

812
29.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"CONTEXTO LEGAL DEL BUQUE DE GUERRA"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
LENIN ALEJANDRO VALDEZ GONZALEZ



MEXICO, D. F.

1998

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

Ciudad Universitaria , a 19 de junio de 1998.

DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
DE LA U. N. A. M.
P R E S E N T E .

ESTIMADO SEÑOR DIRECTOR:

El C. LENIN ALEJANDRO VALDEZ GONZALEZ elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho intitulada "CONTEXTO LEGAL DEL BUQUE DE GUERRA", dirigida por el maestro Genaro Castro Flores, quien ya dio la aprobación en cuestión, con fecha 08 de junio del año en curso.

El señor VALDEZ GONZALEZ ha concluido el trabajo referido, el cual llena los requisitos exigidos para este tipo de ensayos, por lo que estando a cargo de este Seminario, me permito otorgar la APROBACIÓN, para todos los efectos académicos correspondientes.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Me es grato hacer presente mi consideración.

ATENTAMENTE.
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"

VÍCTOR CARLOS GARCÍA MORENO
DIRECTOR DEL SEMINARIO



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

VCGM

264165

A MI ESPOSA

NORMA ADRIANA REAL BARBERENA.

A MIS HIJOS

JONATHAN Y LENIN JESUS.

CON INFINITO AMOR.

A MIS PADRES

OLGA GONZALEZ SANCHEZ Y

LENIN VALDEZ VILLAGOMEZ.

CON INMENSO AMOR Y CARIÑO.

AL CONTRALMIRANTE J.N. L.D.

FRANCISCO ALTAMIRANO TREJO.

CON AFECTO Y AGRADECIMIENTO

POR SU INVALUABLE APOYO.

A MIS HERMANOS.

RAQUEL, OLGA, SONIA, HAROLD,

CORINA, ERICK Y LENIN.

COMO UNA MUESTRA DE FRATERNIDAD.

A MIS SOBRINOS.

MA. ISABEL, LEOPOLDO, GABRIELA, HAROLD,
LENIN Y ALEJANDRA.

CON CARÍO.

A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO.

CON AFECTO.

A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO.

CON AFECTO.

AL DR. GENARO CASTRO FLORES .

**CON AGRADECIMIENTO POR SU AYUDA EN LA
ELABORACION DEL PRESENTE TRABAJO.**

**A LA UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO.**

**CON GRATITUD POR SER LA
INSTITUCION QUE CONTRIBUYO A
MI FORMACION.**

I N D I C E

"CONTEXTO LEGAL DEL BUQUE DE GUERRA"

INTRODUCCION

CAPITULO I

EL BUQUE DE GUERRA

	PAG.
A). DEFINICION DEL BUQUE DE GUERRA.	1
B). CARACTERISTICAS	12
C). CLASIFICACION	17
1. CONCEPTO DE LA FUERZA NAVAL	19
2. PROPOSITOS DEL BUQUE DE GUERRA.	25
3. AMBITO ESPACIAL DEL BUQUE DE GUERRA	29

CAPITULO II

EVOLUCION DEL BUQUE DE GUERRA EN LA HISTORIA DE MEXICO.

A). ORIGENES DEL BUQUE DE GUERRA.	42
B). ETAPA PRECOLOMBINA.	45
C). LA REVOLUCION INDEPENDENTISTA	59
D). BATALLA DE SAN JUAN DE ULUA	64
E). LA GUERRA MEXICO-ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.	92
F). EL BUQUE DE GUERRA EN EL MEXICO CONTEMPORANEO	99
1. FLOTILLA.	101

2. FUERZA DE TAREA	102
3. OPERACIONES CONJUNTAS	103
4. EL BUQUE DE GUERRA EN EL COMBATE AL NARCOTRAFICO.	113
a). COMPROMISOS ACTUALES DE LA SECRETARIA DE MARINA EN LA DEFENSA DE LA SOBERANIA NACIONAL	113
b). CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL TRAFICO ILICITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTROPICAS	120
c). CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE MONTEGO BAY, JAMAICA 1982	126
d). VIGILANCIA DE LOS MARES DE JURISDICCION NACIONAL PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACION MARINA	129

CAPITULO III

EL DERECHO DE ASILO

A). EL BUQUE DE GUERRA Y EL DERECHO DE ASILO.	137
B). ASILO PARA DELINCUENTES POLITICOS	140
C). CONVENIO DE LA HABANA SOBRE ASILO	141
D). RECIBIMIENTO DE ESCLAVOS FUGITIVOS.	143
E). CONVENCION SOBRE ASILO DIPLOMATICO.	144

F).	EL BUQUE DE GUERRA Y EL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS	145
-----	--	-----

CAPITULO IV

EL DERECHO DE VISITA Y REGISTRO.

A).	DERECHO DE VISITA	147
1.	LA PIRATERIA.	150
2.	LA TRATA DE ESCLAVOS.	153
3.	CUANDO UN BUQUE NAVEGA CON DOS PABELLONES . .	159

CAPITULO V

EL BUQUE DE GUERRA EN LAS HOSTILIDADES

A).	TRATO DE LOS PRISIONEROS DE GUERRA EN EL CONVENIO DE GINEBRA DEL 12 DE AGOSTO DE 1949	162
B).	CONVENCION CONCERNIENTE AL BOMBARDEO POR FUERZAS NAVALES, EN TIEMPO DE GUERRA	174
C).	CONVENCION CONCERNIENTE A LOS DERECHOS Y DEBERES DE LAS POTENCIAS NEUTRALES EN CASO DE GUERRA MARITIMA.	176
D).	LA SOLUCION PACIFICA DE LOS CONFLICTOS	180
	CONCLUSIONES.	182
	BIBLIOGRAFIA.	
	LEGISLACION.	

CONTEXTO LEGAL DEL BUQUE DE GUERRA

I N T R O D U C C I O N

En el presente trabajo se aborda la problemática del orden jurídico existente que regula al buque de guerra, siendo el Capítulo I donde se atiende su definición, características, clasificación y otros aspectos que resultan importantes para su estudio.

El buque de guerra dentro del contexto legal únicamente está regulado en el ámbito del Derecho Internacional como se puede apreciar en los conceptos establecidos en la Segunda Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Atendiendo al concepto que dan dichos ordenamientos internacionales, respecto del buque de guerra se aprecia la gran importancia que el mismo representa para el Estado que abandera un buque de guerra; sin embargo en la legislación mexicana no existe ninguna ley que haya adoptado el concepto del buque de guerra y otras funciones que le corresponden conforme al Derecho Internacional, diferentes a las que ya tiene conferidas la Secretaría de Marina-Armada de México, por ser la dependencia facultada para organizar las operaciones de sus unidades de superficie.

Al no existir la regulación del buque de guerra en nuestro derecho interno, surge la interrogante respecto a la manera en que se resolvería un problema si se diera el supuesto de que un buque de investigación oceanográfica perteneciente al Estado mexicano, que mediante un acuerdo presidencial fuera destinado a la Secretaría de Marina-Armada de México, operado con tripulación formada por personal militar a su servicio, pintado y matriculado conforme a las disposiciones que rigen a los buques de esta dependencia.

Asimismo que se dispusiera que alguna otra institución del Gobierno Federal determinará los cruceros de investigación científica que se efectuarán conforme a sus propios programas, proporcionando el personal científico y de investigación que irá a bordo del buque.

Por otra parte, que como consecuencia de la coparticipación de estas dos dependencias para los fines establecidos en el supuesto acuerdo, se presentaran diferencias entre las mismas, por ejemplo, argumentando que debido al estatus militar que rige la operación del buque, no permite el adecuado desarrollo de las investigaciones.

Que derivado de lo anterior, la institución que determina los cruceros de investigación solicitara a la Secretaría de Marina-Armada de México, que se diera al buque un estatus civil para su operación.

En el curso del Capítulo que se comenta propondré la forma de solucionar el caso hipotético que se plantea.

En el Capítulo II hago referencia a los orígenes y evolución del buque de guerra a través de las etapas históricas que han sido las mas representativas, en las que el buque ha tenido una participación determinante en nuestro presente, en este orden de ideas se efectúa un análisis desde la etapa precolombina hasta el México contemporáneo, incluyendo en este estudio los conceptos de lo que es una flotilla, una fuerza de tarea, las operaciones conjuntas y de que manera interviene el buque de guerra en el combate al narcotráfico y la contaminación marina, aspectos en los que participan las Secretarías de Marina, de la Defensa Nacional y otras dependencias del Ejecutivo Federal.

Asimismo se estudia en este Capítulo la Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, así como la

Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de Montego Bay, Jamaica 1982.

Por otra parte en el Capítulo III, dadas las características del buque de guerra y el principio internacional de extraterritorialidad que norman su estatus jurídico, me refiero al Derecho de Asilo para delincuentes políticos, al Convenio de la Habana Sobre Asilo, a los esclavos fugitivos, refugiados y personal diplomático, así como a la Convención Sobre Asilo Diplomático.

El Capítulo IV comprende el tema del derecho de Visita y Registro que tiene el buque de guerra, tratándose de embarcaciones que enarbolan su pabellón, así como en actos de piratería, trata de esclavos y cuando un buque navega con dos pabellones (considerado como buque apátrida ante un tercer Estado).

Finalmente en el Capítulo V abordo el estudio del buque de guerra en relación con las hostilidades, conforme al Convenio de Ginebra del 12 de agosto de 1949, en el que se establece el trato de los prisioneros y heridos de guerra; se analiza la Convención de las Potencias Neutrales en el desenlace de la guerra

marítima, tomando en cuenta el espíritu de la Carta de Naciones Unidas para terminar con los conflictos por medio de la solución pacífica, buenos oficios y la voluntad de las partes que se puedan ver involucradas en los mismos.

CAPITULO I

EL BUQUE DE GUERRA

A) DEFINICION DEL BUQUE DE GUERRA

Elaborar una definición de buque de guerra nos conduce a la fascinante historia de la evolución de los medios de navegación desde los antiguos bajeles de remo y de vela, que debido a la necesidad de la marina de guerra de aumentar su poderío y rapidez dieron lugar a las fragatas y corbetas, y que, en todo tiempo han incorporado a su construcción las más significativas innovaciones tecnológicas, como lo fue en su época la aplicación del vapor como fuerza propulsora de la nave que transformó completamente, la navegación a principios del siglo XIX, tanto la marina de guerra como la mercante, innovaciones que enlazadas a la marina bélica, están ligadas en mucho al auge y a la caída de las grandes potencias; fascinante resulta también la evolución de los materiales empleados en su construcción, desde la construcción de buques de guerra de madera hasta los barcos con blindaje o acorazados, a los que pronto añadieron otras novedades, tanto en sus materiales como en su equipamiento.

Las flotas navales están formadas por grupos de unidades muy dispares. Los antiguos acorazados fueron desplazados por los cruceros, como buques insignia, y por los portaaviones, como buques eje de las operaciones militares. Los destructores son buques pequeños de gran velocidad y sin blindaje, destinados a proteger a las otras unidades. Los dragaminas están proyectados para retirar o neutralizar las minas navales. Las lanchas torpederas son embarcaciones rápidas, concebidas para atacar submarinos y destruir el tráfico marítimo de pequeño tonelaje. Los buques auxiliares de la marina de guerra son: el buque nodriza, para abastecimiento y reparaciones; el de "munitionamiento", que suministra los explosivos, y por supuesto los petroleros.

La Segunda Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 dispone: en el artículo 8, párrafo 2, que el buque de guerra pertenece a la marina de guerra de un Estado, cuando está dotado de signos exteriores característicos para los buques de guerra de dicho Estado. El comandante del buque debe estar al servicio del Estado, su apellido debe figurar en la lista de los oficiales de la marina de guerra y la tripulación debe ser sometida a los reglamentos de la disciplina militar.

La definición de buques de guerra figura también en el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar:

"...para los fines de la Convención, se entiende por buque de guerra todo navío que forme parte de las fuerzas armadas de un Estado y porte los signos exteriores distintivos de los navíos militares de su nacionalidad, puesto bajo el mando de un oficial de marina al servicio de este Estado e inscrito en la lista de oficiales o un documento equivalente, y cuya tripulación está sometida a las reglas de la disciplina militar".¹

Siendo al parecer idénticos, la más importante diferencia entre ambos ordenamientos reside en que para el segundo, un buque no tiene necesidad de pertenecer a la "marina de guerra" de un Estado. El empleo del término genérico "fuerzas armadas" en los diversos países, de la utilización de navíos por ciertos ejércitos de tierra y fuerzas aéreas, así como la existencia de guardacostas que en ciertos Estados son unidades distintas a las de las fuerzas armadas.²

¹ CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, MONTEGO BAY, JAMAICA 1982.

² COMPENDIO DE DERECHO INTERNACIONAL PARA OFICIALES DE LA ARMADA DE MEXICO. INSTITUTO MATIAS ROMERO DE ESTUDIOS DIPLOMATICOS. COORDINADOR: César Sepúlveda. S.R.E.- AM. Pags. 408 y 409.

La II Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 determinó en el artículo 8, párrafo 2, que el buque de guerra, es un buque perteneciente a la Marina de Guerra de un Estado, dotado de signos exteriores característicos para los Buques de Guerra de un Estado. El Comandante del buque de Guerra, debe estar al Servicio del Estado, su nombre debe figurar en la lista de los oficiales de la Marina de Guerra y la tripulación debe ser sometida a los reglamentos de la disciplina militar.

El Buque de Guerra tiene el derecho de soberanía para efectuar la inspección en alta mar, únicamente de los buques del Estado que representa, es decir, de los buques de la misma bandera; en cambio, tratándose de los buques extranjeros únicamente en tres casos, definidos en el artículo 22 de la II Convención de Ginebra: 1º ejerce su autoridad en el caso de que el buque extranjero practique la piratería, 2º si es un buque de trata de esclavos, y 3º en caso de que el buque oculte su bandera, o se niegue a izarla.

En estos casos el buque de guerra tiene el derecho de visita o en caso de necesidad, el derecho de registro.³

³ C. BALDONI, Les navires de guerre dans les eaux territoriales éfrangeres, en Recueil de Cours de L, Académie du Droit Int. de La Haye, vol. 1965, JANE'S Fighting Ships 1974-1975, N. York 1974, p. 870.

BUQUE DE GUERRA: Los buques de Guerra forman parte de las fuerzas armadas de un Estado mientras estén tripulados por dotación sujeta a la disciplina naval y bajo el mando de un oficial naval en activo.

Un barco de guerra es un buque armado público bajo el mando de un oficial debidamente comisionado por el Gobierno y cuyo nombre aparezca en el escalafón de oficiales de la flota militar, y su dotación está sometida a la disciplina naval regular, y que sus barcos están facultados por su armamento y por la índole de su personal para emprender acciones ofensivas contra los buques públicos o privados del enemigo.

Cuando un Estado beligerante transforma o convierte un navío mercante en Buque de Guerra. Se debe sujetar a la Convención Relativa a la Transformación de Navíos de Comercio en Buques de Guerra, la cual establece en sus primeros siete artículos lo siguiente:

Todo navío de comercio transformado en buque de guerra, no puede tener los derechos y las obligaciones inherentes a esta calidad, si no está bajo la autoridad directa, la inspección inmediata y la responsabilidad de

la Potencia cuyo pabellón portare. Los Navíos de Comercio Transformados en buques de guerra deben llevar los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad.

El comandante debe estar al servicio del Estado y debidamente comisionado por las autoridades competentes. Su nombre ha de figurar en la lista de los oficiales de la flota militar.

La tripulación debe estar sometida a las reglas de la disciplina militar.

Las Disposiciones de la referida Convención no son aplicables sino entre las potencias contratantes, y sólo en el caso de que todos los beligerantes formen parte de la Convención.⁴

Por otra parte, como se desprende de lo expuesto en el curso del presente Capítulo, el buque de guerra dentro del contexto legal únicamente está regulado en el ámbito

⁴ Convención relativa a la Transformación de Navíos de Comercio en Buques de Guerra. Firmada en la Haya, el 18 de octubre de 1907, véase el tomo III, 1900-1907 de tratados ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México.

del Derecho Internacional, siendo evidente la importancia y trascendencia que el mismo representa para el Estado que abandera un navío de guerra.

Con la finalidad de aportar elementos fidedignos al presente trabajo, se llevó a cabo un análisis de la legislación mexicana advirtiéndose que no existe ninguna ley que haya incorporado el concepto del buque de guerra y otras funciones que le corresponden conforme al Derecho Internacional, diferentes a las que ya tiene conferidas la Secretaría de Marina-Armada de México, por ser la dependencia a la que corresponde la facultad para organizar las operaciones de sus unidades de superficie.

Al existir una laguna en nuestro derecho interno en relación con la definición del buque de guerra, surge la interrogante por lo que hace a la manera en que se resolvería un problema si se diera el caso de que un buque de investigación oceanográfica perteneciente al Estado mexicano, que mediante un acuerdo presidencial fuera destinado a la Secretaría de Marina-Armada de México y que el mismo fuera operado con tripulación formada por personal militar a su servicio, pintado y matriculado conforme a las disposiciones que rigen a los

buques de esta dependencia y que en consecuencia incide en los supuestos a que se refiere el Derecho Internacional en su definición del buque de guerra.

Asimismo se dispusiera que alguna otra institución del Gobierno Federal determinará los cruceros de investigación científica que se efectuarán conforme a sus propios programas, proporcionando el personal científico y de investigación que irá a bordo del buque hipotético, que como ya mencionamos se rige por la disciplina militar.

Que a consecuencia de la coparticipación de estas dos dependencias para los fines establecidos en el supuesto acuerdo, se presentaran diferencias entre las mismas, por ejemplo, argumentando que debido al estatus militar que rige la operación del buque, no permite el adecuado desarrollo de las investigaciones.

Como resultado de lo anterior, la institución que determina los cruceros de investigación solicitará a la Secretaría de Marina-Armada de México, que se diera al buque un estatus civil para su operación, en base al objetivo que persigue la tarea científica oceanográfica,

además de que los investigadores como personal civil no pueden quedar sujetos a la disciplina militar impuesta en el buque; circunstancias que incomodan y dificultan el normal desarrollo de las investigaciones, considerándose como principal obstáculo, la rutina del personal militar correspondiente a la dotación del buque, debido a que el grupo de científicos no puede efectuar actividades en horarios que se apartan de las directivas que rigen en el barco.

De la hipótesis planteada se aprecia que se trata de un problema de carácter interno del Estado mexicano; sin embargo para solucionarlo se tendría que acudir a los instrumentos internacionales, ya que como ha quedado expresado no existe en la legislación mexicana ninguna ley a la se que hayan integrado los conceptos del buque de guerra.

En efecto, para resolver el problema es necesario analizar el concepto de buque de guerra conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982; misma que como ya vimos lo define como un buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques

de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado y cuya dotación esté sometida a la disciplina militar.

Atendiendo a dicha circunstancia, en la presente hipótesis jurídicamente sería impropio darle el estatus civil al buque, como lo solicita la institución que determina los cruceros de investigación, ya que por ser un buque destinado a la Secretaría de Marina-Armada de México, queda comprendido dentro del concepto de buque de guerra a que se refiere la Convención antes mencionada, por lo que sería contrario a lo que dispone la misma.

Por lo anterior y con la finalidad de evitar que un problema de carácter interno del Estado mexicano sea resuelto en base al Derecho Internacional, considero necesario que se lleve a cabo una compilación de los instrumentos internacionales relativos al régimen jurídico del buque de guerra, con el objeto de que se legisle y se incorpore al derecho interno mexicano la definición del buque de guerra, así como las funciones de éste que no se encuentran contempladas en los

ordenamientos jurídicos nacionales.

Considerando en principio que debiera incorporarse el concepto en la Ley Orgánica de la Armada de México, tomando como base la definición de la Segunda Convención de Ginebra Sobre Alta Mar de 1958 y la Tercera Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982.

Lo anterior, atendiendo a que la Ley Orgánica de la Armada de México en su artículo 1º establece que la Armada de México es una institución militar nacional de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval militar de la Federación para la seguridad interior y la defensa exterior del país y en el artículo 2º se prevén las atribuciones de dicha dependencia, mismas que se llevan a cabo empleando los buques de guerra; correspondiendo en consecuencia a dicho instituto armado dotarlos de personal, el cual está sujeto a la disciplina militar.

Para alcanzar el objetivo sería necesario que el Poder Ejecutivo en base a las facultades otorgadas en el artículo 71 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, presente la iniciativa de

reforma de la Ley Orgánica de la Armada de México, ante el Congreso de la Unión.

B). CARACTERISTICAS.

De las características distintivas de los buques de guerra que los hacen particularmente diferentes, se encuentra que:

Características fundamentales del buque de guerra.- Hemos definido al buque de guerra, en general, como una plataforma móvil capaz de transportar por la mar armas en condiciones de ser utilizadas. La primera característica del buque de guerra es, pues, la clase, cantidad y potencia de las armas que transporta, cuyo conjunto constituye lo que se llama armamento.

Ahora bien, para que el buque de guerra pueda emplear este armamento a fondo, logrando de él, el máximo rendimiento en las condiciones normales en que los combates sobre el mar tienen lugar, es decir, bajo la acción de las armas de un adversario, es preciso indudablemente que, sometido al fuego de éste, el buque en cuestión conserve la plenitud de sus facultades

bélicas, y éstas subsistirán en cuanto el buque flote, se mueva, pueda hacer uso de sus armas y exista la posibilidad de que un hombre lo dirija, regulando a su voluntad la acción de sus armas y de sus movimientos. El buque necesita, pues, algo que preserve la acción destructora de las armas enemigas:

- Su flotabilidad, evitando que pueda ser destruida su carena sumergida u obra viva y la parte del casco próxima al agua o línea de flotación.

- Su movimiento, preservando de la destrucción el de sus mecanismos de propulsión y los aparatos de gobierno (timón, servomotor, (máquinas, motores, calderas, aparatos auxiliares, etc.) transmisiones de éste, etc.).

- Su armamento, que comprende el conjunto de sus piezas de artillería, tubos lanzatorpedos, minas en su caso, direcciones de tiro y de lanzamiento de torpedos, pañoles de municiones, etc., y

- En su puente de combate, que es el puesto de mando del Comandante durante la acción, que ha de dar vida a todo el conjunto, así como las transmisiones de órdenes desde este puesto a las armas, la máquina y el timón.

Esta unidad está constituida por un complejo muy variable según la clase de buque de que se trate, que recibe el nombre de protección.

Dijimos también, al hablar de la Fuerza Naval en un concepto general, que la acción militar en el mar es eminentemente dinámica puesto que el empleo de todas las armas navales entraña siempre un problema de ocupar una posición relativamente favorable respecto a un enemigo en movimiento, y esto se traduce evidentemente, en una exigencia de velocidad. Cuanto mayor es la velocidad que puede desarrollar un buque, mayores son las posibilidades de que pueda lograrse una mejor utilización de las armas que transporta. La velocidad es, pues, otra característica fundamental del buque de guerra.

Por último, para que el buque, como elemento constitutivo de la Fuerza Naval, pueda cumplir la misión

que a ésta corresponde, es preciso que actúe donde haga falta, lo que exige que disponga de la autonomía necesaria.⁵

Estas cuatro características: armamento, protección, velocidad y autonomía, definen en principio la clase y valor militar de un buque, y sus exigencias dentro del proyecto de éste son por lo general inconciliables.

Desde el punto de vista del armamento, y refiriéndonos concretamente al armamento artillero, interesa evidentemente montar el mayor número de piezas, del mayor calibre posible, con el máximo cargo de proyectiles por pieza, disponiendo cada una de estas del máximo sector de tiro, y conviene igualmente que estén lo más dispersas que sea posible, a fin de que un impacto enemigo no inutilice sino una parte mínima del poder ofensivo de la unidad. Pensando en la protección, hay interés, por el contrario, en que la artillería esté lo más agrupada que sea posible, con objeto de que todas las piezas puedan ser protegidas con un mínimo de superficie

⁵ Se entiende por autonomía de un buque a una velocidad determinada, el recorrido en millas que puede efectuar a esa velocidad consumiendo la totalidad de su carga de combustible.

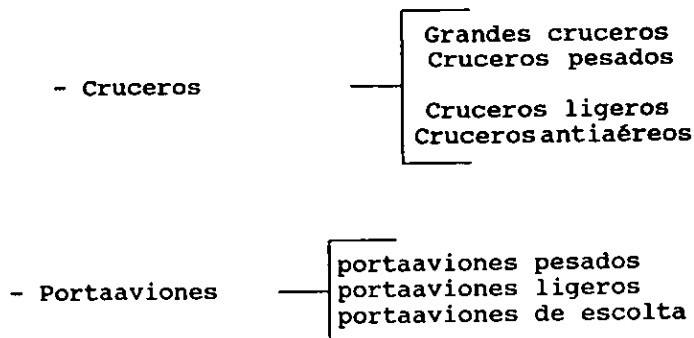
de coraza. El natural deseo de procurar al buque una elevada velocidad, conduce a la adopción de aparatos motores de gran potencia y, por tanto, pesados y voluminosos, así como a hacer las cadenas alargadas para que ofrezcan un mínimo de resistencia a la marcha, lo cual va en perjuicio de la protección, pues cuanto mayor es la eslora de un buque mayores son sus superficies a proteger y mayor, por lo tanto, el peso total de la coraza necesaria. La mayor autonomía se traduce, por último, en la necesidad de poder disponer de mayores reservas de peso y de espacio para almacenar combustible, con evidente detrimento de las otras características.

Armamento, protección, velocidad y autonomía, son, a fin de cuentas, pasos que han de combinarse en el proyecto del buque, cristalizando este proyecto en un compromiso entre estas cuatro características. Al ingeniero naval se le da un programa de necesidades militares y, por lo general, un tope en el desplazamiento total, establecido por circunstancias de tipo económico, de carácter internacional, cuando las características están limitadas por convenios en otras naciones, o simplemente por razones de tipo particular (características de los diques, fondos y amplitud de las

bases, dimensiones de canales, o condiciones hidrográficas de alguna región particularmente interesante, etc.) y el ingeniero debe armonizar todos los componentes del proyecto para lograr un conjunto que satisfaga a las cualidades militares que se le piden. Se comprende, pues, que la arquitectura naval sea en la actualidad una de las actividades humanas de mayores dificultades y de técnica más complicada.

C). CLASIFICACION.

Según su misión, reflejada en un programa de necesidades militares que se traduce en un desplazamiento y en una determinada dosificación de las cuatro consabidas características (armamento, protección, velocidad y autonomía), los buques se clasifican hoy en:



- destructores

- Submarinos

Submarinos torpederos

Submarinos minadores

- Torpederos

- Lanchas torpederas

- Lanchas antisubmarinas

- Cañoneros

- Fragatas

- Corbetas

- Rastreadores

Rastreadores rápidos

Rastreadores costeros

- Minadores y

- Patrulleros

A parte de estas clases de buques de guerra propiamente dichos que, en una determinada dosificación, constituyen la fuerza naval, la actuación de ésta en ciertas circunstancias exige la existencia de una serie de buques auxiliares cuyo conjunto constituye el Tren Naval.

El Tren Naval lo forman: buques petroleros, aljibes, transportes de municiones, talleres, transportes de víveres, hospitales, etc.

Con independencia del Tren Naval, la realización de operaciones de desembarco obliga a disponer de una variada gama de embarcaciones especiales de la que me ocuparé al tratar de las operaciones anfibias.

1. CONCEPTO DE LA FUERZA NAVAL. La Fuerza Naval, que definimos como un conjunto armónico de buques y aviones especialmente aptos para determinadas actividades bélicas, puede considerarse dividida, según sus posibilidades de actuación, en tres clases o naturalezas distintas, a saber:

- Fuerza de superficie o Fuerza de Alta mar, constituida por buques de línea, portaaviones, cruceros y destructores.
- Fuerza submarina, formada exclusivamente por submarinos, y
- Fuerza naval del litoral, integrada por todos los elementos navales que, sin la protección de una Fuerza de alta mar, sólo pueden actuar bajo el apoyo de los cañones emplazados en la costa, que son: torpederos, lanchas torpederas o

antisubmarinas, cañoneros, rastreadores, patrulleros y otros elementos navales.

La fragata y la corbeta que, como ya veremos, no son sino una clase de cañoneros, estos constituyen una excepción. No son elementos integrantes de la Fuerza de alta mar, su misión específica es de escolta de convoyes debe quedar limitada a la protección del cabotaje. Sin embargo, están concebidas para escolta de los convoyes mercantes en alta mar, aunque esta utilización está condicionada a la existencia de una fuerza de alta mar que ejerza el dominio del mar, pues si no existe este dominio, ni los convoyes, ni sus escoltas, podrán alejarse de la zona de mar controlada desde la costa.

La Fuerza naval en estos tres aspectos (Fuerza de alta mar, Fuerza submarina y Fuerza naval del litoral) es siempre necesaria, pero su dosificación es muy distinta según de la nación de que se trate, sea de condición marítima o de condición continental.

Si la nación es de condición marítima, es decir, si precisa ineludiblemente del tráfico comercial marítimo para sostener la guerra necesitará ejercer el dominio

positivo del mar y, por consiguiente, le será indispensable la Fuerza de alta mar, pues sólo en la superioridad de ésta sobre la adversaria reside la seguridad de las comunicaciones marítimas propias. Satisfecha esta condición, la Fuerza submarina puede reducirse al mínimo de unidades necesarias para cooperar con las fuerzas de superficie, ya que no será necesario que se dedique al ataque del tráfico enemigo, pues éste quedará automáticamente cortado por el sólo hecho del dominio del mar que ejerce la Fuerza de alta mar; aún en el caso de franca superioridad de esta Fuerza, el poder submarino es necesario para atacar el tráfico enemigo de cabotaje, que cuenta con el apoyo de su costa, y también para realizar la misma acción en aquellos parajes que, por sus especiales características geográficas, quedan fuera de control de las fuerzas de superficie.

La Fuerza naval del litoral, incluyendo en ella a la artillería de costa puede en este caso quedar reducida a la necesidad para defender las bases navales y aquellos lugares de la costa que, siendo importantes (grandes puertos comerciales, zonas industriales, etc.), estén situados excéntricamente respecto a los puntos de establecimiento de la Fuerza de alta mar, ya que ésta garantiza también con su sola existencia la seguridad del litoral.

Si la nación es de condición continental, esto es, si puede hacer la guerra con sus propios recursos o con estos y los que pueda recibir por vía terrestre, no le son indispensables las comunicaciones marítimas y, por ende, no tiene necesidad, en principio, de disponer de una Fuerza de alta mar que puede quedar reducida a buques rápidos que actúen como corsarios cooperando a la acción de submarinos y aviones en el ataque al tráfico enemigo. Ahora bien: una cosa es que la nación continental no precise de Fuerza de alta mar y otra muy distinta que no le convenga disponer de ella si la tiene, y es superior a la adversaria al ejercer el dominio positivo del mar, ejercerá también el negativo, es decir, podrá impedir el tráfico enemigo, con lo que su adversaria, si es de condición marítima estaría fatalmente condenada. Pero si la nación continental no dispone de Fuerza de alta mar o la que tiene es inferior a la adversaria puede intentar ejercer el dominio negativo del mar impidiendo el tráfico enemigo mediante la acción conjunta de una potente Fuerza submarina y de una fuerza de aviones corsarios con base en tierra, que fue lo que intentaron y estuvieron a punto de conseguir, los Imperios Centrales en la Primera Guerra Mundial y las Potencias del Eje en la Segunda contienda. En este caso, la fuerza submarina tiene que ser máxima en

cantidad y potencia unitaria, para preparar el colapso de las comunicaciones del enemigo e igualmente la fuerza naval del litoral debe tener la amplitud necesaria para poder defender la totalidad de éste en estrecha cooperación con los elementos terrestres y aéreos, que será preciso restar del frente terrestre de la lucha para ser dedicados a la defensa de la costa.

En el caso de la nación marítima, la potencia naval debe residir en la fuerza de alta mar; la submarina y la del litoral son simplemente auxiliares de la primera. Si la nación es continental entonces, por el contrario, la base de la potencia naval puede ser solamente la Fuerza submarina y la de alta mar se convierte en auxiliar de ella. En este caso la fuerza naval del litoral tiene que atender por sí sola en lo que al aspecto marítimo se refiere, a la seguridad de la totalidad de las costas.

En este orden de ideas, la primera cuestión a examinar antes de proyectar el poder militar de una nación, es si ésta es de condición marítima o continental y, sobre todo, si es de condición marítima pese a todas las posibles combinaciones en orden a la política exterior.

Sin este previo examen de sus características económicas y geográficas de una nación desde el punto de vista de su dependencia del mar, se corre el gravísimo riesgo de edificar su potencia militar sobre arena de la peor especie, porque ¿de qué valdría a un país organizar y dotar un poderoso ejército de tierra, si llegada la guerra éste tiene que sostenerse a base de unas comunicaciones marítimas que no pueden defenderse por carecer de Fuerza del mar?, para que una poderosa Fuerza submarina y una potente fuerza aérea logren su cometido, ambas tienen forzosamente que alimentarse a través de comunicaciones marítimas, ya que desaparecerían en el primer día de la guerra por falta de una fuerza de alta mar que las proteja.

La última contienda mundial de 1939 a 1945 nos ofrece los más claros ejemplos en orden a la importancia trascendental de la Fuerza de alta mar por cuanto es el único medio para asegurar las comunicaciones marítimas.

Consideremos que la tecnología de las comunicaciones ha evolucionado muchísimo desde el fin de la última contienda mundial.

2. PROPOSITOS DEL BUQUE DE GUERRA

Respecto a los propósitos que justifican la presencia del buque de guerra en las instituciones públicas del país están en primer lugar:

Salvaguardar la soberanía del país de agresiones exteriores y ayudar a mantener el orden interno del mismo. De igual modo como señala el artículo 1º de la Ley Orgánica de la Armada de México, que ésta es una institución militar de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval militar de la Federación para la seguridad interior y la defensa exterior del país.

Artículo 2º.- Son funciones de la Armada de México:

I.- Organizar, adiestrar, alistar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión y ejercicio de sus funciones;

II.- Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano;

III.- Ejercer jurisdicción naval militar en nombre

de la Federación en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes;

IV.- Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre en la jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene;

V.- Efectuar operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en el mar, así como en aguas interiores y en todas aquellas en las que le corresponda ejercer su jurisdicción;

VI.- Participar en tareas de protección en las instalaciones vitales del país;

VII.- Auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia;

VIII.- Vigilar los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales y en su caso coadyuvar con el

Ministerio Público en el combate al terrorismo, contrabando, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos en los términos de las disposiciones legales aplicables;

IX.- Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras;

X.- Organizar y operar el servicio de policía marítima, así como colaborar con la autoridad marítima competente en los servicios de vigilancia en los puertos;

XI.- Intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras;

XII.- Fomentar y participar con las autoridades civiles en misiones culturales y de acción en aspectos relacionados con actividades marítimas;

XIII.- Realizar levantamientos topohidrográficos de los mares y costas nacionales, y publicar la cartografía náutica, así como la información necesaria para la seguridad de la navegación;

XIV.- Administrar y fomentar la educación naval militar en el país;

XV.- Las demás que le señalen las disposiciones aplicables y le encomiende el Mando Supremo.

Artículo 8.- Los recursos materiales de la Armada están constituidos por los bienes requeridos para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 32.- Las Fuerzas Navales son las unidades orgánicas constituidas por flotillas, buques de desembarco y de apoyo logístico, unidades aeronavales y de Infantería de Marina embarcadas y otros medios de combate que se les asignen para el cumplimiento de las funciones que ordene el Alto Mando. Están al mando de un Comandante de la categoría de Almirante del Cuerpo General en servicio activo.

3. AMBITO ESPACIAL DEL BUQUE DE GUERRA.

En este punto me referiré a las normas jurídicas que regulan el entorno o perímetro espacial dentro del cual el buque de guerra va a ejercer sus funciones, sobre su estatus y respecto de las embarcaciones que enarbolan su mismo pabellón realizando funciones de represión, inspección y persecución en caliente.

El último instrumento de carácter internacional del que México forma parte es el de Montego Bay, Jamaica, suscrito el 10 de diciembre de 1982, (CONVEMAR) que define a las diferentes zonas marítimas, las cuales serán reguladas por el Estado ribereño de acuerdo a sus ordenamientos jurídicos y al derecho internacional; esta Conferencia al igual que la Ley Federal del Mar en México establece dentro de sus zonas la siguiente división:

Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 27, que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites

del territorio nacional corresponde originalmente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. La explotación de los recursos naturales. Considerando el sentido nacionalista de los constituyentes de 1917, quisieron asegurar para el pueblo mexicano su propio patrimonio; los gobiernos revolucionarios posteriores han velado, a través de reformas y adiciones al artículo 27 Constitucional y mediante la expedición de Leyes Reglamentarias, para que se realice un aprovechamiento y explotación juiciosos de los recursos naturales en beneficio de la Nación.

A). DE LAS AGUAS INTERIORES. Al respecto la III Conferencia del Mar, establece que quedan comprendidas como aguas interiores, las desembocaduras de los Ríos, Bahías, Puertos, Radas, elevaciones de baja mar y Golfos. En donde el Estado ribereño ejerce plena soberanía y control sobre toda la actividad que se desarrolla en el área. Aguas interiores son las situadas en el interior de la línea de base del mar territorial formando así parte de las aguas interiores del Estado⁶; el trato que se le

⁶ Ortiz Ahlf Loreta, "Derecho Internacional Público", Segunda Edición, Colección de Textos Jurídicos Universitarios, Edit. Harla, México 1993.

debe dar a las aguas interiores de los Estados archipelágicos se encuentra referida en los artículos 9, 10, 11 y 50 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.

En México los artículos 42 y 48 de la Constitución Política que se refieren a las partes integrantes de la Federación, se abarca las Zonas Marítimas contempladas por la Conferencia del Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958; así como de las demás áreas establecidas por la III Conferencia del Mar aceptada por México, el Buque de Guerra ejerce todas y cada una de las obligaciones inherentes establecidas por las Leyes y Reglamentos; así como del derecho internacional. En las aguas interiores que son: Puertos, ríos, lagos, bahías, elevaciones en baja mar, radas, desembocaduras de los ríos, golfos.

B). EL MAR TERRITORIAL. Este término es considerado como la zona adyacente a las costas de un Estado ribereño fue objeto de litigios internacionales y convenciones de carácter internacional. En el siglo XIX era costumbre aceptar la franja de agua de tres millas entre las costas y el mar libre. Durante la conferencia de la Sociedad de Naciones, sobre la codificación del Derecho

Internacional, en La Haya en 1930, se suscitó que sólo los Estados Unidos de Norteamérica, Japón y Reino Unido defendían la regla de las tres millas. La Asamblea General de las Naciones Unidas recomendó en el año de 1948, a la Comisión de Derecho Internacional, retornar al trabajo de codificador de la Sociedad de Naciones del Derecho del Mar.

En su primer informe ante la Asamblea General, en 1956, la Comisión expresó la opinión de que el Derecho Internacional no permite que la anchura del Mar Territorial exceda de doce, más o menos 20 kilómetros; pero no expresó ninguna decisión determinada para fijar el límite manifestado que ese asunto incumbía a la propuesta de Conferencia. Observó que el derecho a fijar la anchura del mar territorial de tres millas a menudo considerado como -una limitación tradicional-, no ha sido discutida, en cuanto al Derecho de fijarla entre 3 y 12 millas, la Comisión se vio obligada a hacer votar que la práctica internacional está lejos de ser uniforme, debido a que varios países han establecido límites dentro de esas medidas, pero otros no están dispuestos a reconocerlos, la Comisión no pudo decidir al respecto y expresó la opinión de que el asunto debe ser resuelto en una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios.

En este término de Mar Territorial, basado en la Tercera Conferencia del Mar, se aplican los Derechos Soberanos del País ribereño según sus leyes federales así como de los mismos convenios internacionales. En base a lo anterior de las actividades más frecuentes y consideradas en el mar territorial es el Derecho de paso inocente, se entiende por paso inocente, el hecho de que un buque navegue por un mar territorial distinto al de su nacionalidad, con el fin de atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o instalación portuaria.

El Derecho de Paso inocente será rápido e ininterrumpido, no obstante que el paso comprende la detención y el fondeo, pero solo en la medida en que constituyen incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave, o el paso inocente significa mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a la III Conferencia del Mar y otras normas de Derecho Internacional.

En el caso de los Submarinos y otros vehículos sumergibles, en esta parte que marca la III Conferencia

del Mar que en el mar territorial, deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

En lo referente a los Buques de Guerra en el Mar Territorial de otros países se aplica lo siguiente:

Cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial.

El Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento, por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta convención u otras normas de derecho internacional.

Con las excepciones previstas en la subsección A y en los artículos 30 y 31 de la III Conferencia del Mar, ninguna disposición de esta Convención afectará a las

inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

C).- ZONA CONTIGUA O MAR ADYACENTE. Término Internacional, franja de mar abierto, de anchura definida, contigua al mar territorial, patrullada por unidades de control del Estado al que pertenecen las aguas territoriales, con fines de seguridad, protección aduanera o fitosanitaria; objeto de prácticas internacionales basadas en la costumbre, así como de la I Convención de Ginebra sobre Mar Territorial de 1958, la que en su artículo 24 reconoció el derecho de control en la zona marítima adyacente o zona contigua, sólo en relación a barcos extranjeros que recalen en puertos nacionales o en mar territorial y no en relación con barcos extranjeros que navegan en mar abierto a través de la zona marítima adyacente. Debido al abandono por la mayoría de los países, entre 1961-1970, de la zona de mar territorial de 3 millas y su extensión a 12 millas, las restricciones señaladas por la convención quedaron en gran medida sin fundamentación.

Como se señala en la III Conferencia del Mar. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el

nombre de zona contigua el Estado Ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

La Zona Contigua o mar adyacente no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

D).- ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA. De acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La Zona Económica Exclusiva es un área situada más allá del mar territorial adyacente a este (Zona Contigua), sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte de acuerdo con el cual los

derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.⁷

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y del subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de los vientos.

Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:

- El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras:
- La investigación científica marina:

⁷ TERCERA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE MONTEGO BAY 1982.

- La protección y preservación del medio marino.
- Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

E). ALTA MAR. Este término internacional señala que impera el principio de libertad de navegación; que fue objeto de la II Convención de Ginebra sobre Alta Mar firmada el 29 de abril de 1958 y que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962. Las disposiciones de esta fracción se aplican a todas las partes del Mar no incluidas en la Zona Económica Exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas

archipelágicas de un Estado Archipelágico. En esta parte no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la Zona Económica Exclusiva.

El alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de Alta Mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

Libertad de la Navegación.

Libertad de sobrevuelo.

Libertad de tender cables y tuberías submarinas de acuerdo a la parte VI.

Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.

Libertad de investigación científica.

Libertad de pesca.

Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la Alta Mar, así como los derechos previstos en esta convención.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece una política de carácter pacifista y ecológica para que los países del orbe administren y utilicen los recursos vivos y no vivos del Alta Mar y se establece que:

La Alta Mar será utilizada por los países con fines pacíficos.

Son ilegítimas las reivindicaciones de soberanía sobre la Alta Mar por consiguiente ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la Alta Mar a su soberanía.

Todos los buques que enarbolan pabellón de Estado con o sin litoral tienen derecho a navegar en alta mar.

El buque de guerra solo podrá inspeccionar o practicar la persecución en caliente a buques que enarbolan el mismo pabellón del buque de Guerra.

En el caso Mexicano de los Buques de Guerra aplican y se apoyan dentro de las facultades de los mismos los convenios internacionales para reprimir la piratería,

prohibición del transporte de esclavos y en el plano principal para salvaguardar la vida humana en el mar.

De la inmunidad de los Buques de Guerra y oficiales en Alta Mar.

Los Buques de Guerra en Alta Mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de pabellón.

CAPITULO II

EVOLUCION DEL BUQUE DE GUERRA EN LA HISTORIA DE MEXICO.

A). ORIGENES DEL BUQUE DE GUERRA.

Fenicios, griegos, romanos y cartagineses, nos podrían mostrar, desde los puntos de vista políticos y sociales de los hechos acontecidos en la antigüedad, el dominio que trataron de ejercer sobre los mares conocidos, y en especial sobre el Mediterráneo, con el fin de preponderar comercial y militarmente en las demás comunidades ribereñas.

Con el objeto también de proteger su comercio y abasto con las colonias, Roma llegó a controlar el Mediterráneo para defenderse de los piratas y estableció, con ello, el "Dominium Maris" a pesar de los esfuerzos de los fenicios y su prolongación cartaginesa, para lograr el mismo fin.

El anterior criterio prevaleció más acentuado durante la Edad Media en la que el feudalismo orilló a los Estados marítimos a pretender gobernar el mar.

El Dux de Venecia contrajo simbólicos esponsales con el Mar Adriático e ipso facto pretendió ejercer soberanía y cobrar tributos, pues de esa República dependía la vigilancia y seguridad de ese Mar.

Génova reclama y establece sus privilegios sobre el Mar Ligur, Pisa sobre el Mar Tirreno, Inglaterra llega a pretender el dominio de todos los mares y con los grandes descubrimientos, España y Portugal, se adjudican grandes zonas marítimas con el apoyo del Papa Alejandro VI y su Bula "Inter Caetera Divinea", en el año de 1493.

Cabe explicar ahora que el espíritu feudal concebía el dominio de esas zonas marítimas dentro del marco de las leyes y las costumbres de los feudos que culminaban con la obligación de los vasallos a cumplir con el servicio militar, ya que el feudalismo fincaba en el abuso, su sistema político y económico

Muy a principios del siglo XVII JUAN HUGO DE GROOT (HUGO-GROCIO), jurisconsulto holandés, escribió el libro "DE IURE PRAEDAE" y posteriormente su obra capital "DE IURE BELLI ACPACIS LIBRI TRES" por el cual es considerado como el padre del Derecho Internacional Público.

Defendió en "DE LA LIBERTAD DE LOS MARES", el principio de la libertad de navegación y de comercio marítimos, con sistemática y consistente argumentación jurídica, tal fue su reacción a la teoría del dominium maris que sostenía por varios estados, sobre todo, por España, Grocio estableció que el mar es una cosa común no susceptible de apropiación privada.

JOHN SELDEN discrepó ante lo expuesto por Grocio con su libro "MARE CLAUSUM" afirmando que los mares sí eran susceptibles de propiedad privada y que pertenecían a Inglaterra, pero admite la libertad de navegación, no obstante, y con el tiempo las ideas de Grocio prevalecían en la postura adoptada por las naciones incipientes en ese aspecto.

Posteriormente surgió otra corriente defendida por algunos tratadistas que discernían sobre el alta mar y mar territorial, BYNKERSHOEK en su obra aparecida en 1702 "DEL DOMINIO DEL MAR" estableció que: "LA POTESTAD TERRESTRE TERMINA DONDE TERMINA LA FUERZA DE LAS ARMAS", la soberanía de los Estados se extiende pues, a una anchura del mar limitada por el alcance de la artillería (tiro de cañón).

GALIANI en 1782, equiparó el alcance del tiro del cañón con la distancia de tres millas desde luego, el alcance no podría ser cubierto en esa época por ningún cañón, pues la balística no había evolucionado aún en su técnica.

La legua adoptada como anchura del mar neutral durante el siglo XVIII y equivalente a tres millas marinas, se debe a los países escandinavos, se puede decir con propiedad que es ahí donde nace el concepto de Mar Territorial como espacio marítimo intermedio entre el alta mar y el territorio de los estados, de su evolución hablaremos oportunamente, cabe hacer mención que el estudio que nos ocupa deberá contener las épocas más significativas de la historia de nuestro país, es por eso que considero importante dar entrada como primer tema singularizado la etapa precortesiana.

B) ETAPA PRECOLOMBINA.

La Armada de México tiene su fundamento cultural en la intensidad y la continuidad de la actividad marítima llevada a cabo dentro del territorio que actualmente ocupa el Estado Mexicano, desde que éste comenzó a ser

el escenario de la costumbre social, económica, política y militar de los diferentes pueblos y naciones que lo han colonizado.

En 1517 comenzaron a aparecer frente a las costas de este territorio las primeras expediciones españolas a bordo de navíos que si bien pudieran estar preparados para la guerra marítima, al no encontrar adversario en este terreno, sus tripulantes hubieron de desembarcar para explorar el territorio y combatir en tierra.

Bien conocidas son las expediciones de Francisco Hernández de Córdoba, de Juan de Grijalva y de Hernán Cortes; la primera de ellas desafortunada por la derrota que sufrió a manos de los mayas en la Bahía de Champotón, el 10. de marzo de 1517; este lugar fue bautizado por los españoles con el nombre de "Bahía de la Mala Pelea" donde el propio Hernández de Córdoba fue gravemente herido. La última expedición, que culminó con la caída del Imperio Azteca cuya consecuencia fue la conquista y colonización del territorio conocido como la Nueva España, dio origen a una de muchas paradojas que caracterizan a la historia de México; el primer combate naval que registran las crónicas del Continente Americano y que tuvo lugar a 2230

metros sobre el nivel del mar durante el sitio que impuso Cortés a Tenochtitlan en el Lago de Texcoco.

Fray Bernardino de Sahagún establece la fecha del 10 de mayo de 1521 en la que se inició el sitio de la Gran Tenochtitlan y que se prolongó por 95 días. Previamente, Hernán Cortés ordenó en Tlaxcala la construcción de trece bergantines para los cuales utilizó madera de los montes cercanos y los herrajes, la jarcia y la artillería de las naves que en 1519, después de desmantelar quemó en Veracruz. Dichos bergantines fueron botados en Texcoco en el mes de abril del mismo año.

Ya en los preparativos para la gran guerra lacustre, Ixtlixochitl rey de Texcoco impuesto por Cortés, ordenó agrupar todas las canoas disponibles y que parte de ellas acompañaran a los bergantines y otras se dedicaran al transporte de bastimentos y otras cosas necesarias para el ejército. Ya que la flota estuvo lista, zarparon en la Ciudad de Texcoco para ir sobre Tenochtitlan. Si analizamos la estructuración política de esta peculiar Armada, podríamos clasificarla como una coalición Hispano- Texcoco- Tlaxcalteca y estaba compuesta por los trece bergantines los cuales iban armados cada uno con un

cañón, ballesteros y arcabuceros y una cantidad no precisada, pero se mencionan varios miles, de canoas indígenas tripuladas por guerreros de las naciones coligadas. Las operaciones en el Lago de Texcoco asumieron el carácter de una verdadera batalla naval, los aztecas enfrentaron a la flota coligada varios cientos de canoas y el primer encuentro tuvo lugar en el paraje llamado Peñón Grande, el cual, según los relatos de la época fue sumamente encarnizado. Naturalmente que la exagerada diferencia en los armamentos de los combatientes, decidió la victoria en favor de los aliados, que materialmente arrollaban a las canoas, habiendo echado a pique más de quinientas, sin embargo, los aztecas lograron varar dos bergantines restando así fuerza a los sitiadores. Esta primera victoria no fue ni con mucho la terminación de la guerra; la lucha se prolongó diariamente hasta el 13 de agosto de 1521 en que se derrumbó el Imperio Mexicano con la captura del Emperador Cuauhtémoc.

La era correspondiente al Status político del Virreinato de la Nueva España y conocido como la Epoca Colonial, aunque es rica y basta, la experiencia náutica, tanto desde el punto de vista de las expediciones que de

aquí partieron para explorar la costa occidental del continente y el Océano Pacífico, como por el desarrollo de las ciencias náuticas, la construcción naval y el comercio marítimo, su aportación al desarrollo de la marina de guerra fue en realidad escasa porque tanto México, como la mayor parte del territorio continental, fueron preservados de las guerras en las que España intervenía constantemente en los mares europeos. La mayor parte de las expediciones corsarias contra las rutas de navegación de los navíos que comunicaban las colonias españolas con la metrópoli, auspiciadas por Inglaterra, Holanda y Francia, eran contenidas por el sistema escalonado de fuertes establecidos en las islas del Caribe, de tal suerte que en términos generales, el Virreinato de la Nueva España, disfrutó de una situación de seguridad muy aceptablemente conservada, pues los ataques que sufrieron los puertos mexicanos, fueron pocos en relación a la actividad corsaria que en aquella época se desató principalmente en el Océano Atlántico y Mar Caribe.

Aunque no pertenece estrictamente a la historia de la marina militar, es conveniente mencionar que desde las costas de la Nueva España se llevó a cabo una de la

expediciones más importantes en los anales de la navegación de aquellos años por que además de conquistar y colonizar las Islas Filipinas, contribuyó a encontrar la ruta de regreso del Oriente al Continente Americano. En el año de 1559, Felipe II había ordenado al Virrey Don Luis de Velasco, que preparara una expedición que debía conquistar y poblar las Islas Filipinas, que habían sido descubiertas por la expedición de Magallanes en 1521, nombrándose jefe de la misma a Fray Andrés de Urdaneta, religioso agustino de gran reputación de hombre de mar y profundo conocedor de las ciencias náuticas. Por su condición de religioso, Urdaneta declinó tomar el mando de la expedición pero ofreció su participación y formuló un proyecto de navegación que envió al monarca; finalmente el mando de la operación le fue confiado al Adelantado y General Miguel López de Legaspi. La flota que se alistó para cumplir con esta misión estaba compuesta por los galeones* "San Pedro" y "San Pablo" y por los petaches "San Juan" y "San Lucas", todos ellos construidos en astilleros novohispanos; zarparon del Puerto Barra de Navidad, Jalisco el 21 de noviembre de 1564.

El plan de Urdaneta consistía en navegar hacia la Nueva Guinea, pero en la mar abrió un sobre lacrado en el que el rey le ordenaba navegar directamente hacia las Filipinas. En su derrotero llegaron a las islas del mar del Coral y a las islas Marianas donde el 22 de enero de 1565 tomaron posesión de la isla de Guam llegando a las Filipinas el 13 de febrero.

El problema náutico que esta expedición debía resolver, consistía en que encontrándose las islas Filipinas al Oeste de la Nueva España y situadas un poco hacia el sur, es decir, entre los 10 y los 20 grados de latitud norte, las naves que intentaban regresar a puertos mexicanos recalaban por lo general en la América del Sur o se perdían; por otro lado las cartas náuticas de las que disponían los navegantes carecían de información confiable.

El 10. de junio de 1565, se dispuso el regreso de la expedición al mando del Capitán Felipe Salcedo, ya que López de Legaspi decidió permanecer en las Filipinas para iniciar la colonización. Dicho viaje se llevó a cabo solamente con el galeón "San Pedro" quedándose en el puerto de Cébu el galeón "San Pablo" y el petache "San

Juan" ya que el "San Lucas" se extravió poco después de haber zarpado de Barra de Navidad. Urdaneta había preparado ya el itinerario y navegando al Noroeste alcanzaron los 36 grados de latitud para luego navegar hacia el este y arribar al puerto de Acapulco el 8 de octubre de 1565. Abierta y asegurada la ruta, comenzó el provechoso comercio en el Oriente, representado por la Célebre Nao de China.

El petache "San Lucas", pequeña embarcación de 40 toneladas y 20 tripulantes que se separaron de la flota durante un temporal, iba al mando del Capitán Don Alonso de Arellano quien al verse aislado, decidió continuar el viaje para encontrarse con la flota en las islas Molucas, tal como lo indicaba el plan original, pero que fue modificado, sin que se haya enterado, por lo que esperó 30 días en aquellos parajes y al no tener noticias de ella, decidió regresar a la Nueva España, no sin antes buscar a la flota de Legaspi en todas las islas que iban apareciendo a su paso, al no encontrarla, continuó bajando la costa de China hasta alcanzar los 43 grados de latitud y desde ahí se lanzó en pos del Continente Americano llegando a recalar a la punta Sur de la Península de la Baja California; habían pasado 84 días

desde que se habían hecho a la vela en las islas Molucas, días de vicisitudes y terribles padecimientos. Al rebasar la Península y navegando en dirección del Puerto de Navidad fueron sorprendidos por un temporal que casi hace zozobrar la embarcación y los tripulantes en su desesperación prometieron que si llegaban a puerto llevarían cargando el palo mayor hasta la ciudad de México y lo plantarían en el Cerro del Tepeyac junto a la Basílica de Guadalupe. El 9 de agosto de 1565 alcanzaron Barra de Navidad, dos meses antes que el propio Urdaneta, siendo el primer barco que cruzó el Océano Pacífico de Oeste a Este y desde entonces existe un palo de barco plantado en el Cerro del Tepeyac.

Don Mariano Cuevas en su obra "Monje y Marino" refiriéndose a esta expedición dice: "Por el número de nativos de nuestro país y por haberse organizado en la Ciudad de México con personal y elementos de ella y por que los mismos principales, Legaspi el primero, eran de vieja raigambre en este país y consideraban como suya esta patria, se consideró y se llamó desde aquellos mismos tiempos, mexicana".

La real Armada de Barlovento fue producto del esfuerzo militar que hizo España para preservar la navegación en las costas atlánticas de la América del Norte y América Central en virtud de que los ataques corsarios y piratas estaban afectando las rutas de comunicación marítima, y gran parte de las riquezas naturales que los españoles conducían desde sus colonias estaban yendo a parar a manos de otros. Es muy probable que el origen de esta situación, se encuentre en 1493 y 1494 cuando España y Portugal dominaban los mares a través de sus exploraciones que abarcaban casi la totalidad del globo terráqueo y el Papa Alejandro VI deseando evitar un enfrentamiento entre ambas potencias, dividió la tierra en dos partes por medio de una línea que se encontraba a 100 leguas (500 kms.) al Oeste de otra línea que unía las islas Azores con las islas de Cabo Verde, en una bula conocida por el Tratado de Tordesillas en que la primera línea de demarcación se corría 270 leguas más al Oeste; las tierras que quedaran al Este pasarían al dominio de Portugal y las que quedaran al Oeste serían para España.

Esta decisión que evidentemente discriminaba a las potencias europeas de menor rango pero en franco

desarrollo, provocó que estas trataran de tomar por la fuerza lo que por derecho se les negaba. Es importante entonces distinguir la diferencia entre el Corsario y el Pirata, ya que la historia transmitida a nosotros a través de las crónicas españolas califica de piratas o sus sinónimos a todos los capitanes que a través de casi 300 años atacaron a las líneas de comunicación marítima de España o a sus colonias. En aquéllos tiempos no existían ni las marinas mercantes ni las armadas como instituciones formales de los países europeos; los exploradores y conquistadores recibían la concesión del rey para cierto proyecto de navegación y exploración cuyo financiamiento quedaba a cargo del solicitante; en ocasiones el monarca participaba como socio de dichas empresas, pero por lo general los convenios se celebraban acordando que de lo descubierto y conquistado se concedería cierta participación al expedicionario.

En las marinas de guerra ocurría algo muy parecido en el sentido de que algunos de los barcos de guerra eran de propiedad particular y por lo general sus dueños ostentaban algún título dentro de la jerarquía naval y como éstos no percibían salario por sus servicios, los botines conquistados en las patrullas de vigilancia o en

las batallas se repartían entre el dueño de la embarcación, que pagaba el salario de su tripulación, y el monarca.

Explicada la situación, se entiende ahora que el corsario era un navío de guerra patentado por cierto gobierno para atacar a bienes y personas del Estado que este señalara de acuerdo con los intereses políticos del momento y los botines obtenidos se repartían entre el corsario y el rey; mientras que el pirata no tenía patente de ningún gobierno y obraba por cuenta propia.

Los ataques a los puertos novohispanos y a las rutas marítimas españolas, comenzaron a raíz de que fue abierta la ruta del Oriente. Cuando las mercancías provenientes de Asia que eran transferidas a España a través de los puertos mexicanos, así como los bienes extraídos en este territorio se convirtieron en el objetivo directo de los predadores del mar, patentados o no.

Como respuesta a estos ataques y con el fin de reformar las defensas exteriores constituidas por los fuertes establecidos en algunas islas del Caribe, fue creada la Real Armada de Barlovento la cual operaría en

el mar Caribe y Golfo de México y cuya base sería Veracruz. La cédula real correspondiente fue emitida en 1578 cuando se tuvo conocimiento de las incursiones de John Hawen y Francis Drake; sin embargo, debido a los compromisos militares de España que trataba de retener su dominio sobre los Países Bajos y a su entrada en guerra con Inglaterra en la que perdió aproximadamente la mitad de su armada (Armada Invencible), no fue sino hasta 1638 cuando se llevó a cabo el establecimiento de dicha Armada, la cual funcionó en forma por demás irregular porque en varias ocasiones fue desintegrada por falta de recursos económicos, por ordenes del Almirantazgo español que concentraba sus buques para atender compromisos militares en aguas europeas.

Los ataques más violentos que sufrieron los puertos mexicanos a manos de piratas y corsarios fueron los perpetrados por Lorenzo Jácome "Lorencillo" y su lugarteniente Nicolás de Grammont "Banovent" en Veracruz en 1683 y en Campeche en 1685 sometiéndolos al saqueo y la destrucción, causando numerosas bajas entre la población civil sin que la Armada de Barlovento ni las guarniciones militares de ambos lugares pudieran evitarlo, debido a la continua y permanente abulia

política tanto de la corte española como de los virreyes de la Nueva España para mantener una Armada y un Ejército adecuadamente capacitados para llevar a cabo la defensa de sus colonias.

Si bien llegaba a la Nueva España un Virrey entusiasta, consciente de su cargo y preocupado por garantizar la seguridad de las rutas de navegación y los puertos, como podía sucederle otro con objetivos diferentes que impedía la continuidad institucional de una marina de guerra como proyecto de desarrollo, limitándola a una existencia circunstancial, por lo general posterior a algún acontecimiento que por su gravedad obligaba a reconsiderar la conveniencia de poseer algún sistema de defensa.

La acción más importante en la que fue empleada con éxito la Armada de Barlovento, fue quizás, la recuperación de la isla La Española en el mes de julio de 1690 ya que había caído en manos de los franceses. Dicha expedición, ordenada por el Virrey Gaspar de la Cerda Sandoval, Conde de Galve, estaba compuesta por siete navíos de línea, una fragata y dos mil seiscientos hombres de todas las armas, al mando del General Don

Jacinto Lope Gijón, quien desembarcó en la isla y derrotó a los franceses mandados por el Teniente General de Tranquesnay en la Llanura del Limonal.

C) LA REVOLUCION INDEPENDENTISTA.

Los factores que influyeron de manera importante en el proceso emancipador de las colonias españolas fueron diferentes en lo político a los que influyeron en las colonias inglesas, aunque ambas tuvieron el mismo origen filosófico.

En lo político España había perdido el control de sí misma al ser gobernada primero por la casa reinante de los Habsburgo de origen austriaco y después de los Borbón de origen francés, gobiernos apoyados en una legitimidad basada en una sucesión familiar que no necesariamente obedecía a los intereses de España. Finalmente el dominio napoleónico sobre ésta en 1808, le quitó toda posibilidad de decisión soberana sobre sus colonias lo cual perturbaba y molestaba a las clases dominantes de origen español que no veían la emancipación como un acto de desobediencia a un rey que ya no gobernaba, sino como un acto de autodefensa contra la intervención francesa.

En cambio en lo filosófico, tanto las colonias españolas como las inglesas fundamentaron sus pensamientos en las ideas revolucionarias de la ilustración francesa, que por sí mismas desembocaron en la abolición de la monarquía en Francia y repercutieron en los diferentes movimientos culturales americanos que anhelaron fundar sus repúblicas de acuerdo a los modelos propuestos por las ideas de Montesquieu, Rousseau y Voltaire; transmitidas en el seno de las logias masónicas a las que estaban afiliados los principales líderes de los movimientos libertadores; por ello encontramos una mutua colaboración entre todas las colonias involucradas en los procesos revolucionarios. La historia de la actividad marítima militar durante el movimiento de independencia dispone de pocos datos, esparcidos en diferentes publicaciones por lo que esta parte de nuestros antecedentes resulta ser altamente especulativa en lo que se refiere a una reconstrucción lógica de los hechos.

A propuesta del marino español diputado por Santo Domingo, José Alvarez de Toledo, el 14 de julio de 1815 el Gobierno del General José María Morelos expidió el decreto, sancionado por el Congreso de Puruaran, por el

que se autorizaba la expedición de patentes de corso a todos aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros que decidieron apoyar la causa de Independencia de México, atacando al comercio marítimo español; en la misma fecha se expidió el decreto por el que se creaban las banderas nacionales de guerra, parlamentaria y de comercio; la bandera de guerra era descrita de la siguiente forma: "Un paño de longitud y latitud usadas por las demás naciones, que presenta un tablero de cuadros blancos y azul celeste. Se colocaran en el centro de un óvalo blanco en campo de plata, las armas establecidas y delineadas para el gran sello de la nación, en decreto de la misma fecha, sin alteración ni mudanza alguna; y guarneciera toda la extremidad del Paño que forma la bandera una orla encarnada de seis pulgadas de ancho".

Previamente, Morelos había ordenado al General Guadalupe Victoria, Comandante Militar del área de Veracruz, apoderarse de un lugar de la costa donde establecer y consolidar un puerto para recibir las armas y pertrechos que los agentes mexicanos adquirirían en los Estados Unidos; el General Victoria estableció el puerto en Boquilla de Piedras, paraje situado a 50 kilómetros al Norte de Veracruz al abrigo de Punta Delgada y lo

fortificó dándole el mando del lugar al Coronel José María Villapinto. El Gobierno Insurgente nombró al Lic. Don José Manuel Herrera, Embajador de México en los Estados Unidos y ordenó al Coronel Don Francisco Antonio de Peredo que formase una marina.

Ahora bien , hay datos que nos permiten establecer el hecho de que el Coronel Peredo o algún Agente Mexicano estableció contacto con el corsario francés Jean Lafitte, que operaba bajo la tolerancia del gobierno de Estados Unidos y que tenía su cuartel general en la isla de Barataria en la Bahía de Nueva Orleans y que ésta recibió siete banderas mexicanas para que destacase algunas de sus naves para operar en aguas mexicanas; quizá sea ésta la razón por la cual, hacia 1816 se encontraba concentrada en Boquilla de Piedras, una pequeña escuadrilla al mando del corsario francés Louis Ory construida y organizada en la siguiente forma:

- 1.- Goleta "La Velona" de 4 cañones y 95 hombres al mando de José A. Loprando.
- 2.- Goleta "La Guerrera" de 5 cañones y 86 hombres al mando de Josepht Rastingues.
- 3.- Goleta "La Republicana" de 3 cañones y 80

hombres al mando de Jean Fanette.

- 4.- Goleta "La Elisa" de 3 cañones y 40 hombres al mando de Josepht Lafargue.
- 5.- Goleta "El Terrible" de 2 cañones y 75 hombres al mando de Francois Marchand.
- 6.- Corbeta "Brutus" de 15 cañones y 122 hombres al mando de Jean Courtios.
- 7.- Goleta "La Mexicana" de 3 cañones y 60 hombres al mando de Josepht Anorieux.

Esta última nave es posible que sea la misma a la que se refiere el Comandante realista del Batallón de Veracruz Don Francisco de Hereida y Vergara a la que nombra como "El Mexicano" y como "El General Morelos".

Integrada a esta flotilla pero con diferente patente se encontraba la Goleta "El Hidalgo", armada por José Sauvinet y mandada por Adriano Graval.

Don Juan de Galván, mexicano, sirvió cumpliendo a la causa de la Independencia, armando en corso y mandando la Goleta "La Patriota" que transportaba armas a puertos mexicanos, la cual en septiembre de 1816 combatió y capturó a la Goleta española "La Numantina" frente al

puerto de Coatzacoalcos, conduciéndola a Nueva Orleans donde la entregó al General Francisco X. Mina para apoyar su expedición a punto de iniciarse. Este pequeño combate se considera como el primer librado por alguna embarcación que arbolaba bandera mexicana, si bien aun correspondiente al Estado Mexicano soberano e independiente.

El puerto de Boquilla de Piedras y las actividades que allí se llevaban a cabo impulsaron al Gobierno Virreynal a atacarlo en repetidas ocasiones hasta que el Teniente Coronel de Milicianos José Rincón, al frente de 300 hombres, logró rendir la plaza el 15 de noviembre de 1816 en cuya defensa murió el propio Coronel Villapinto.

De la flotilla del Capitán Ory se sabe que se unió a la expedición del General Mina, sin que este dato haya sido plenamente comprobado.

D). BATALLA DE SAN JUAN DE ULUA

La historia de México como Estado Independiente y Soberano, comienza de facto el 27 de septiembre de 1821 con la entrada a la ciudad de México del Ejército

Trigarante y con ello se inicia también la historia de sus instituciones. La Armada, de hecho, no existía y la situación marítima militar del nuevo país no se definía bajo ningún aspecto, aunque los peligros potenciales seguían amenazando la soberanía mexicana recién adquirida.

La Armada de México comienza a existir como una parte del Ejército de tierra y no se consideraba como una entidad prioritaria desde el punto de vista militar a pesar de que el primer Secretario de Guerra fue Don Antonio de Medina, veracruzano y ex-oficial de la marina española.

A finales de 1822 se comisiona al ex-marino español Don Eugenio Cortés y Azúa para adquirir en los Estados Unidos de Norteamérica la Goleta de Guerra "Iguala", la cual fue puesta bajo el mando del Capitán Don Roque Martínez y comisionada el 6 de junio de 1823, ésta fue la primera embarcación que enarboló la bandera mexicana y junto con la Goleta "Anáhuac", forman el pie veterano de la Armada de México.

Como protesta por los tratados de Córdoba el Brigadier Realista José Dávila, se refugió con sus efectivos militares en el Fuerte de San Juan de Ulúa, izando en el la bandera de España; como la guarnición del fuerte no disponía de medios para abastecerse pero tenía a Veracruz a merced de sus cañones, y el gobierno mexicano no contaba con una marina de guerra para desalojar a los españoles, se puso en práctica un tratado de no agresión no escrito, por el que se permitía a los hispanos proveerse en tierra de lo necesario sin que estos fuesen molestados, aún con los esfuerzos diplomáticos que llevaba a cabo el gobierno de Agustín de Iturbide, para el desalojo del fuerte por la vía pacífica. El 24 de octubre de 1822 se hizo cargo del mando de la fortaleza el Brigadier Francisco Lemaur, a quien el General Antonio López de Santa Anna, Comandante de la Plaza de Veracruz, le tendió una emboscada cuando desembarcaba con sus tropas en la creencia de que Santa Ana le entregaría la Plaza; como represalia, el Brigadier Lemaur ordenó el primer bombardeo contra la ciudad, todos estos acontecimientos surgen o se dan por la inestabilidad del nuevo país naciente, es por ello la constante lucha por el poder y la sublevación al mismo.

El 2 de diciembre de 1822 Santa Ana se reveló contra el gobierno de Iturbide y fue apoyado por el Comandante de la fortaleza de San Juan de Ulúa que calculaba que una guerra interna posibilitaría la recuperación de la antigua colonia. Con la proclamación del Plan de Casamata cayó Agustín de Iturbide y Guadalupe Victoria fue designado Presidente de México, convocando inmediatamente a un congreso que redactara la Constitución de la naciente república, mientras tanto un incidente ocurrido en Veracruz entre una lancha española y un pescador mexicano hizo que se rompieran las pláticas de negociación y el Brigadier Lemaur sometió al Puerto a un nuevo e intenso bombardeo que casi destruyó la ciudad el 25 de septiembre de 1823.

Estas circunstancias vinieron a confirmar al gobierno de México la necesidad urgente de adquirir embarcaciones de guerra para bloquear y atacar a San Juan de Ulúa, que recibía víveres y refuerzos procedentes de La Habana. El 13 de noviembre de 1823 se presentó ante el primer congreso de México independiente el General José Joaquín de Herrera, quien en su carácter de Secretario de Guerra y Marina rindió el siguiente informe: "Me encuentro en obligación de dar cuenta a Vuestra

Soberanía, de un Ramo del Estado ajeno a mi profesión, del que no tengo el menor conocimiento, y sin embargo, la bondad del gobierno quiso poner íntegramente bajo mi cuidado, por estar unido a la Secretaría de Guerra. Hablo de la Marina Nacional, de esta palanca de la prosperidad de los pueblos, que protege su gobierno exterior y defiende sus costas de los insultos y pretensiones ambiciosas de sus enemigos. Difícil cosa es transitar un camino desconocido, sin conductos y sin antecedentes de los obstáculos que puedan presentarse para impedirlo, pero que es necesario allanar porque lleva infaliblemente a la prosperidad de un pueblo naciente, que por su riqueza, situación y fecundidad en todos los sentidos, quiere fijar sus destinos entre las naciones de la tierra, y tremolar su pabellón vencedor en medio del océano".

"No cansaré la atención del Congreso Constituyente con la relación histórica de las costas que posee la América Septentrional en el Golfo de México y en el Pacífico; tampoco hablaré de su mayor o menor acceso, de su situación topográfica, de la cala de sus puertos y barras, ni de la utilidad que puedan prestar a su comercio y comunicaciones interiores. Todo esto, además

de exigir un estudio asiduo, meditación y combinaciones generales solo pueden ser obra del tiempo (de que en lo absoluto ha carecido) está tratado dignamente y de una manera satisfactoria, en la memoria que el señor mi antecesor Don Antonio de Medina, presentó al Primer Congreso Mexicano, el 24 de febrero de 1822. Me limitaré por lo mismo a instruir a Vuestra Soberanía de las variaciones que nuestra situación marítima ha sufrido desde aquella época y lo que el gobierno cree de absoluta necesidad para conservar la integridad del territorio mexicano, eludir las empresas que quizás ya premediten los enemigos de la libertad de los hombres para agredirnos, proteger el comercio de nuestros amigos y ciudadanos, y castigar el arrojo de un General español que destruye una de nuestras ciudades y que desde lo interior y más escondido de una fortaleza que ocupa (y que usurpó a los mexicanos), parece intimidar al espíritu de los valientes, ante quienes no ha osado presentarse en el continente, temeroso de sufrir el pago de una audacia".

"En el año anterior y por medio de aquél documento se dio cuenta al Congreso cesante de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas que el gobierno

creyó por entonces suficientes para la protección del comercio y seguridad de las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el Jefe comisionado en los Estados Unidos de América, ocasionado por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno a cuenta del empréstito que había contratado y que se declaró nulo por los casos de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia, apenas produjo la comisión dos goletas y seis balandras cañoneras, que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulúa, excepto una de las primeras obras indispensables, se encontraba en Alvarado. Están en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a estas. Aún la pequeña escuadrilla de que he hablado, no sería hoy útil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los ciudadanos de Alvarado y las costas.

"Equívocos fatales y las circunstancias políticas y extraordinarias en que se viera el Departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques del Norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas

circunstancias, y cuando el Gobernador de Ulúa, rasgando el velo que encubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar la isla de Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, Alvarado los tripuló con sus vecinos y de este modo marcharon a pesar de las fatigas y los laureles, que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos. Hagamos el honor que se merece, a un pueblo que contiene tan buenos patricios".

"Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la Nación de arrojar de su continente a los últimos restos de la dominación española. el gobierno identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el Decreto de Bloqueo contra la Fortaleza de Ulúa, y para llevarlo a cabo, ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos. Si el vencimiento de esta lucha hubiese de disputarse en algún punto del continente, yo respondería del éxito y desde ahora me anticiparía a felicitar por el triunfo a mis compañeros de armas, que ya han dado y están dando mil y mil pruebas de su valor y esfuerzo. Pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra. A LA

MARINA SOLO TOCA CONSUMAR ESTA GRANDE OBRA Y CONSOLIDAR POR SIEMPRE LA INDEPENDENCIA NACIONAL. De aquí que, por solo este hecho, debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el Supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista, y al que dirigirá todos sus conatos".

"El gobierno juzga como uno de los medios más prontos y eficaces para tener en pocos años una Marina Floreciente, el dispensar toda protección posible a la mercante. Ella será un plantel de donde el Estado se provea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques. Entre tanto, y para llenar el servicio del momento, se han hecho marchar comisionados con órdenes de hacer venir, entre otros auxilios, marinería extranjera, especialmente americana y en cuanto sea posible, la misma que estaba contratada, porque además de ser muy buena, deben los mexicanos dar este ejemplo de religiosidad con que guardan sus convenios, y que sólo pudieron alterarse en los tiempos de confusión y desorden que han precedido al de la reconquista de su libertad. De este modo, integran leyes dictadas por la sabiduría y el respeto fundadas en la experiencia (guía la más segura para el acierto); determinan el sistema de reemplazo en la Marina,

aprovechemos el saber y la práctica de hombres que no tienen nada de extranjeros para nosotros, que poseen los mismos intereses que hoy conquistamos, y que en fin, son hijos adoptivos de la libertad".

"Nuestra pequeña escuadrilla está guarnecida por ahora con infantería, la que cubre a Veracruz y sus costas; pero como esta medida la haya dictado la necesidad y se compliquen los ramos económicos de los cuerpos, deben hacer este servicio soldados acostumbrados a las fatigas y riesgos del mar, el gobierno cree necesaria la organización de batallones destinados a él, cuya fuerza deberá ser aumentada a la proporción que sean los objetos para lo que son establecidos. La uniformidad en el Ejército demanda que no se disponga de los de Infantería de él, en las bases de su arreglo ni en sus goces, que serán mayores cuando hagan el servicio de embarcado".

"Del número de sus plazas podrán designarse las que deban poseer el conocimiento práctico del manejo de artillería, en que se ejercitarán exclusivamente y con la más escrupulosa atención".

"El gobierno desea que el Cuerpo Legislativo al ocuparse de las Leyes que han de ser la gloria de la Nación en general, y al dictar las constituciones del Ejército, fije su atención en las Ordenanzas con las que hoy gobierna la Marina, que no son otras que las Españolas de 1793. Este código voluminoso y complicado, que como todos los antiguos de aquella nación, no es otra cosa que un protocolo de decretos que se derogan mutuamente, y que no hacen sino presentar a cada paso dudas y contradicciones peligrosas al mejor servicio, es uno de los mayores obstáculos que se presentan al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina Militar. Vuestra Soberanía dictará leyes claras, concisas y terminantes que no presentan tropiezos en su ejecución y que pueden igualarse a la de las dos naciones que hoy poseen el imperio de los mares. Se nos presenta en esta parte la ocasión más oportuna de tocar el acierto. Con ejemplos seguros que imitar, sin preocupaciones que vencer y con una marina naciente, podemos darle la forma de instituciones más propias, PARA QUE LLEGUE ALGUN DIA AL MAS ALTO GRADO DE PERFECCION. Entre tanto llega ese momento tan deseado, el gobierno cree la absoluta necesidad, que se decrete la abolición del sistema de matrícula. Esta ley, muy propia para los tiempos

infortunados en que se estableció, debe olvidarse en el siglo de las luces y de la libertad, en que los hombres son conducidos por el convencimiento y no por la violencia. Ella obligaba al servicio de marina a los habitantes de las costas y de los márgenes de los ríos, sin otro motivo que el de haber recibido en estos lugares la luz primera, y en ella aumentando privilegios, era un semillero de celos para las diversas clases y profesiones. El gobierno cree que debe reemplazarse por el sistema de enganchamientos voluntarios apreciado por los hombres que penetrados de la obligación de servir a la Patria, odian toda institución que lleve el sello de la fuerza. La misma regla aumentará las filas de los batallones a la custodia de los buques".

"Cuando la nación española privó por un sistema calculado a los mexicanos, de todos los medios del saber, prohibiendo la formación de establecimientos científicos en su patria, y cuando un hijo de la llamada Nueva España tenía que vencer inmensas distancias y los peligros de una dilatada navegación, para ir a buscar en un colegio de la metrópoli preceptores desconocidos, de quienes recibía nociones vagas de las ciencias abstractas, muy bajas a las que poseían los otros países del globo, debía

resultar necesariamente la falta de individuos capaces de mandar una escuadra y un buque, al tiempo de pronunciar su independencia. Así es como estamos en la necesidad de crearlo todo, fiando en lo general la dirección de nuestra Marina a españoles que convencidos de nuestra justicia, identificaron su suerte a la nuestra y ya son mexicanos, o bien nos valemos de extranjeros generosos que se presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia. Para lo venidero es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración en esa parte, procurando el establecimiento de Academias Náuticas. El gobierno anterior acordó la formación de una que está en la ciudad de Tepic a cargo de un Profesor de buenas circunstancias. Informaré oportunamente el número de alumnos que contiene el sistema de enseñanza que en él se sigue y el presupuesto de sus gastos, para que Vuestra Soberanía decrete las reformas que estime oportunas; entre tanto el actual cree que en el primer momento favorable debe establecer otra cerca de las costas, y que en ambas se sostenga por cuenta de la nación a algunos jóvenes, huérfanos de militares y ciudadanos que consagraron su vida a las libertades patrias, premiando así su sacrificio y dando un ejemplo esforzado de todo lo

que perdieron por romper las cadenas de nuestra esclavitud".

"El rompimiento de las hostilidades por el Castillo de Ulúa contra la plaza de Veracruz, obligó a variar las relaciones de comercio de aquel puerto y trasladarlos a Alvarado y a Antón Lizardo, en donde se están estableciendo las oficinas y aduana marítima. Cuando el gobierno anterior preparaba hostilidades contra aquella fortaleza, se mudó a la Barra de Alvarado el Departamento de Marina, en donde subsiste provisionalmente. Por ella sólo pueden pasar buques que calen quince o diecisiete pies; admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesaria para el establecimiento del Arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente conducidas por el mismo río. En las costas del mar del sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego y Monterrey. En el tercero existe aún el Departamento de AMONESTACION POR ESCRITO de Marina".

"En tanto no sea formal y solemnemente reconocida la Independencia Mexicana por los gobiernos de Europa; el de México cree deber ocuparse de la seguridad y defensa de las desiertas y dilatadas costas del Seno. La Marina solo llenaría ese encargo y nos pondría a cubierto de una invasión extranjera; para cuyo escarmiento ella se aumenta, será indispensable sostener un numeroso ejército. Por lo mismo se han mandado formar Batallones y Escuadrones de las antiguas divisiones de Costas y se proyecta la fortificación de los puntos de más fácil acceso; disposiciones que unidas a la insalubridad del clima por aquella parte; y que es el sepulcro de los europeos persuaden a creer bastante garantizada la seguridad del territorio de la Nación".

"Si se ha de sostener una Marina Militar se hace indispensable el establecimiento de arsenales y almacenes para reparos y reemplazos de los buques; pues los que existían no merecen este nombre por el descuido en que yacieron en tiempos de la dominación española por la pequeñez de sus dotaciones y porque la misma revolución que nos ha valido el disponer de nuestros destinos, ha dado lugar a la destrucción y al monopolio. Pero faltando todo y debiendo proveer a todo, es necesario esperar

tiempos más abundosos y entre tanto, el gobierno consultará al Congreso, las mejoras que crea susceptibles y que están fuera del círculo de sus atribuciones. Si analizamos cuidadosamente este documento, sus juicios contienen toda la base doctrinaria de la Armada de México y gracias a él se iniciaron las gestiones para fortalecer a la Marina de Guerra y desalojar la guarnición española de San Juan de Ulúa".

En 1824 Lucas Alamán firmó con Colombia un tratado de alianza ofensivo-defensiva, por el cual ambos países se comprometían a prestarse mutuo auxilio con sus fuerzas marítimas y terrestres. Sin embargo, fue hasta 1825, cuando nuestro representante diplomático en aquel país firmó con el Secretario de Relaciones Exteriores, un convenio en el que se estipularon las condiciones según las cuales Colombia no ayudaría a ocupar San Juan de Ulúa, mismo que no llegó a cumplirse.

Finalmente el gobierno de México hizo el esfuerzo y logró integrar una escuadra formada por la fragata "Libertad"; las corbetas compuestas por la "Victoria" y "Bravo"; las goletas "Papaloapan", "Tampico" y "Orizaba"; el pailebot "Pedernal" y la balandra "Chalco". Al entrar

el año de 1825 se tomaron disposiciones terminantes para llevar a cabo el bloqueo de la fortaleza de San Juan de Ulúa, para cuyo efecto se acumularon en el puerto de Alvarado, los elementos navales de que se disponía poniéndolos bajo el mando del Capitán de Fragata Don Pedro Sáenz de Baranda. En el mes de abril había sido relevado el Brigadier Lemaur por el Brigadier José María Coppinger quien tomó el mando al frente de un contingente de tropas de refuerzo y el 5 de noviembre se presentó a la vista de Veracruz una escuadrilla española compuesta de cuatro buques por lo que Sáenz de Baranda destacó al día siguiente la avanzada de su escuadra con órdenes de atacar a la fuerza enemiga. El viento del Norte que comenzó a soplar a la caída de la tarde dispersó a ambas fuerzas navales, impidiendo que se llevara a cabo el combate; nuestros contingentes se concentraron en el fondeadero de Sacrificios, para impedir así la comunicación de la escuadrilla española con la fortaleza.

El día 11 de noviembre, volvió a presentarse la escuadrilla española y la nuestra se colocó en el canal, a las diez de la mañana habiéndose acercado los cuatro buques de guerra enemigos, maniobraron para atraer a los nuestros a fin de que abandonasen su situación de ventaja

pero estos permanecieron en su puesto, a las dos de la tarde los españoles dieron la caboga, rehusando el combate y jamás volvieron a presentarse obligando a la guarnición de la fortaleza, diezmada por las enfermedades y el hambre a considerar la posibilidad de la rendición por falta de apoyo logístico necesario, ocurriendo nuevamente otra de esas paradojas que abundan en nuestra historia, la Marina de Guerra obtuvo la victoria militar sin haber disparado un tiro; la capitulación del fuerte de San Juan de Ulúa es una de las dos únicas efemérides militares de la historia de México de la que existe un acta por medio de la cual una potencia extranjera se rinde a las armas mexicanas y por ende consuma definitivamente la Independencia Nacional.

Una vez consolidada la Independencia Nacional y cumplida la misión que le fue confiada a la escuadra de Pedro Sáenz de Baranda, se llegó a la conclusión de que la colonia española en Cuba seguía siendo una amenaza para la joven República Mexicana, toda vez que España se negó a reconocer los tratados de Córdoba y por lo tanto, era sensato suponer que buscaría la forma de recuperar su colonia usando a Cuba como Plataforma.

El Ministro Mexicano de Relaciones Exteriores, Don Lucas Alamán evaluó acertadamente tanto la amenaza militar que la Cuba Española representaba para México, como la importancia geoestratégica de la isla, Cuba decía, es para México condición "sine qua non" de su grandeza o el grillete más apretado de su esclavitud; México sin Cuba es un prisionero en el Golfo de México, Cuba sin México está destinada al yugo imperialista y a partir de 1824 la política de Lucas Alamán giró alrededor de la idea de apoderarse de la isla de Cuba, tal vez muy confiado a nuestras propias fuerzas y alentado por algunas ofertas de ayuda por parte de Inglaterra y Francia, pero los Estados Unidos de Norteamérica, más que ningún país, estaba resuelto a apoderarse de la isla y conociendo las ambiciones europeas se empeñaba en que Cuba siguiera siendo española.

El éxito obtenido por la escuadra mexicana en San Juan de Ulúa creó un ambiente propicio para el desarrollo de una Armada más potente y mejor adiestrada, tal como lo había propuesto el General José Joaquín De Herrera, así que se contrataron los servicios de un prestigiado Comodoro Norteamericano, héroe de la guerra de 1812 entre esta nación e Inglaterra, pero que había sido suspendido

de su empleo en razón de un Consejo de Guerra formado en su contra por haberse excedido en el cumplimiento de su deber en un incidente diplomático ocurrido en Puerto Rico, el Comodoro David Porter, quien tomó la autoridad del mando de la escuadra mexicana con la misión de atacar las líneas de comunicación marítima de la isla de Cuba, dicha escuadra estaría integrada por la fragata "Libertad" de 40 carronadas^B, el bergantín "Victoria" de 20 y los bergantines "Bravo" y "Hermon" de 18 carronadas.

El comienzo de las actividades formales de la Marina de Guerra Mexicana no podía ser más halagüeño, su primera actuación fue coronada por su primera victoria y un año después ya estaba comprometida en operaciones de crucero en aguas de Cuba con el fin, no expresado, de apoderarse de la isla o apoyar a su movimiento de Independencia, hostigando al comercio marítimo español. Don Francisco Pizarro Martínez, Agente Secreto del Gobierno Mexicano en Nueva Orleans, refiere en uno de sus informes: "La disciplina a bordo de estos buques ha mejorado mucho y está que da gusto verlos, los antiguos soldados de marina hacen excelentes marinos y manejan bien la artillería, la

^B Carronada: Pieza corta de artillería sobre cureña sin ruedas que se usaba en los navíos y fragatas.

eficiencia de nuestra marina era proclamada con admiración en todas partes las mismas dotaciones españolas que antes menospreciaban a nuestras unidades navales, se mostraban preocupados por la intrepidez de nuestras escuadras".

El Comodoro David Porter llegó a prestar sus servicios a la Armada de México en calidad de miembro regular y le acompañaban su hijo David Dixon Porter quien sirvió con el grado de Guardiamarina y el 8 de diciembre de 1826 se hicieron a la vela en Veracruz, tomando Cayo Hueso como base de operaciones. Para el mes de abril, la escuadra ya había apresado o destruido 24 barcos.

El año de 1827 fue de una gran actividad para nuestra joven marina. Se contaba con un navío, dos fragatas, una corbeta, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneros, dos correos y cuatro balandras en los últimos meses del año, la escuadra del Comodoro Porter se concentró en Veracruz a quien el gobierno ordenó reanudar sus operaciones, en esta ocasión se incorporó el sobrino del Comodoro Porter, David Henry Porter a quien se le otorgó el grado de Capitán de Navío y se le dio el mando del bergantín "Guerrero", en el mes de diciembre, la

escuadra compuesta por los bergantines "Hermon", "Bravo" y "Guerrero" se hizo nuevamente a la mar.

La mañana del 10 de febrero de 1828 el "Guerrero" avistó al bergantín español "Marte" y a la goleta "Amelia" que custodiaban a un grupo de barcos de cabotaje, a los que atacó, dispersó y persiguió a la redade "Mariel", avisadas las autoridades de la Habana, destacaron a la fragata "Lealtad" de 54 cañones para dar cacería al "Guerrero" al que avistó a las cinco de la tarde, dándose cuenta Porter de la superioridad artillera de su perseguidor, trató de huir rumbo a Cayo Hueso, pero fue alcanzado al amanecer del día once, así que ante la disyuntiva de luchar o rendirse, Porter y su tripulación optaron por lo primero y se dispusieron para el combate.

La lucha comenzó a las seis de la mañana con un intenso fuego por ambas partes, dos horas y media duró el combate y los mexicanos, no obstante su desventaja dieron pruebas de temerario arrojo, hablaba Porter con su tripulación cuando una bala de cañón le ahorró la pena de rendición, una vez apresado el "Guerrero" fue reparado e incorporado al servicio de la marina española con el nombre de "El Cautivo".

La pérdida del "Guerrero" no aminoró los bríos de la escuadra mexicana, la cual continuó con sus operaciones de crucero en aguas cubanas; el "Bravo" hizo trece presas más y el "Hermon" al mando del teniente Charles E. Hawkins, cuatro presas, entre ellas el bergantín "Amelia", luego de lo cual se integraron nuevamente a Veracruz.

La anarquía política creada y fomentada entre los líderes mexicanos por el hábil Embajador Norteamericano Joel R. Poinsett echó por tierra los planes de desarrollo de la Armada que poco a poco fue quedando sin barcos y sin personal, en julio de 1829 el Comodoro David Porter solicitó su baja en la Armada de México y posteriormente fue designado Embajador de Estados Unidos en Turquía donde murió en el año de 1843, su hijo David Nixon Porter regresó a los Estados Unidos e ingresó a la Academia Naval de Anápolis; en 1847 participó en la guerra contra México y llegó a ser un prestigiado y controvertido Almirante.

Desde 1823 Joel R. Poinsett había llegado a nuestro país en calidad de negociador del gobierno de los Estados Unidos de Norte América con el encargo de proponer la

compra de los territorios de Texas, Arizona, Nuevo México y California, petición que desde luego fue rechazada por Guadalupe Victoria, dos años después, Poinsett regresa en calidad de Embajador Plenipotenciario y funda la Logia Masónica del Rito de York a la que se afilian importantes personajes de la política nacional y entre los que se comienzan a predicar las bondades de la organización republicana federal mientras que en la Logia del rito escocés queda otro importante grupo de personajes políticos cuya tendencia se inclinaba a organizar a la república según el sistema de gobierno central, es obvio que el propósito de Poinsett al dividir la política en México iba a apoyar brillantemente el objetivo final del gobierno norteamericano, que no era otro más que obtener la separación legal de los territorios que habían solicitado adquirir, mediante el recurso del plebiscito, si se lograba implantar el sistema federalista, puesto que cada territorio tendría un gobierno autónomo unido a la república por el contrato constitucional y libre de separarse si la voluntad popular así lo determinara.

En la lucha política desatada a raíz de esta división, el triunfo de los federalistas llevó al país a la promulgación de la Constitución Federalista en 1824;

aunque después las bases constitucionales, promulgadas por Santa Anna en 1835 de tendencia centralista, provocaron la situación propicia que es aprovechada por el Congreso Texano para declarar su separación de México y proclamar su Independencia, en virtud de la ruptura del Pacto Federal.⁹

Al principio de la rebelión texana los buques mexicanos patrullaban la costa del estado seccionista para evitar que los rebeldes recibieran apoyo, y la primera acción militar en este conflicto fue el combate sostenido entre la goleta "Correo Mexicano" y el bergantín texano "San Felipe" el cual resultó vencedor capturando a su adversaria, esta victoria contribuyó a elevar la moral de los rebeldes que comenzaron a considerar la factibilidad de su proyecto.

En enero de 1836 los texanos crearon su propia armada mediante la compra de los barcos "Invencible", "Liberty", "Independence" y "Brutus". A principios de abril el "Invencible" ataca a la "Bravo" quien custodiaba al "Correo Mexicano" que había sido rescatado siendo esta

⁹ Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Ed. Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo A-CH, pags. 660-663

vez el texano el que debe huir.

El 10. de marzo de 1837 la guerra con Texas se complica porque el congreso norteamericano reconoce su independencia y comienza a apoyar su causa, en abril llega a México el Contralmirante francés Barón de Labretonniere, Comandante de la escuadra de las Antillas con el cargo de averiguar sobre las quejas de los ciudadanos franceses en relación a los perjuicios infringidos a sus bienes y propiedades entre los que se encontraba una pastelería en la Ciudad de México; en el mismo mes la Corbeta norteamericana "Natchez" se presentó en la Barra de Brazos de Santiago donde se encontraba el bergantín mexicano "Urrea" con dos goletas estadounidenses capturadas al intentar llevar auxilio a los rebeldes texanos, a quienes exigió la rendición obligándolos a izar el pabellón norteamericano y posteriormente condujo como cautivos al puerto de Pensacola, el 17 de abril la goleta texana "Independence" fue apresada por el Capitán de Fragata Blas Godinez, al mando de los bergantines "Vencedor del Alamo" y "Libertador", cuando conducía al enviado norteamericano para reconocer la Independencia de Texas.

Lo ocurrido en la Barra de Brazos de Santiago era un hecho que el gobierno mexicano no podía ignorar pues se trató de la agresión de una unidad de guerra de una nación con la que no existía estado de guerra, por lo que envió una enérgica carta de protesta al de los Estados Unidos de Norteamérica por la vía diplomática.

En el mes de julio se presentaron en la costa de Yucatán las goletas texanas "Brutus" e "Invencible", bombardearon el puerto de Sisal y apresaron dos embarcaciones mercantes al conocerse el hecho se destacó al Comodoro José Aldana al mando de los bergantines "Iturbide" y "Libertador" y la goleta "Independencia"; cuando la flotilla llegó a Campeche ya los rebeldes se habían retirado por lo que el Comodoro se lanzó en su persecución con los dos bergantines dándoles alcance en Galveston donde los texanos, en su preocupación por escabullirse estrellaron el "Invencible" contra los arrecifes y vararon el "Brutus".

Los problemas para México se iban acumulando, las potencias tenían la preciosa oportunidad de asaltar a una joven nación, que internamente se debatía en el desorden político en el que cada líder tenía sus propios proyectos

de país y de intereses personales, el informe del Contralmirante Labretonniere hizo que el gobierno de Francia presentara al de México una formal reclamación por los daños y perjuicios sufridos por súbditos franceses, lo cual desembocó en la guerra conocida con el nombre de "Guerra de los Pasteles".

Sin haber resuelto aún el problema de la Sesesión de Texas, México tenía ahora a la flota francesa fondeada en Antón Lizardo desde el 6 de marzo de 1838 al mando del Contralmirante Bazoche, el 16 de abril, el mismo Contralmirante Bazoche declaró bloqueados los puertos mexicanos, el 26 de octubre llegó a bordo del "Nereide" el Contralmirante Charles Baudin para relevar a Bazoche, el 27 de noviembre, al vencerse el plazo impuesto por Baudin para que el gobierno aceptara las reclamaciones de francia, la flota francesa abrió fuego sobre Veracruz a la fortaleza de San Juan de Ulúa, el primer ataque bajo el mando del General Manuel Rincón y la fortaleza comandada por el General Antonio Gaona, la Armada de México, ya sin unidades que oponer a los enemigos del país colabora en la defensa de la fortaleza donde el Capitán de Fragata Blas Godinez pierde el brazo y la pierna izquierda y al día siguiente 28 de noviembre, tanto el puerto como la fortaleza capitulan.

El 30 de noviembre de 1838 México le declara la guerra a Francia y el 5 de diciembre los franceses desembarcaron en Veracruz. El 9 de marzo de 1839, una vez satisfechas las reclamaciones, se firma el Armisticio y la Armada Francesa abandona las aguas mexicanas, mientras, el problema texano aún sigue latente y en 1841 la declaración de independencia de Yucatán, Estado que comienza a prestar ayuda a Texas, con quien entabla relaciones hasta que la intervención diplomática de Andrés Quintana Roo persuade a los yucatecos que desisten de su actitud, en enero de 1842, sin embargo, quedan algunos focos rebeldes que finalmente son neutralizados por la escuadrilla del Capitán de Fragata Tomás Marín quien tomó la plaza de Campeche, batió a la escuadra combinada de Texas y Yucatán y finalmente junto con el General Pedro Ampudia recuperó la plaza de San Juan Bautista (hoy Villahermosa) atacando a las fuerzas del mercenario Francisco de Setmanat que operaba en apoyo a los intereses de Texas.

E). LA GUERRA MEXICO-ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

Las intervenciones políticas del gobierno norteamericano ya no podían ser ocultadas por más tiempo,

anexándose por la fuerza los territorios por los que ya alguna vez habían ofrecido cinco millones de dólares, la guerra llegó como una consecuencia natural de una serie de incidentes programados a partir del apoyo que Washington comenzó a dar al movimiento separatista texano y estando México cada vez más enredado en su telaraña política, ya que en veinte años había cambiado veinticuatro veces de Presidente, y ninguno de ellos llegó al poder por la vía del sufragio, evidentemente no había en el ánimo político ni la previsión, ni la planeación, ni la programación de proyecto alguno la educación pública sólo alcanzaba a las clases privilegiadas, aliadas con el alto clero, la conciencia nacional era débil en el principio de la República, las luchas internas la debilitaron aún más; México era un país vulnerable desde los cuatro puntos cardinales del poder, es decir: Política, económica, social y militarmente.

Las fuerzas armadas no podían ser excepción en esta situación y la armada sólo existía en la nómina, prácticamente todo su personal servía en fortalezas y cuarteles costeros a las órdenes de los jefes del ejército de tierra.

Además del asunto de Texas, otros incidentes fueron sumándose a las razones esgrimidas para hacer estallar el estado de guerra. En junio de 1840 el Comodoro Frank Forrest fondeó con el "St. Louis" frente al puerto de Monterrey en California, para garantizar sus derechos a ciudadanos norteamericanos; en octubre de 1842 el Comodoro Jones con su flotilla desembarcó en el mismo puerto y demandó su rendición creyendo que ya había estallado la guerra, el gobierno mexicano protestó y el norteamericano ofreció una disculpa. En abril de 1844 el Comodoro David Conner, Comandante de la flota del Atlántico recibió la orden de hacer acto de presencia en aguas mexicanas, el 23 de mayo el gobierno de Estados Unidos notificó al gobierno mexicano que había firmado con Texas el Tratado de Anexión, situación que el Congreso Mexicano se negó a reconocer, el 18 de abril de 1845 después de un año de mostrar su fuerza, Conner situó su escuadra en Antón Lizardo; el 28 de agosto el gobierno estadounidense ordenó el bloqueo a los puertos mexicanos y el 18 de noviembre la flota del Pacífico al mando del Comodoro John D. Sloat fondeó frente a Mazatlán, el 13 de mayo de 1845 ambos gobiernos reconocieron oficialmente el estado de guerra y tanto el Comodoro Conner en el Golfo, como el Comodoro Sloat en el Pacífico, impusieron el

bloqueo absoluto a los puertos mexicanos; el 16 de junio México le declaró la guerra a los Estados Unidos de Norteamérica. El 29 de julio el Comodoro Sloat le entregó el mando al Comodoro Stockton quien llegó con la orden de capturar todos los puertos mexicanos del Pacífico situados al norte de Mazatlán, cayeron Monterrey, Los Angeles y San Diego, el 7 de agosto el Comodoro Conner se acercó con su escuadra a Alvarado y haciendo maniobrar sus buques preparó el desembarco, el mal tiempo le obligó a abandonar su posición y retirarse a su fondeadero de Antón Lizardo.

El 2 de septiembre los norteamericanos de la fragata "La Cyene" desembarcaron y tomaron el puerto de Blas; el 7 de septiembre las tropas transportadas en el "Warren" al mando del Comodoro Hull desembarcaron y tomaron el puerto de Mazatlán, el 23 de septiembre arribó el Comodoro Perry para reforzar al Comodoro Conner.

El 15 de octubre la fuerza naval norteamericana compuesta de cuatro fragatas y varias corbetas integra dos divisiones, una al mando del Comodoro Perry y la otra al de Conner para atacar y tomar el puerto de Alvarado. El Capitán de Fragata Tomás Marín, Comandante General de

la Costa de Sotavento, advertido de este peligro por el frustrado ataque anterior había reunido todos los medios disponibles en el fuerte de Alvarado, junto con el Comandante del mismo fuerte Capitán de Fragata Pedro Díaz Mirón y el Comandante del fortín de Santa Teresa Primer Teniente Juan Laine, toda la artillería del fuerte era de Marina, estaba en mal estado y era servida por treinta marineros, un condestable y ocho soldados de infantería; la población civil había sido evacuada y en el pueblo quedaban algunos piquetes de la Guardia Nacional de Alvarado, Tlacotalpan, Cosamaloapan y Acayucan, a las dos de la tarde los atacantes prepararon el desembarco y penetraron al puerto disparando sus cañones que recibieron una inmediata contestación con el fuego de la fortaleza, con una muy afortunada y buena puntería, comprendiendo que sus armas eran insuficientes para abatir a toda la escuadra, el Teniente Laine ordenó concentrar todo el fuego sobre el buque insignia causándole daños tan considerables que el Comandante norteamericano ordenó la retirada.

Al día siguiente el Comodoro Perry se dirigió a la desembocadura del Río Usumacinta apoderándose del puerto de Frontera, el 25 de octubre siguió río arriba hasta San

Juan Bautista cuyo Comandante Militar el Coronel Juan B. Traconis recibió una comisión de marinos que le exigía la rendición; la respuesta que llevaron los emisarios fue: "Diga usted al Comodoro Perry que primero moriré con mi guarnición antes de entregar la plaza".¹⁰ El bombardeo no se hizo esperar y a los primeros disparos fue rota el asta bandera del Cuartel General por lo que la escuadra suspendió el fuego creyendo que el Coronel concedía la rendición, una comisión bajó a tierra a indagar y regresó con otra respuesta similar a la anterior con la advertencia por parte de Traconis que por carecer de asta bandera, él mismo la fijaría en el tope de la torre de la iglesia, el fuego continuó hasta el mediodía en que convencido Perry de su impotencia para tomar la plaza, se regresó a Frontera donde permaneció algunos días.

El 14 de noviembre, Conner y Perry atacaron y ocuparon Tampico, el 14 de diciembre Perry atacó y ocupó Ciudad del Carmen, el 5 de marzo de 1847 el General Scott llegó a Antón Lizardo para coordinar con Conner el plan de desembarco para tomar el puerto de Veracruz.

¹⁰ Miguel C. Carranza Castillo, "Introducción al Estudio de la Historia de la Marina de Guerra". Heroica Escuela Naval Militar 1984, Pag. 149.

El 9 de marzo del mismo año, desembarcaron en Playa Collado (Mocambo) 8,600 hombres divididos en 3 columnas al mando de los Generales Worth, Patterson y Twiggs quienes avanzaron sin encontrar resistencia hasta rodear el puerto por tierra, el 20 de marzo el Comodoro Perry llegó de los Estados Unidos de Norteamérica a bordo del "Mississippi" con órdenes de relevar a Conner.

Para el 22 de marzo del mismo año, ya estaban todas las fuerzas norteamericanas dispuestas y en posición para iniciar el ataque por mar y tierra o pedir al General Juan Morales la rendición de la plaza en dos horas, Morales en un gesto característico de nuestros héroes se dispuso a luchar sabiendo de antemano que no tenía oportunidad de vencer, a las cuatro de la tarde se inició el bombardeo que continuó durante toda la noche y por cuatro días y así hasta el 27 de marzo, Veracruz se rindió, en este combate se distinguió por su valor el Teniente de Marina Sebastián Holzinger quien mandaba la artillería del Baluarte Santa Bárbara que disparaba con gran precisión; durante el bombardeo una bala enemiga rompió la driza de la bandera haciéndola caer, el Teniente Holzinger la tomó para colocarla de nuevo, se subió al merlon y con él rodó el valeroso oficial dentro

del baluarte, nuevamente se levantó y volvió a prender la bandera sosteniéndola enhiesta bajo una lluvia de balas hasta que la situación le permitió arreglar el desperfecto.

La guerra del gran despojo continuó un año más, los puertos mexicanos del Golfo y del Pacífico fueron bloqueados, asediados y tomados en la defensa de San José del Cabo; el 20 de noviembre cayó el Teniente de Marina José Antonio Mijares, quien murió el mismo día a consecuencia de las heridas que recibió.

El 2 de febrero de 1848 se firmó el Tratado de Guadalupe Hidalgo por el que México perdía los territorios que una vez no quiso vender y hasta el 6 de septiembre las últimas tropas norteamericanas que ocupaban San José del Cabo, abandonaron el territorio mexicano a bordo del crucero "Ohio".

F). EL BUQUE DE GUERRA EN EL MEXICO CONTEMPORANEO.

Las intervenciones extranjeras que ha sufrido nuestro país se han iniciado en las extensas zonas marinas de México, vulnerando nuestra soberanía.

Actualmente atendiendo a los antecedentes de nuestra historia, resulta de gran importancia y trascendencia la presencia de la autoridad en lo mares; es así que la Constitución, las leyes secundarias y otros ordenamientos legales le han encomendado a la Secretaría de Marina-Armada de México, realizar tan delicada función, la que se materializa cuando ésta, por conducto de sus buques que enarbolando el pabellón nacional navegan en todo lo largo de nuestras aguas, realizando la vigilancia en defensa de la soberanía nacional, y en la vigilancia de nuestros recursos vivos y no vivos.

La organización y operación de los buques de guerra en el cumplimiento de su misión, no se hace de manera fortuita sino que están bien definidas a través de órdenes de operaciones internas, constituyéndose en unidades operativas como lo son las Fuerzas Navales, las Flotillas, Operaciones Conjuntas y otras formas que ordenada y sistemáticamente conforman un sistema para cumplir óptimamente con su misión, como se anotará en las partes subsecuentes del presente trabajo.

1. FLOTILLA.

Se llama así a la reunión de buques de guerra de pequeños desplazamientos (hasta destructores), formando un conjunto orgánico subordinado a un jefe. A veces, las que se forman para la defensa costera (flotillas costeras) son integradas por buques de diferentes tipos y hasta en ocasiones reforzadas con algún crucero.

También es una unidad orgánica en la que se agrupan destructores, corbetas, submarinos o lanchas. El número de buques que la forman es variable según los casos. En lo referente a los destructores el número de los que constituyen una flotilla es también diferente según los países. Así, puede estar constituida una flotilla por buques y mandada por un Capitán de Navío, la flotilla en este caso se divide en dos escuadrillas y cada una de éstas en dos secciones de dos barcos.

En otros países, por ejemplo los Estados Unidos de Norteamérica, cada 4 destructores forman una división, mandada por un Capitán de Navío, cada dos divisiones un escuadrón y varios escuadrones una flotilla mandada por un Contralmirante.

2. FUERZA DE TAREA.

De conformidad con el artículo 34 de la Ley Orgánica de la Armada de México, las Fuerzas de Tarea son grupos que se constituyen en forma temporal, para cumplir una función específica.

La Armada de México como una de las tres Fuerzas Armadas Mexicanas, para el cumplimiento de las funciones que su propia Ley Orgánica le encomienda, lleva a cabo acciones conjuntas, con el Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, o en su caso entre unidades internas de la propia Secretaría de Marina-Armada de México.

De conformidad con el artículo 3º del citado ordenamiento legal, las Fuerzas de Tarea pueden integrarse a consideración del Mando Supremo o Alto Mando, mismas que podrán estar constituidas por unidades de superficie, aéreas y terrestres, con el objeto de hacer frente a contingencias que rebasan la capacidad de respuesta que una Unidad tiene dentro de su ámbito de jurisdicción.

También se constituye la Fuerza de Tarea para la celebración de ceremonias cívico militares como sucede en los actos militares que se llevan a cabo durante el mes de septiembre de cada año, con los cuales se conmemora la independencia de nuestro país, así como de otras fechas trascendentes en nuestra historia.

3. OPERACIONES CONJUNTAS.

México ha celebrado diversos tratados bilaterales para combatir en forma conjunta la contaminación del medio marino, el narcotráfico, para realizar la búsqueda y rescate marítimo, etc., a continuación citaremos algunos de los puntos más importantes.

ACUERDO DE COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA SOBRE LA CONTAMINACION DEL MEDIO MARINO POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.

En su ARTICULO I se prevé que las partes convienen en establecer un Plan Conjunto de Contingencia, entre México y los Estados Unidos de América sobre contaminación del medio marino por derrames de

hidrocarburos y otras sustancias nocivas, con el fin de desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contaminantes y garantizar una respuesta adecuada en cada caso, que pueda afectar de manera significativa las áreas definidas en el artículo VII.

El ARTICULO V señala que la coordinación del Plan compete primordialmente, con respecto a los Estados Unidos Mexicanos, a la Secretaría de Marina y a otra u otras Dependencias del Gobierno Mexicano, según la naturaleza del incidente contaminante de que se trate; con respecto a los Estados Unidos de América, a la Guardia Costera de los Estados Unidos de América y al Equipo Nacional de respuesta de los Estados Unidos de América.

Señala el ARTICULO VII que este Acuerdo se aplicará de conformidad con sus preceptos a los incidentes contaminantes que puedan afectar el medio marino de una o de las dos Partes. Para los fines de este Acuerdo, el medio marino de una Parte es el área del mar, incluida la costa adyacente, que se encuentra del lado de su frontera marítima establecida con la otra Parte o con otros Estados, y dentro de las doscientas millas náuticas medidas desde las líneas de base donde se mida su mar territorial.

El ARTICULO VIII dispone que la respuesta conjunta prevista en el presente Acuerdo únicamente podrá ser llevada a cabo cuando las Partes así lo convengan.

En el ANEXO I, punto 1.7 se establece que de conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales, a partir del inicio de una respuesta conjunta, cada Parte hará lo necesario para que se concedan autorizaciones de migración y aduana para los recursos de la respuesta conjunta, incluyendo el personal y el equipo.

El ANEXO II en el punto 2.1 indica que las partes designarán, bajo la responsabilidad de las autoridades mencionadas en el artículo V del Acuerdo, quienes van a integrar un Equipo de Respuesta Conjunta.

En el punto 2.4 se prevé que después de ser informados acerca de un incidente contaminante específico, los dos Presidentes del Equipo de Respuesta Conjunta se consultarán y decidirán si proponen formalmente a sus respectivos gobiernos, el inicio de la respuesta conjunta prevista en el ARTICULO VIII. el acuerdo para iniciar la respuesta conjunta será comunicado por la vía diplomática.

**ACUERDO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA SOBRE COOPERACION PARA
COMBATIR EL NARCOTRAFICO Y LA FARMACODEPENDENCIA.**

El ARTICULO I, en su punto 1 establece que el propósito del presente Acuerdo es promover la cooperación entre las Partes a fin de que puedan combatir con mayor eficacia el narcotráfico y la farmacodependencia.

En el punto 2 se anota que las Partes cumplirán sus obligaciones derivadas del presente Acuerdo conforme a los principios de autodeterminación, no intervención en asuntos internos, igualdad jurídica y respeto a la integridad territorial de los Estados.

El punto 3 prevé que este Acuerdo no faculta a las autoridades de una de las Partes a emprender, en la jurisdicción territorial de la otra, el ejercicio y el desempeño de las funciones cuya jurisdicción o competencia estén exclusivamente reservadas a las autoridades de esa otra Parte por sus leyes o reglamentos nacionales.

El ARTICULO III señala que con apego a lo dispuesto por el ARTICULO I, la cooperación a que se refiere el presente Acuerdo procurará instrumentar programas, en cada uno de los Estados, destinados entre otros aspectos a los siguientes:

- Erradicar los cultivos ilícitos de estupefacientes y, en su caso, establecer programas de sustitución para el desarrollo de cultivos lícitos;
- Realizar actividades tendientes a frenar y perseguir el desarrollo de actividades relacionadas con el narcotráfico y la farmacodependencia;
- Establecer sistemas de intercambio de información en materia de combate al narcotráfico y a la farmacodependencia, con absoluto respeto a la competencia de las autoridades nacionales;
- Elaborar nuevos instrumentos legales que las Partes consideren convenientes para combatir, con mayor eficacia, el narcotráfico y la farmacodependencia.

En el ARTICULO III se indica que las Partes convienen establecer una Comisión Mixta Permanente México-Estados Unidos de América de Cooperación contra el Narcotráfico y la Farmacodependencia.

En su punto 1 prevé que la Comisión estará integrada por las autoridades coordinadoras de las Partes y las consultivas serán las Cancillerías de las Partes.

El punto 2 señala que la comisión se reunirá cada cuatro meses, tendrá como función principal la de formular recomendaciones a sus Gobiernos respecto a la manera más eficaz en que puedan prestarse la cooperación a que se refiere este Acuerdo.

En el punto 4 se asienta que la comisión formulará anualmente un informe sobre la aplicación del presente Acuerdo que será elevado al conocimiento de los Gobiernos de las Partes, en el que se dé cuenta del estado de la cooperación entre las Partes sobre el combate al narcotráfico y la farmacodependencia, utilizando dichos informes en los foros apropiados.

**ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE
AMERICA SOBRE BUSQUEDA Y RESCATE MARITIMO.**

El ARTICULO I establece que el propósito de este Acuerdo es establecer las normas para la cooperación entre las autoridades de búsqueda y rescate marítimos de los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, y de los Estados Unidos de América para responder y coordinar su respuesta a casos de peligro en los que vidas o propiedades estén amenazadas en el mar.

Conforme al ARTICULO II, punto A., la Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América respectivamente, son las autoridades competentes en México y los Estados Unidos de América en cuestiones relativas a búsqueda y rescate marítimos. La Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América en tanto que organizaciones unificadas en sus países, responsables del mantenimiento de la seguridad en el mar podrán responder a una amplia variedad de accidentes en el mar, sin importar la nacionalidad de aquellas en riesgo o peligro. Los recursos de las Partes para coordinar y responder a dichas circunstancias

incluyen a los Centros de Coordinación de Rescate, embarcaciones de rescate y aeroplanos.

En términos de lo dispuesto por el ARTICULO III, punto B, relativo a las operaciones de búsqueda y rescate, la Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América trabajarán conjunta e independientemente en la medida de lo posible para facilitar la cooperación en búsqueda y rescate, y para mejorar la seguridad en el mar, tales esfuerzos incluirán pero no se limitarán entre otras a las siguientes cuestiones:

- Desarrollo, establecimiento y uso de procedimientos comunes de búsqueda y rescate, y asegurar la más cercana posible coordinación entre los Centros de Coordinación de Rescate marítimo de la Armada de México y de la Guardia Costera de los Estados Unidos de América.

- Disposiciones para la oportuna autorización de entrada de unidades de búsqueda y rescate de una de las Partes al o sobre el mar territorial de la otra Parte, que sea requerida.

- Establecimiento de medios de comunicación a ser utilizados en operaciones conjuntas de búsqueda y rescate, usando las frecuencias de peligro y de llamadas internacionalmente designadas, señalando frecuencias comunes de trabajo.

- Establecimiento de líneas de comunicación apropiadas y confiables entre los Centros de Coordinación de rescate de la Armada de México y de la Guardia Costera de los Estados Unidos de América, reconociendo el valor de comunicaciones de búsqueda y rescate oportunas, la Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América designarán cada una dos Centros de Coordinación de Rescate, uno cerca de la costa del Pacífico y otro cerca de la costa del Golfo, y tomarán medidas para contar con una persona bilingüe en funciones de guardia en dichos Centros de Coordinación de Rescate.

En términos del ARTICULO V, la información y procedimientos específicos relativos a la ejecución de

este Acuerdo, serán conjuntamente desarrollados entre la Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América.

Por otra parte el ARTICULO VII establece que ambas Partes reconocen que, en ocasiones, la Guardia Costera utiliza unidades disponibles que no son de la Guardia Costera de los Estados Unidos de América en lugar de, o en adición de unidades de la Guardia Costera de los Estados Unidos de América, para responder a situaciones de peligro marítimo existentes o potenciales. Tales unidades pueden incluir, pero no se limitan a recursos de propiedad privada que son Auxiliares de la Guardia Costera y embarcaciones mercantes disponibles. En forma similar, la Armada de México puede usar recursos que no pertenecen a la Armada para búsqueda y rescate. La Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América se comprometen para los propósitos de este Acuerdo, a tratar a dichas unidades bajo el amparo de los términos de éste. Cuando sean identificadas por el Centro de Coordinación de Rescate de la Armada de México y la Guardia Costera de los Estados Unidos de América como operando bajo las órdenes y dirección de dicho Centro de Coordinación de Rescate en una misión específica de búsqueda y rescate.

4. EL BUQUE DE GUERRA EN EL COMBATE AL NARCOTRAFICO.

Como ha quedado precisado anteriormente, el buque de guerra como Unidad Representativa del Gobierno Mexicano, al desarrollar las actividades de inspección y vigilancia en el ámbito de las zonas marinas mexicanas en el ejercicio de los derechos que le corresponden a la nación realiza en los litorales del Golfo, Pacífico y Mar Caribe la vigilancia constante coadyuvando con las demás instituciones encargadas de la persecución de los delitos como lo son los establecidos como delitos contra la salud, materia de estudio en el caso que nos ocupa.

a). COMPROMISOS ACTUALES DE LA SECRETARIA DE MARINA EN LA DEFENSA DE LA SOBERANIA NACIONAL.

La Soberanía es el valor más importante de nuestra nacionalidad; su defensa y fortalecimiento son el primer objetivo del Estado mexicano. La soberanía consiste en asegurar la capacidad de los mexicanos para tomar libremente decisiones políticas en el interior, con independencia del exterior. Por eso, la soberanía no reconoce en el poder superior al del Estado ni poder

exterior al que subordine. En el ejercicio de nuestra soberanía construimos y reconocemos intereses propios, nos proponemos metas colectivas, defendemos lo que nos atañe y promovemos el lugar de México en el exterior.

La expresión concreta de nuestra soberanía consiste en preservar la integridad de nuestro territorio y asegurar en el mismo la vigencia del Estado de Derecho, con la supremacía de la Constitución Política y de las leyes que emanan de ella. Asimismo, son expresión de nuestra soberanía el definir objetivos propios de desarrollo, promoverlos en el país y en el extranjero, y fortalecer nuestra identidad y nuestra cultura.

La Soberanía es la independencia del Estado que se expresa en su personalidad jurídica, la cual constituye el poder supremo en territorio de su jurisdicción, en las relaciones internacionales el Estado soberano "es sujeto de Derecho internacional con respecto a los otros Estados que recíprocamente con él se reconocen sujetos del Derecho Internacional"¹¹.

¹¹ W. SUKENNICKI, La Souveraineté des Etats en droit int. Moderne, París 1907.

La Asamblea General de las Naciones Unidas confirma el Derecho de los Estados a la soberanía permanente sobre todos sus recursos naturales en el territorio dentro del ámbito de las fronteras estatales como también sobre los recursos que se encuentran en el fondo del mar y debajo de este fondo dentro de los límites de su jurisdicción estatal y en las aguas sobre este fondo.

La Soberanía no significa que los estados tengan una absoluta libertad de acción. La conducta estatal está condicionada por las restricciones del derecho internacional así como por las reglas de los diferentes organismos internacionales a que pertenecen bajo la teoría de que el poder supremo puede modificarse por consentimiento. La Soberanía también denota la igualdad de los Estados, aunque sólo en el sentido de igual capacidad para adquirir derechos y para someterse a obligaciones. Además, la libertad de acción de los Estados soberanos sufre las limitaciones adicionales de las restricciones extraoficiales impuestas por un sistema estatal en el que las capacidades diferentes deben armonizarse con objetivos específicos.

Las dependencias federales involucradas en la atención de las adicciones al uso de los enervantes y psicotrópicos y los delitos contra la salud y otros colaterales, han establecido compromisos específicos, en el ámbito de su competencia, para la ejecución de los proyectos definidos en los programas nacionales, con apego a la ley y a los tratados internacionales firmados por nuestro país, la integridad territorial, del espacio aéreo y de los mares territoriales y patrimoniales del país, frente a otros Estados, a las amenazas de las organizaciones criminales internacionales, el tráfico ilegal de estupefacientes, armas, personas y la explotación ilegal de nuestros recursos marinos, asegurando en todo momento la vigencia del Estado de Derecho en el territorio nacional.

A la Secretaría de Marina corresponde:

Intensificar el entrenamiento del personal naval en los operativos de prevención y combate al narcotráfico en el ámbito marítimo y costero en coordinación con las demás dependencias del ejecutivo federal y de los Estados de la Federación en sus relaciones con otras naciones, y en especial asegurar la unidad de criterios en el combate

de las amenazas modernas de la seguridad nacional: el narcotráfico, el lavado de dinero, el tráfico ilegal de armas, personas y el terrorismo.

Mantener operativa la actual flota de la Armada de México, para incorporar sus esfuerzos al Sistema Integral de Intercepción, destinando recursos específicamente para su entrenamiento, conservación y mantenimiento.

Adquirir las Unidades de Superficie y aeronavales equipadas para la detección y rastreo de embarcaciones involucradas en el narcotráfico y otras actividades ilícitas desarrolladas en territorio nacional.

Ampliar el patrullaje y vigilancia en aguas territoriales con atención especial al Caribe Mexicano y a la costa del Pacífico, en lo relativo a la vigilancia de las áreas de explotación de especies marinas así como del tráfico marítimo ya que nuestro país es un Estado de paso para las mafias del narcotráfico con destino a Norteamérica y con respecto a la preservación del medio ambiente marino ya que la región del Gran Caribe es una zona considerada a nivel internacional como sensible a cualquier contingencia que se presente en lo relativo a contaminación.

Continuar con las inspecciones de buques de bandera mexicana sospechosos que naveguen en aguas territoriales o de los extranjeros que arriben a puertos nacionales en los que se presuma la posible irregularidad de la mercancía que pueda traer en sus diversos compartimientos.

Mantener la vigilancia para el establecimiento de cercos y recolección de droga a flote ya que es ésta una actividad normal de los grupos de contrabandistas de estupefacientes aprovechando las corrientes marinas y lo extenso del litoral mexicano.

Adquisición de las lanchas rápidas necesarias para las tareas de intercepción marítima en casos de actividades marítimas ilegales en las que se tengan que tomar acciones prontas y expeditas ya que en los casos de contaminación y narcotráfico se requiere de estas acciones y no poniendo en movimiento unidades pesadas esto en acciones de estar a la par o por encima de los grupos de carteles de la droga recordando que esta actividad se realiza en la Cuenca del Gran Caribe por las características geográficas y de división política en relación al ámbito de aplicación de las leyes penales.

El más reciente instrumento jurídico internacional, y por lo tanto el más completo ya que recoge y amplía anteriores disposiciones, es la Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, adoptada el 20 de diciembre de 1988, ha concertado acuerdos bilaterales de cooperación en materia de combate al Narcotráfico y la Farmacodependencia con 19 países; 14 de esos acuerdos ya entraron en vigor y se han establecido los comités mixtos que deberán velar por su aplicación.

Sin embargo, a nivel multilateral la Convención de 1988 es ya insuficiente para el control de tráfico y consumo ilícitos, dada la constante evolución, imaginación e incremento de los métodos utilizados por los narcotraficantes, que van más allá de lo previsto en el actual marco jurídico internacional. Por ello, se hace imprescindible que la comunidad internacional revise los instrumentos, estrategias y mecanismos de cooperación, a fin de actualizarlos para incluir disposiciones que permitan atender otras importantes fases del fenómeno de las drogas, tales como el consumo y la demanda, la interceptación aérea, el control de precursores químicos,

que vienen a ser casi tan importantes como la misma droga elaborada, el lavado de dinero y el desarrollo rural integral, con miras a terminar con la extrema pobreza y reducir los cultivos ilícitos, dando créditos baratos a los agricultores para tratar de reducir la materia prima para la elaboración del psicotrópico.

**b). CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL
TRAFICO ILICITO DE ESTUPEFACIENTES.**

La Política mexicana contra las drogas, cualquiera que sea su ámbito se puede decir que inicia con el establecimiento de la campaña contra las drogas, en México se hicieron evidentes cuatro realidades que a la fecha persisten. Primero el hecho de que las áreas en las que se cultiva marihuana y amapola sean distintas y a menudo inaccesibles eso plantea la necesidad de utilizar equipo aéreo a fin de tener un mínimo de resultados. Segundo sin el uso extensivo de herbicidas, resulta prácticamente imposible realizar una campaña verdaderamente efectiva contra el cultivo de opio y marihuana. Tercero cualquier esfuerzo por controlar y erradicar el cultivo y el tráfico de estupefacientes en México implica o acarrea situaciones de violencia. Cuarto

cada nuevo y acelerado esfuerzo gubernamental provoca una respuesta innovadora por parte del narcotraficante, un refortalecimiento de la producción y una mayor presión de Washington, en todo momento el programa mexicano estuvo bajo un escrutinio crítico y creciente en las audiencias del Congreso de Estados Unidos de América.

No fue sino hasta 1961 después de una reunión informal entre los dos Gobiernos sobre el tema de las drogas, en que México empezó a adquirir de Washington el equipo necesario para conducir una campaña efectiva. Los resultados fueron impresionantes, particularmente en términos de la cantidad de plantíos de opio que fueron destruidos, sin embargo la demanda en Estados Unidos aumentaba alarmantemente.

ARTICULO 17. TRAFICO ILICITO POR MAR.

1. Las partes cooperarán en todo lo posible para eliminar el tráfico ilícito por mar de conformidad con el derecho marítimo internacional.

2. Toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave de su pabellón, o que no enarbole ninguno o no lleve matrícula, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá solicitar asistencia de otras Partes a fin de poner término a esa utilización. Las Partes a las que se solicite dicha asistencia la prestarán con los medios de que dispongan.

3. Toda parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra Parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula; si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.

4. De conformidad con el párrafo 3 ó con los tratados vigentes entre las Partes, o con cualquier otro acuerdo o arreglo que se haya podido concertar entre ellas el Estado del

pabellón podrá autorizar al Estado requiriente, entre otras cosas, a:

- a) Abordar la nave;
- b) Inspeccionar la nave;
- c) Si se descubren pruebas de aplicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.

5. Cuando se adopte una medida de conformidad con el presente artículo, las Partes interesadas tendrán debidamente en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida en el mar ni la de la nave y la carga y de no perjudicar los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado.

6. El Estado del pabellón podrá, en consecuencia con sus obligaciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, someter su autorización a condiciones que serán convenidas entre dicho

Estado y la Parte requiriente, sobre todo en lo que concierne a la responsabilidad.

7. A los efectos de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, las Partes responderán con celeridad a las solicitudes de otras partes de que se averigüe si una nave que esté enarbolando su pabellón está autorizada a hacerlo, así como a las solicitudes de autorización que se presenten al tenor de lo previsto en el párrafo 3. Cada Estado, en el momento de entrar a ser parte en la presente Convención, designará una o, en caso necesario varias autoridades para que se encarguen de recibir dichas solicitudes y de responder a ellas. Esa designación será dada a conocer, por conducto del Secretario General, a todas las demás Partes, dentro del mes siguiente a la designación.

8. La Parte que haya adoptado cualquiera de las medidas previstas en el presente artículo informará con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de esa medida.

9. Las Partes considerarán la posibilidad de concertar acuerdos o arreglos bilaterales y regionales para llevar a la práctica las disposiciones del presente artículo o hacerlas más eficaces.

10. Las medidas que se adopten en cumplimiento del párrafo 4 del presente artículo serán sólo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares, u otras naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas a tal fin.

11. Toda medida adoptada de conformidad con el presente artículo tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no injerirse en los derechos y obligaciones de los Estados ribereños o en el ejercicio de su competencia, que sean conformes con el derecho marítimo internacional, ni de menoscabar esos derechos, obligaciones o competencias.

c). **CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
DERECHO DEL MAR DE MONTEGO BAY, JAMAICA 1982.**

Con esta Convención nuestro país inició una serie de reformas a sus ordenamientos jurídicos nacionales para otorgar las atribuciones a las dependencias encargadas de los despachos correspondientes en relación a los compromisos contraídos por nuestro país en los aspectos generales de esta III CONVEMAR. El papel de nuestro país en el difícil proceso de consagración de esa institución fue igualmente central, como lo demuestran los hechos de que hubiera sido uno de los primeros en aprovechar esos frutos, al establecer el 6 de febrero de 1976 su propia Zona Económica Exclusiva, mediante la adición de un Párrafo Octavo al Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo que lo torno como un Estado verdaderamente pionero en la materia. Desde entonces los ojos de la comunidad internacional han estado orientados hacia nuestro país, para orientar la manera en que las normas internacionales acordadas son puestas en práctica en la vida real. Lo anterior ha implicado el enfrentar incontables obstáculos. Por una parte, era necesario que cobrara una auténtica conciencia nacional respecto al significado del mar para nuestro

país, del cual está singularmente dotado, no tanto por sus dimensiones incomparables sino, principalmente, por sus portentosas riquezas. En este sentido cobra fundamentalmente importancia el marco de referencia que han ofrecido los diferentes planes de desarrollo, que reconocen en el mar una fuente impresionante para la realización de los altos objetivos de la Nación.

Por otra parte, se imponía enfrentar el grave problema de aquellos intereses extranjeros que entonces existían, respecto a la pesca en aguas que en otro tiempo fueran de Alta Mar pero que, gracias al desarrollo del nuevo orden jurídico ponía a la disposición de México la normatividad imprescindible para desvanecer esos intereses, dentro de un marco legal. A través de bien planeados esfuerzos en el ámbito diplomático, se logró concertar con los Estados interesados acuerdos bilaterales, que redundaron en que la "exclusividad" de la zona de 200 millas se convirtiera, en poco tiempo, en algo más que una mera noción. Nuestro país ha logrado paulatinamente, hacer que se desvanezca la presencia pesquera extranjera en las aguas de nuestras zonas marinas. Toca ahora a la Nación, por tanto, abocarse por entero y con incrementados esfuerzos, al íntegro

aprovechamiento racional de nuestros recursos marinos. Pero para que esto sea permanente, es menester que el esfuerzo sea parte de una planeación marina inteligente e integral, que no nos devuelva al statu quo anterior, ya que el nuevo derecho del mar no tolera el desperdicio de recursos en un mundo angustiosamente requerido de alimentos, por lo que dispone que los Estados costeros den acceso a los Estados sin litoral a sus excedentes, a cambio de una retribución o beneficio económico real.

En la parte VII, artículo 108 del Tráfico Ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, señala:

1.- Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

2.- Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.

**d). VIGILANCIA DE LOS MARES DE JURISDICCION
NACIONAL PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA
CONTAMINACION MARINA.**

Una actividad del Buque de Guerra en nuestro país es la vigilancia de nuestros mares y preservar el ecosistema marino a través de un desarrollo sostenido en relación al desarrollo y medio ambiente; para estos asuntos se cuenta con varios instrumentos jurídicos internacionales así como la legislación nacional que cada vez incluye más términos de carácter ecológico; en este punto sólo tocaremos los 2 más importantes instrumentos internacionales.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo 1978.

Así como el Convenio de Londres 1972 ó mejor conocido como Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, (Londres 1972) en este último nuestro país es depositario.

Respecto al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su protocolo 1978, nuestro país ha implementado unas Bases de Coordinación, las cuales tienen el objetivo de proteger el medio humano en general y el marino en particular; de que las operaciones de los buques y sus derrames accidentales o negligentes de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales constituyen una grave fuente de contaminación; de la necesidad de tomar medidas de prevención, contención, recolección y disposición final, planificación y salvamento de la vida humana en el mar; y de que la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su protocolo 1978, contribuyen decisivamente a proteger el medio marino.

Las dependencias que forman parte en estas Bases subrayan la importancia de la aplicación de las Leyes Nacionales en materia ambiental y su reglamentación.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, establece entre otros objetivos, la necesidad de hacer del ordenamiento ecológico de las Zonas y Regiones del país, un instrumento eficaz de protección del medio ambiente,

conservar y usar adecuadamente los recursos naturales, detener y revertir la contaminación del agua y adecuar y ampliar el marco legal para impedir acciones que dañan seriamente el medio ambiente.

Las Dependencias del Ejecutivo Federal que intervienen en las Bases de Coordinación para la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques destacan los artículos alusivos a los despachos correspondientes a sus funciones; cabe hacer mención que en esta tesis de Derecho Internacional y en sí la materia que nos ocupa mencionaremos sólo 2 dependencias y sus funciones inherentes:

La Secretaría de Relaciones Exteriores manifiesta que es una Dependencia del Ejecutivo Federal en los términos del artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, compete de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 de dicha Ley, para promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la administración pública federal; y, sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas

corresponda conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte.

La Secretaría de Marina señala que como una Dependencia del Ejecutivo Federal en los términos del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, le corresponde, entre otros asuntos, ejercer la Soberanía en aguas territoriales, así como la Vigilancia de las Costas del Territorio, Vías Navegables, Islas Nacionales y la Zona Económica Exclusiva, y las demás que le atribuyan expresamente las Leyes y Reglamentos.

Uno de los Convenios donde la Secretaría de Marina es autoridad competente es el de la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, convencidos de que puede y debe emprenderse sin demora una acción internacional para controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos, pero que dicha acción no debe excluir el estudio, lo antes posible, de medidas destinadas a controlar otras fuentes de contaminación en el mar, y comprometerse especialmente a adoptar todas las medidas posibles para impedir la

contaminación del mar por el Vertimiento de desechos y otras materias que pueden constituir un peligro para la salud humana.

Las Partes contratantes prohibirán el Vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en cualquier forma, condición excepto en los casos que se especifican a continuación:

Se prohíbe el Vertimiento.

Se requiere un permiso especial previo para el vertimiento.

Se requiere un permiso general previo para el vertimiento de todos los demás desechos o materias.

Se prestará especial atención a la cooperación en la esfera de vigilancia y control, así como la investigación científica.

Como hemos dejado entrever, los recursos naturales de un país, integran su único capital, y son aquellas riquezas que se encuentran en estado natural dentro de su circunscripción territorial y son las que, gracias a los cuales se han desarrollado todas las culturas y civilizaciones, no es solamente una frase decir que de

esos recursos ha dependido la subsistencia de la sociedad humana y mediante su uso y transformación se ha determinado el progreso de los pueblos, viendo el entorno marino como una fuente de actividad humana futura y con base a la normatividad jurídica mexicana se desprende de que la Secretaría de Marina en materia de contaminación marina se encuentra definida en los siguientes artículos:

Artículos 1o., 2o., 4o., 9o. y 20o. del Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, se contempla que corresponde a la Secretaría de Marina a través de la Armada de México conocer de Vertimientos y la imposición de multas cuando estas provengan de Buques, Aeronaves, Plataformas y Otras Estructuras, quedando excluidas las fuentes de contaminación terrestre como se establece en los artículos 9 y 20.

Considerando esta atribución a la Secretaría de Marina por la infraestructura de unidades a flote así como de los técnicos especializados para estructurar estas contingencias.

Para reforzar más el combate a la contaminación, en la Administración del Licenciado José López Portillo se publicó en el Diario Oficial de la Federación del día 24 de agosto de 1978 y el 25 del mismo mes y el mismo año, la Comisión Intersecretarial de Saneamiento Ambiental a la que se encargó conocer de la planeación y condición de la política de saneamiento ambiental, la investigación, estudio, prevención y control de la contaminación, el desarrollo urbano, la conservación del equilibrio ecológico y la restauración y mejoramiento del ambiente.

Todo esto se traduce en el Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas en el Mar, es un documento que establece responsabilidades, integra una organización de respuesta para tener una reacción oportuna y adecuada ante casos de contaminación, a fin de reducir al máximo la extensión de los daños al ecosistema marino.

En tales casos, el documento fija procedimientos que permiten a todas las dependencias del Ejecutivo Federal que integran este plan, aportar una contribución y concentrar sus recursos de manera ordenada, con objeto de

responder a una contingencia provocada por derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas al Mar.

Este plan se activará cuando en aguas marinas de jurisdicción nacional, ocurra un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas producto de un accidente entre embarcaciones, descontrol de plataformas de explotación petrolera, fracturas de oleoductos submarinos, descargas provenientes de terminales marítimas o de otros incidentes contaminantes que provoquen derrames y afecten al ecosistema marino. El control de estos eventos contaminantes comprenderá operaciones de confinamiento, recolección y restauración ecológica, y en casos especiales, bajo autorización de la Secretaría de Marina-Armada de México se podrán aplicar sustancias químicas dispersantes en el área donde se considere punto crítico o grave.

CAPITULO III
EL DERECHO DE ASILO

A). EL BUQUE DE GUERRA Y EL DERECHO DE ASILO.

Analizando esta antigua costumbre de prestar refugio a los perseguidos en su país. En el decreto de la Revolución francesa del 20 de abril de 1792 sobre la declaración de guerra contra Austria, se hallaba la promesa de derecho de asilo a todos los extranjeros que se incorporasen a las filas bajo la bandera de Francia. En Europa, el derecho de asilo a los combatientes por la libertad que anulado por razones de clase por la Santa Alianza, en los años de 1818-1846, y por la mayoría de los países europeos en los años 1872-1914 en convenciones especiales bilaterales (como la Convención Austrico-Prusiana de 1872) y multilaterales (como la Convención de Roma de 1898, sobre Cooperación de la Policía Política y Extradición de los Revolucionarios). La negación del derecho de asilo a los combatientes por la libertad y su entrega se mantuvo después de la Primera y Segunda Guerra Mundial.

La Convención de La Habana, la cual si bien en el artículo 1° prohíbe conceder asilo a las misiones diplomáticas, buques de guerra y campamentos y aeronaves militares a las personas acusadas de delitos comunes o deserción, en el Artículo 2°, sin embargo, recomienda respetar el derecho de asilo respecto a delincuentes políticos...

Asilo a bordo de buques de guerra. Como un ejemplo más de la norma de que todo buque de guerra en puerto extraño tiene que atenerse a las leyes locales, puede afirmarse en principio que las personas acusadas de crímenes no políticos no han de ser recibidos a bordo del buque de guerra. Si la persona de que se trate logra entrar en el buque, no pueden sacarle de él las autoridades territoriales, sino que su entrega deberá intentarse diplomáticamente. El Comandante del buque extranjero tiene derecho a expulsarla ya que ha entrado sin permiso, y cuando llegue a tierra, pueden ocuparse de ella las autoridades locales.

Uno de los ejemplos más clásicos es el de John Dodson, oficial de la corona, en 1847 opinaba: "que él no veía porqué las personas que huyen de la justicia y se

refugian en un buque de guerra surto en puerto extranjero amistoso no hayan de ser entregadas a petición de las autoridades del país en que se cometió el delito y en cuyo puerto se halla el buque de guerra. Al mismo tiempo, el Estado territorial ha de abstenerse estrictamente de todo acto coercitivo a bordo de buque de guerra extranjero o de barco público extranjero.

En el caso del paquebote francés "Aunis" que, aunque no era un buque de guerra, estaba asimilado a tal categoría en virtud del convenio franco-sardo del 4 de septiembre de 1860, la policía italiana procedió en 1863 al arresto de cinco bandoleros que se habían refugiado a bordo del buque mientras estaba fondeado en el puerto de Génova. Francia disputó el derecho de la policía local a efectuar directamente las detenciones a bordo del Aunis, e Italia reconoció la legitimidad de esa actitud y entregó a las cinco personas en cuestión a las autoridades francesas, que, por su parte, las entregaron a las autoridades italianas después de realizarse el procedimiento prescrito para su extradición.

B). ASILO PARA DELINCUENTES POLITICOS.

Cuando delincuentes políticos se refugian a bordo de un buque de guerra existe una diferencia ya que al recibirlos se está justificado por la costumbre, con tal que se les mantenga en estado inofensivo. Se dice que el delincuente de esta índole "no debe ser buscado o invitado, pero si aparece junto al buque y pide que le admitan, no es forzoso rechazarle y, mientras sea inicu, el gobierno territorial no tiene derecho ni a pedir su entrega, ni a expulsar al buque por haberlo recibido.¹² Así, en noviembre de 1848, cuando el Papa Pío IX fue obligado a salir de Roma, el buque inglés Bulldog fue enviado a Civita Vecchia por el almirante Sir William Parker para brindar asilo y pasaje a su Santidad. En 1862 y de nuevo en 1922, un buque de guerra británico recibió a bordo al rey y a la reina de Grecia. En 1898, el reformador Chino Kang-yu-Wei, que había escapado de Tientsin en un barco de Jardine Matheson, fue puesto a bordo de un vapor P. & O. en Wu-Sung y escoltado hasta Hong Kong por el buque inglés Bonaventure. El recibimiento en las circunstancias que acabamos de mencionar es más bien una concesión a las exigencias humanitarias que el ejercicio de un derecho de asilo.

¹² JAN OSMAŃCZYK EDMUND. Op. citada, Pag. 102.

Limitase a casos especiales y casi invariablemente en países donde menudean las marejadas políticas.

Durante la breve revolución registrada en Madeira en abril de 1931, el buque inglés London, hallándose en Funchal, dio asilo al doctor Pestana Junior, uno de los cabecillas del Gobierno rebelde, y a sesenta y cinco refugiados. Unos cuarenta refugiados más fueron recibidos a bordo del buque inglés Curlew, que estaba en Funchal por la misma época, poco después, el Gobierno legal dio seguridades oficiales de que ninguna de las vidas de los rebeldes corría peligro, y que quedarían exentos de arresto inmediato si desembarcaban en los botes del buque, con lo que todos los oficiales y refugiados rebeldes fueron llevados a tierra, concluyendo así la relación de la Marina con aquella revolución.

C). CONVENIO DE LA HABANA SOBRE ASILO.

El Asilo es una antigua costumbre de prestar refugio a los perseguidos en su país; como una de las referencias más remotas esta en el Decreto de la Revolución Francesa del 20 de abril de 1792.

La Sexta Conferencia Panamericana, celebrada en La Habana en 1928, adoptó un Convenio sobre asilo, cuyo artículo 2 determina que: 1) "El asilo concedido a delincuentes políticos en legaciones, buques de guerra, campamentos militares o aviación militar se respetará en la medida en que se permite como derecho, o por tolerancia humanitaria según los usos, convenios o leyes del país en que se otorgan", y 2) "El asilo no puede concederse sino en casos urgentes y período de tiempo estrictamente indispensable para que la persona que lo busco asegure de alguna otra manera su seguridad".

Al interpretar los efectos de este Convenio, el Tribunal Internacional de Justicia estimó, en el Colombia-Peruvian Esylum Case (Caso Haya de la Torre), que el Estado que concede asilo no es competente para cualificar mediante decisión unilateral y concreta que obligue a otro Estado a recibir a los refugiados que busquen asilo, ni como delincuentes por delitos comunes o desertores del ejército o de la marina, ni como delincuentes políticos.

La cuestión hay que decidirla con objetividad. "La seguridad que nace del asilo no puede interpretarse como

protección contra la aplicación regular de las leyes y contra la jurisdicción de tribunales legalmente constituidos. La excepción de esta regla puede únicamente ocurrir si, con el disfraz de la justicia, los actos arbitrarios sustituyeron a la norma de ley. Tal sería el caso si la administración de justicia estuviese corrompida por medidas claramente apuntadas a fines políticos. El asilo protege al delincuente político contra toda medida de carácter manifiestamente extralegal que un Gobierno pudiese adoptar o intentar tomar contra sus adversarios políticos.

D). RECIBIMIENTO DE ESCLAVOS FUGITIVOS.

Aunque el tema no reviste gran importancia práctica actualmente es interesante indicar que el comandante de un buque de guerra está autorizado para recibir a bordo a los esclavos fugitivos y acogerlos a la protección de su bandera. También tiene derecho a rechazar toda petición de entrega del esclavo que le hicieren las autoridades locales. La práctica sigue rigiéndose por la "Circular sobre Esclavos Fugitivos" de 1876, que contiene la norma general de que, si bien el recibimiento de esclavos en las aguas territoriales de un Estado donde

todavía existe la esclavitud es cuestión discrecional por parte del comandante, que ha de guiarse por consideraciones de humanidad, cortesía y respeto a los tratados, sin embargo, una vez recibida la persona en cuestión, trátese de aguas territoriales o de alta mar, no se tendrá en cuenta petición alguna de entrega basada sólo en el motivo de la esclavitud. Estas instrucciones parecen ser una fórmula de compromiso entre la ley y la humanidad.

E). CONVENCION SOBRE ASILO DIPLOMATICO.

El asilo otorgado en legaciones, navíos de guerra y campamentos o aeronaves militares, a personas perseguidas por motivos o delitos políticos será respetado por el Estado territorial de acuerdo con las disposiciones de la presente Convención.¹³

Los Navíos de Guerra o Aeronaves Militares que estuviesen provisionalmente en astilleros, arsenales o talleres para su reparación no pueden constituir recinto de asilo.

¹³ Diario Oficial de la Federación del 5 de abril de 1957.

" Artículo VIII. El agente diplomático, Jefe de Navío de Guerra, campamento o aeronave militar, después de concedido el asilo, y a la mayor brevedad posible lo comunicará al Ministro de Relaciones Exteriores del Estado territorial o a la Autoridad Administrativa del lugar si el hecho hubiese ocurrido fuera de la capital".

Artículo XIII, párrafo 3, Si el asilo se realiza a bordo de Navío de Guerra o Aeronave Militar, la salida puede efectuarse en los mismos términos, pero cumpliendo con el requisito de obtener el respectivo salvoconducto.

**F). EL BUQUE DE GUERRA Y EL ALTO COMISIONADO DE LAS
NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS**

En el año de 1951 inicia sus trabajos la Oficina del Alto Comisionado para los Refugiados "Office of United Nations High Commissioner for Refugees", ACNUR/UNMCR, creada por la Asamblea General de las Naciones Unidas inventada en 1950, con sede en Ginebra, Suiza. La misión de la Oficina es proteger internacionalmente los derechos de los refugiados, cooperar con los Gobiernos para la aplicación de convenciones y acuerdos internacionales relativos a la condición jurídica de los refugiados,

acordar asistencia jurídica a los mismos... La Oficina trabaja desde 1954 con base a la Convención internacional, relativa al Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra en julio de 1951.

La Convención era solamente a refugiados procedentes de los acontecimientos anteriores al 10. de enero de 1951; pero las nuevas olas de refugiados en Asia, Africa, Europa y el hemisferio occidental, ampliaron la Convención para cubrir también a otros, en forma del Protocolo Adicional, el cual entró en vigor el 4 de octubre de 1967. En estos años, grupos de los gobiernos o las Organizaciones regionales establecieron organismos de asistencia a los refugiados de su región como la Liga Arabe, la Organización de Unidad Africana, los Gobiernos del Asia y Lejano Oriente.¹⁴

¹⁴ Las Naciones Unidas y los Derechos del Hombre, United Nations N. YORK 1968, pags. 31 y 32.

CAPITULO IV
EL DERECHO DE VISITA Y REGISTRO.

A). DERECHO DE VISITA.

Derecho de Visita establecido en el artículo 110 de la III Conferencia del Mar.

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en Alta Mar a un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95¹⁵ y 96¹⁶ no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque se dedica a:

La piratería, trata de esclavos, sin nacionalidad, haga transmisiones no autorizadas, o se niegue a izar su pabellón....

¹⁵ 95.- Los buques de guerra en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

¹⁶ 96.- Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial.

2.- En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha al mando de un oficial al buque sospechoso. Si después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.

3.- Si las sospechas no resultan fundadas, siempre que el buque necesitado no haya cometido ningún acto que los justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

4.- Estas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las aeronaves militares.

5.- Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

El término registro en este punto lo debemos entender como el acto de llevar a cabo una inspección a la embarcación del tipo que sea, nacional o extranjera, en este último caso con la autorización del capitán de la misma o en su defecto cuando se presuma que ha cometido un ilícito que sea considerado violatorio del derecho de gentes, en este caso se pedirá permiso a las autoridades de su país para llevar a cabo este acto, en esta actividad las únicas embarcaciones autorizadas para llevar a cabo la visita e inspección son los buques de guerra o buques guardacostas nacionales; de acuerdo al Derecho Internacional son los únicos facultados para realizar dicha actividad.

También debemos diferenciar el vocablo registro de aquel que se encuentra comprendido en la Ley de Navegación en el Capítulo I, artículo 9, en el caso mexicano, respecto de la estrecha vinculación de la embarcación con el Estado, donde ésta debe figurar en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el certificado de matrícula, que deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana, mismo que se mantendrá en los archivos con los datos generales y características de la embarcación.

1. LA PIRATERIA

La piratería marítima en el Derecho Internacional significaba al principio sólo aquellos actos de violencia que cometían en el mar barcos privados, no ligados por ningún acuerdo a un país a diferencia de los barcos que practicaban piratería con patente del rey. En el siglo XIX se aplicó a todos los actos de violencia realizados en mar abierto. Los piratas han sido considerados desde la antigüedad como *hostes humanis generis*, (enemigos del genero humano). La piratería marítima fue examinada por la Conferencia de París de 1856, después de la guerra de Crimea, proclamándose la Declaración de París sobre piratería marítima. En los Estados Unidos de América se introdujo en el Siglo XIX la pena de cadena perpetua por la participación en actos de piratería marítima. En 1926 el Comité de expertos para la codificación del Derecho Internacional, elaboró el "Raport on Piracy" En la ONU se iniciaron en 1952 trabajos de codificación relacionados con piratería marítima, que culminaron con la introducción del artículo 15 a la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958.

Este artículo precisó lo que se debe considerar como un acto de piratería realizado en alta mar:

1. Cada acto ilegal de violencia, detención o robo, cometido para fines propios por la tripulación o pasajeros de un barco o avión privados y dirigido: a) contra un barco o avión en alta mar o contra personas o bienes que se encuentran a bordo; b) contra barco o avión, personas o bienes que estén a bordo en un lugar no supeditado a la jurisdicción de ningún Estado.

2. Cada acto de participación voluntaria en operaciones realizadas en un barco o avión, si el que lo hace tiene conciencia de lo que ocurre tiene carácter de piratería.

3. Cada acción que tenga por objeto ayudar o instigar conscientemente a los actos definidos en los puntos 1 y 2....

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial, gozarán cuando estén en Alta Mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón. Esta postura se refleja en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay, Jamaica, 1982.

Se puede dar la piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o aeronave bajo los argumentos del mencionado artículo 101.

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rige por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tripulantes del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los terceros de buena fe.

Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente cuando un buque o aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Los Buques y aeronaves autorizadas para realizar apresamientos por causa de piratería sólo serán los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven los signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados para tal fin, podrán llevar a cabo los apresamientos por causa de piratería.

2. LA TRATA DE ESCLAVOS.

La corona española se limitó a regular el desarrollo del comercio negrero, acentuando su interés en la percepción de derecho y participaciones en el negocio, sin preocuparse por mejorar la suerte o aliviar el trato de esclavo. De esta manera, la prohibición de introducir esclavos negros en Indias sin autorización real, tuvo principalmente objetivos fiscales, políticos y

económicos. Sin embargo voces de clérigos se alzaron durante el siglo XVII en contra del comercio negrero. Fray Domingo de Soto, Fray Bartolomé de Albornoz, y tardiamente Fray Bartolomé de las Casas, son prueba de ello.

A diferencia de la esclavitud romana, cuya fuente fundamental fue la conquista, la esclavitud americana se basó en el comercio de la trata de negros.

En un primer período, la introducción de esclavos a Indias se llevó a acabo a través de licencias, permisos concedidos por el rey a los particulares para introducir una cantidad de esclavos previamente autorizada.

En los siglos XVII y XVIII predominó el sistema de asientos. Estos eran verdaderos contratos de derecho público a través de los cuales el particular o una compañía se comprometían, durante un determinado plazo (entre cinco y nueve años), a introducir cierto número de esclavos, en los puertos americanos, mediante abono de derechos estipulados. El asiento constituyó el punto de partida para una verdadera expansión comercial de las naciones comprometidas en el tráfico de los esclavos.

Fueron los portugueses, holandeses, franceses e ingleses los que se ocuparon principalmente de ese comercio. Tanto fue el auge del comercio negrero en el siglo XVIII, que su regulación entró en la órbita diplomática y se llegaron a realizar tratados internacionales para regularlo entre España y los demás países europeos. Sin embargo, los intereses insaciables de los asentistas, los fraudes frecuentes que se cometían, el intenso contrabando que se desarrolló detrás de esos asientos internacionales y las magras compensaciones que recibía la corona española, hicieron que en la segunda mitad del siglo XVIII el comercio negrero fuera objeto de nuevas reformas.

Así, se inició un tercer período en que españoles y extranjeros tenían libertad de tráfico para esa actividad. La razón fundamental para adoptar esta medida fue la creciente necesidad de mano de obra agrícola e industrial, correspondiente en gran medida a las reformas económicas impuestas por los reyes de la casa Borbón.

Sólo al final del siglo XVIII se estableció un verdadero estatuto regulador de la esclavitud (código negrero) a través de una cédula de 31 de mayo de 1789. En

ellas se establecieron medidas que denotan la preocupación, tardía por cierto, de la corona española, por aliviar la condición social y laboral de los negros. Sin embargo, las protestas de hacendados y esclavistas provocaron su suspensión en 1794. En este texto legal, de efímera vigencia, se encontraban disposiciones relativas a la alimentación, vestido, descanso y diversiones, asistencia en caso de enfermedad e invalidez y adecuación de las labores del esclavo a la edad y al sexo.

El trato dispensado al esclavo negro varió en las distintas regiones del imperio español. Fue más severo en las explotaciones mineras de Perú y la Nueva España y en algunas industrias antillanas, principalmente en las azucarera.

Como se vio desde el siglo XVI la esclavitud contaba con apasionados detractores. Más tarde en 1639, el Papa Urbano VIII condenaba la trata negrera y el Papa Benito XIV repitiendo esa condena en bula de 1741.

Al "negrero" se decía también del buque empleado en este tráfico o sea la trata de negros, se tienen pocas

noticias acerca de los buques negreros, la índole de este tráfico obligaba a la mayor reserva, en particular al ser declarado fuera de la ley, entonces los capitanes y armadores que continuaron practicando tan repugnante comercio, procuraron mantener en el mayor secreto unas actividades castigadas con la dureza que el delito merecía. Es también esta época cuando se emplearon buques rápidos, para escapar así del alcance de los cruceros de vigilancia, el aparejo más corriente fue el bergantín o bergantín-goleta, aunque también hubo fragatas, una medida casi común a todos era el mamparo transversal por la cara de proa de la toldilla, cuyo objeto era servir de parapeto a la tripulación en caso de motín. Las bodegas se deponían para "acomodar" el mayor número posible de esclavos en las condiciones inhumanas; para aprovechar hasta el límite el espacio, se montaban plataformas volantes a lo largo de los costados de la bodega y de una anchura reducida a consentir el que pudieran acostarse en ellas en sentido transversal. Como ejemplo de las condiciones en que se hacía el transporte tenemos al bergantín "Vigilante", apresado en el golfo de Guinea el 15 de abril de 1822; siguiendo la norma casi general, se trataba de una embarcación más bien pequeña: eslora, 25 metros; manga, 7, y 340 toneladas; a su bordo se hallaron

347 esclavos, lo cual supone más de uno por tonelada; cada negro disponía de una superficie de 0,32 m² y 0,47 m³ de aire, y las mujeres aún iban en peores condiciones, pues llevaba 120 en un espacio de 4,35 por 5,87 metros equivalente a la superficie de 0,31 m² y un volumen de aire de 0,43 m³, para cada una. Con buen tiempo se renovaba algo el aire de la bodega a través de las escotillas abiertas y se les hacía subir a cubierta a practicar ejercicios, obligándoles a veces a caminar y a bailar, a golpe de látigo no por sentimientos humanitarios, sino para que ofrecieran buen aspecto a la llegada al lugar de destino y venderlos así a mejor precio; cuando el tiempo era malo, se cerraban completamente las escotillas y la bodega se convertía en la mazmorra oscura y pestilente que es de suponer, y por ello abundaron las epidemias y en ocasiones el contagio alcanzó a las propias tripulaciones, que tenían con ello el premio a que su execrable proceder les hacía acreedoras.

Respecto a esa horrible vergüenza de la humanidad en más de una legislación de los diferentes países se han promovido los derechos humanos de las minorías pero el rencor y la ignorancia de los ciudadanos de las potencias

imperiales tenían sed de hacerse millonarios a cambio de los indios y sus riquezas, de la fuerza de trabajo de los negros por sus resistencia a los trabajos físicos. El último instrumento jurídico que establece algo relacionado con los esclavos es la III CONVEMAR de 1982 en su artículo 99 relacionado con la prohibición del transporte de esclavos sugiriendo que todo Estado tomará las medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.

Esto se puede adecuar al tráfico de indocumentados asiáticos hacia América por parte de traficantes casi o en similares condiciones de aquellos esclavos que venían de Africa al Continente Americano.

3. CUANDO UN BUQUE NAVEGA CON DOS PABELLONES.

Cuando se da un supuesto en el que una embarcación navega con dos pabellones o banderas esta práctica se considera prohibida por el derecho internacional, ya a petición de un tercer Estado se le requiere de que se defina por uno de los dos pabellones que enarbola para

deseen vincularse con él, y en lo que se refiere a la desnacionalización, las precauciones necesarias para que aquella situación no se produzca.

Reconocimiento en derecho, en la legislación de su particular status. No es preciso atribuir una nacionalidad al individuo o unidad sin patria, pero su situación debe estar regulada por las normas jurídicas del Estado en que se encuentre.

CAPITULO V

EL BUQUE DE GUERRA EN LAS HOSTILIDADES.

A). TRATO DE LOS PRISIONEROS DE GUERRA EN EL CONVENIO DE GINEBRA DEL 12 DE AGOSTO DE 1949.

El tradicional "Convenio de Ginebra", nacido en 1864 por iniciativa del Comité Internacional de la Cruz Roja, que acaba de ser fundado, es el origen de los Convenios llamados de Ginebra, que hoy ya son universales; ese convenio impulsó la obra de la Cruz Roja en el mundo entero; ha fomentado incluso el gran movimiento del derecho internacional tendiente a reglamentar las hostilidades y, finalmente, a limitar y prohibir recurrir a la guerra.

Acta capital, cuyos principios fundamentales nunca se han tambaleado, el Convenio tiene, sin embargo, deficiencias e imperfecciones, apenas transcurridos cuatro años después de su firma, se reunió en una Conferencia para estudiar su revisión, tras aquellas deliberaciones, se presentó, el 20 de octubre de 1868, un proyecto de artículos adicionales (en los que se preveía, especialmente, su extensión a la guerra marítima), que no

fue ratificado, respondiendo a un deseo formulado por la primera Conferencia de La Haya, en 1899, se volvió sobre la idea de revisar el Convenio de Ginebra. Correspondió a la Conferencia Diplomática de 1906 elaborar un texto revisado que implicaba una gran refundición y un notable desarrollo del Convenio de 1864.

Finalizada la primera Guerra Mundial, pareció necesario adaptar el Convenio de Ginebra a las condiciones de la guerra moderna, hubo de pasar entonces, durante la Conferencia Diplomática reunida en Ginebra el año de 1929, por una segunda revisión (mucho menos profunda, sin embargo, que la primera), tras la cual se dio su forma actual.

En 1937, nació un nuevo proyecto de revisión del Convenio de Ginebra, tras los trabajos de una Comisión de expertos internacionales convocada por el Comité Internacional de la Cruz Roja, tal proyecto, previamente sometido a la XVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja (Londres, 1938), figuraba en el orden del día de la Conferencia Diplomática prevista para 1940 y aplazada a causa de la Segunda Guerra Mundial.

El Convenio revisado, tal como quedó tras las deliberaciones de la Conferencia de 1949, se mantiene completamente en el marco tradicional, procedente de los Principios Fundamentales en los que ya se habían inspirado las versiones anteriores, los militares heridos o enfermos (ya indefensos) deben ser respetados y atendidos sin distinción de nacionalidad; el personal que les atiende, los edificios en que se albergan, el material que se les asigna, deben estar igualmente protegidos; el emblema de la cruz roja sobre fondo blanco habrá de ser el signo de esta inmunidad. Las condiciones de la guerra moderna han inducido a restringir la extensión de los privilegios de que se beneficiarían el personal y el material sanitario una vez en poder del adversario, en cambio se han añadido puntualizaciones en la casi totalidad de los artículos.

Después de las "disposiciones generales" que ahora constan en el Convenio y que ya mencionamos, el capítulo II versa sobre los heridos y los enfermos. En el artículo 13, tomando del Convenio relativo a los prisioneros de guerra, se enumera la categoría de personas que serán equiparadas a las fuerzas armadas y que se beneficiarán, por lo tanto, de lo estipulado en el Convenio, mientras

que el texto de 1929 se limitaba a imponer el respeto y la protección a los heridos, el nuevo artículo 12 contiene la enumeración de los actos prohibidos: atentando contra la vida, la tortura, abandono premeditado, etc. Se puntualizan los datos que han de proporcionarse acerca de los heridos capturados, así como los deberes por los que atañe a los muertos (arts. 16 y 17). En una nueva disposición (art. 18) se garantiza, a los habitantes y a las Sociedades de socorro el derecho a asistir a los heridos y a los enfermos.

No se modificó considerablemente el capítulo III, dedicado a las formaciones y a los establecimientos sanitarios, pero se prevé (art. 23) la designación de localidades y zonas sanitarias.

En cambio, el capítulo IV, relativo al personal sanitario y religioso, fue objeto de profundas modificaciones. Mientras que la repatriación inmediata de este personal, si caía en poder del adversario, era hasta entonces la norma esencial en el Convenio de 1949 se preveía la posibilidad de retenerlo para asistir a los prisioneros de guerra. Se determinan con la precisión (artículo 28) el estatuto especial de este personal

retenido y las condiciones de repatriación de los sobrantes (artículos. 30, 31 y 32), con lo que se remedia una grave deficiencia.

Asimismo, el capítulo V, relativo al material sanitario, presenta una significativa transformación, debida al cambio en las disposiciones referentes al personal: el material ya no será devuelto al beligerante de origen.

En el capítulo VI, la misma solución para los vehículos de transporte (artículo 35). Conquista humanitaria que conviene señalar: las aeronaves sanitarias pueden sobrevolar, en ciertas condiciones, los países neutrales (artículo 37).

El capítulo dedicado al signo distintivo (capítulo VII) se fundamenta en los mismos principios. Sin embargo el artículo 44, tan defectuoso en 1929 tiene, por fin, un aspecto lógico y armonioso. Mientras que el "signo de protección" es objeto de las más estrictas garantías, se confiere ampliamente el signo "meramente indicativo" a las sociedades de la Cruz Roja.

Como mencionamos anteriormente el capítulo IX (represión de las infracciones), así como de las disposiciones finales, el artículo 53, especial del I Convenio, tiende a evitar los abusos del signo distintivo.

**CONVENIO DE GINEBRA; HERIDOS, ENFERMOS Y NAUFRAGOS
EN EL MAR:**

La Conferencia Diplomática reunida en Ginebra el año de 1868 elaboró las primeras disposiciones para adaptar la guerra marítima los principios del Convenio de Ginebra, ese Convenio no fue ratificado, pero se convirtió más tarde, en el convenio de La Haya de 1899 y después en el X Convenio de La Haya de 1907, ratificado por 47 Estados se ha mantenido vigente en esa forma hasta nuestros días.

Sin embargo, la evolución de los métodos de la guerra y, sobre todo, el hecho de que el I Convenio de Ginebra fuese revisado en 1929, indujeron a pensar en la refundición del X Convenio de La Haya, tras estudios preliminares, el Comité internacional de la Cruz Roja elaboró en el año de 1937 en colaboración con expertos

navales reunidos en conferencia, un proyecto de convenio revisado, que fue inscrito en la orden del día de la Conferencia Diplomática que el Consejo Federal Suizo se proponía reunir en 1940.

Ese proyecto, completado desde 1945 teniendo en cuenta las experiencias del último conflicto, sirvió de base para los trabajos de la Conferencia Diplomática de 1949.

El Convenio llamado Marítimo es una prolongación del Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos y los enfermos de las Fuerzas Armadas en campaña, cuyas disposiciones se adaptan a la guerra marítima. Resulta pues lógico que vuelva a ser un Convenio de Ginebra, como en su origen.

Dado que tiene la misma finalidad que el I Convenio de Ginebra y protege a las mismas categorías de personas, no es necesario extenderse acerca de los principios en que se inspira, pero cabe destacar que el nuevo convenio marítimo tiene 63 artículos, mientras que el Convenio de 1907 sólo tenía 28, se explica tal desarrollo en el texto de 1949, como por lo demás en el antiguo proyecto de

1937, se adaptan las materias del Convenio Marítimo a las del Convenio "Terrestre" con un gran paralelismo; resulta por sí mismo un Convenio completo, siendo así que el de 1907 contiene, sobre todo, disposiciones humanitarias peculiares de la guerra naval.

Después de las disposiciones generales comunes a los diversos Convenios de las que ya hemos hablado, el capítulo II protege, además a los heridos y a los enfermos de los ejércitos, a una categoría especial de víctimas: los náufragos.

Según el artículo 13, en que se enumera a las personas que se benefician del Convenio, este habrá de extenderse a las tripulaciones de la marina mercante, con tal de que no disfruten de trato más favorable en virtud de otras disposiciones del derecho internacional, esta extensión nueva en el derecho convencional se aviene sin embargo con la práctica generalmente seguida.

En el capítulo III, evidentemente peculiar de la guerra marítima se trata el tema de los barcos hospitales y otras embarcaciones de socorro.

El capítulo IV versa sobre el personal sanitario que a causa de las condiciones reinantes en el mar, es objeto de una inmunidad más liberal que el de la tierra, el personal sanitario y especialmente la tripulación de los barcos hospitales, como forman parte integrante del buque, no pueden ser capturados ni retenidos, en cuanto al personal de los otros buques aunque en ciertos casos puede quedar retenido, debe ser inmediatamente desembarcado aplicándosele entonces las normas del Convenio Terrestre.

El capítulo V (transportes sanitarios) corresponde a lo estipulado al respecto en el Convenio Terrestre, en cambio el Convenio Marítimo no contiene sección especial relativa al material, ya que éste es en cierto modo parte integrante de los buques.

No había aviación de guerra en 1907, así pues el capítulo VI (signo distintivo) del Convenio revisado contiene prescripciones más eficaces relativas al señalamiento de los barcos hospitales.

Los capítulos VII (aplicación del convenio) y VIII (represión de abusos e infracciones), así como las disposiciones finales, no requieren observaciones particulares.....

De acuerdo a esta Convención en su artículo 4o., se entiende por prisionero de guerra:

Las personas que perteneciendo a alguna de las siguientes categorías caigan en poder del enemigo:

1) Miembros de las fuerzas armadas de una Parte contendiente, así como miembros de milicias y cuerpos de voluntarios que formen parte de esas fuerzas armadas;

2) Miembros de otras milicias y miembros de otros cuerpos de voluntarios, incluso los movimientos de resistencia organizados, pertenecientes a una Parte contendiente y que actúan fuera o dentro de su propio territorio, aunque este territorio se halle ocupado siempre que esas milicias o cuerpos organizados, incluso los movimientos de resistencia organizados, llenen las condiciones siguientes:

- a) Que figure a su cabeza una persona responsable por sus subordinados;
- b) Que muestren un signo distintivo fijo y fácil para reconocer a distancia;

c) Que lleven francamente las armas;

d) Que se conformen, en sus operaciones, a las leyes y costumbres de la guerra;

3) Miembros de las fuerzas armadas regulares, pertenecientes a un gobierno o a una autoridad no reconocidos por la Potencia en cuyo poder hayan caído;

4) Personas que sigan a las fuerzas armadas sin formar parte integrante de ellas, tales como miembros civiles de tripulaciones de aviones militares, corresponsales de guerra, encargados del bienestar de las Fuerzas Armadas, a condición de que para ello hayan recibido permiso de las Fuerzas Armadas que acompañan, teniendo éstas la obligación de entregarles a tal efecto una tarjeta de identidad semejante al modelo adjunto;

5) Miembros de las tripulaciones, incluso capitanes, pilotos y grumetes, de la Marina Mercante, y tripulaciones de la aviación civil de las Partes contendientes, que no gocen de trato más favorable en virtud de otras disposiciones del derecho internacional;

6) La población de un territorio no ocupado que, al acercarse el enemigo, tome espontáneamente las armas para combatir a las tropas invasoras, sin haber tenido tiempo para constituirse en Fuerzas Armadas regulares siempre que lleve francamente las armas y respete las leyes y costumbres de la guerra.

Se beneficiarán igualmente del trato reservado por el presente Convenio a los prisioneros de guerra:

1) Las personas que pertenezcan o hayan pertenecido a las Fuerzas Armadas del país ocupado si, por razón de esta pertenencia, la Potencia ocupante, aunque las haya inicialmente liberado mientras las hostilidades se efectuaban fuera del territorio que ocupe, considera necesario proceder a su internamiento, especialmente después de una tentativa fracasada de dichas personas, para incorporarse a las Fuerzas Armadas a que pertenezcan, y que se hallen comprometidas en el combate, o cuando hagan caso omiso de la orden que se les dé para su internamiento;

2) Las personas que pertenezcan a una de las categorías enumeradas en el presente artículo, que hayan

sido recibidas en sus territorios por Potencias neutrales o no beligerantes, y a quienes estas tengan la obligación de internar en virtud del derecho internacional, bajo reserva de cualquier trato más favorable que dichas Potencias juzgasen oportuno concederles, excepción hecha de las disposiciones de los artículos 8, 10, 15, 30 quinto párrafo, 58 a 67 inclusive, 92, 126 y, cuando entre las Partes contendientes y la Potencia neutral o no beligerante interesada existan relaciones diplomáticas, de las disposiciones concernientes a la Potencia protectora, cuando existen tales relaciones diplomáticas, las Partes contendientes de quienes dependan dichas personas estarán autorizadas para ejercer, respecto a ellas, las funciones que el presente Convenio señala a las Potencias protectoras, sin perjuicio de las que dichas Partes ejerzan normalmente a tenor de los usos y de tratados diplomáticos y consulares.

B)1 CONVENCION CONCERNIENTE AL BOMBARDEO POR FUERZAS NAVALES, EN TIEMPO DE GUERRA.

Animados del deseo de realizar el voto expresado por la Primera Conferencia de la Paz, concerniente al bombardeo, por fuerzas navales de puertos, ciudades y

aldeas no defendidos; y considerando que es de importancia someter los bombardeos por fuerzas navales a disposiciones generales que garanticen los derechos de los habitantes y aseguren la conservación de los principales edificios, haciendo, extensibles a esta operación de guerra hasta donde fuere posible, los principios del reglamento de 1889 sobre las leyes y costumbres de la guerra terrestre.

Inspirados del deseo de servir los intereses de la humanidad y de disminuir los rigores de los desastres de la guerra.

Considerando que, para los casos no previstos por la presente Convención, deben tomarse en cuenta los principios del Derecho de gentes.¹⁷

¹⁷ Firmada en La Haya el 18 de octubre de 1907. Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 23 al 30 de marzo de 1910.

**C). CONVENCION CONCERNIENTE A LOS DERECHOS Y
DEBERES DE LAS POTENCIAS NEUTRALES EN CASO DE
GUERRA MARITIMA.**

Todos los actos hostiles, y en ellos comprendidos la captura y el ejercicio del derecho de visita, cometidos por navíos de guerra beligerantes en aguas territoriales de una Potencia neutral, constituyen una violación de neutralidad y están prohibidos estrictamente.

Cuando un navío ha sido capturado en aguas territoriales de una Potencia neutral, ésta debe, si la presa se encuentra aun en su jurisdicción, usar de los medios de que disponga para que la presa sea puesta en libertad con sus oficiales y tripulación, y para que la tripulación llevada a bordo por el capturador sea internada.

Si la presa está fuera de la jurisdicción de la Potencia neutral, el Gobierno capturador debe, a solicitud de aquella, poner en libertad a la presa con sus oficiales y tripulación.

Queda prohibido a los beligerantes hacer de los puertos y de las aguas neutrales la base de operaciones navales contra sus adversarios, sobre todo, de instalar en ellos estaciones radiotelegráficas o cualquier aparato destinado a servir como medio de comunicación con las fuerzas beligerantes de tierra.

Queda prohibida la entrega, por cualquier título, hecha directa o indirectamente, por una Potencia neutral a una Potencia beligerante, de buques de guerra, municiones o material de guerra.

Toda Potencia neutral debe aplicar igualmente a los beligerantes las condiciones, restricciones o prohibiciones dictadas por ella, en lo que se refiera a la admisión en sus puertos, radas o aguas territoriales, de los navíos de guerra beligerantes o de sus presas.

Sin embargo, una Potencia neutral puede impedir el acceso a sus puertos y a sus radas de un navío beligerante que no hubiere conformado con las órdenes y prescripciones dictadas por ella, o que hubiera violado la neutralidad.

Toda Potencia neutral puede permitir a los navíos de guerra de los beligerantes el que se sirvan de sus pilotos titulados.

A falta de disposiciones especiales de la legislación de la Potencia neutral, queda prohibido a los navíos de guerra de los beligerantes permanecer en los puertos y radas o en las aguas territoriales de dicha Potencia durante un tiempo mayor de veinticuatro horas salvo en los casos previstos por la presente Convención.

Si una Potencia concedora del rompimiento de las hostilidades sabe que un navío de guerra de un Estado beligerante se encuentra en uno de sus puertos o radas o en sus aguas territoriales, debe notificar a dicho navío que zarpe dentro de veinticuatro horas, o dentro del plazo prescrito por la ley local.

Un navío de guerra beligerante no puede prolongar su estancia en un puerto neutral por un plazo mayor que el legal, sino por causa de averías o por razón del estado del mar, deberá partir una vez que la causa del retardo haya cesado.

Las reglas sobre la limitación de estancia en los puertos, radas y aguas neutrales, no se aplican a los navíos de guerra destinados exclusivamente para una misión religiosa, científica o filantrópica.

Cuando se encuentren simultáneamente en un puerto o una rada neutrales navíos de guerra de las dos partes beligerantes, deben transcurrir al menos veinticuatro horas entre la partida del navío de un beligerante y la partida del navío del otro.

El orden de salidas se determinará por el orden de llegada, a menos que el navío que haya llegado primero se encuentre en el caso en que la prolongación del plazo legal de permanencia le sea acordado.

Un navío de guerra beligerante no puede dejar un puerto o una rada neutrales, antes de que transcurran veinticuatro horas desde la partida de un navío de comercio que lleve el pabellón de su adversario.

Los navíos de guerra beligerantes no pueden servirse de los puertos, radas y aguas territoriales neutrales, para renovar o aumentar sus prisiones militares o su armamento ni para completar sus tripulaciones.

Los navíos de guerra beligerantes, que hayan tomado combustible en el puerto de una Potencia neutral, no

pueden volver a verificar tal hecho en un puerto de la misma Potencia, sino después de tres meses.

Cuando un navío beligerante sea detenido por una Potencia neutral, los oficiales y la tripulación quedarán igualmente detenidos.

Los oficiales y la tripulación así detenidos no pueden quedar en el navío o alojados, ya sea en otro navío, ya en tierra y sujetárseles a las medidas restrictivas que se crea necesario imponerles, sin embargo, deberá siempre dejarse en el navío el número de hombres necesarios para su cuidado.

Los oficiales pueden quedar en libertad bajo su palabra de no salir del territorio neutral sin autorización.

D). LA SOLUCION PACIFICA DE LOS CONFLICTOS.

La Doctrina Clásica del Derecho Internacional Público, aceptaba como lícito el uso de la fuerza armada como medio para la solución de conflictos internacionales esta postura no fue superada sino hasta el "Pacto Briand

Kellogg", firmado en París el 27 de agosto de 1928, en dicho Pacto las partes condenan la guerra como medio de solución de los conflictos internacionales y renuncian a ella como instrumento de política nacional en sus relaciones recíprocas (el Pacto fue ratificado por la mayor parte de los Estados del mundo, a excepción de algunos Estados sudamericanos).

Confirmado el Pacto Briand Kellogg, la Carta de las Naciones Unidas en su artículo 2, párrafo 3:

"Los miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos, de tal manera que no pongan en peligro, la paz y seguridad internacionales".

Se pretende imponer esta obligación también, a los Estados no miembros de la Organización, como se desprende del artículo 2, párrafo 6, de dicha Carta de las Naciones Unidas.

C O N C L U S I O N E S :

PRIMERA.- El Buque de Guerra es una unidad representativa de los Estados, ante los demás miembros de la comunidad internacional, el cual es símbolo de la defensa exterior y seguridad interior de las naciones a las que pertenece.

SEGUNDA.- En México por no ser un Estado beligerante a sus buques de guerra, además de las funciones citadas les corresponde efectuar operaciones de búsqueda, rescate, vigilancia de los recursos marítimos y de coadyuvancia con el Ministerio Público en el combate al terrorismo, contrabando, tráfico ilegal de personas, armas y estupefacientes.

TERCERA.- La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, es el último documento jurídico internacional signado y reconocido por más de 123 países, los cuales admiten y aplican en su legislación nacional los derechos y obligaciones derivados de la misma.

CUARTA.- En la legislación mexicana no existe ninguna ley a la que se haya incorporado el concepto de buque de guerra y otras funciones que le corresponden conforme al Derecho Internacional.

QUINTA.- Que el Derecho interno mexicano regule al buque de guerra, incorporando el concepto en la Ley Orgánica de la Armada de México, tomando como base la definición de la Segunda Convención de Ginebra Sobre Alta Mar de 1958 y la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.

SEXTA.- Debe ser regulado el buque de guerra en la Ley Orgánica de la Armada de México, atendiendo a que dicha institución tiene como misión emplear el poder naval militar de la Federación para la seguridad interior y la defensa exterior del país; además de las atribuciones expresadas en la SEGUNDA CONCLUSION.

SEPTIMA.- Que el Poder Ejecutivo en base a las facultades otorgadas en el artículo 71 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, presente la iniciativa de reforma de la Ley Orgánica de la Armada de México, proponiendo que se incorpore la definición de buque de guerra, así como otras funciones que le competen en base al Derecho Internacional.

OCTAVA.- Conforme a la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, México estableció el 6 de febrero de 1976 su propia Zona Económica Exclusiva mediante la adición de un Párrafo Octavo al Artículo 27 Constitucional.

NOVENA.- Por la extensión de dicha zona de mar, resulta difícil la vigilancia de los recursos existentes y el combate a las actividades ilícitas; por lo que se considera que nuestro país requiere optimizar su vigilancia.

DECIMA.- Desde los tiempos de las armadas invencibles, pasando por famosas batallas, luchas contra corsarios, así como guerras independentistas y las dos conflagraciones mundiales en este siglo, el buque de guerra ha sido un gran protagonista en estos eventos definiendo con sus intervenciones los destinos del mundo siguiendo hasta la fecha con el estatus que la costumbre internacional le ha otorgado, es por ello que en tiempos de buena mar se les puede considerar como embajadores de paz.

B I B L I O G R A F I A .

1. Amich Julián, "Diccionario Marítimo", Editorial Juventud, Barcelona, Esp. 1971.
2. Carranza Castillo Miguel Carlos, "Introducción al Estudio de la Marina de Guerra", Hca. Escuela Naval Militar, México, 1984.
3. Castañeda Jorge, Obras Completas II. "Derecho del Mar", Instituto Matías Romero de estudios Diplomáticos, Secretaría de Relaciones Exteriores y El Colegio de México, México, D.F., 1995.
4. Cervantes Ahumada Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México, 1977.
5. Fernández Flores José Luis, "Del Derecho de la Guerra", Colección, Ediciones Ejército, Servicios de Publicaciones, del E.M.E. Madrid, 1982.
6. Katz Friederich, "La Guerra Secreta en México, Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana", Tomo I, Ediciones Era, México, 1988.
7. Kelsen Hans, "Principios de Derecho Internacional Público", Editorial El Ateneo, Buenos Aires, Arg. 1965.
8. Nuñez Lacaci F. y Torrente Sánchez F., "La Armada: Esa Desconocida", Editorial San Martín, Madrid 1982.
9. Ortiz Ahlf Loretta, "Derecho Internacional Público", Segunda Edición, Colección de Textos Jurídicos Universitarios, Editorial Harla, México 1993.
10. Plano Jack C. Olton Roy, "Diccionario de Relaciones Internacionales", México 1983, Editorial Limusa.
11. Quiroz Richards J.J., Revista Mexicana de Procuración, Volumen 1 Número 3 "El Ambito del Buque de Guerra en el Derecho Internacional Público", Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, México, 1996.

12. Rodríguez Sala M. Luisa y otros, "Navegantes Exploradores y Misioneros en el Septentrión Novohispano, en el siglo XVI", Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, a través del Programa Cultural de las Fronteras y el Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.
13. Secretaría de Marina, "Nuestros Mares, Condición Jurídica y Recursos Económicos", Ensayo, México, 1º de junio de 1981.
14. Sepúlveda Cesar, "Compendio de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México", Segunda edición, Coeditado por la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Marina, México 1993.
15. Solís Guillén Eduardo, Derecho Oceánico, "Cultura Jurídica Naval", Derecho Marítimo Mercantil, Derecho Naval Militar, Editorial Porrúa, S.A. México, 1987.
16. Szekely Alberto, "Derecho del Mar, El Derecho en México, Una Visión de Conjunto", tomo II, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1991.
17. Tena Ramírez Felipe, "Leyes Fundamentales de México, 1908-1991", XVI Edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1991.
18. UNAM y Editorial Porrúa, S.A., "Diccionario Jurídico Mexicano", Instituto de Investigaciones Jurídicas, Cuarta Edición, México 1991.

LEGISLACION

1. Colección de Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México, Senado de la República, Secretaría de Relaciones Exteriores, tomos XXIV y XXIX, México, 1982 y 1988.
2. Comité Internacional de la Cruz Roja, Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, Ginebra, Suiza, 1986.
3. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, comentada por O. RABASA EMILIO, Instituto de Investigaciones Legislativas de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, México 1995.
4. Ley Federal del Mar, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1986.
5. Ley de Navegación, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.
6. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, S.A. 1997.
7. Ley Orgánica de la Armada de México, Compilación Jurídica, Centro de Estudios Superiores Navales, México 1997.
8. Organización de las Naciones Unidas, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.
9. Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Substancias Nocivas en el Mar. México 1989.
10. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, Compilación Jurídica, Centro de Estudios Superiores Navales, México 1997.