vez mayor como lo dice Alfonso Taracena al indicar que el periódico alemán *Berliner Boersen Zeitung* escribió sobre el acuerdo con los Estados Unidos que estos “aprovechan la actual debilidad de nervios existentes en el Hemisferio Occidental y los éxitos de propaganda norteamericana para llevar a su granero una cosecha militar y estratégica”.<sup>151</sup>

Con respecto a la posición del gobierno mexicano era notoria su inclinación a favor de los aliados, la cual no cambió cuando el 7 de diciembre de 1941, los japoneses atacaron Pearl Harbor. México continuó con su política conforme a los resolutivos de La Habana, rompiendo relaciones diplomáticas con el Eje y sus colaboradores. El 27 de diciembre el Ejecutivo Federal fue autorizado por el Congreso para que las naciones americanas en guerra con un país de otro continente no fuesen considerados como naciones beligerantes.<sup>152</sup> El 27 de febrero de 1942 fue

<sup>149</sup> Ortiz Garza, *Op cit* : p. 121-122.

<sup>150</sup> Vázquez, Josefina y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico 1776-1988)*. 2 ed. México. Fondo de Cultura Económica. 1989, p. 186.

<sup>151</sup> Taracena, Alfonso. *La vida en México bajo Ávila Camacho*. México. Jus. 1976: p. 54

<sup>152</sup> Procuraduría General de la República. *Breve reseña de la legislación de emergencia. Aportación que la P.G.R. hace por conducto de su titular, el Sr. Licenciado José Aguilar y Maya a la Tercera Conferencia de la Federación Interamericana de Abogados*. México. Procuraduría General de la República 1944: p. 41-43

creada la Comisión México-Norteamericana para la Defensa Conjunta de los dos países y la colaboración militar en caso de una eventualidad.

El 20 de abril de 1943 se llevó a cabo la primera visita de un presidente norteamericano a México como una muestra de acercamiento y de las buenas relaciones existentes entre los dos países. El Presidente Franklin D. Roosevelt, visitó por algunas horas la ciudad de Monterrey, N. L.; en correspondencia, el Presidente Manuel Ávila Camacho lo acompañó de regreso hasta la frontera. Anteriormente hubo algunas entrevistas entre mandatarios de las dos naciones la entrevista forzada que tuvo Santa Anna con Andrew Jackson en enero de 1837 y la sostenida entre Porfirio Díaz y William H. Taft en El Paso, Texas en 1909.

La guerra mundial cambió el panorama de las relaciones comerciales de México con Europa pues éstas representaban una tercera parte del comercio exterior. En 1937 se exportó a Europa el 33% de los productos mexicanos que se enviaron al exterior; en 1940 sólo se exportó un 5.5% del total enviado al exterior. En contra parte en 1938 el 38% de las importaciones provenían de Europa, para 1940 se redujo al 14%. Por lo que se refiere al comercio con los Estados Unidos la CTM señaló que en 1939 este tenía el 63% de las importaciones mexicanas y el 68% de las exportaciones. En 1940 las importaciones de Estados Unidos de México fueron de 79% y las exportaciones de 94%. Para 1946 las exportaciones mexicanas al vecino del norte alcanzaron el 85% del total enviado al exterior e importaba productos de ese país sobre un 90% del total de las importaciones.<sup>153</sup> Los Estados Unidos eran ya de hecho el único comprador y vendedor de México a la vez.

#### HUNDIMIENTO DE BARCOS MEXICANOS Y LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE GUERRA

Con la guerra, México quedó fuera de las rutas marítimas comerciales porque las compañías navieras no incluyeron al país dentro de sus itinerarios, por lo que el comercio de altura se vio afectado al no contar suficientes barcos para enviar productos al exterior o importarlos. El comercio de cabotaje se colapsó también porque no se disponía de barcos para cubrir esa demanda por lo que el Presidente Ávila Camacho para aliviar los efectos causados por falta de

<sup>153</sup> Confederación de Trabajadores de México *Como defender económicamente a México*. México. Confederación de Trabajadores de México. 1942: p. 9-10.

transporte marítimo recurrió al llamado Derecho de Angaria,<sup>154</sup> para incautar barcos extranjeros de origen alemán e italiano que se encontraban inmovilizados en puertos mexicanos por motivos de la guerra, ya que de salir a aguas internacionales, podrían ser capturados o hundidos por buques aliados. El decreto fue expedido el 8 de abril de 1941, donde se disponía a incautar los buques con fines de utilidad pública indemnizando a los propietarios. Los barcos incautados fueron:

PUERTOS DE INTERNACIÓN	PAÍS DE ORIGEN	NOMBRE ANTERIOR	NOMBRE NUEVO	TIPO DE BARCO	TONELAJE	CAPTACIÓN DE CARGA EN BARRILES
Tampico	Italia	Stelvio	Ébano	Petrolero	6 903	66 000
Tampico	Italia	Tuscania	Minatitlán	Petrolero	6 903	64 000
Tampico	Italia	Fede	Poza Rica	Petrolero	7 884	96 000
Tampico	Italia	Vigor	Amatlán	Petrolero	6 511	55 000
Tampico	Italia	Americano	Tuxpan	Petrolero	7 008	62 000
Veracruz	Italia	Giorgio Fazzio	Pánuco	Petrolero	6 735	70 000
Tampico	Italia	Genoano	Faja de Oro	Petrolero	7 077	70 000.
Tampico	Italia	Lucifero	Potrero del Llano	Petrolero	4 000	37 000
Tampico	Italia	Atlas	Las Choapas	Petrolero	2 005	17 000
Veracruz	Alemania	Orinoco	Puebla	No especifica	9 000	—
Veracruz	Alemania	Hameln o Homeln	Oaxaca	Carga y Pasaje	4 200	—
Tampico	Alemania	Marina O	Tabasco	No especifica	5 500	— <sup>155</sup>

<sup>154</sup> Derecho que tiene un país neutral a incautar barcos de una nación en guerra. cfr. AHJC. Secretaría de Marina Caja 27, exp. 1023, fol. 20018-20040.

<sup>155</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. *Gesta en el Golfo. La Segunda Guerra Mundial y México*. México Primicias S. A. 1966 p. 24-26.

La incorporación de los barcos incautados a la flota mercante mexicana hizo aumentar esta a más de 130 000 toneladas. La que a su vez aumentó con un programa de adquisición de seis buques que por motivos de la guerra quedaron en administración de la México Shipping and Trade Company sucursal de Pemex en los Estados Unidos, lo que hizo que esta alcanzara las 190 000 toneladas. La mayoría estos buques se destinaron a la exportación de crudo a los Estados Unidos, siendo “la capacidad de abastecimiento de la flota de PEMEX en 1942, era de 1 228 000 millones de barriles”<sup>156</sup> al mes.

La exclusión de Alemania de los mercados latinoamericanos propiciado por la guerra y por las listas negras de Estados Unidos; la ruptura de relaciones diplomáticas contra el Eje tomada por la Conferencia de La Habana; la propaganda antinazi por parte de los Estados Unidos y el estallido de guerra entre estos. Orillaron a Alemania a otra estrategia, privar a los Estados Unidos del abastecimiento de materias primas estratégicas para su industria bélica, por lo que iniciaron una guerra submarina total que a partir de 1942 provocó el hundimiento de barcos de todos los países del continente que se dirigían a ese país o que le eran propios. En lo que toca a México, el primer rumor ocurrió en el Océano Pacífico cuando *El Popular* dio a conocer que había submarinos japoneses en la Baja California; la Comandancia Militar del Pacífico informó que no había tal presencia, pero sí había ocurrido un hecho similar en Santa Bárbara, California. La Secretaría de Marina en un comunicado informó a la opinión pública que “no existe ningún peligro para la navegación debido a la gran vigilancia de las patrullas navales y aviones norteamericanos que cuidan esa zona marítima”.<sup>157</sup> Ese mismo día, *Excélsior* publicó una nota en la cual un barco mexicano había sido amenazado por un submarino alemán al sur de Nueva York, advirtiéndoles “que se desviarán de su ruta, de lo contrario no sería terminado su viaje”, el mismo barco más adelante indica fue advertido por un submarino italiano “Pasen-pero que sea la última”.<sup>158</sup> Se desconoce cual fue el barco intimado pero la Secretaría de Marina y PEMEX informaron que ningún barco había sido amenazado señalando además que los barcos “Poza Rica” y otro del que no se dió el nombre se encontraban en Nueva York y Minatitlán respectivamente. La Secretaría de Marina dio a conocer también que esa clase de notas tienen sólo “el interés de sembrar [la] zozobra y la intranquilidad no solamente a la población y puertos del Golfo [de México] sino en

<sup>156</sup> Ezeta, *Op. cit* : p. 134

<sup>157</sup> “No hay peligro para la navegación en el mar.” *El Universal* México 8 marzo 1942· 1.

<sup>158</sup> “Barco detenido por submarino del Eje.” *Excélsior*. México. 16 marzo 1942· 1, 10.

el país entero”.<sup>159</sup> La amenaza debió ser cierta puesto que Marina buscó inmediatamente dejar en claro la situación.

El primer barco mexicano hundido fue el “Tamaulipas” el 17 de marzo de 1942, los periódicos mexicanos no hablan de ese hecho sino hasta abril, sin especificar la fecha del hundimiento. El incidente del “Tamaulipas” arrojó el saldo de dos muertos, sólo que no hubo reclamo internacional porque la matrícula del barco, al igual que su tripulación era norteamericana administrada por la ya mencionada México Shipping and Trade Company. En mayo de ese mismo año, el día 15 exactamente, los periódicos mexicanos informaron sobre el hundimiento del buque petrolero “Potrero del Llano”, acaccido el día 13 en las costas del Golfo de México con un saldo de 14 muertos y 23 sobrevivientes. Este fue el primer barco de insignia nacional hundido por submarinos alemanes, las protestas no se hicieron esperar como tampoco las manifestaciones de apoyo al gobierno y de repudio a Alemania. El General Jara recomendó tranquilidad y dijo que se modificaran las instrucciones para los barcos mercantes que hasta ese momento navegaban con las luces encendidas e insignias de una nación neutral.<sup>160</sup> El gobierno mexicano por conducto del Ministerio de Negocios Extranjeros de Suecia, encargado de manejar los intereses de México en Alemania, protestó por el incidente exigiendo una satisfacción a mas tardar el día 22 del mismo mes. Para el día señalado se dio a conocer que Berlín no quiso recibir la nota diplomática, de Italia y Japón no se tuvo ninguna respuesta. El Presidente declaró entonces hacer “lo que convenga al honor nacional”, a las 18:45 de la tarde el gabinete presidencial en pleno dio a conocer que con motivo del hundimiento de los buques “Potrero del Llano” y “Faja de Oro”, (la noticia del “Faja de Oro” se publicó al día siguiente), México se encontraba en estado de guerra con los países del Eje, por lo que el Ejecutivo Federal pidió al Congreso de la Unión lo facultase para “hacer la declaratoria de que existe un Estado de Guerra con los países del Eje”<sup>161</sup> por que “fue un ataque no decidido y franco sino desleal, embozado y cobarde, asestado entre las tinieblas y con la confianza absoluta de la impunidad”.<sup>162</sup>

El 28 de mayo la declaratoria fue presentada ante las Cámaras, el 29 los diputados aprobaron la iniciativa, el Senado lo hizo el día 30, se le otorgaron facultades extraordinarias para legislar al respecto en los ramos de la administración pública. El Congreso decretó la suspensión de las

<sup>159</sup> “Ningún barco amenazado” *Novedades*. México. 17 marzo 1942: 1, 11.

<sup>160</sup> “Enérgica protesta de México en defensa del Honor Nacional.” *El Universal*. 15 mayo 1942: 1, 7.

<sup>161</sup> “México se declara en Estado de Guerra contra países del Eje.” *Excélsior*. México 23 mayo 1942: 1, 7

<sup>162</sup> “Existe el Estado de Guerra entre México y los Países del Eje.” *Excélsior*. México. 29 mayo 1942 1, 12

garantías individuales contenidas en los artículos 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 14, 16, 19, 20,21,22 y 25 constitucionales. El Presidente Ávila Camacho dejó clara la posición de México sobre la existencia del estado bélico con el Eje, no se le declaró la guerra afirmó, por que al declarar la guerra “supone a quien la decide[,] [sic] la voluntad espontánea de hacer la guerra” y “el que declara la guerra reconoce implícitamente la responsabilidad del conflicto. Y este no es nuestro caso, sería absurdo cuanto que los agredidos somos nosotros”.<sup>163</sup> Lo que quiso decir el Presidente fue que México fue el agredido, no el agresor, por ello no se le declaró la guerra al Eje, dijo que existe un estado de guerra con el Eje, aunque el “estado de guerra signifique la guerra misma”. El paso que algunos no deseaban pero que parecía inevitable se había dado, México era ya una nación beligerante al lado de los aliados en especial de los Estados Unidos, se restablecieron relaciones diplomáticas con Gran Bretaña y la URSS también naciones aliadas.

La Secretaría de Marina informó que se contaría con barcos suficientes para la defensa de las costas en caso de ataque y también con barcos mercantes suficientes para realizar el tráfico de altura y cabotaje; pero para ese momento solo se disponía de tres barcos el “Tabasco”, el “Uxmal” y el “Oaxaca”<sup>164</sup> pero se le daría solución a los problemas marítimos y la protección de vida a los barcos nacionales, se informó además que no se suspendería el envío de petróleo a los Estados Unidos.

Para el mes de junio otros dos barcos mexicanos fueron hundidos los buques petroleros “Tuxpan” y “Las Choapas” fueron torpedeados los días 26 y 27 frente a las costas de Tecolutla, Ver., y Tampico, Tamps.; ambos fueron hundidos por el sumergible alemán U-129, el saldo en total fue de 7 muertos sin contar a una mujer polizón que por causas desconocidas viajaba en uno de los barcos. El 26 de julio el carguero “Oaxaca” arrendado por la Compañía Mexicana de Navegación fue alcanzado por un torpedo y hundido cerca de las costas de Texas, en Estados Unidos, con un saldo de 6 muertos, esta nave transportaba azúcar mascabada y al no estar al servicio directo del gobierno sino de una empresa privada no contaba con tripulación de la Armada de México. Todos los buques tanque al servicio de Pemex u otros administrados por el Estado contaban con tripulación del la Armada además de su dotación de la marina mercante. El último barco hundido por torpedeamiento fue el buque “Amatlán”, ocurrido el 4 de septiembre de

<sup>163</sup> Ávila Camacho, Manuel. *México en Estado de Guerra* México. Secretaría de Relaciones Exteriores. Departamento de Información para el Extranjero 1942: p. 15-16.

<sup>164</sup> “La Secretaría de Marina estudia la manera de solucionar la falta de barcos en el Golfo” *El Popular*. México. 3 abril 1942: 1.

1942 al noroeste de Tampico, Tamps. Debemos añadir otros daños sufridos por la marina mercante con la explosión y posterior hundimiento del buque petrolero "Cacalilao", administrado por la sucursal de Pemex en los Estados Unidos el 31 de mayo del mencionado año en el muelle Main Depot del puerto de Tampico. Las investigaciones condujeron a la negligencia por parte de los operarios Cornelius Koll, subjefe contra incendios; señor Morris, jefe del mismo servicio y de un austriaco de apellido Shuster, todos ellos sospechosos de cometer un acto de sabotaje por que los detenidos eran todos extranjeros. Otros barcos hundidos o siniestrados fueron el "Fubero" administrado también por la sucursal de Pemex en los Estados Unidos sin saberse con exactitud la fecha del hundimiento y si fue antes o después de declarado el estado de guerra. El Sr. Eduardo J. Correa señala que el buque "Pánuco" embarrancó el 11 de junio de 1942 y consigna también el hundimiento del "Numancia" el 15 de junio de 1943.

Con los datos recabados no se ha podido precisar lo que pasó con esos barcos ya que ninguna fuente consultada en esta obra menciona esos hechos, se desconoce por tanto si fueron torpedeados; se hundieron por otras causas y si el Numancia era un barco nacional o extranjero, de carga y pasaje, petrolero, de recreo o si fue tal vez uno de los barcos de cemento del General Jara que al ser botado se hundió puesto que es coincidente el hundimiento del barco antes mencionado con la botadura de uno de los barcos de cemento. El último hundimiento de que se tiene noticia ocurrió en octubre de 1944, cuando el buque "Juan Casiano" chocó con otro barco o se hundió a causa de un fuerte temporal en las costas de Georgia, E.U.A., lo que si es cierto es que no fue torpedeado por ningún submarino. A continuación se presenta un cuadro del total de barcos perdidos por México en la guerra por hundimiento y torpedeamiento así como las bajas registradas y los submarinos que realizaron los hundimientos:

BARCOS MEXICANOS HUNDIDOS						
NOMBRE	TONELAJE	SUBMARINOS QUE LOS HUNDIERON	OFICIAL AL MANDO	MUERTOS	OFICIALES DE LA ARMADA	MARINOS MERCANTES
Potrero del Llano	4 000	U-564	Tte. Shuhren	14	3	11
Faja de Oro	6 060	U-106	Tte. Rasch	10	0	10
Tuxpan	7 000	U-129	Tte. Witt	4	0	4

BARCOS MEXICANOS HUNDIDOS						
Las Choapas	2 005	U-129	Tte. Witt	3	2	;
Oaxaca	4 200	U-171	Tte. Pfeffer	6	0	6
Amatlán	6 500	U-171	Tte. Pfeffer	5	0	5
TOTAL	29 765			42	5	37

OTROS HUNDIMIENTOS				
NOMBRE	FECHA	MUERTOS	OFICIALES DE LA ARMADA	MARINOS MERCANTES
Pánuco	11 junio 1942	Se desconoce	—	—
Juan Casiano	21 octubre 1944	21	4	17

BARCOS MEXICANOS CON MATRÍCULA EXTRANJERA		
NOMBRE	FECHA	MUERTOS
Tamaulipas	17 marzo 1942	2
Fubero	Se desconoce	—
Cacalilao	31 mayo 1942	14

#### PREPARATIVOS MILITARES

La entrada de México a la Segunda Guerra Mundial, motivó la instrumentación de medidas tendientes a la defensa del territorio nacional pero también se tomaron medidas al interior para fortalecer la economía y el abasto de productos a la población, así como también los destinados a la exportación a la que se le denominó “la batalla de la producción” que consistió en aplicar las siguientes acciones:

- I. El soldado combatirá hasta morir.

- II. El obrero, produciendo más y sintiendo —durante todas las horas— que, del número y de la calidad que produzca, dependerá en gran parte nuestra perduración.
- III. El agricultor multiplicando sus trabajos y sus cultivos, ya que, en estos años de prueba el arado y la pala son tan indispensables como las ametralladoras y los aviones, y no hay que esperar que la fecunde lo que no fertilizó a tiempo el esfuerzo del sembrador.
- IV. El comerciante y el industrial cooperando resueltamente a la economía del país y limitando sus aspiraciones de tipo personal.
- V. El maestro, el profesionista, el periodista y el funcionario eliminando todas las peligrosas infiltraciones de la ideología nazifascista.<sup>165</sup>

La aportación de México a la guerra totalizó 2 200 000 toneladas en materiales y 300 000 braseros que trabajaron legal y hasta ilegalmente en los Estados Unidos.

Por lo que se refiere a las medidas para la defensa del territorio nacional tanto en tierra como en los mares para prevenir un ataque de las naciones enemigas, se propuso como tal la preparación de las fuerzas armadas, la adquisición de materiales de guerra, equipo de transmisiones que se sería adquirido o proporcionado por los Estados Unidos mediante la Ley de Préstamos y Arriendos. Las fuerzas armadas nacionales previas a la guerra se encontraban en las siguientes condiciones:

#### I. Fuerzas Terrestres

52 000	efectivos organizados en:
50	batallones de infantería.
40	regimientos de caballería.
2	regimientos de artillería.
2	batallones de ingenieros.
1	grupo pequeño de carros de combate.
1	batería antiaérea.
10 000	hombres destinados a cuerpos administrativos. <sup>166</sup>

<sup>165</sup> Ávila Camacho, Manuel. *Un ciclo en la vida de México Mayo 1942-Agosto 1945*. Xalapa. Gobierno del Estado de Veracruz/Xalapa-Enriquez. 1945: p. 24-26.

<sup>166</sup> Secretaría de Gobernación. *Seis años de actividad nacional*. México. Secretaría de Gobernación. 1946: p. 81-82

## II. Fuerzas Navales

### a) Unidades de superficie

4	cañoneros
3	transportes
10	guardacostas
3	guardacostas auxiliares

### b) Personal

8	Oficiales Superiores
87	Jefes
875	Oficiales
2 605	Tropa <sup>167</sup>

Como los elementos disponibles resultaban más que insuficientes para la defensa nacional, sería imposible enviar contingentes al exterior, razón por la cual se debía obrar con mayor rapidez para disponer de más elementos y tener los mejor preparados, si es que se querían evitar complicaciones o enfrentamientos no sólo con el enemigo, sino también con los Estados Unidos.

Antes del ingreso de México a la guerra ocurrió el ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941; el General Manuel Ávila Camacho llamó al General Lázaro Cárdenas para que se hiciese cargo de la *Comandancia de la Región Militar del Pacífico*, creada para coordinar la defensa del territorio occidental de la república. En esta comandancia quedaron aglutinadas las zonas militares 2, 3, 4, 9, 13, 15, 20, 21, 27, 29 y 31 junto con las zonas navales 3 y 4,<sup>168</sup> el nombramiento del General Cárdenas obedece a razones de salvaguarda de la soberanía nacional, debido al acendrado patriotismo de Don Lázaro Cárdenas, además no se veía con buenos ojos una inevitable pero posible cooperación con los Estados Unidos. Estos deseaban instalar bases aéreas militares y navales en territorio mexicano, establecer instalaciones de radar y monitoreo en mar y aire y estacionar tropas en puntos estratégicos donde no hubiese intervención del gobierno ni mandos mexicanos. Se crearon otras dos regiones militares, la Región Militar del Golfo y la Región Militar del Istmo, la creación de estas regiones militares obedece a planes estratégicos de defensa de las zonas geográficas mas vulnerables por donde se podía atacar al país como lo son la península de Baja California y Tehuantepec.

<sup>167</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 977, fol. 17919.

<sup>168</sup> Hermida Ruiz, Ángel J. *Cárdenas, Comandante del Pacífico*. México. El Caballito. 1982. p. 11.

En lo correspondiente a la Armada de México fue presentado al General Francisco L. Urquiza, Subsecretario de la Defensa Nacional, por parte del Comité Naval el programa de reestructuración y organización de las fuerzas navales. El programa que se mencionó brevemente en el capítulo anterior señala que México no necesita barcos del tipo acorazado ni de barcos del tipo crucero, por que al estar México fuera de las rutas comerciales no podrían desempeñar la función de destruir el comercio del enemigo que para ello sirven este tipo de unidades. Otra razón debió ser a juicio del que escribe, el alto costo en mantenimiento de estas unidades y la falta de industrias navales para diseñarlos y construirlos. El programa dice que el tipo de barco llamado destructor o destroyer es la unidad adecuada que México necesita para mantener en óptimas condiciones sus fuerzas navales indicando también las necesidades reales de la Armada Nacional:

FACTORES COMBATIVOS	FACTORES LOGÍSTICOS	PERSONAL
2 conductores de flotilla	2 transportes	1 oficial Superior
12 destructores	1 transporte (en servicio)	110 jefes
3 cañoneros (en servicio)	6 barreminas y siembraminas	672 oficiales
10 guardacostas (en servicio)	5 aviones tipo C-45	4 380 tripulación <sup>169</sup>
50 aviones tipo 0.5 y 2 V	4 remolcadores de alta mar	
2 brigadas de infantería naval	5 gabarras autopropulsadas	
	3 pequeños transportes	
	2 buques de salvamento	
	1 buque escuela	
	10 aviones tipo N3N	
	Instalar arsenales y astilleros	

Del programa propuesto sólo se obtuvieron algunas naves y los batallones de infantería naval, puesto que el problema fue desde luego la asignación del presupuesto que no dio posibilidades de ampliación de las fuerzas navales. Los cuerpos de infantería de marina o naval fueron creados por decreto el 8 de septiembre de 1941, aduciendo que “la Secretaria de Marina con motivo de la creación de unidades de infantería naval se encuentra capacitada para prestar servicios; se hace necesario evitar la interferencia de los comandos militares y navales eliminando la dualidad de

<sup>169</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 25, exp. 977, fol 17916.

acción en un mismo territorio o región, con motivo de funciones específicas del Ejército y la Armada Nacional.”<sup>170</sup>

Los infantes de marina constituyen fuerzas de asalto en playas y riberas para llevar a cabo desembarcos, formar fuerzas de choque que buscan impedir un desembarco de tropas enemigas y sirven de apoyo protegiendo el terreno para que las fuerzas en retirada sean reembarcadas en sus naves. Los tres batallones de infantería naval creados en México estaban integrados por unos 473 elementos entre oficiales y tropa, su distribución quedó así un batallón fue estacionado en Puerto Cortés en el territorio de Baja California Sur en la zona naval 3. En la base naval No. 4 de Icacos en Acapulco, Gro., quedó acuartelado otro batallón; ambas zonas navales estuvieron comprendidas en la Región Militar del Pacífico. La base naval No. 1 con sede en Veracruz, Ver., sirvió de estación para otro de los batallones.

Vamos ahora a precisar algunos términos para tener en claro el significado de algunos nombres que se manejan dentro del lenguaje propio de los marinos. Flota Naval significa la totalidad de los buques de guerra de un país o también una unidad estratégica formada por dos o más escuadras. A su vez una escuadra es la reunión de buques de guerra que está al mando de un almirante o es también la unidad orgánica de combate compuesta por unidades de acorazados, cruceros, destructores y unidades agregadas. La flotilla es el conjunto naval de buques pequeños o de mediano porte que recibe también la denominación de unidad de composición homogénea que agrupa a los buques ligeros, cuya misión es la seguridad de la flota, consta de ocho buques divididos en dos escuadrillas; el conductor de flotilla puede ser un destructor o un cañonero según el tamaño de la Armada del país que se trate. La escuadrilla consta de cuatro naves y dos secciones las naves pueden ser destructores o torpederos. La sección consta de dos buques cada una.<sup>171</sup>

El estallido de la guerra replanteó la estrategia a seguir de país neutral a país beligerante, aplicándose medidas adicionales para la defensa del territorio. Se implantó la Ley del Servicio Militar Obligado el 31 de agosto de 1942 en la cual los jóvenes de 18 años debían prestar sus servicios en las fuerzas armadas durante un año. La sociedad vio con desconfianza esta medida por que temía que los jóvenes fueran enviados al frente de batalla; el presidente desmintió esos

<sup>170</sup> Lavallo Argudín, Mario. *La Armada*. Op. cit.: p. 294

<sup>171</sup> Vid. Cabanellas de Torres, Guillermo *Diccionario militar, aeronáutico, naval y terrestre*. Buenos Aires. Claridad. 1961. 6 vols.

rumores al declarar que cuando ocurriese ese caso se utilizarían tropas de línea del ejército.<sup>172</sup> Se autorizó también a los mexicanos residentes en otro país a enrolarse en los ejércitos aliados sin perder su condición de nacionales, quedaban excluidos de prestar ese servicio los trabajadores migratorios<sup>173</sup> que se encontraban en el país vecino. El número de mexicanos que militó en las filas aliadas fue de alrededor de 15 000, registrándose unas 1 400 bajas mexicanas en su totalidad sin incluir las bajas tenidas en los hundimientos y en las tropas que fueron a combatir a las Filipinas. El 29 de diciembre de 1944, el Senado aprobó el envío de tropas fuera del país, por lo que el escuadrón 201 único contingente militar mexicano enviado al frente de batalla recibió autorización para partir al frente del Pacífico.

En lo que toca a la Armada, además de proteger las costas y artillar los buques de la marina mercante recibió los beneficios de la Ley de Préstamos y Arriendos al ser entregados a México cinco cazasubmarinos con las siguientes características:

1. Cazasubmarinos Cs-01 y Cs-02

Desplazamiento	45 toneladas
Eslora	29.59 m
Manga	4.88 m
Puntal	1.37 m
Velocidad	18 nudos
Propulsión	2 motores de gasolina "Sterling Viking" de 1 200 HP
Armamento	ametralladoras de 20 mm, tubos lanza torpedos y rampas para cargas de profundidad.

2. Cazasubmarinos Cs-11, Cs-12 y Cs-13

Desplazamiento	85 toneladas
Eslora	34.14 m
Manga	5.42 m
Puntal	1.22 m.
Velocidad	26 millas marinas

<sup>172</sup> Correa, *Op. cit.*: p. 214

<sup>173</sup> Torres Ramírez, *Op. cit.*: p. 134.

Armamento                    ametralladoras de 40 mm, 2 ametralladoras de 20 mm, tubos para cargas de profundidad.<sup>174</sup>

Los oficiales encargados para tripularlos y manejar las armas de que estaban dotados fueron entrenados en las bases navales norteamericanas de Miami, Florida, donde se les instruyó en el manejo de equipo de combate, de radio, claves y códigos de operación, combate antisubmarino con unidades de superficie entre otros. El General Jara recibió de los jefes navales norteamericanos felicitaciones porque los oficiales navales mexicanos ahí entrenados mostraron una alta calidad, conducta intachable, cumplimiento de sus obligaciones, sentido del deber, profesionalismo y responsabilidad.<sup>175</sup> Los oficiales mexicanos que se instruyeron en los Estados Unidos trajeron además de conocimientos y experiencias de prácticas militares, información sobre la organización de la marina norteamericana y artículos de guerra y manuales de operación de unidades navales y armamento, tales como los que trajo el Teniente de Navío Guillermo Hernández Sagarra, quien tradujo los artículos “Transportes aéreos para invasiones”; las instrucciones para el *Manejo de unidades de superficie* para combate antisubmarino, y el informe de sus experiencias durante su *Estancia en el ala 26 antisubmarina de Miami, Florida*.<sup>176</sup> El Teniente de Navío C. G. Carlos R. Berzunza escribió sobre los *mulberries* o muelles artificiales, y sobre la fotogrametría en la economía de México,<sup>177</sup> tradujo también el *Manual sobre el arte de la guerra*, en el que se aborda también el mantenimiento de las unidades navales. Los informes del Comodoro Ignacio García Jurado exponiendo sobre la capacidad naval de la marina norteamericana y los informes del Almirante King sobre las operaciones navales de los Estados Unidos en el frente del Pacífico.

La preparación naval incluyó a la aviación del mismo nombre, el 27 de febrero de 1943 fue creado el primer escuadrón aeronaval que quedó al mando del Teniente de Fragata P.A. Rafael Santibáñez. Las unidades aéreas que compusieron el escuadrón fueron aviones tipo Sykorsky, utilizadas anteriormente por la FAM y la sede de operaciones fue inicialmente el Puerto de Tampico. Se escogió probablemente ese lugar por el tráfico constante de barcos que transportaban petróleo de ese puerto a los Estados Unidos o por que en las costas del estado de

<sup>174</sup> Lavalle Argudín, Mario. *Memorias de Marina. Buques de la Armada Acaecimientos Notables. 1821-1990*. México Secretaría de Marina. 1990. T. II, p. 203-204.

<sup>175</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 23, exp. 954, fol. 16452 y 16557.

<sup>176</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 980, fol. 18037-18051 y caja 25, exp. 985, fol. 18150- 18222.

<sup>177</sup> AHJC Secretaría de Marina. Caja 26, exp. 997, fol. 18894-18923 y caja 26, exp. 999, fol. 18966-18978.

Tamaulipas a la que pertenece el puerto mencionado fueron hundidos varios buques mexicanos. La aeronáutica naval recibió armamento para su entrenamiento y patrullaje como:

Cámaras ametralladoras simples.

Portabombas de ejercicio MK-42 modelo 2.

Bombas miniatura MK-43.

Bombas MK-15 modelo 2 de 2 libras.

Dos portablancos de remolque MCI-10 para práctica de ametrallamiento.<sup>178</sup>

Por lo que toca a la preparación profesional de la Armada, fueron reformados los estudios de las escuelas navales para mejor capacitación de sus miembros tanto la Heroica Escuela Naval de Veracruz como la Escuela Naval del Pacífico. La Escuela de Aviación Naval funcionó como anexa a la Naval Militar desde 1940. se crearon también las escuelas de Marinería y Maestranza el 4 de diciembre de 1940, cuando el General Heriberto Jara fungía como Jefe del desaparecido Departamento de Marina. La Maestranza se refiere tanto a los lugares y oficinas donde se dirigen y ejecutan las construcciones y reparaciones para la artillería terrestre y naval como también a los diversos trabajadores que en los arsenales se dedican a las construcciones navales y reparación de buques o se designa así al personal que por sus distintos oficios forma la dotación de una nave. Se expidió el reglamento para crear la Escala de Mar para el Cuerpo General y de Maquinistas, cabe decir que la Escala de Mar señala la diferencia entre los marinos que son navegantes y los que no lo son. El reglamento para el reclutamiento de personal de tropa se expidió en septiembre de 1941, especificando las características de los elementos que deben formar parte de ese cuerpo. No todos los objetivos trazados fueron alcanzados primero por que no se pudo adquirir el material suficiente para un pleno desempeño y el personal requerido para el mismo y segundo la falta de presupuesto para ello. No debemos dejar de lado que el personal civil de la Secretaría de Marina recibió instrucción militar y facultades en algunos casos si es que sus servicios fuesen requeridos.

En lo referente a la participación en acciones navales de mayor envergadura por parte de la Armada Nacional era improbable por las limitaciones de la misma, lo que si era necesario decía el Capitán de Corbeta C.G. Gustavo Rueda Medina es “la protección a nuestro comercio marítimo (escorta de convoyes y campaña antisubmarina); minado de la costa propia y defensa

<sup>178</sup> Memoria. Presentada por el C. Secretario del Ramo General de División Heriberto Jara C. México. Secretaría de Marina Septiembre 1943-Agosto 1944: p. 55-56

activa de la misma contra raids marítimos por medio de buque ligeros y aviones; salvataje y remolque de buques averiados".<sup>179</sup> La Armada estaba lista para el desempeño de la labor que le fue encomendada y responde a los requerimientos y necesidades del país. La Segunda Guerra Mundial concluyó el 2 de septiembre de 1945, días antes el General Cárdenas había renunciado a la Secretaría de la Defensa Nacional. La Armada por su parte había quedado modernizada con el equipo recibido del exterior pero tuvo que devolver los cazasubmarinos al no hacer efectiva la oferta de compra de esas unidades. La Armada adquirió solo algunas lanchas rápidas de patrullaje tipo Halcón de fabricación nacional y puso en servicio los buques Teziutlán y Orizaba pero su tonelaje siguió siendo reducido. Con el término de la guerra los programas de la marina, en general, no se desarrollaron a la par de las necesidades, tal como lo había propuesto el Comité Naval; la razón esgrimida fue, y es incluso hoy día, la falta de presupuesto. El resultado es la limitación del crecimiento de la institución.

Por lo que se refiere a las fuerzas terrestres y aéreas, fueron modernizadas al igual que la Armada, conforme a la Ley de Préstamos y Arriendos. Se les otorgó un total de 40 millones de dólares, de los cuales 18 millones fueron en equipo militar, sobre el 33% de su valor original. Los materiales y equipo recibidos fueron los siguientes:

Tanques

Cañones 105

Cañones 37 anticarro

Ametralladoras antiaéreas

Morteros de 81 mm

Camiones de transporte de tropas

Camiones de carga

Grúas

Carros de comando

Ambulancias

Jeeps

Cisternas

Estaciones de radar<sup>180</sup>

<sup>179</sup> AHJC Secretaría de Marina. Caja 26, exp. 995, fol. 18736.

<sup>180</sup> Urquiza, Francisco L. *3 de Diana*. México. Industrias Gráficas Miranda. 1955: p. 107.

Con los materiales recibidos de Estados Unidos el ejército se agrupó de la siguiente manera:

Tres divisiones de infantería.

Una brigada motorizada.

Baterías y secciones de ametralladoras antiaéreas.

Un grupo de carros mediano.

Se organizaron unidades de conscriptos<sup>181</sup>

Se construyeron varios aeródromos por todo el país en concreto en Cozumel y Chetumal, Q. Roo., en Cd. del Carmen, Camp., e Ixtepec, Oax. Muchos de estos aeródromos fueron utilizados para reabastecimiento por los aviones norteamericanos en ruta al Canal de Panamá. La oficialidad del ejército fue entrenada en bases norteamericanas como Fort Bennig, Georgia; Fort Munroe, Virginia; Fort Monmoth, Nueva Jersey; Mach Field, California; Randolph y Kelly Field en Texas. Muchos oficiales asistieron también como observadores o invitados a esos lugares, incluyendo los frentes de batalla.

La Fuerza Aérea Mexicana fue la que recibió el honor de ir al frente de batalla con el llamado Escuadrón 201. Después de las negociaciones que se efectuaron entre los gobiernos de México y Estados Unidos se decidió el envío de una fuerza mexicana simbólica a los campos de batalla, esta fue alistada el 21 de junio de 1944 trasladándose a la base de Randolph Field, Texas para su entrenamiento, el cual concluyó en enero de 1945 aun costo de 3 millones de dólares. En marzo partió al frente de batalla en el Pacífico siendo estacionado en las Filipinas donde llegó en junio cuando la guerra estaba ya por concluir. El escuadrón se componía de unos 300 elementos que estaban al mando del Coronel Antonio Cárdenas. Las bajas sufridas por este cuerpo expedicionario fueron siete:

Subtenientes Fausto Vega Santander y Mario López Portillo.

Tenientes José Espinoza Fuentes y Héctor Espinosa Galván

Capitán Sdo. Pablo Luis Rivas Martínez, oficialmente perdido.

Subteniente Crisóforo Salido Grijalva, y

Teniente Javier Martínez Valle (muertos éstos últimos en prácticas de vuelo en Greenville, Texas).<sup>182</sup>

<sup>181</sup> *Los Presidentes de México .. Op cit.:* p. 289-281.

<sup>182</sup> *Urquizo, Op. cit.:* p. 303.

## LOS INTENTOS NORTEAMERICANOS POR INSTALAR BASES MILITARES EN MÉXICO

Desde 1940 se llevaron a cabo pláticas entre representantes militares y navales mexicanos con homólogos norteamericanos para analizar dentro de la colaboración bilateral, la instalación de bases norteamericanas en territorio nacional, para el patrullaje y monitoreo de las costas del pacífico en prevención de un ataque japonés. Basados en las resoluciones que se tomaron en las Conferencias de Panamá y La Habana tendientes a evitar la extensión de la guerra al continente americano.

Un primer acuerdo fue cuando el gobierno de Estados Unidos solicitó a México permiso para que los aviones norteamericanos, en tránsito hacia Panamá, pudiesen aterrizar en pistas mexicanas para reabastecerse de combustible; los aviones deberían transportar un determinado número de tripulantes, los cuales, por ningún motivo, podrían permanecer más tiempo del debido ni realizar otra clase de actividades. El permiso se otorgó el 1 de abril de 1941;<sup>183</sup> los aviones podían aterrizar en Tejería y Minatitlán, Veracruz; como esto no atentaba la soberanía nacional el acuerdo se amplió y se abrieron más rutas y pistas.

En julio de 1940, se celebraron conversaciones entre los Capitanes de Navío David Coello Ochoa y W. O. Spears, oficiales de las marinas mexicana y norteamericana respectivamente; ellas serían tomadas como referencia para intentar establecer acuerdos para la instalación de bases militares estadounidenses en México, destinadas al patrullaje y vigilancia de los litorales:

- a) Establecer las oficinas accesorias en ambos ministerios de Marina con el propósito de mantener un estrecho enlace para la acción de cooperación necesaria para la defensa del hemisferio.
- b) Para organizar las cuatro Zonas Navales de México suministrando la maquinaria para la coordinación militar y administrativa de todas las actividades navales mexicanas.
- c) Proporcionar un estrecho enlace entre los Distritos Navales Octavo y Onceavo de los Estados Unidos con la Primera y Tercera Zonas Navales de México con objeto de proporcionar comunicaciones rápidas y ayuda mutua.
- d) Organizar en cada una de las cuatro Zonas Navales mexicanas fuerzas para desempeñar los servicios siguientes:

<sup>183</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 980, fol 18027-18032.

1. Patrulla de costa.
  2. Patrulla fuera de la costa.
  3. Una escolta.
  4. Una fuerza de ataque.
  5. Fuerzas adicionales para situaciones especiales.
- 
- e) Para completar los servicios anteriores con fuerzas adicionales de la Marina de los Estados Unidos, cuando sea necesario operar contra fuerzas enemigas superiores.
  - f) Proporcionar una clave eficiente para comunicaciones entre ambas Marinas para obtener una cooperación mas efectiva.
  - g) Proveer que la patrulla de mar afuera se llevará a cabo totalmente por las fuerzas navales de los Estados Unidos, si así lo requieren las condiciones existentes.
  - h) Señalar servicios a las fuerzas disponibles como esta prevenido en el Manual de Organización de los Distritos Navales de los Estados Unidos.
  - i) Proveer el mutuo uso de Bases Navales, Bases Aéreas, aeródromos y además facilidades en tierra para efectuar una cooperación mas estrecha.
  - j) Poner el material flotante de México en buenas condiciones para poder operar y las autoridades de la Marina de los Estados Unidos harán cualquier servicio posible con este fin.
  - k) Ayudar a la Marina Mexicana para su organización ministrándole al efecto libros apropiados, manuales, cartas y otra literatura descriptiva confidencial.
  - l) Fabricar en México, tanto como sea posible, el material adicional que se requiere para la Marina.
  - m) Ministran las reservas necesarias de municiones, combustible y almacenes que se necesiten para la Marina Mexicana.
  - n) Llevar a cabo un intercambio de informaciones respecto a movimientos o acciones individuales, organizaciones o fuerzas que amenacen la paz o la seguridad de cualquiera de los dos Estados.
  - o) Dar toda ayuda para las defensas locales de otros países centroamericanos como sea practicable (Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica) previa

aprobación de dichos Estados Americanos; las Marinas de los Estados Unidos y de México operarán bien solas o en cooperación.<sup>184</sup>

Desde el primer momento los comentarios y opiniones por parte de los oficiales navales mexicanos consideraron las conversaciones lesivas en algunos puntos para la soberanía nacional como la opinión que emitió el Capitán de Corbeta Gabriel Lagos Beltrán, Subjefe del Estado Mayor Naval, quien advirtió que la soberanía nacional quedaría vulnerada si se permitía que sólo los norteamericanos ejecutasen las acciones a desarrollar.<sup>185</sup> El Teniente de Navío D.E.M. Enrique Carrera Alomia al referirse al asunto señala que debe favorecerse la creación de una fuerza naval modesta para defender a México por que “no es natural ni patriótico el dejar que nuestro país siga siendo clasificado entre los de tercera y cuarta categoría en el continente”.<sup>186</sup> Manifestó su apoyo para que la Armada alcance el nivel de organización y capacidad de respuesta frente una eventualidad sin que los norteamericanos tengan que realizar la vigilancia en aguas nacionales.

El que fuera el primer Jefe del Departamento de Marina, Comodoro Roberto Gómez Maqueo, objetó las conversaciones al señalar que no existe inconveniente para que los buques norteamericanos que patrullan la zona de seguridad penetrasen a aguas territoriales mexicanas cuando lo hagan en tránsito. Para el caso del mal tiempo podrán “capcarlo o cerrarlo o protegerse dentro de la aguas territoriales, o bien recalar en cualquier puerto nacional”, dando aviso a su representación diplomática o a la autoridad naval ó militar del lugar. Quedando claro que ningún buque de guerra extranjero que entre dentro de la franja de nueve millas de aguas territoriales “podrá ejercer el derecho de visita sobre buques mercantes de ninguna nacionalidad, pues este hecho si constituiría una violación de la soberanía de la nación”.<sup>187</sup>

En otra de las reuniones efectuadas entre los oficiales Coronel Cristóbal Guzmán y Capitán de Fragata Manuel Zermeño Araico por México y los oficiales General de Brigada Greenley, Coronel Rigdway y Capitán de Navío W.O. Spears, se manifestó el interés norteamericano para establecer bases militares en Bahía Magdalena en la península de la Baja California y en Acapulco, Gro.<sup>188</sup> Según se dijo, en estas reuniones el Lic. Ezequiel Padilla, Secretario de

<sup>184</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 978, fol. 18005-18006.

<sup>185</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 978, fol. 18007-18015

<sup>186</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 978, fol. 18016-18020.

<sup>187</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 978, fol. 18021-18022.

<sup>188</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 979, fol. 18033-18036.

Relaciones Exteriores, no vacilaría en establecer una alianza militar, pero no se llegó a nada concreto. Tiempo después los oficiales navales Capitán de Corbeta Luis M. Bravo Carrera y Teniente de Navío Pedro Montejo Sierra expresaron al General Jara, Secretario de Marina, los señalamientos que a su juicio deberían ser considerados por la Armada para mantener su autonomía, e integridad frente a la norteamericana, ya que estos solo buscan:

- I. Prever a futuro la posibilidad de un ataque con el apoyo de los demás países americanos
- II. Tratar de comprometer a México en la defensa del territorio norteamericano.
- III. Estados Unidos busca dar salida a su material excedente.
- IV. En México no existen planes de guerra.
- V. Hacen señalamientos [los oficiales navales mexicanos] sobre la misión específica de la Armada [de México] y lo que necesita: tipos de unidad, oficialidad y maestranza y el número de estudiantes que se deben tener en el extranjero.
- VI. [Proponen que] se debe desarrollar un programa a largo plazo para el desenvolvimiento de la Marina.
- VII. ¿Se podría ampliar la flota con los medios que tenemos?
- VIII. ¿Puede la Marina basar sus cálculos sobre la perspectiva de un aumento de presupuesto de la Armada?<sup>189</sup>

El Contralmirante Mario Rodríguez Maipica, Director General de la Armada declaró que el Mando Naval Mexicano desconocía los acuerdos posibles que se pudieran realizar sobre la base de las conversaciones realizadas en 1940, por que las consideraron lesivas para la soberanía nacional, pues no debe permitirse que los Estados Unidos se conviertan en el único proveedor de armas a México,<sup>190</sup> ni que éste pueda acudir en ayuda de un gobierno latinoamericano por el simple hecho de solicitarlo. Señala también que México debe desconocer la Ley de Préstamos y Arriendos de Estados Unidos que otorga facilidades para la compraventa de armas para los países aliados.

<sup>189</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 992, fol. 18612-18613.

<sup>190</sup> AHJC. Secretaría de Marina Caja 25, exp. 992, fol. 18614-18617.

Es de notar que el Mando Naval y parte de la oficialidad aquí mencionada mostró su inconformidad con base en fundamentos emitidos por ellos mismos a colaborar con las fuerzas armadas norteamericanas para la instalación de bases militares en su territorio operadas por ellos mismos, sin la intervención de las fuerzas armadas mexicanas. No deseaban tampoco el patrullaje por los norteamericanos de las aguas territoriales para inspeccionar los barcos que las surcasen menoscabando las leyes del país. No querían tampoco que la Armada Nacional quedara supeditada a la norteamericana con respecto al plan de defensa conjunta y depender además del abastecimiento de armas y equipo de guerra suministrados únicamente por ese país, pues al término de la guerra se marcaría una dependencia difícil de superar, máxime que los Estados Unidos se perfilaban como los vencedores en la presente contienda.

Sobre los comentarios y opiniones vertidas ¿cuál fue la opinión del titular del Ramo de Marina? El General Jara mantuvo una posición firme apoyada en sus subalternos. El General Jara no se negó a la utilización de aeródromos por parte de los norteamericanos para que sus aviones en tránsito a Panamá se reabasteciesen de combustible. Tampoco se opuso a que los barcos norteamericanos recalaran en puertos nacionales para sortear los tormentas y huracanes en caso de mal tiempo, dado que las normas del derecho internacional así lo estipulan, pero exigió que se firmase un tratado de por medio, lo cual no fue del agrado del Secretario de Relaciones Exteriores. Con respecto a la instalación de bases militares en Bahía Magdalena, B.C.S. Acapulco, Gro., y Salina Cruz, Oax., en prevención de un ataque japonés dijo que

“cuando el estado de guerra sea un hecho contra una o las dos naciones, se permitirá el uso mutuo de bases navales, bases aéreas, aeródromos y demás facilidades en tierra para una cooperación más estrecha; pero tal uso terminara inmediatamente que cese el estado de guerra de hecho, sujetándose desde ese momento ambas naciones a las normas relativas establecidas en el derecho internacional”<sup>191</sup>

La correspondencia mantenida entre el General Jara y el Lic. Padilla, muestran la postura del primero de no permitir que los norteamericanos penetraran a territorio mexicano, porque hubiese sido difícil retirarlos al término de la guerra; apoyó desde luego la postura del General Lázaro Cárdenas Comandante de la Región Militar del Pacífico cuando se opuso a la ocupación de la península de Baja California por soldados norteamericanos. En la medida que el Japón fue retrocediendo frente al avance norteamericano se fue diluyendo el interés de Estados Unidos en

<sup>191</sup> AHJC. Secretaría de Marina. Caja 25, exp. 980, fol. 18080.

*instalar bases militares en México para prevenir un ataque a su territorio. Sin duda la labor de los marinos mexicanos es digna de tomarse en cuenta y debemos otorgar un reconocimiento a aquellos que defendieron la soberanía nacional en los mares durante la Segunda Guerra Mundial.*

## CONCLUSIÓN

El trabajo que he realizado sobre el desarrollo de la Secretaría de Marina durante los años cuarenta del siglo XX, en el archivo Heriberto Jara, apoyado también en fuentes bibliográficas y hemerográficas arrojó los siguientes resultados:

La creación del Departamento de Marina y su posterior elevación a Secretaría de Estado, obedeció a la imperiosa necesidad de contar con una institución centralizada capaz de coordinar los esfuerzos para dotar al país de una fuerza naval para custodiar la soberanía nacional en los mares y proteger sus recursos. También se estableció para desarrollar la industria marítima que impulsase el crecimiento económico de México; promoviendo las actividades económicas propias de los puertos y vinculadas estas al resto de la economía nacional. Se buscó crear la infraestructura portuaria para permitir el recalado de barcos y la entrada de naves de mayor calado para que comunicasen a México con otros países del mundo, sin dejar de lado el mantenimiento constante que requieren las instalaciones portuarias por los estragos que causan los azolves y la salinidad del mar. Se orientaron los esfuerzos a diseñar y construir buques para dotar al país de una marina mercante que participase no sólo del comercio marítimo nacional sino también del comercio mundial que en gran medida se realiza por mar.

Heriberto Jara fue un luchador revolucionario que defendió la justicia y dignidad humana a favor de las clases más necesitadas. Como funcionario público se desempeñó con brillantez y honestidad en los cargos y comisiones que ocupó, ya que supo entender la problemática política y social del tiempo que le tocó vivir. Su nombramiento como Secretario de Marina, se basó en el interés que demostró por esa institución, el cual dejó plasmado en el Congreso Constituyente de 1917. Allí luchó por impulsar la creación de una dependencia propia para la marina nacional, indicando que sin una fuerza naval y mercante las posibilidades de desarrollo político y económico de México quedarían limitadas. Como Secretario de Marina se esforzó en la medida

de sus posibilidades para crear la industria naval, la infraestructura portuaria, la marina mercante, la industria pesquera y desde luego las fuerza navales. En su administración, Jara logró la aprobación de la Ley Orgánica de la Armada, que separó los mandos navales militares del ejército y de la fuerza aérea. Se creó el Consejo Naval para otorgar mayor equidad, justicia y legalidad a los ascensos, promociones y recompensas que reciben los miembros de la Armada. Se decretó el establecimiento de un día en especial, que es el 1 de junio, a partir de 1942, para festejar a todos los marinos.

Asimismo en ese período fueron creados los cuerpos de infantería naval, su reglamento orgánico que le permite realizar sus maniobras de instrucción y operación tanto para el personal de tropa como para los jefes y oficiales. Se aprobaron también los reglamentos que fijaron los requisitos indispensables para el reclutamiento del personal de tropa que necesita la Armada. Gracias a la iniciativa de Jara se fundó la Escuela de Aviación Naval que inicialmente se estableció en san Juan de Ulúa. Fue establecida la Escuela de Marinería y Maestranza, donde se capacita al personal que atiende las funciones navales tanto en tierra como en el mar. Fueron revisados y reformados los programas de estudio de las distintas escuelas para mantener actualizada la educación naval. No se dejó de lado el estímulo a los cadetes de la Escuela Naval Militar, a quienes, al obtener altas calificaciones, se les otorgaría una medalla de oro como premio a su esfuerzo.

Por lo que toca a las funciones no militares, se creó la Dirección General de Construcciones Navales que sirvió para construir barcos para la Armada y la Marina Mercante. El Departamento de Dragado fue separado de la Dirección de Obras Marítimas y Arquitectura para mantener en óptimas condiciones los puertos, evitando su azolve por la sedimentación de materiales arrastrados por los ríos y mareas, que impiden el tráfico marítimo. Cuando Jara estuvo al frente de la Secretaría de Marina, su período coincidió con el estallido de la Segunda Guerra Mundial. México participó en ella al lado de los Aliados, entre otras causas, debido al hundimiento de los buques petroleros “Potrero del Llano” y “Faja de Oro”. Heriberto Jara se negó al establecimiento de bases militares norteamericanas en México; se opuso por igual a que los buques de guerra norteamericanos patrullasen aguas territoriales mexicanas para inspeccionar a los barcos que las surcaban en detrimento de las leyes y soberanía de la nación.

Jara sabía muy bien que la colaboración militar con los Estados Unidos era inevitable e inaplazable ante los momentos de guerra que se vivían; sin embargo, luchó con los medios a su

alcance, para que México no cediese parte de su territorio para la instalación de bases militares que serían empleadas únicamente para salvaguardar los intereses norteamericanos. Por el contrario, estuvo de acuerdo en facilitar el uso de instalaciones aéreas y portuarias para que los aviones y buques norteamericanos, en tránsito por territorio nacional hacia sus lugares de destino, pudiesen abastecerse de combustible y guarecerse del mal tiempo, sin injerir en los asuntos internos del país. También favoreció el envío de oficiales navales mexicanos a los Estados Unidos para capacitarse e instruirse en las tareas propias de la marina de guerra, de tal modo que al regresar aplicasen esos conocimientos en beneficio de la Armada Nacional.

Por otra parte, Heriberto Jara pensaba que, en la medida de lo posible, la guerra debía ser evitada, pues consideraba que las fuerzas armadas deben regirse por un espíritu humanista, dedicado a preservar la vida y defender la soberanía nacional, las instituciones y los derechos democráticos: “Quien evite la guerra —señala Jara— es quien debe ganar la gloria”. Prueba de ello, fue la participación, que podemos llamar simbólica, de las fuerzas armadas mexicanas en la Segunda Guerra Mundial: las acciones se limitaron al patrullaje del territorio nacional para evitar actos hostiles, y el único contingente enviado al frente de batalla fue el Escuadrón 201, que operó en el frente del Pacífico en las Filipinas.

Mas de un siglo tuvo que pasar para que se consolidase una dependencia destinada a organizar a la marina. Entre 1821 y 1876 la Sección de Marina que dependió de la Secretaría de Guerra tuvo diversas denominaciones cuyo propósito fue integrar una fuerza naval y mercante, pero el desorden político reinante y los gobiernos inconstantes que existieron no permitieron la consolidación del despacho de la Marina Nacional. Durante esos años, la Armada Nacional participó en algunas acciones navales contra España que pretendió reconquistar México. En la guerra con Texas hubo más enfrentamientos navales entre los dos países que no significaron para México un papel relevante. En las dos intervenciones francesas y la guerra con los Estados Unidos, el papel de la Armada debe ser considerado nulo o insignificante.

Durante la dictadura del Gral. Porfirio Díaz se contó con una fuerza naval modesta que estuvo dotada y equipada con algunos servicios, encontrándose en mejores condiciones que en períodos anteriores. Se realizaron algunas obras portuarias en algunos puntos del país que permitieron a México recibir barcos de otras partes del mundo que sirvieron a la vez para exportar materias primas e importar productos y mercancías a través de ellos. Se fundó la Escuela Naval Militar que se encargó de preparar a los oficiales que tripularían los buques de la Armada.

Durante la revolución de 1910, la Armada desempeñó un papel secundario salvo el hecho de armas de junio de 1914 y algunos servicios prestados como vigilancia y transporte de tropas. La Armada sirvió a los gobiernos en turno hasta que los tratados de Teoloyucan decretaron su desaparición quedando a disposición de la Jefatura del Ejército Constitucionalista los buques, jefes y oficiales. En la década de los años veinte existió la idea de desaparecer a la marina de guerra, propósito que no se llegó a realizar. El Gral. Lázaro Cárdenas como Presidente de México, vislumbró la posibilidad de contar con una marina naval y mercante para atender las necesidades de México de cara al conflicto de la Segunda Guerra Mundial, por lo que emitió el decreto de su creación en diciembre de 1939.

Al centralizarse en un solo organismo para cumplir las metas trazadas, la Secretaría de Marina quedó constituida sobre bases jurídicas que le permitieron racionalizar sus funciones internas y su operatividad especificadas en su reglamento interno y su reglamento del estado mayor para cumplir así con las dos finalidades primordiales que motivaron su creación: la militar que fue contar con una fuerza naval para la defensa del territorio nacional; la civil que fue impulsar el desarrollo económico y marítimo.

Uno de los problemas que limitó el crecimiento de la marina mercante, fue que con la Segunda Guerra Mundial, México quedó fuera de las rutas comerciales e itinerarios de las compañías navieras que redujeron sus operaciones por los ataques submarinos del enemigo. Otro problema fue que México no consolidó la industria naval para fabricar barcos, al no disponer de una industria pesada capaz de proporcionar el acero suficiente para el armado de los barcos, motivo por el cual se intentó construir barcos de cemento, los cuales no dieron el resultado esperado. Los barcos que se construyeron en aquellos años fueron de un tonelaje menor que no alcanzó a cubrir las necesidades que se requerían. El desarrollo portuario quedó inconcluso porque no se abrieron tantos puertos con fuese posible y no se siguió un programa que a largo plazo abriera más puertos a la navegación y comercio marítimo para estimular el desarrollo económico en las zonas que rodean a los puertos llamados *hinterland* para conectarlos al resto de la economía nacional. La pesca por su parte no alcanzó el nivel de expansión que se hubiese deseado; los inmensos recursos del mar no se explotaron convenientemente como tampoco llegaron a la mayoría de la población por su limitada distribución y costos elevados.

Durante la Segunda Guerra Mundial los Estados Unidos mediante su política de Buen Vecino, buscaron la cooperación latinoamericana para contener al Eje en el continente. Los países

latinoamericanos respondieron al llamado norteamericano, México entre ellos; algunos países como Argentina y Chile se rehusaron a hacerlo. Las conferencias continentales afianzaron el entendimiento y cooperación hemisférica. México por su parte colaboró estrechamente con los Estados Unidos frente al conflicto bélico dejando atrás las diferencias de antaño, ya que, si bien los problemas entre los dos países no se acabaron, no volverían a tener fricciones sustanciales. La cooperación bilateral incluyó el arreglo de los problemas petrolero, ferrocarrilero y de la deuda externa. Se suscribió también un acuerdo comercial que permitió que México vendiese materias primas y materiales estratégicos a los Estados Unidos en condiciones preferenciales. Se suscribió otro acuerdo para que los trabajadores agrícolas mexicanos fuesen a laborar en el campo de aquel país por que sus hombres se habían ido al frente de batalla. En lo militar, se creó la Comisión México-Norteamericana de Defensa Conjunta para prevenir un ataque a los dos países y, mediante la Ley de Préstamos y Arriendos, México obtuvo equipo de guerra y materiales bélicos a bajo costo para modernizar sus fuerzas armadas. Se recibió también entrenamiento para oficiales mexicanos en bases militares norteamericanas para manejo de equipos, conocimiento de *estrategias y prevención de ataques*. *Latinoamérica no estuvo en condiciones de contener un ataque nazi o japonés de gran envergadura*, por lo que los norteamericanos buscaron instalar bases militares en toda la región. Un logro importante de los marinos mexicanos fue impedir la instalación de bases militares de ese país en territorio nacional, que además de ser operada sólo por extranjeros, hubiese sido muy difícil posteriormente lograr su retiro.

La situación de cualquier manera no fue favorable, ya que la guerra convirtió a México en una nación más dependiente de los Estados Unidos, pues éste era el destino de la mayoría de las exportaciones e importaciones mexicanas. Por otra parte, aumentó la influencia norteamericana en las fuerzas armadas mexicanas y latinoamericanas al estandarizarse el armamento y homologar algunos lineamientos y estrategias con las fuerzas armadas de los Estados Unidos. Los marinos mexicanos se resistieron a ello en la medida que les fue posible.

El proyecto que se concibió en México cuando se creó la Secretaría de Marina fue de contar con una fuerza armada capaz de velar por la soberanía nacional en los mares, la cuál no se cumplió del todo porque aún faltan elementos para la custodia de nuestros océanos que eviten el saqueo de sus recursos y la práctica de acciones ilícitas que en ellos se llevan a cabo. Tampoco se logró desarrollar la industria naval para que México contase con su propia marina mercante y desarrollar plenamente sus puertos para impulsar las actividades económicas propias y las

complementarias a las actividades marítimas. Se alcanzaron algunas metas, como las de señalización y balizamiento marítimo; así como la creación de cartas marinas para la navegación, sólo que las posibilidades de alternativas económicas en los puertos siguió limitada por la concentración de las actividades políticas y económicas en las ciudades del interior. No lograron vencerse temporalmente algunas limitaciones de carácter geográfico que impiden una mayor integración entre las costas y las regiones del interior por la falta de carreteras y caminos para eliminar paulatinamente esas barreras naturales. Otro problema que limita el crecimiento de las actividades marítimas es la falta de recursos y las limitaciones de presupuesto que impiden ampliar las obras portuarias y mantener en operación las existentes como tampoco permiten activar el comercio de altura y cabotaje ni explotar las posibilidades económicas que brindan miles de kilómetros cuadrados de mar patrimonial.

Este trabajo representó un esfuerzo por dar a conocer de manera amplia y pormenorizada las actividades y funciones que se asignaron a la Secretaría de Marina para impulsar los objetivos que se propusieron alcanzar y los esfuerzos de su titular el General Heriberto Jara para encauzar y dar la pauta para concretar esos objetivos en búsqueda de un nuevo porvenir para nuestro país.

## FUENTES CONSULTADAS

### DOCUMENTALES

Archivo Heriberto Jara Corona. En Archivo Histórico de la Universidad Nacional Autónoma de México. Centro de Estudios sobre la Universidad. AHJC. AHUNAM. CESU, de los años 1940 a 1946.

### BIBLIOGRÁFICAS

Angelucci, Enzo. *Barcos ayer, hoy, mañana*. Barcelona. Argos S. A. 1965, 164 p.

American Heritage. *Illustrated Encyclopedic Dictionary*. U. S. A. Houghton Mifflin Company. 1987, 1920 p.

Ávila Carnacho, Manuel. *México en Estado de Guerra*. México. Secretaría de Relaciones Exteriores. Departamento de Información para el Extranjero. 1942, 20 p. (Problemas Nacionales e Internacionales, 14)

———. *Un ciclo en la vida de México. Mayo 1942-Agosto 1945*. Xalapa. Gobierno de Estado de Veracruz-Xalapa-Enríquez. 1945, 40 p.

Barbudo Duarte, Enrique. *et al. Tratado de Maniobra*. Cádiz. Colección Fragata. 1980. 630 p.

Barjot, Jean Savent. *Historia Mundial de la Marina*. Trad. M. Domínguez Sotelo. Madrid. Continente. 1965, 430 p.

Bojórquez, Juan de Dios. *Crónica del Constituyente de 1917*. México. Ediciones Botas. 1928, 752 p.

Bonilla, Juan de Dios. *Apuntes para la historia de la marina nacional*. México. Ed. del a 1946, 495 p.

———. *Historia marítima de México*. México. Litorales. 1962, 718 p.

Bosh García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marítima y la tradición terrestre*. México. Universidad Nacional Autónoma de México. 1981, 472 p.

Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario militar, aeronáutico, naval y terrestre*. Buenos Aires. Claridad. 1961, 6 v.

Cárdenas de la Peña, Enrique. *Gesta en el Golfo. La Segunda Guerra Mundial y México*. México. Primicias S. A. 1966, 283 p.

———. *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México. Secretaría de Marina. 1970, 2 v.

Chapa Bezanilla, María de los Ángeles. *El General Heriberto Jara Corona. Dos aspectos de su vida, clasificación y catalogación parcial de su archivo particular*. México 1982, 227 p. Tesis de licenciatura en Historia. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM

Confederación de Trabajadores de México. *Cómo defender económicamente a México*. México. Confederación de Trabajadores de México. 1942, 50 p.

Connell-Smith, Gordon. *Los Estados Unidos y la América Latina*. Trad. Agustín Bárcenas. México. Fondo de Cultura Económica. 1977, 349 p.

Correa, Eduardo J. *El balance del avilacamachismo*. México. Ed del a. 1946, LXI+558 p.

*Diario de Debates del Congreso Constituyente de 1916-1917*. México. Ediciones de la Comisión del Sesquicentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y del Cincuentenario de la Revolución Mexicana. 1962, 2 v.

- Donovan, Frank. *Historia de la Doctrina Monroe*. Trad Luisa María Álvarez. México, Diana. 1966, 213 p.
- Duroselle, Jean-Baptiste. *Política exterior de los Estados Unidos. De Wilson a Roosevelt, 1913-1945*. Trad. Julieta Campos. México. Fondo de Cultura Económica. 1965, 515 p.
- Ezeta Benavides, Leopoldo. *La dependencia informativa ante el hundimiento del buque petrolero "Potrero del Llano". Mayo 13 de 1942*. México 1988, 219 p. Tesis de Licenciatura en Historia. Facultad de Filosofía y Letras UNAM
- García Arroyo, Raziél. *Biografía de la Marina Mexicana*. México. Secretaría de Marina. 1960, 234 p. (Semblanzas históricas)
- Gómez Maqueo, Roberto. *México puede y debe desarrollar sus marinas*. 2 ed. México. Editora México Marítimo. 1954, 94 p.
- González, Luis. *Los artifices del Cardenismo*. México. El Colegio de México. 1981. VII+271 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1934-1940, 14)
- González Alcívar, Guadalupe Patricia. *Catálogo del General de División Heriberto Jara Corona: Veteranos y Constituyentes*. México. 1987, 273 p. Tesis de licenciatura en Historia. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM
- González Marín, Silvia. *Heriberto Jara: Un luchador obrero en la Revolución Mexicana 1879-1917*. México. Sociedad Cooperativa Publicaciones Mexicanas. 1984, 215 p. (El Día en libros)
- Hermida Ruíz, Ángel J. *Cárdenas, Comandante del Pacífico*. México. El Caballito. 1984, 129 p.
- Hernández Chávez, Alicia. *La mecánica cardenista*. México. El Colegio de México. 1981, IX+236 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1934-1940, 16)
- Jiménez Cruz, Hilario. *La Secretaría de Marina y la Reforma Administrativa*. México. 1984, 129p. Tesis de licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho UNAM

Lavalle Argudín, Mario. *La Armada en el México Independiente y Revolucionario*. México. Instituto Nacional de Estudios Históricos sobre la Revolución Mexicana-Secretaría de Marina. 1985, 448 p.

———. *Memorias de Marina. Buques de la Armada. Acaecimientos notables 1821-1891*. México. Secretaría de Marina. 1991, 2 v.

*Los Presidentes de México ante la Nación. Informes, manifiestos y documentos de 1821 a 1966*. México XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados. 1966, 5 v.

Mancisidor, Francisco. *Elementos para una filosofía marítima. Homenaje a la Marina Nacional*. México. s. i. 1958, 35 p.

Mancisidor, José. *Historia de la Revolución Mexicana*. México. Procolumnex. 1992, 367 p.

Martínez de la Vega, Francisco. *Heriberto Jara. Un hombre de la revolución*. México. Diálogo. 1964, 139 p.

Medina, Luis. *Del cardenismo al ávilacamachismo*. 2 reimp. México. El Colegio de México. 1996, VII+410 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1940-1952, 18).

*Memoria del Departamento de la Marina Nacional [presentada por el Comodoro Roberto Gómez Maqueo]*. México. Departamento de Marina. 1940, 145 p.

*Memoria Anual. Correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios bajo la dirección del titular C. General Heriberto Jara*. México. Talleres Gráficos de la Nación 1942, 160 p.

*Memoria. Presentada por el C. Secretario del Ramo General Heriberto Jara. Septiembre de 1943-Agosto de 1944*. México. Secretaría de Marina. 1944, 295 p.

*Memoria. Presentada por el C. Secretario del Ramo Heriberto Jara C. Septiembre de 1945-Agosto de 1946*. México. Secretaría de Marina. 1946, 227 p.

Meyer, Jean. *Estado y sociedad con Calles*. México. El Colegio de México. 1981, IX+371 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1924-1928, 11)

Ortiz Garza, José Luis. *México en Guerra*. México. Planeta. 1989, 230 p.

Partido de la Revolución Mexicana. *Segundo Plan Sexenal 1941-1946. Texto aprobado en la Asamblea Nacional celebrada en la Ciudad de México, los días 1, 2 y 3 de noviembre de 1939, y varios discursos documentales pronunciados por el General Manuel Ávila Camacho, Candidato Nacional a la presidencia de la república, postulado por el P. R. M. y por el General Heriberto Jara, Presidente del C. C. E. del propio instituto político*. México. Partido de la Revolución Mexicana. 1939, 160 p.

Partido Revolucionario Institucional. *Heriberto Jara. Combatiente revolucionario. Soldado de la paz. Defensor de los pueblos oprimidos*. México. Partido Revolucionario Institucional. 1968, 15 p.

Procuraduría General de la República. *Breve reseña de la legislación de emergencia. Aportación que la P. G. R. hace por conducto de su titular, el Sr. Licenciado José Aguilar y Maya a la Tercera Conferencia de la Federación Interamericana de Abogados*. México. Procuraduría General de la República. 1944, 319 p.

Real Academia Española. *Diccionario de la Lengua Española*. 21 ed. Madrid. Espasa Calpe. 1991, 2 t.

Secretaría de Gobernación. *Seis años de actividad nacional*. México. Secretaría de Gobernación. 1946, XII+592 p.

Secretaría de Marina. *La Secretaría de Marina: Armada de México es*: México. Unidad de Comunicación Social. Secretaría de Marina. 1994, 39 p.

Shulgowski, Anatoli. *México en la encrucijada de su historia*. Trad. Armando Martínez Verdugo. México. Ediciones de Cultura Popular. 1978, 517 p.

Silva Herzog, Jesús. *Breve historia de la Revolución Mexicana*. 9 reimp. México Fondo de Cultura Económica. 1989, 2 t. (Colección Popular, 19).

Taracena, Alfonso. *La vida en México bajo Ávila Camacho*. México. Jus. 1976, 448 p.

Torres Ramírez, Blanca. *México en la Segunda Guerra Mundial*. 2 reimp. México. El Colegio de México. 1988, VIII+380 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1940-1952, 19)

Ulloa, Berta. *La encrucijada de 1915*. México. El Colegio de México. 1981, VIII+267 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1914-1917, 5)

———. *La revolución escindida* México. El Colegio de México. 1981, 178 p. (Historia de la revolución mexicana. Período 1914-1917, 4)

Urquiza, Francisco L. *3 de Diana*. México. Industrias Gráficas Miranda. 1955, 413 p.

Vázquez, Josefina y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico 1776-1988)*. 2 ed. México. Fondo de Cultura Económica. 1989, 248 p.

Zapata Vela, Carlos. *Conversaciones con Heriberto Jara*. México. Costa Amic Editores. 1992, 222 p.

#### HEMEROGRÁFICAS

“Barco detenido por submarinos del Eje”. *Excélsior*. México 16 marzo 1942. 1, 10

Barragán, Juan. “Los grandes de la revolución: Heriberto Jara”. *El Universal*. México 30 enero 1963: 1 (3) (21-23).

Cárdenas, Lázaro. “El discurso presidencial de Guaymas”. *Litoral*. México 11 septiembre 1939. Año I. Núm. 4: 10-11.

Carrera Alomia, Enrique. “La marina mercante como reserva de la Armada”. *Revista General de Marina* México agosto 1941. II época. Núm. 1: 15-18.

“Cuatro puertos libres creados por decreto del presidente”. *Excélsior*. México 30 diciembre 1945: 1, 8.

“Decreto que adiciona el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina”. (Departamento de Dragado). *Diario Oficial de la Federación* México 12 noviembre 1942. T. CXXXV. Núm. 10: 1, 4.

“Decreto que crea la Dirección General de Construcciones Navales dependiente de la Secretaría de Marina”. *Diario Oficial de la Federación*. México 31 diciembre 1943. Primera Sección T. CXXLI. Núm. 51: 15-16.

“Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina”. *Diario Oficial de la Federación*. México 20 septiembre 1941. Primera Sección. T. CXXVIII Núm. 17: 4.

“Decreto que reformando el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina”. *Diario Oficial de la Federación*. México 13 diciembre 1941. Primera Sección T. CXXIX. Núm. 36: 5.

“Enérgica protesta de México en defensa del honor nacional”. *El Universal*. México 15 mayo 1942. 1, 7.

“Existe el Estado de Guerra entre México y los Países del Eje”. *Excélsior*. México 29 mayo 1942. 1, 12.

“Fue botado ayer el primer chalán de concreto”. *El Dictamen*. Veracruz 31 julio 1943. 1, 5.

Hernández Sagarra, Guillermo. “Nuestros compromisos en política naval”. *Revista General de Marina*. México diciembre 1941. II época. Núm. 5: 7- 8.

“La Secretaría de Marina estudia la manera de solucionar la falta de barcos en el Golfo”. *El Popular*. México 3 abril 1942. 1.

“Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”. *Diario Oficial de la Federación*. México 29 diciembre 1979. T. CCCXXXIX. Núm. 42: 2-15.

“Ley Orgánica de la Armada de México”. *Diario Oficial de la Federación*. México 30 agosto 1944. T. CXLV. Núm. 52: 5-21.

Mancisidor, Francisco. “Del Departamento Autónomo de Marina”. *Litoral*. México noviembre 1939. Año I. Núm. 5: 13, 54.

“México se declara en Estado de Guerra contra los Países del Eje”. *Excélsior* México 23 mayo 1942. 1, 7.

“Ningún barco amenazado”. *Novedades*. México 17 marzo 1942. 1, 11.

“No hay peligro para la navegación en el mar”. *El Universal*. México 8 marzo 1942. 1.

“Nueva Ley de Secretarías de Estado”. *Diario Oficial de la Federación*. México 31 diciembre 1917. T. VII. Núm. 107: 696-698.

Piño Sandoval, Jorge. “Desenfreno administrativo en las obras de Veracruz”. *Excélsior*. México 11 febrero 1944. 1, 10.

Poniatowska, Elena y Alberto Beltrán. “Una larga vida al servicio de la revolución”. Una entrevista con el General Jara al cumplir 84 años. *El Día*. México 10 julio 1963. 8-9.

“Reglamento Interior de la Secretaría de Marina”. *Diario Oficial de la Federación*. México 15 marzo 1941. T. CXXV. Núm. 13: 2-15.

“Reglamento Interior del Departamento de la Marina Nacional”. *Diario Oficial de la Federación*. México 13 agosto 1940. Segunda Sección. T. CXXI. Núm. 38: 9-32.

“Reglamento para la organización y funcionamiento del Estado Mayor Naval”. *Diario Oficial de la Federación*. México 13 agosto 1940. Segunda Sección. T. CXXI. Núm: 38. 3-7.

“Resumen de la labor en Marina”. *Revista General de Marina*. México junio 1946. II época. Núm. 9: 19-23, 34-38

Villarreal, José de Paz. “Impulso a la Marina”. *Revista General de Marina*. México junio 1945. III época. Núm. 7: 12.