

I. *Antecedentes históricos de una cátedra*

Al iniciarse el dominio español en el viejo Reino de la Nueva España, 13 de agosto de 1521, el comercio marítimo se mostraba promisorio, ya que había un muy importante tráfico marítimo de intercambio, no sólo con la Metrópoli, sino con los virreinos españoles de América: Perú, Río de la Plata y Nueva Granada, amén de otras colonias americanas y algunas potencias europeas como los reinos de Francia y de los Países Bajos.

Por otra parte, el establecimiento de la ruta comercial al Lejano Oriente con la Nao de China o Galeón de Filipinas, que se mantuvo de 1565 a 1815, es decir, 250 años ininterrumpidamente a pesar de los ataques de los piratas,⁴ produjo el movimiento de importantes cargas entre ambas áreas del Pacífico.

El servicio regular de cabotaje se estableció en 1580, con el balandro San Francisco, totalmente construido en el puerto de Campeche, con el que se movía carga y pasaje de Veracruz a Campeche y Sisal, en la península de Yucatán.⁵

El primer tratado sobre construcción naval en América lo escribió Diego García de Palacio, ilustre santanderino de familia marinera, doctorado en Derecho en la Real y Pontificia Universidad de México en 1581, confinándole a su tratado aplicación práctica al construir en el puerto de Campeche dos galeones de mil toneladas de registro bruto cada uno, tamaño en ese entonces de gran respeto para las embarcaciones, utilizando maderas de Campeche y henequén de Yucatán para las jarcias, demostrando su utilidad, pero sobre todo su calidad, superior a las empleadas en la España de 1583.⁶

Asimismo, escribió una *Institución náutica*, en 1587, declarada por el rey Felipe II de España como “obra de mucho fruto para los navegantes”, por lo cual ordenó se tuviera en cuenta por los marinos de su reino. También escribió unos *Diálogos militares* en 1583, que le dieron la reputación de marino de gue-

⁴ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, Editorial Litorales, México, 1962, p. 91.

⁵ Raziel García Arroyo, *Biografía de la marina mexicana (semblanzas históricas)*, Secretaría de Marina, México, 1960, p. 155.

⁶ José Eusebio Salgado y Salgado, “La enseñanza del derecho marítimo en México”, en *Promar*, Poligrafik, núm. 25, año IV, Buenos Aires, noviembre de 1987, p. 17.

rra, por lo que el séptimo virrey de la Nueva España, Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villa Manrique (1585-1590), lo nombró comandante de la expedición que buscaría al pirata inglés Francis Drake, quien atacaba al Galeón de Filipinas desde Baja California, actual península que entonces creyó una isla, a la que bautizó como *Virginia*, en honor de Isabel I de Inglaterra.⁷

Por otra parte, propugnó por la enseñanza del derecho marítimo en la carrera de Derecho en la Real y Pontificia Universidad de México en 1582, creada por la Real Cédula de Carlos I (1516-1556) de 21 de septiembre de 1551, la que abrió sus cursos el 25 de enero de 1553, dándose la primera cátedra de Derecho el 12 de julio de ese mismo año.⁸

Todo ello se perdió al emitir el rey Felipe II la Real Cédula de 11 de enero de 1593, prohibiendo el comercio de la Nueva España con las demás colonias españolas de América y del resto del mundo, reservando el negocio marítimo a los españoles peninsulares. De esta suerte se estableció un monopolio de la Corona española, que controló todas las actividades marítimas a través de la Casa de Contratación de Sevilla (1503-1717), la que se trasladó más tarde a Cádiz, por ser Sevilla un puerto fluvial y por tanto impedido para embarcaciones mayores, donde duró hasta poco después de la apertura del comercio marítimo de las colonias (1717-1790). Debido a esto se debió el establecimiento de los Consulados, tribunales mercantiles de la época colonial: ciudad de México (1592-1827), Guadalajara (1791-1824) y Puebla (1821-1824), creado ya en el México independiente por el emperador Agustín I de Iturbide.⁹

Al concluir la guerra de Independencia de nuestro país, diversos problemas: sociales, políticos, financieros, falta de identidad nacional, económicos, bélicos, etcétera, hicieron que se prestara poca atención a lo marítimo, olvidando incluso la tradición marinera que nos trajera España, volviendo nuestros ojos sólo a la tierra, así nos lo hace saber el gran historiador mexicano contemporáneo Carlos Bosch García en su obra *México frente al mar*:

En el siglo XIX la nación continuó manejando sus costas en la forma heredada de la Colonia en la que es evidente la ausencia total de marinos. Hay que comprender cómo la mentalidad apegada a la tierra quedó en pie al retirarse todo el aparato marino que rodeó al país durante la época colonial. Después de la independencia la política nacional se cernió en torno al poder, y las continuas luchas que de ello resultaron inclinaron al país hacia un proceso de decadencia. De la ruina se trató de salir a punta de legislaciones aduanales e impositivas, poco constructivas, que se aplicaron a los puertos con intención de recabar los medios necesarios para sufragar los gastos nacionales. De hecho, se gravó la presencia de las naves extranjeras en los puertos y el poco comercio que en ellos tenía lugar. Así manejados, los puertos

⁷ Diego García de Palacio, *Diccionario Porrúa de historia, bibliografía y geografía de México*, Porrúa, 1964, p. 590.

⁸ Diego García de Palacio, *Enciclopedia de México*, Enciclopedia Británica de México, 1994, t. IV, p. 3203.

⁹ José. S. J. Bravo Urgarte, *Historia de México. La Nueva España*, Jus, 1953, t. II, p. 180.

siguieron representando la fortaleza de defensa junto al mar en vez de los puntos de apertura y de empresa hacia el exterior.¹⁰

Así, tenemos desde el inicio mismo de la independencia innumerables guerras como la toma del Castillo de San Juan de Ulúa, 26 de octubre de 1821 a 23 de noviembre de 1825, en la cual hubo de luchar el general Miguel Barragán con la asistencia del ilustre primer marino mexicano Pedro Sainz de Baranda.

La expedición del general Isidro Barradas, 15 de julio a 11 de septiembre de 1829, desembarcó en Tampico siendo derrotada por las fuerzas de la República al mando del general Antonio López de Santa Anna.

En la Guerra de los Pasteles, con Francia, 21 de marzo de 1838 a 9 de marzo de 1839, Veracruz fue duramente bombardeado y tomado por las fuerzas francesas.

En la guerra con los Estados Unidos de América, el país fue ocupado y perdimos más de la mitad del territorio nacional, 2 millones 263 mil 866 kilómetros cuadrados mediante el Tratado de Guadalupe Hidalgo; más tarde, el Tratado de La Mesilla con ese mismo país nos despojó del territorio de La Mesilla del estado de Sonora, equivalente a 109 574 kilómetros cuadrados.

Producto de la intervención tripartita, derivada de la Convención de Londres del 31 de octubre de 1861 (celebrada por España, Francia y el Reino Unido de la Gran Bretaña, que concluyó con el retiro de España y Gran Bretaña, mediante los Acuerdos de la Soledad, del 9 de abril de 1862) la intervención francesa nos impuso el emperador Maximiliano I de Habsburgo, del 9 de abril de 1862 al 27 de junio de 1867.

Por todo lo anterior, podemos ver que las guerras nos dejaron imposibilitados de atender lo relativo al mar, amén de que el propio historiador mexicano Bosch García nos hace ver que todas las grandes guerras e invasiones vinieron siempre por el mar, si recordamos que todo se inició, o en el puerto de Veracruz o en el de Tampico.¹¹

No obstante, algo se hizo en el siglo XIX por el derecho marítimo, al ser creada la Escuela Náutica de la Isla del Carmen, Campeche, el 28 de diciembre de 1854 y publicarse la obra del ilustre abogado mexicano Justo Sierra O'Reilly: *Lecciones de derecho marítimo internacional*, para la Escuela Nacional de Comercio el 31 de mayo de 1854. Sin embargo, ese esfuerzo desapareció con el triunfo del Plan de Ayutla el 13 de julio de 1855, cuando la guarnición de la ciudad de México lo apoyó.¹²

¹⁰ Carlos Bosch García, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1981, p. 455.

¹¹ Véanse varios tomos de la obra *Enciclopedia de México*, Enciclopedia Británica de México, 1994, 14 vols., México, Anuario *Todo México 1995*.

¹² Justo Sierra O'Reilly, *Lecciones de derecho marítimo internacional*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1854, p. 156. Es recomendable la lectura de esta gran obra, ejemplo del interés marítimo que a un nivel limitado siempre ha existido en nuestro país.

Poco después, en la época de Porfirio Díaz Mory, se crearon la Escuela Náutica de Mazatlán, en 1882, y la Escuela Naval Militar, el 1 de julio de 1897, en las que se prepara a los jóvenes en las carreras de oficial de guerra y maquinista de la Armada, así como en las de piloto y maquinista de la marina mercante.¹³

En esas escuelas se impartían las cátedras de derecho marítimo, tanto en lo internacional como en lo comercial, destacando los aspectos internacionales, ahí se dio cabal empleo a la obra de Sierra O'Reilly.

También Porfirio Díaz Mory contrató la construcción y modernización de los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Manzanillo y Mazatlán, con la casa inglesa W. Pearson and Sons Ltd., habiéndose concluido sólo las de los cuatro primeros, las de Manzanillo, en parte, y las de Mazatlán quedaron en proyecto, sin embargo, sus obras actuales siguieron prácticamente el proyecto de la casa inglesa antes citada. Asimismo, se adoptó el Código de Comercio el 15 de septiembre de 1889, en vigor el 1 de enero de 1890, que rigió todo lo relativo al comercio marítimo hasta el 21 de diciembre de 1963, cuando entró en vigor la Ley de Navegación y Comercio Marítimos el 10 de enero de 1963. Habiéndose establecido, además, varias compañías navieras mexicanas: Compañía Transatlántica Mexicana de Navegación, Compañía Naviera de Romano y Berreteaga y Compañía Naviera del Pacífico. Como podemos ver, el Código de Comercio fue la base de partida para el examen del derecho marítimo, aun cuando fuera a nivel preferentemente comercial.¹⁴

Al inicio del siglo xx poco se pudo hacer, pues se inició con la parte final del gobierno de Porfirio Díaz Mory (1900-1911), para pasar al periodo de la Revolución mexicana, que se puede decir que va del 20 de noviembre de 1910 al 1 de diciembre de 1934, época en la que se adopta la actual Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917, en la que quedan plasmados los principios constitucionales del derecho marítimo mexicano, artículos 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134, y de donde emana toda nuestra legislación marítima vigente.¹⁵

En el artículo 27 se reconoce que la propiedad de las aguas comprendidas dentro de los límites del territorio del país corresponde originariamente a la nación; la preservación y restauración del equilibrio ecológico; la nación tiene, además, el dominio directo sobre los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; también son propiedad de la nación las aguas territoriales, las aguas de lagos, esteros, lagunas, ríos y afluentes, arroyos, las zonas marítimas costeras, las aguas de los

¹³ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, pp. 312-334.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 415-471. Roberto L. Mantilla Molina, *Derecho mercantil. Introducción y conceptos fundamentales, sociedades*. Porrúa, México, 1961, pp. 16-17. Jorge L. Tamayo, *Geografía moderna de México*. Trillas, México, 1970, pp. 316-320.

¹⁵ Isidro Fabela, *Historia diplomática de la Revolución Mexicana (1912-1917)*. FCE, México, 1958, 2 vols., *Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y geografía de México*, p. 1423. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* McGraw-Hill, México, 1995.

puertos, etcétera; finalmente, establece la zona económica exclusiva, a la que se le dio la extensión máxima de 200 millas náuticas.¹⁶

El artículo 32 se refiere a que capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y todo el personal de la marina mercante que tripule embarcaciones que porten el pabellón nacional, deberán tener la nacionalidad mexicana por nacimiento; lo que también se exige a los capitanes de puerto y para todos los servicios de practicaje.¹⁷

Son razones históricas las que determinaron la adopción de una disposición tan drástica y nacionalista, si recordamos la defensa que hizo el diputado constituyente de 1917, general Cándido Aguilar, en la que demostró que en los países altamente desarrollados sólo se ocupa a nacionales, además de que la oficialidad de la marina mercante mexicana en ese entonces, por ser extranjera, atacó fuertemente y aun apoyó con los buques nacionales a la contrarrevolución, por lo que señaló lo siguiente:

En los momentos difíciles para el gobierno revolucionario, los dueños y encargados de nuestros buques mercantes, lejos de cooperar con el gobierno, cuando tanta falta hacían transportes por vía marítima, se apresuraron a abanderar en el extranjero dichos buques sin oposición alguna por parte de la tripulación, porque siendo ellos mexicanos nacionalizados y aun extranjeros, vieron con tibieza, y aun con agrado esta actitud antipatriótica.¹⁸

El artículo 42 nos indica que entre las partes integrantes del territorio nacional se encuentran las islas, cayos, arrecifes, la plataforma continental; los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; las aguas de los mares territoriales, que hoy día, conforme al Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay, del 10 de diciembre de 1982, tiene una extensión máxima de 12 millas náuticas, y las aguas marítimas interiores.¹⁹

Por lo que se refiere al artículo 48, da la titularidad de la jurisdicción al gobierno federal sobre las islas, cayos, arrecifes y sus zócalos submarinos; la plataforma continental; los mares territoriales y las aguas marítimas interiores. Se exceptúan de ello aquellas islas sobre las cuales los Estados hayan venido ejerciendo jurisdicción a la fecha de adopción de la Constitución.²⁰

El artículo 73 establece facultades del Congreso federal, destacando la establecida en la fracción XIII, que a la letra dice: para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.²¹

¹⁶ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 27, pp. 20-24.

¹⁷ *Ibid.*, artículo 32, p. 38.

¹⁸ Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación naval en México*, Secretaría de Marina, México, 1967, vol. I, p. 119.

¹⁹ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 42, p. 48.

²⁰ *Ibid.*, artículo 48, p. 49.

²¹ *Ibid.*, artículo 73, pp. 64 y 67.

Es por medio de esta disposición que nuestro país reconoció la autonomía del derecho marítimo, frente a la vieja doctrina del particularismo que lo hacía rama o parte del derecho civil o del derecho mercantil, además de que por primera vez lo hizo al adoptar la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* del 21 de noviembre siguiente.²²

Mediante el artículo 76, que establece las facultades del Senado de la República, se dispone que a este cuerpo legislativo corresponde aprobar los tratados internacionales y las convenciones diplomáticas que celebre el presidente de la República, fracción I.²³

Al presidente de los Estados Unidos Mexicanos se le reconoce la calidad de máxima autoridad marítima del país, así, puede verse en el artículo 89, fracción X, que se le permite celebrar tratados y ratificarlos con aprobación del Senado de la República y, fracción XIII, habilitar toda clase de puertos y establecer aduanas marítimas.²⁴

Así es como sus principales atribuciones marítimas las ha delegado en tres secretarías de Estado: Recursos Naturales, Medio Ambiente y Pesca; Marina, y Comunicaciones y Transportes; es decir, los recursos naturales que se encuentran en el suelo, subsuelo y aguas suprayacentes de nuestro mar territorial y la zona económica exclusiva, lo relativo a la riqueza ictiológica y la protección del medio ambiente marino a la primera; la seguridad y vigilancia de nuestros mares a la segunda, y lo relativo a la marina mercante a la tercera.²⁵

La Constitución da rango federal al derecho marítimo, al disponer en el artículo 104, fracción II, que corresponde a los tribunales de la Federación conocer de todas las controversias que versen sobre tal derecho.²⁶ Esto lo hace, además, valer en su artículo 3o. la Ley de Navegación vigente, eliminando la jurisdicción concurrente.²⁷

Los estados no pueden, sin el consentimiento del Congreso federal, establecer derechos de tonelaje, ni alguno otro de puertos, ni podrán imponer impuestos o derechos sobre el comercio exterior del país, nos dice el artículo 118, fracción I. Permiso que hasta la fecha no se les ha concedido.²⁸

²² "Ley de Navegación y Comercio Marítimo s", en *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, 47a. ed., Porrúa, México, 1986, pp. 475-544.

²³ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 76, p. 73.

²⁴ *Ibid.*, artículo 89, pp. 81-82.

²⁵ *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, en ella se nos señala que otras secretarías tienen atribuciones marítimas, salvo quizá la Secretaría de la Reforma Agraria y el Departamento del Distrito Federal.

²⁶ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 104, pp. 92-93.

²⁷ *Ley de Vías Generales de Comunicación y Disposiciones Complementarias. Ley de Navegación*, 25a. ed., Porrúa, México, 1995, Colección Leyes y Códigos de México, artículo 3o., pp. 258-259.

²⁸ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 118, pp. 119-120.

El artículo 123 nos habla del trabajo y la previsión social que regula las labores a bordo de las embarcaciones y en los puertos y terminales marítimos nacionales, entre otros.²⁹

El comercio internacional es una facultad privativa del gobierno federal, según lo establece el artículo 131 de la Constitución, esto por supuesto incluye el comercio exterior que se lleva a cabo por la vía marítima.³⁰

En el artículo 133 se establece el orden jerárquico de las leyes de nuestro país, dándole la supremacía plena a la Constitución, luego a sus leyes reglamentarias, a los tratados que estén conforme a ellas que celebre el Ejecutivo federal y los ratifique con aprobación del Senado, y después a las leyes que emanen del Congreso de la Unión.³¹

Finalmente, el artículo 134 establece que en las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de bienes y prestación de servicios para el Estado, deberán ser llevados a cabo en las mejores condiciones disponibles de precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes. Esto incluye, desde luego, la adquisición de buques, su arrendamiento o fletamento, así como de las plataformas fijas o flotantes, etcétera.³²

No debe olvidarse que en ese entonces profesores como Marcel Planiol, Julien Bonnetcase, Baudry, Lacantinerie y Barde, franceses y el español Joaquín Garrigues en sus tratados de derecho civil y derecho mercantil incluían un último tomo dedicado al derecho marítimo. Por lo anterior, los profesores de dichas cátedras en la Facultad de Derecho de la UNAM, en sus obras sobre dichas ramas del derecho, señalaban con toda claridad que no se incluía la parte correspondiente al derecho marítimo.³³

²⁹ *Ibid.*, artículo 123, pp. 135-148.

³⁰ *Ibid.*, artículo 131, p. 152.

³¹ *Ibid.*, artículo 133, p. 153.

³² *Ibid.*, artículo 134, pp. 153-154.

³³ Marcel Planiol, *Traité Élémentaire de Droit Civil*, 9a. ed., Libraire Général de Droit et Jurisprudence, París, 1923, XIII vols. Lacantinerie Baudry, Barde, *Traité-Théorique et Pratique de Droit Civil*, 3a. ed., Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey et du Journal du Palais, 1906, XIV vols. Julien Bonnetcase, *Précis de Droit Civil*, París, Libraire Arthur Rousseau, 1939, XII vols. Joaquín Garrigues, *Curso de derecho mercantil*, Madrid, 1936-1940, 4 vols.