

LA SECRETARÍA DE MARINA ANTE LOS DESAFÍOS DE MÉXICO ACORDADOS EN LOS FOROS INTERNACIONALES SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1964-1982)

Mario Óscar Flores López*

EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

Para obtener los primeros esbozos sobre las perspectivas que la Secretaría de Marina-Armada de México tenía con miras a sus objetivos y necesidades durante el periodo 1964-1982, es necesario explicar cuáles fueron las políticas internacionales con respecto a la extensión de la soberanía nacional en el mar, que se establecieron en los años sesenta y setenta, así como la influencia que éstas tuvieron en las políticas marítimas y navales que se llevaron a cabo durante los gobiernos de los presidentes Gustavo Díaz Ordaz, Luis Echeverría y José López Portillo, en un periodo en que el modelo del desarrollo estabilizador vivió sus últimos años y en el que se trató de darle un giro

* Historiador del Departamento de Historia, Unidad de Historia y Cultura Naval, Secretaría de Marina. Ha publicado artículos en las revistas *Secretaría de Marina-Armada de México y Armas*; también ha participado como autor en obras como: *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, *Historia General de la Infantería de Marina Mexicana*, *De la Intervención diplomática a la invasión armada. México frente a Estados Unidos durante 1914*, entre otras, publicadas por la Secretaría de Marina.

a la política económica donde el Estado tuvo una mayor injerencia en la economía nacional.

Partiendo de que México extendió sus dominios territoriales hacia el mar y tomando en cuenta que la institución tiene como misión vigilar mares, costas y litorales del país, el presente estudio también pretende hacer una pequeña aproximación sobre cuál era la situación de la Armada en aquellos años y exponer las acciones que se desarrollaron para afrontar los nuevos retos que implicaba el aumento gradual de su área de operatividad en el mar.

Mar Territorial y mar patrimonial (Zona Económica Exclusiva) fueron dos conceptos del derecho internacional que tomaron relevancia en la agenda de diversas naciones, después de la Segunda Guerra Mundial. En México no fue la excepción, dado que fue un tema fundamental porque se pretendía definir sus límites territoriales ante el creciente interés internacional en materia del derecho del mar.

La posición de México con respecto al Mar Territorial¹ se remonta al decreto del 29 de agosto de 1935,² en el que se adjudica su extensión a nueve millas, con base en que el Derecho Internacional permitía un límite mayor a tres. La medida fue tomada debido a que Estados Unidos hizo una propuesta infructuosa que consistía en el establecimiento de una franja de 20 millas, a lo largo de las costas de ambos países, para la explotación de los recursos pesqueros, lo que implicaba un reconocimiento mutuo de una zona exclusiva de pesca de tal anchura que podía ser explotada de acuerdo a la legislación de cada país y en la que México

¹ El Mar Territorial es el espacio marino más importante y antiguo reconocido por el derecho internacional. Desde tiempos inmemoriales la faja de mar adyacente a las costas de un estado fue reclamada y protegida por las poblaciones ribereñas y podría definirse en la actualidad, a partir de la Tercera Confemar, como la faja oceánica adyacente al territorio continental de un estado ribereño, generalmente de una anchura máxima de doce millas náuticas (22.22 kilómetros), sobre la cual dicho estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho de paso inocente a favor de otros estados. Véase Jorge A. Vargas, *Terminología sobre derecho del mar*, México, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979, pp. 190-191.

² “Decreto que reforma la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación”, en *Diario Oficial de la Federación*, t. XCI, núm. 54, México, 31 de agosto de 1935, pp. 1055-1056.

hubiese tenido una enorme desventaja, dado que no contaba con los recursos e infraestructura suficientes.³

Si bien no existió un artículo constitucional que ratificara la extensión del Mar Territorial en México, la *Ley General de Bienes Nacionales* de 1941, con fundamento en el decreto de 1935, estableció en su artículo 17 que las aguas marginales pertenecían al dominio público,⁴ con una distancia de hasta nueve millas náuticas; a pesar de las inconformidades del gobierno estadounidense, no hubo mayores consecuencias diplomáticas ni políticas.⁵

En la década de 1950, en distintos foros internacionales se manifestó la postura de ampliar el Mar Territorial; el Consejo Interamericano de Jurisconsultos, celebrado en la Ciudad de México en 1956, fue uno de los primeros en incorporar la figura jurídica de la plataforma continental, al proponer la extensión de los derechos del estado ribereño sobre los recursos naturales que en esa zona existen, tales como: petróleo, sustancias, minerales, así como especies marinas, animales y otros seres vivos.

La primera intención de establecer constitucionalmente la soberanía de México sobre sus mares, costas y litorales fue en 1945, cuando se presentó una iniciativa para reformar los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución, con la finalidad de que se tuvieran los instrumentos jurídicos más eficaces para la defensa de sus derechos y la protección de sus recursos. Sin embargo, fue hasta 1960 cuando se estipuló el dominio de éstos, ubicados en la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; justamente dos años después de la Primera Conferencia

³ La Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la Conservación de los Recursos Marinos y Acuáticos fue una propuesta que ponía en una posición desventajosa a México con respecto a la explotación de los recursos marinos. Véase Alberto Székely, *México y el derecho internacional del mar*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1979, p. 95, en <http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/2/881/10.pdf>. (Consultada el 22 de julio de 2016).

⁴ “Ley General de Bienes Nacionales de 31 de diciembre de 1941”, en *Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXXXIII, núm. 3, México, 3 de julio de 1942, p. 4. Aguas marginales es otra de las formas en que se le llamó al Mar territorial.

⁵ Bernardo Sepúlveda Amor, “Derecho del mar, Apuntes sobre el sistema legal mexicano”, en *XIII Foro Internacional*, México, El Colegio de México, octubre-diciembre de 1972, p. 243.

de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Confemar), efectuada en Ginebra, Suiza.⁶

En dicha conferencia se sancionó formalmente que la soberanía de un Estado debía extenderse a una zona de mar adyacente a sus costas, que conservó, ahora de manera oficial, el nombre de Mar Territorial, y con ello tenía el derecho de fijar sus propios límites de acuerdo a su realidad, intereses y responsabilidades.⁷ México e India fueron algunos de los países que expresaron la idea de extenderla hasta las doce millas como anchura máxima.⁸ Otras propuestas que se trataron en el foro internacional fueron que el estado ribereño tenía la posibilidad de proteger sus accesos, vigilar la entrada, salida y anclaje de barcos nacionales y extranjeros; así como controlar y promover sus intereses comerciales, fiscales y políticos; además de tener el control de la explotación de los productos marinos.⁹

En la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se celebró en 1960, también en Ginebra, se trataron dos temas centrales: la anchura del Mar Territorial, en la que México impulsó una vez más su extensión y los límites con respecto a la actividad pesquera;¹⁰ referente a la primera no se pudo llegar a ningún acuerdo, por lo que en los siguientes años, los propios estados hicieron pronunciamientos particulares, ante la conciencia de los beneficios eco-

⁶ *Ibidem*, p. 269.

⁷ Si bien el concepto de Mar Territorial se manejó desde muchos años atrás, fue en la Confemar donde se retomó de manera oficial, para reconocer la extensión del territorio marítimo de los países ribereños. *Ibidem*, p. 235.

⁸ La propuesta también fue impulsada por la India y se llevó a votación en donde recibió 35 votos a favor por 35 en contra y 12 abstenciones; de acuerdo al reglamento establecido, al quedar empatada quedó sin efecto, se intentó una vez más en la reunión plenaria pero tampoco tuvo éxito. Véase Alberto Szekely, *op. cit.*, p. 105.

⁹ En la convención, la mayor parte de los países latinoamericanos se definieron por la ampliación de su Mar Territorial; además se discutieron temas sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; la Alta Mar; la Plataforma Continental y, sobre Pesca y Recursos Vivos de la Alta Mar. También se formalizaron algunas resoluciones con respecto a contaminación y conservación del medio ambiente y ecosistemas marinos, así como la aplicación del paso inocente de buques extranjeros con fines pacíficos por el Mar Territorial del estado ribereño. Véase Yolanda Frías, “El derecho del mar tradicional y el nuevo derecho del mar”, en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México*, t. XXI, núm. 120, México, septiembre-diciembre de 1981, p. 714.

¹⁰ Jorge Vargas, *Terminología sobre el Derecho del Mar*, *op. cit.*, p. 75.

nómicos que les podría traer. Como resultado de esas dos reuniones se conformó un exhaustivo, aunque impreciso Código del Mar en el que se pudo observar el conflicto de intereses entre los estados poderosos y los subdesarrollados.¹¹

Tres años después, el embajador mexicano Alfonso García Robles, en el estudio *Opinión del Comité Jurídico Interamericano sobre la Anchura del Mar Territorial*, reafirmó la propuesta mexicana sobre su extensión a doce millas;¹² si bien México fue un promotor activo en este tema, fue hasta el 12 de diciembre de 1969 cuando se aprobó a nivel nacional con la reforma a la fracción II del artículo 18 de la *Ley General de Bienes Nacionales*, en la que se aclaró que no se afectaba a los convenios concertados y los que llegaran a concertarse de acuerdo a la Ley sobre la zona exclusiva de pesca.

Después de haber participado en las primeras dos convenciones de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar, así como en otros foros internacionales sobre la materia, el gobierno mexicano publicó, en el *Diario Oficial de la Federación*, su adhesión a ellas el 5 de octubre de 1966. Por tanto, también envió una representación a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en diciembre de 1973, en la que se impulsó la creación de nuevas figuras dentro del derecho del espacio oceánico, entre ellas, la Zona Económica Exclusiva y con respecto al Mar Territorial, finalmente se llegó al consenso de que este espacio fuera de doce millas náuticas. Además se trataron temas sobre: los fondos marinos y oceánicos, autoridad internacional; la plataforma continental, alta mar, pesca, islas; contaminación, investigación científica marina y el desarrollo y transferencia de tecnología.¹³

Como se podrá ver son diversos los temas y por tanto también los retos que México debía asumir al ser parte de las naciones comprometidas

¹¹ La problemática se centró en que existía una clara competencia desleal entre las potencias y los países en vías de desarrollo, los cuales carecían de la industria y los recursos necesarios para la explotación de los recursos naturales procedentes del mar. Véase Dinah Rodríguez, “El derecho del más fuerte. Tercera Conferencia sobre los Derechos del Mar”, en *Problemas del desarrollo*, año 5, núm. 20, México, 1975, p. 103.

¹² Alberto Szekely, *op. cit.*, pp. 109-110.

¹³ Jorge A. Vargas, *Terminología sobre derecho del mar*, *op. cit.*, p. 76.

das en materia marítima; situación a la que no fue ajena el gobierno del Presidente Luis Echeverría, al fijarse políticas como la extensión de la soberanía del Estado en el mar. En marzo de 1972 se manifestó a favor del reconocimiento del Mar Territorial y la zona contigua¹⁴ de los países ribereños, y tres meses después, en la Declaración de Santo Domingo, junto con varios países latinoamericanos, impulsó la iniciativa en la que se especificó que el mar patrimonial, más tarde conocido como Zona Económica Exclusiva, tendría un límite de 200 millas náuticas.¹⁵

Estados Unidos revisó la iniciativa mexicana y manifestó que emitiría una respuesta en foros internacionales posteriores; sin embargo al no ser tratado dicho tema, el gobierno mexicano tomó la decisión de adoptar esta nueva figura jurídica en agosto de 1975.¹⁶ Durante un foro de la Asamblea General de las Naciones Unidas el Presidente Echeverría comentó lo siguiente:

En los últimos años se ha advertido la urgencia de actualizar sustancialmente el derecho del mar. En las negociaciones que se llevan a cabo para aprobar un tratado de observancia general, ha adquirido apoyo, casi unánime, la regla de la Zona Económica Exclusiva.

Debido a la existencia de algunas dificultades, que bien pueden aplazar por largo tiempo la adopción de este acuerdo, México ha decidido establecer una Zona Económica Exclusiva que se extenderá hasta 200 millas náuticas a partir de sus costas, sin menoscabo a la navegación, sobrevuelo y tendido de cables. Esto implica afirmar nuestra soberanía sobre los recursos que se hallan en toda la extensión del Golfo de California.¹⁷

Posteriormente, al no existir una norma internacional al respecto y mucho menos alguna otra que prohibiera a los Estados extender su

¹⁴ La zona contigua es el espacio oceánico adyacente al mar territorial, de una anchura igual o menor que la de este último, en el cual el estado ribereño ejerce ciertas competencias para fines específicos, en particular de tipo aduanero, fiscal, de inmigración y sanitario. Jorge A. Vargas, *Terminología sobre derecho del mar*, *op. cit.*, pp. 265-266.

¹⁵ Jorge A. Vargas, “Significado y trascendencia para México de un mar patrimonial de 200 millas”, en *Comercio Exterior*, núm. 10, vol. 25, México, octubre de 1975, p. 1149.

¹⁶ Emilio Rabasa, *La Zona Económica Exclusiva*, México, Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/127/23.pdf>, p. 563.

¹⁷ Jorge A. Vargas, *op. cit.*, p. 1146.

jurisdicción, además de no haberse aprobado aún en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se redactó una adición al artículo 27 constitucional, párrafo octavo, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del 6 de febrero de 1976,¹⁸ entró en vigor en junio del mismo año y quedó redactado de la siguiente manera:

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las Leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esta extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulta necesaria, mediante acuerdo con estos estados.

Con esta disposición, la nueva zona inicia donde termina el Mar Territorial, a partir de las doce millas, y hasta las doscientas millas náuticas; también quedó establecido que en el Mar Territorial se ejercería plena soberanía al ser una extensión de su parte terrestre, mientras que en las 188 millas restantes se ejercería soberanía sobre los recursos renovables y no renovables, los fondos marinos incluido el subsuelo y las aguas suprayacentes; así como la jurisdicción sobre las islas artificiales, la preservación del medio marino y la investigación científica.¹⁹ Ante esta situación, México tenía que enfrentar nuevos retos ya que su soberanía se extendió a una franja marítima de más de dos millones de kilómetros cuadrados, lo que constituía un área mayor a la de su extensión territorial.

¹⁸ “Decreto por el que se adiciona el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para establecer una Zona Económica Exclusiva, situada fuera del Mar territorial”, en *Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXXXIV, núm. 25, México, 6 de febrero de 1976, p. 2.

¹⁹ Emilio Rabasa, *op. cit.*, p. 564.

LA SECRETARÍA DE MARINA Y SUS POLÍTICAS DE DESARROLLO

Una vez expuesto el punto de cómo se desarrolló la codificación del Derecho del Mar, así como los acuerdos que surgieron a través de los foros internacionales convocados por las Naciones Unidas, en los que se habló sobre la ampliación del Mar Territorial y la creación de la Zona Económica Exclusiva, a continuación se expondrá cuáles fueron las repercusiones en la Secretaría de Marina, ya que de acuerdo al decreto establecido por el Presidente Luis Echeverría Álvarez del 7 de junio de 1976²⁰ y con base al artículo 27 constitucional, adquiriría la función de tomar todas las providencias necesarias, dentro de sus competencias para cumplir con los nuevos retos al ampliarse sus facultades y responsabilidades.

Al concluir la década de los sesenta, México contaba con una imagen externa de país privilegiado, había logrado ensanchar su economía y transitar hacia una nación urbana e industrial con cierta estabilidad económica y un prudente endeudamiento externo; sin embargo después de 1968, la economía tuvo que reorientarse para fortalecer y alentar la estabilidad política; durante los siguientes dos sexenios se dio un mayor impulso al gasto público para sacar a la economía de la recesión. El gobierno del Presidente Luis Echeverría llevó a cabo una reforma fiscal que no aportó los recursos necesarios para financiar la expansión del gasto público por lo que recurrió a préstamos del exterior, deuda interna y oferta monetaria, que hacia la segunda mitad de su sexenio derivó en una fuerte crisis económica.²¹

Ante tal situación, en el siguiente sexenio, el Presidente José López Portillo hizo un llamado a la unidad nacional, dado que había un profundo descontento en la sociedad mexicana, por lo que llevó a cabo

²⁰ El Presidente Luis Echeverría tenía el objetivo de crear mayor riqueza, así como desarrollar una política internacional que le diera al país una fuerte presencia frente a las potencias dominantes en materia de derecho internacional y específicamente con respecto a los asuntos marítimos en los que impulsó el reconocimiento de las 200 millas de mar patrimonial. Véase *Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXXXVI, núm. 25, México, 7 de junio de 1976, p. 3.

²¹ Luis Medina Peña, *Hacia el nuevo Estado mexicano, 1920-2000*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 184-186.

reformas en el ámbito económico, administrativo y político, con el objetivo de planificar de mejor manera el desarrollo del país. Con base en el impulso de la política llamada “Alianza para la Producción” pretendió reactivar los pactos entre los factores de producción y el gobierno para combatir la inflación con producción masiva y barata de bienes de consumo popular.²² Durante los cuatro primeros años de su gobierno la economía del país creció gracias a las reservas petroleras que garantizaron un flujo constante de recursos del exterior, vía exportación de crudo, deuda e inversiones,²³ factores que al término de su gestión provocaron una nueva crisis económica.

Para el periodo estudiado, la Secretaría de Marina tenía una responsabilidad mayor, al tener dentro de su estructura administrativa importantes direcciones como: la Dirección General de la Armada, Marina Mercante, Obras Marítimas, Faros e Hidrografía, Operación Portuaria y Dragado; una compleja relación entre los asuntos militares combinados con otros civiles, donde los principales cargos eran ocupados por elementos de la Armada, de acuerdo a las políticas de Estado establecidas por la administración en turno.

Fue con la reforma administrativa realizada por el gobierno del Presidente José López Portillo, cuando estas direcciones se separaron y pasaron a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que a su vez creó una subsecretaría en la que fueron integradas con la misma denominación;²⁴ mientras que la Secretaría de Marina, a partir de ese momento, tendría funciones estrictamente militares, es decir lo concerniente a la Armada de México.

Para la existencia de una Armada, el Estado ribereño debe tener intereses marítimos para beneficio de su economía y su sociedad. En México se trató de proyectar estos principios durante el sexenio del Presidente Adolfo Ruiz Cortines, quien presentó *La Marcha al Mar*,

²² Ibídem, p. 236.

²³ Ibídem, p. 240.

²⁴ Algunas de las actividades consideradas fueron las siguientes: el programa de formación de recursos humanos, abanderamiento de naves, la política y programa de reservas de carga y los instrumentos de apoyo para su fomento; de esa subsecretaría dependen las direcciones generales de Marina Mercante, Operación Portuaria, Obras Marítimas, Dragado y Señalamiento Marítimo. Enrique Cárdenas de la Peña, *Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, p. 472.

una política que privilegió el desarrollo de la infraestructura portuaria, que de alguna manera continuó en los siguientes sexenios con fuertes inversiones en la construcción, modernización y equipamiento tanto de los puertos existentes como otros de nueva creación (comerciales, turísticos y petroleros); también invirtió en el mejoramiento de la flota de Petróleos Mexicanos, de la marina mercante y el desarrollo de otras actividades marítimas como la pesca, la construcción, la reparación naval, la investigación científica, entre otras, como se vio en el capítulo anterior.

Los intereses marítimos mexicanos influyeron positivamente en el sector jurídico, al llevar a la Constitución reformas a los artículos 27, 42, 48 y 89 en los que se expresó el interés de México por el mar; así como en la extensión de la superficie marítima gracias a la ardua labor realizada por ministros y especialistas en derecho internacional, en los distintos foros convocados por la ONU y otros organismos internacionales; lo que además trajo consigo diversos compromisos a nivel nacional y mundial, en los que la Armada tendría que ocupar un lugar preponderante, al ser un instituto armado encargado de la defensa de la nación y por tanto de respaldar los intereses nacionales en el mar y sus costas.

Con base en las leyes orgánicas de la Armada de México, que estuvieron vigentes en este periodo de estudio, se considera que tenía una misión de carácter defensivo, más aún tomando en cuenta que la superficie marítima creció considerablemente. Para fundamentarlo, se tiene que la ley de 1952, vigente durante el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, señala que las funciones de la Armada eran las siguientes:

- Defender la soberanía e integridad de la Nación haciendo la guerra marítima en todos sus aspectos.
- Actuar en los diferentes teatros de guerra con las fuerzas del país, con las de los países aliados, o bien sola, si así se determina.
- Mantener el orden constitucional por sí misma o en cooperación con las demás fuerzas armadas de la nación según el caso.²⁵

²⁵ “Ley Orgánica de la Armada de México”, en *Diario Oficial de la Federación*, Sección Segunda, t. CXC, núm. 6, México, 8 de enero de 1952, p. 1.

Al inicio del sexenio del Presidente Luis Echeverría, la Armada aceptó que su evolución había sido lenta en los últimos años, con crecimiento en su material flotante, en sus operativos en el mar y en sus recursos humanos. También se aceptó que aún existían muchas carencias y para subsanarlas era necesario considerar una reorganización que incluyera la modernización de sistemas, fuerzas, comunicaciones, condiciones militares, políticas y sociales propias de la Institución, por lo que se dio paso a la elaboración y aprobación de la *Ley Orgánica de la Armada* de 1972.²⁶

Dentro de la ley existían once puntos específicos sobre las funciones de la secretaría, entre ellos: el compromiso de defender la soberanía nacional en aguas, costas e islas nacionales; la protección del tráfico marítimo, fluvial y lacustre; coadyuvar en la vigilancia de los recursos pesqueros y puertos marítimos; evitar el contrabando y el tráfico ilegal de estupefacientes; organizar y operar el servicio de policía naval y auxiliar a la población civil en caso de desastres naturales.²⁷ Si bien son más, en ninguno de ellos se establece una política con proyección internacional.

Algunas autoridades de Marina como el Almirante Jorge Lang Islas, Comandante General de la Armada en el sexenio de Díaz Ordaz, mencionó que la Armada tenía un carácter defensivo por cuestiones de política de Estado, que consistía en mantener reducido el número de efectivos, que no se requerían grandes unidades navales y que si en algún momento existiera el interés de adquirirlos primero era necesario tener la infraestructura y tecnología adecuada para su mantenimiento.²⁸

De acuerdo al interés creciente de México por resolver los asuntos relativos a su soberanía nacional en el mar, el impulso a las actividades económicas de origen marítimo con la modernización y construcción de nuevos puertos, el desarrollo de la industria petrolera, la extensión del Mar Territorial y tomando en cuenta la creación de la Zona Eco-

²⁶ Enrique Carrera A., “Organización de la Armada”, en *Revista General de Marina*, vol. 1, núm. 13, México, enero-febrero de 1971, pp. 105-106.

²⁷ “Ley Orgánica de la Armada de México”, en *Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXI, núm. 9, México, 12 de enero de 1972, pp. 1-3.

²⁸ “Comandancia General de la Armada”, en *Revista General de Marina*, vol. I, núm. I, México, junio de 1966, pp. 28-29.

nómica Exclusiva, la Secretaría de Marina tenía difíciles e importantes retos que cumplir.

BUQUES Y AERONAVES

Durante el sexenio del Presidente Gustavo Díaz Ordaz fueron pocos los buques de guerra adquiridos y sólo se aprovecharon algunas oportunidades para comprarlos, tal como se explicó en el último informe de labores del Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado, una vez que la institución se hizo de algunos buques en Estados Unidos: “se estimó pertinente señalar que en los países como el nuestro que no disponen de grandes recursos para dedicarlos a la Marina Militar, se aprovechan de las ocasiones como la presente para adquirir sus barcos a precio exclusivamente de Gobierno a Gobierno”.²⁹

De distintos tipos y tonelajes fueron básicamente barcos pequeños como transportes, lanchas contraincendio y de desembarco, remolcadores de alta mar y lanchas asignadas al comité organizador de los Juegos Olímpicos de México '68.³⁰ Los buques más destacados fueron los transportes *Chihuahua* y *Coahuila*, adquiridos en Norfolk, Estados Unidos, de los cuales se pagaron \$687,500 por unidad, cuando su costo real era de \$5,000,000. Cabe destacar que también se integraron a la flota de la Armada cuatro buques patrulla Polimar hechos por personal de la institución en los astilleros de Iacos en Acapulco, Guerrero, y de Tampico, Tamaulipas.³¹

En materia de aeronáutica naval también fueron pocos los cambios, de hecho hacia 1967 las condiciones en que se encontraba la flota de

²⁹ *Sexto Informe de Labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado*, México, Secretaría de Marina, 1969-1970, p. 59.

³⁰ De acuerdo con la *Revista General de Marina*, durante el sexenio de Díaz Ordaz se adquirieron dos lanchas contraincendio marca Dorsset, cinco remolcadores de alta mar, un yate, los transportes *Chihuahua* y *Coahuila* y 18 lanchas Bertram para el Comité Olímpico; sin embargo no menciona los transportes portuarios *Aguascalientes* y *Tlaxcala* que menciona Mario Lavalle, véase “Información marítima del sexenio” en *Revista General de Marina*, época III, vol. I, núm. 11, México, mayo-junio de 1970, pp. 21-22, Cfr, Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992.

³¹ Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, pp. 261-262.

la Armada era la siguiente: 8 aviones y 2 helicópteros en primera situación, es decir, listos para cumplir órdenes de operación; 1 avión en segunda situación al que era necesario hacerle reparaciones menores y 6 aviones en tercera situación que debían de tener reparaciones mayores.³² Prácticamente una tercera parte de la flota no se encontraba en buenas condiciones. Antes de finalizar el sexenio, la Armada adquirió un helicóptero Bell 47G-3B-2; un Avión Cessna 150-J; un Avión Lasa-60 y 5 Helicópteros Hughes.³³

En el siguiente sexenio, los cambios fueron notables, ya que una de las políticas de Luis Echeverría era la creación de riqueza y que México tuviera una mayor presencia a nivel internacional; por lo que al ampliarse la extensión del Mar Territorial, en materia marítimo naval, su gobierno adquirió una mayor cantidad de buques de guerra. Desde el inicio de su administración se compraron los buques escolta tipo Fletcher *Cuitláhuac* y *Cuauhtémoc*, posteriormente rebautizado como *Xicoténcatl*; los cuales fueron dados de alta el 1° de junio de 1971. Dos años después se adquirió el destructor de origen norteamericano *Comodoro Manuel Azueta* para que operara como buque escuela; así como el buque taller *Vicente Guerrero*, utilizado en el Golfo de México en actividades de reparación naval. Cabe destacar que durante el sexenio se realizaron dos compras en serie, la primera fue de 18 guardacostas clase AUK de origen norteamericano destinados para la vigilancia de las costas en sustitución de los dragaminas. La segunda fue la adquisición de 22 buques patrulla tipo Azteca, construidas en un astillero de Escocia, Reino Unido. Fueron un total de 45 buques, una cantidad considerable si se compara con otras administraciones.³⁴

La aeronáutica naval también se vio fortalecida al haberse adquirido, en enero de 1973, un hangar propio en la plataforma Satélite del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, en

³² *Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado*, México, Secretaría de Marina, 1966-1967, p. 2.

³³ *Sexto Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado*, México, Secretaría de Marina, 1969-1970, Sección de inventarios.

³⁴ El número total de buques fue tomado con base en la información de la obra *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, del Vicealmirante Mario Lavalle Argudín.

donde quedó instalada la Estación Aeronaval.³⁵ De acuerdo a los informes del Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera, se pretendía dar una mayor cobertura a la vigilancia de los litorales y dotar de más unidades a los futuros pilotos con la adquisición de 14 aviones y 3 helicópteros;³⁶ así como mejorar la formación del personal con cursos en el extranjero para darle el mantenimiento adecuado a las nuevas unidades.

Una de las prioridades del gobierno del Presidente José López Portillo fue reforzar la seguridad y vigilancia en el mar, un reto importante dado que su radio de acción se extendió considerablemente de 222 240 km² que correspondía a la vigilancia del Mar Territorial, a los 2 675 730 km²,³⁷ que componía la recién aceptada Zona Económica Exclusiva, por lo que a partir de este hecho se desarrolló una política naval de mayores alcances, sin dejar de ser de corte defensivo, con la implementación de varios proyectos, entre ellos, incrementar el material flotante.

Los primeros barcos en integrarse a la Armada durante el sexenio, fueron nueve buques patrulla clase Azteca, los cuales fueron construidos en los astilleros de Marina de Veracruz y de acuerdo con Mario Lavalle causaron alta en mayo de 1977.³⁸ Al siguiente año se adquirieron los buques de salvamento *Pánuco* y *Manzanillo* con la finalidad de que brindaran apoyo logístico y de servicio; también se adquirieron seis buques remolcadores de alta mar, buques ligeros que tenían la cualidad de tener una buena extensión de radio de acción. Al finalizar el sexenio se adquirió el velero *Cuauhtémoc* con el objetivo de que los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar realizaran su formación práctica; también se incorporaron los buques escolta *E-03 Quetzalcóatl* y *E-04 Netzahualcóyotl* de origen norteamericano.³⁹

³⁵ *Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Luis Mario Bravo Carrera*, México, Secretaría de Marina, 1972-1973, p. 172.

³⁶ La información sobre la adquisición de aeronaves fue tomada con base a la información que proporcionaron los informes de gobierno del Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera.

³⁷ *Primer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1976-1977, p. 25.

³⁸ Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, pp. 295-296.

³⁹ *Sexto Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1981-1982, p. 21.

En 1980 se concretó un proyecto importante con España, se adquirieron seis guardacostas tipo Halcón, seis helicópteros y siete lanchas anfibias. Existe un antes y un después con la llegada de estas patrullas oceánicas ya que fueron las primeras en la Armada de México que se complementaron con un helicóptero para realizar operaciones en conjunto. Estaban equipadas con grandes adelantos tecnológicos y aditamentos especiales como: sistemas para la ayuda a la navegación y para las armas con director de tiro; un hangar, una cubierta de vuelo; un tanque para almacenar combustible, mucho mayor a los demás, que le permitía realizar operaciones en alta mar durante una semana,⁴⁰ fue el modelo a seguir para la construcción de nuevas unidades en los astilleros nacionales. Este tipo de buques realizaron las primeras prácticas con helicóptero de despegue y anaveaje tanto en el día como en la noche, la primera de ellas se llevó a cabo en diciembre de 1982.

Con respecto a la adquisición de aeronaves, durante ese sexenio se integraron a la flota de la Armada cuatro aviones Albatros HU-168-D, dos helicópteros Bell UH-1B, más los seis helicópteros de fabricación española que se mencionaron en el párrafo anterior.⁴¹ Sin embargo, cabe destacar que además de la construcción de buques existían proyectos interesantes en materia aeronaval, como fue el caso de la construcción de aeronaves para la Armada. En 1978, en el Hangar de la Armada de México se inició la fabricación de un avión prototipo que fue bautizado como *Tonatiuh*, gracias a un convenio suscrito con la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME) del Instituto Politécnico Nacional (IPN); esto permitiría a la institución dar un paso, en cierto grado, hacia la independencia tecnológica. El vuelo inaugural se llevó a cabo en 1980 en el puerto de Veracruz, y una vez aprobado, se pretendía que fuera utilizado para entrenamiento primario de pilotos, como unidad utilitaria o como medio de enlace, sin embargo ese proyecto no se logró materializar al dejar de ser una prioridad para la Institución.⁴²

⁴⁰ Ídem.

⁴¹ La información sobre el número de aeronaves que se adquirieron durante la administración del Almirante Ricardo Cházaro Lara se obtuvo de los informes de gobierno que presentó durante el sexenio 1976-1982.

⁴² El *Tonatiuh* era una aeronave monomotora ligera para dos tripulantes, de ala alta y estructura tubular que desarrollaba una velocidad de 195 kilómetros por hora con un

Hasta aquí se puede observar de manera general que la Armada de México, durante el sexenio del Presidente Gustavo Díaz Ordaz, contaba con escasos recursos y en consecuencia se adquirieron pocos buques de guerra. En los siguientes dos sexenios, existió un crecimiento considerable en su flota, la mayor parte de ella compuesta por guardacostas, buques patrulla y remolcadores de pequeño calado que no superan las 1 500 toneladas de desplazamiento y sólo cuatro que superaban las dos mil toneladas que los llegaría a poner dentro de las fragatas más grandes de la institución.

Cabe destacar que en su misión de vigilar los litorales mexicanos, la Armada innovó en el ámbito operativo con la introducción de buques capaces de ejecutar sus funciones en un tiempo más prolongado en el mar y con capacidad de interactuar con helicópteros durante las misiones; así como de buques de guerra ligeros y con mayor velocidad, lo que denota la preocupación por realizar una vigilancia más efectiva en la Zona Económica Exclusiva, Mar Territorial, litorales y costas.

INFANTERÍA DE MARINA

Este cuerpo ha tenido altibajos a lo largo de su historia, ya que en distintas ocasiones recibió un impulso considerable con la creación de compañías y batallones; sin embargo, también ha vivido la otra cara de la moneda, al ser disminuido hasta llegar a ser una parte marginal en la institución, dependiendo de los momentos políticos y económicos del país. En el periodo 1964-1982 se puede notar un incremento considerable de compañías de Infantería de Marina y resulta lógico ante la modernización y construcción de nuevos puertos, el impulso a la industria petrolera, así como el combate al trasiego de narcóticos y estupefacientes que con el paso de los años tuvo mayor presencia en el mar; además de evitar la pesca y comercio ilegales y coadyuvar con otras instituciones en labores de auxilio a la ciudadanía en casos de desastre provocados por fenómenos naturales.

motor de 160 caballos de potencia. La Secretaría de Marina aportó los recursos humanos, materiales y financieros durante el proyecto. Véase “Construcciones Navales. El *Tonatiuh* una realidad”, en *Revista Secretaría de Marina*, año 1, núm. 2, México, agosto-septiembre de 1981, pp. 20-24.

La creación de más compañías de Infantería de Marina fue considerada para custodiar las instalaciones nacionales estratégicas o de alta responsabilidad con base a una formación con carácter combatiente. Para su establecimiento en los distintos puertos del país, también fue necesario hacer una importante inversión en centros de adiestramiento y en la construcción de los alojamientos necesarios para el personal,⁴³ cuyo servicio de mantenimiento y conservación fuera constante, lo que a la larga significó un crecimiento de la infraestructura de la Armada ante la exigencia requerida para cumplir con su misión.

En 1956 se abanderaron siete compañías a lo largo y ancho de las costas y litorales del país, entre ellas una que fue ubicada en el Centro de Formación y Capacitación de la Armada de Antón Lizardo en Veracruz.⁴⁴ Para fines de la década de los sesenta ya existían diez; sin embargo fue durante la administración del Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera cuando se impulsó nuevamente al cuerpo, al ser considerado administrativamente como una dirección en la *Ley Orgánica de la Armada de 1972*, hacia el final de su administración ya existían quince compañías más.⁴⁵ Durante los últimos dos años del sexenio del Presidente José López Portillo se sumaron otras seis, por lo que se tiene que, para 1982, la Armada ya contaba con treinta y un compañías de Infantería de Marina.

El cuerpo amplió sus funciones con la creación de la Primera Compañía de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas, un grupo especializado para operar en zonas aisladas y prestar auxilio a la ciudadanía en zonas de desastre, estuvo integrado por un capitán, ocho oficiales y veinte elementos de clases y marinería que habían tomado un curso de paracaidismo básico en el fuerte estadounidense Sherman, en Panamá.

⁴³ Para principios de la década de los setenta se habían construido alojamientos para el personal de Infantería de Marina en Puerto Vallarta, Chamela y Barra de Navidad en el estado de Jalisco, en Salina Cruz, Oaxaca; Campeche, Campeche, y Progreso, Yucatán, lo que denota el crecimiento de este cuerpo durante el sexenio del presidente Echeverría. Véase *Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera*, México, Secretaría de Marina, 1972-1973, pp. 19-32.

⁴⁴ *Historia General de la Infantería de Marina Mexicana*, t. II, México, Secretaría de Marina, 2012, p. 60.

⁴⁵ *Ibíd.*, pp. 188-190.

El 1° de julio de 1978, con el objetivo de reforzar la seguridad se creó una corporación más: la Policía Marítima. Estuvo conformada por compañías y en comparación con las de Infantería de Marina realizaba labores de policía; es decir la vigilancia de la faja de tierra aledaña al mar, ríos navegables y zonas lacustres para prevenir el tráfico ilícito de mercancías y de estupefacientes.⁴⁶ Para 1982, este cuerpo ya contaba con nueve compañías, lo que permite observar que existía intención de reforzar la vigilancia en los puertos, mares y costas. Cabe señalar que también fue en este periodo en el que el número de egresados de la carrera de Infantería de Marina se estandarizó.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Si bien existen antecedentes de la construcción de buques mercantes y de guerra durante la Presidencia de Adolfo Ruiz Cortines, que le dio un impulso a la construcción naval dentro de la Secretaría, fueron bastantes los años que pasaron para que la Armada construyera sus propios barcos de manera constante, en su gran mayoría han sido de pequeño calado entre remolcadores, buques patrulla, dragas y distintos tipos de lanchas para sus unidades a flote o para sus distintas instalaciones en tierra. En la actualidad son pocos los estudios que se han hecho sobre la construcción naval en México, en este apartado se pretende hacer una pequeña semblanza de su desarrollo en el periodo 1964-1982, con el objetivo de verificar cuál fue su impacto y qué tanto influyó en las políticas navales de aquellos momentos.

Fue en los astilleros de Salina Cruz, Oaxaca; Tampico, Tamaulipas; Coatzacoalcos, Veracruz, y Acapulco, Guerrero, en los que la Armada construyó y reparó tanto barcos propios, como para los particulares, lo que le valió un reconocimiento internacional. Al inicio de la gestión del Presidente Díaz Ordaz, el trabajo de astilleros particulares y estatales se distinguió por la construcción de barcos pesqueros particularmente balleneros y camaroneros,⁴⁷ los cuales por la calidad de sus acabados y

⁴⁶ *Reglamento de la Policía Naval del 26 de julio de 1977*, documento resguardado en la biblioteca de la Unidad de Historia y Cultura Naval.

⁴⁷ Sobre el tipo de embarcaciones que construyeron los astilleros, la información se extrajo de los informes de labores del Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado.

sus aspectos técnicos pudieron exportarse a otros países como Brasil, Guatemala, Kuwait, Chile e India.⁴⁸ También se construyeron buques para Pemex y para otras empresas nacionales.

Uno de los proyectos más significativos en la materia fue la construcción de patrullas costeras en astilleros de la Armada. Desde el primer año de la administración del Almirante Ricardo Cházaro Lara existió el interés de adquirir la tecnología necesaria para la construcción de este tipo de buques en astilleros nacionales, los cuales se habían adquirido durante el sexenio anterior en el Reino Unido. La Secretaría de Marina también firmó convenios con astilleros del sector privado para los trabajos de inspección, mantenimiento y asesoría de los equipos electrónicos y motores propulsores de los barcos, con la intención de lograr una complementación de la industria naval y auxiliar.⁴⁹

También se llevó a cabo el proyecto de construcción de diez patrullas tipo Olmeca, de menores dimensiones en comparación con las Azteca, para realizar labores de vigilancia en aguas poco profundas, particularmente para operar en ríos y ante la necesidad de contar con más unidades para las maniobras de entrada y salida de embarcaciones de los diques flotantes y varaderos, se proyectó la construcción de diez remolcadores.⁵⁰

La Secretaría de Marina no sólo se concretó a la construcción de buques de guerra, al tener mayores atribuciones también construyó buques para la industria pesquera del sector público y privado, lo que implicó que existiera un proyecto para capacitar a su personal en las distintas especialidades de la industria y con ello contar con las condiciones necesarias para construir buques de mayor calado, para tal efecto se creó el Centro de Capacitación Técnica para la Industria

⁴⁸ *Segundo informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado*, México, Secretaría de Marina, 1965-1966, p. 44.

⁴⁹ *Primer informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1976-1977, pp. 109-111.

⁵⁰ *Cuarto informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1979-1980, p. 106. De acuerdo a Mario Lavalle Argudín, se construyeron doce lanchas tipo Olmeca (AM-11 a AM-22); sin embargo no aporta datos sobre los años en que fueron construidas, aunque menciona que eran pequeñas embarcaciones que se construyeron con fibra de vidrio para la vigilancia costera, servicio de contraincendio y salvataje. Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, p. 319.

Naval (Cecatin).⁵¹ En 1974 ya existía la experiencia de la construcción de barcos de poco más de dos mil quinientas toneladas destinados a la industria pesquera y con respecto a los de guerra se continuó con el proyecto de buques pequeños, aunque para la siguiente década se desarrollaron los proyectos para la construcción de buques clase Águila y Holzinger.

EDUCACIÓN NAVAL

Como parte del interés que la Secretaría tenía por la formación y capacitación de su personal; a fines de 1968 se creó la Dirección General de Educación Naval, dependiente de la Comandancia General de la Armada, para poner mayor atención en su desarrollo, por lo que se planteó la necesidad de actualizar el plan de estudios conforme a la evolución que la Marina ha generado tanto en los aspectos tácticos como mecánicos,⁵² acciones que se verían reflejadas hasta el siguiente sexenio.

Para ese entonces, la Institución contaba con planteles de capacitación y de formación, sólo faltaba uno que cumpliera con las características de posgrado. Los planteles con los que contaba la Armada a fines de la década de los sesenta son los siguientes: la Heroica Escuela Naval Militar, la Escuela de Aviación Naval, la Escuela de Buceo Autónomo, la Escuela de Clases y Marinería y el Centro de Capacitación de la Armada, planteles que coordinarían sus planes de estudio y actividades a través de esta dirección.⁵³

La Secretaría de Marina también se interesó en consolidar una escuela de altos estudios para que Almirantes, Capitanes y Oficiales pudieran especializarse en temas de seguridad y defensa nacional. Estos cursos se tomaban en el extranjero; sin embargo, de acuerdo a la visión y las necesidades de la Institución y del país, no había la posibilidad de llevar a cabo algunos de ellos, por lo que el 9 de marzo de 1970, se inauguró el Centro de Estudios Superiores Navales (Cesnav) en el

⁵¹ *Cuarto informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara, op. cit.*, p. 12.

⁵² “La nueva Dirección de Educación Naval”, en *Revista General de Marina*, vol. I, núm. 4, México, diciembre de 1968, pp. 24-26.

⁵³ Ídem.



Almirante Antonio Vázquez del Mercado en Salina Cruz.

Fuente: "Celebración del Día de la Marina", en *Revista General de Marina*, julio-agosto de 1969, p. 11.



La adquisición del Buque escuela *C.M Azueta* y el buque taller *Vicente Guerrero* fue importante para la formación de marinos y para hacer más eficiente la reparación naval.

Fuente: *Mares y Naves*, año III, núm. 13, mayo-junio de 1975.





La fuerza naval de la Armada aumentó en la administración del Almirante Luis Mario Bravo Carrera con la adquisición de 21 buques-patrulla construidos en astilleros ingleses.

Fuente: *Quinto Informe de Labores, presentado por el Almirante Secretario, Luis Mario Bravo Carrera*, México, Semar.





Durante la década de los setenta se adquirieron aeronaves que reforzaron la aeronáutica naval. En la imagen un avión Grumman Albatros.

Fuente: *Sexto Informe de Labores, presentado por el Almirante Secretario, Luis Mario Bravo Carrera, México, Semar, 1974-1975.*





El guardacostas *Virgilio Uribe* fue uno de los buques tipo Halcón de fabricación española que llegaron a México para vigilar la Zona Económica Exclusiva.

Fuente: Unhicun, z.





El avión *Tonatiuh* fue uno de los proyectos más ambiciosos de la Armada, ya que pretendía iniciar un proceso de independencia tecnológica, creando sus propias unidades.

Fuente: “Construcciones Navales. El Tonatiuh una realidad”, *Revista Secretaría de Marina*, año 1, núm. 2, agosto-septiembre de 1981.





En el periodo 1970-1982, la Secretaría de Marina incrementó considerablemente las compañías de Infantería de Marina en las costas de México.

Fuente: Unhicun.



El guardacostas *Manuel Gutiérrez Zamora* fue uno de los buques clase AUK adquiridos en Estados Unidos en 1973.

Fuente: Unidad de Historia y Cultura Naval.



que se diseñaron cursos de Mando Superior, Estado Mayor y Mando Naval, los cuales hasta la fecha son parte elemental en la formación de altos mandos.⁵⁴ Cabe destacar que continuaron los cursos de capacitación en el extranjero como el de comando naval en el Colegio de Guerra Naval en Newport y otro básico de Infantería de Marina en Quantico, Estados Unidos.⁵⁵

También se crearon nuevas escuelas, a través de decreto presidencial del Presidente Luis Echeverría, las escuelas de Intendencia Naval y de Enfermería diversificaron la oferta educativa de la institución que además contaría con docentes de calidad. Por otro lado, el Centro de Capacitación de la Armada (Cencap) se reestructuró y quedó organizado con las siguientes escuelas: Grumetes, Clases, Escalas de Mar y Maestranza. Para el sexenio 1976-1982, en lo general existió la preocupación de contar con personal capacitado y para ello se implementaron programas de educación y formación de técnicos, investigadores y profesionistas incluyendo los de posgrado en las diversas áreas en las que se requería.⁵⁶

Con respecto a la educación náutica, la Secretaría de Marina puso en práctica algunos proyectos, entre ellos, la modernización y reestructuración de los planes de estudio de las escuelas náuticas de Veracruz, Tampico y Mazatlán que se empezaron a observar desde 1969 y que continuaron en el sexenio del Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera.⁵⁷

ACTIVIDADES CIENTÍFICAS

México, al ser miembro de algunos organismos internacionales de corte marítimo como la Confemar y la Organización Meteorológica Mundial, entre otros, contrajo diversos compromisos que implicaban

⁵⁴ Secretaría de Marina, *Cuarenta años de historia del Centro de Estudios Superiores Navales: 1970-2010*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2010, pp. 64-65.

⁵⁵ *Quinto informe de labores*, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara, México, Secretaría de Marina, 1980-1981, p. 23.

⁵⁶ *Primer Informe de labores*, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara, México, Secretaría de Marina, 1976-1977, p. 83.

⁵⁷ “Celebración del Día de la Marina”, en *Revista General de Marina*, época III, vol. I, num. 6, julio-agosto de 1969, p. 16.

desarrollar nuevas políticas e invertir para contar con los recursos humanos y materiales necesarios para realizar investigaciones científicas marinas.

La Secretaría de Marina fue la dependencia que adquirió mayores atribuciones y responsabilidades para realizar proyectos en temas como: contaminación marina, estudios científicos sobre el mar y su biodiversidad, meteorología y en general impulsar la investigación oceanográfica e hidrográfica, tal como quedó estipulado en la fracción número nueve del artículo dos, que corresponde a las funciones de la Armada, estipuladas en la *Ley Orgánica de la Armada* de 1972: “Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, biológica y de los recursos marítimos actuando en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras”.⁵⁸

Desde el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, el Departamento de Hidrografía, Geodesia y Astronomía fue el encargado de realizar este tipo de estudios, los cuales empezaron a tener mayores reflectores en los informes tanto del Almirante Secretario como de la Presidencia de la República en los que se informaba sobre trabajos de balizamiento, levantamientos topohidrográficos, proyectos meteorológicos, estudios geográficos, elaboración de cartas náuticas y el mejoramiento de las señales marítimas de algunos puertos; así como la realización de algunas operaciones oceanográficas.

Entre 1966 y 1967, junto con la Subsecretaría de Marina, la dirección elaboró las líneas de base⁵⁹ para la determinación del Mar Territorial.⁶⁰ Tres años después, México contrajo un compromiso para participar en el proyecto de investigación denominado Comisión Investigadora del Caribe y Regiones Adyacentes (Cicar), el acuerdo de

⁵⁸ “Ley Orgánica de la Armada” (1972), *op. cit.*, p. 3.

⁵⁹ La línea de base normal para medir la anchura el Mar Territorial es la línea de bajamar o lo largo de la costa. Tradicionalmente este es el procedimiento que desde hace siglos han venido siguiendo los estados ribereños. Como se sabe, el límite exterior del Mar Territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia igual a la anchura del Mar Territorial –doce millas náuticas, por lo común–, del punto más próximo de la línea de base. Para mayor información véase Jorge A. Vargas, *Terminología sobre el derecho del mar*, *op. cit.*, p. 176.

⁶⁰ *Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado*, México, Secretaría de Marina, 1966-1967, p. 53.

cooperación de la Contaminación Marina por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, entre otros. Para ello, la Secretaría de Marina acondicionó la corbeta *Virgilio Uribe* de la Armada como buque oceanográfico, lo que facilitó el desarrollo de los cruceros de investigación denominados Comisión Oceanográfica de la Secretaría de Marina (Cosma) e implicó que la actividad científica fuera tomada con mayor interés.

Durante los primeros años del sexenio del Presidente Luis Echeverría hubo una reestructuración en la administración pública federal que afectó a la Secretaría de Marina y particularmente a la Dirección General de Faros e Hidrografía, a la cual se le ampliaron sus atribuciones para atender la investigación oceanográfica, por tanto, cambió su nombre a Dirección General de Oceanografía y Señalamiento Marítimo.⁶¹ Los cruceros de investigación aumentaron y algunos de ellos se efectuaron de manera conjunta con instituciones académicas como la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional, el Tecnológico de Monterrey y universidades norteamericanas.

Para el desempeño de este tipo de actividades, la Armada acondicionó dos unidades más: el *Dragaminas 20*, que a partir de 1970 inició sus nuevas funciones y cuatro años más tarde se integró el guardacostas tipo AUK *Mariano Matamoros*, el cual sustituyó al *Virgilio Uribe*, pionero de la investigación oceanográfica, dado de baja en abril de 1974.⁶² A esto se le suma el inicio de actividades del Instituto Oceanográfico de Manzanillo inaugurado en 1979 por el Presidente José López Portillo.⁶³ Al inicio de la década de los ochenta se establecieron estaciones de investigación en un área marítima de 522 398 km² tanto en aguas del Mar Territorial como de la Zona Económica Exclusiva,⁶⁴ lo que ampliaba la infraestructura para los proyectos científicos.

⁶¹ *Segundo informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera*, México, Secretaría de Marina, 1971-1972, p. 6.

⁶² Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, pp. 291-292.

⁶³ *Reseña Histórica del Instituto Oceanográfico del Pacífico (IOP)*, Unidad de Historia y Cultura Naval, Secretaría de Marina, pp. 1-3.

⁶⁴ *Quinto informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1980-1981, pp. 96-98.

También se puso atención en el equipo que era necesario adquirir para realizar los proyectos, por lo que personal de la institución realizó visitas a instituciones del extranjero: como el Centro de calibración de instrumental de San Diego, el Instituto Scrips de La Joya, California y la Universidad de Texas para recabar información sobre el tipo de instrumentos utilizados para la investigación oceanográfica. Asimismo, el personal se encargó de difundir la necesidad de este tipo de conocimientos al visitar varias universidades del sureste de México con la intención de que en el futuro se organizaran foros sobre la materia.⁶⁵

Los proyectos tuvieron un crecimiento y diversificación constante en la Secretaría de Marina. Durante el sexenio del Almirante Ricardo Cházaro Lara, la tendencia continuó de tal forma que se tenía el objetivo de orientar los programas de exploración e investigación hacia la complementación y actualización de las cartas y portulanos de los mares y costas mexicanos, así como para elaborar un inventario de los recursos marítimos nacionales, que a su vez permitiera una planeación para explotarlos con base en la generación de industrias del ramo que además contribuyeran al crecimiento de la economía nacional.⁶⁶

También se hicieron numerosos estudios meteorológicos que permitieron conocer con mayor profundidad el comportamiento y trayectoria de fenómenos naturales como ciclones, huracanes y depresiones tropicales; la elaboración de sus respectivas cartas y otras sobre temperaturas en el mar y precipitaciones. Del mismo modo, se hicieron diversos estudios mareográficos que permitieron elaborar planos y representaciones gráficas, las cuales fueron útiles para otras instituciones como el Instituto de Geofísica de la UNAM y centros especializados para la prevención de la contaminación marina.

Con respecto a este tema, la Secretaría incrementó sus acciones al participar en diversos foros interinstitucionales, ya sea para la capacitación del personal o para tomar medidas ante catástrofes como el caso del derrame de petróleo ocurrido en el Pozo Ixtoc I en la Sonda de Campeche, donde junto con Pemex y el IPN se trató de desarrollar un

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 109-112.

⁶⁶ *Primer informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1976-1977, pp. 141-142.

plan nacional de contingencias por derrames del hidrocarburo y otras sustancias.⁶⁷

El crecimiento de la investigación científica dentro de la Secretaría de Marina, en el periodo (1964-1982), permite observar sus carencias en el ámbito científico, pero sobre todo la oportunidad que tuvo para desarrollar una actividad sumamente necesaria para una institución que se encarga de salvaguardar la soberanía nacional.

CONSIDERACIONES FINALES

Si bien la Constitución de 1917 ya reflejaba el interés de México por establecer de manera más específica sus límites territoriales, al tomar en cuenta las islas en el artículo 42 y al aparecer el artículo 48 en donde se manifiestan las atribuciones del Estado con respecto a ellas, las grandes reformas se llevaron a cabo años después, cuando México inició una política con la mira puesta al desarrollo de las actividades marítimas y portuarias con la construcción de nuevos puertos, la modernización y mejoramiento de la infraestructura de los ya existentes (conectividad, instalaciones, dragado etc.) y con la creciente participación en la codificación del Derecho del Mar.

Ante esta situación, el gobierno mexicano tomó medidas. En 1960 los artículos 27, 42 y 48 fueron reformados con la intención de que lo logrado en los foros internacionales con respecto al mar quedara establecido jurídicamente en la Constitución; así, se estableció la extensión de la soberanía nacional más allá de las costas incluyendo los fondos marinos. En 1969, se dispuso que el Mar Territorial aumentara a doce millas náuticas y, siete años después, el gobierno de Luis Echeverría decretó una extensión más al reconocer la Zona Económica Exclusiva.

Con estos cambios, la Secretaría de Marina-Armada de México fue una de las instituciones que más responsabilidades y atribuciones adquirió, ya que su radio de acción en el mar se amplió considerablemente, por lo que tuvo que adquirir un mayor número de buques, algunos de ellos con características especiales para su vigilancia en alta mar;

⁶⁷ *Tercer informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1978-1979, pp. 98-99.

también se adquirieron aeronaves y las compañías de Infantería de Marina se extendieron a la mayor parte de los puertos, lo que incrementó la cobertura de la vigilancia a lo largo y ancho del país.

El servicio también requería personal mejor capacitado por lo que se realizaron algunas reformas al sistema de capacitación y educativo; se creó el Centro de Estudios Superiores Navales y se desarrolló la investigación científica para obtener un conocimiento más profundo del mar; por tanto, a pesar de la complejidad que significaba vigilar un área de mayores dimensiones, la Secretaría de Marina, además, creó la base administrativa para afrontar los futuros retos de manera organizada.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

Cencap: Centro de Capacitación

Cecatín: Centro de Capacitación Técnica para la Industria Naval

Cesnav: Centro de Estudios Superiores Navales

Cicar: Comisión Investigadora del Caribe y Regiones Adyacentes

Cosma: Comisión Oceanográfica de la Secretaría de Marina

Confemar: Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

ESIME: Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica

IPN: Instituto Politécnico Nacional

Pemex: Petróleos Mexicanos

Semar: Secretaría de Marina

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México

FUENTES CONSULTADAS

Documentales

Segundo informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado, México, Secretaría de Marina, 1965-1966.

Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado, México, Secretaría de Marina, 1966-1967.

Sexto Informe de Labores, presentado por el Almirante Secretario Antonio Vázquez del Mercado, México, Secretaría de Marina, 1969-1970.

Segundo Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Luis Mario Bravo Carrera, México, Secretaría de Marina, 1971-1972.

- Tercer Informe de labores, presentado por el Almirante Luis Mario Bravo Carrera*, México, Secretaría de Marina, 1972-1973.
- Primer Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1976-1977.
- Tercer informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1978-1979.
- Cuarto informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1979-1980.
- Quinto informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1980-1981.
- Sexto Informe de labores, presentado por el Almirante Secretario Ricardo Cházaro Lara*, México, Secretaría de Marina, 1981-1982.

Hemerográficas

- Diario Oficial de la Federación*, t. XCI, núm. 54, México, 31 de agosto de 1935.
- Diario Oficial de la Federación*, t. CXXXIII, núm. 3, México, 3 de julio de 1942.
- Diario Oficial de la Federación*, Sección Segunda, t. CXC, núm. 6, México 8 de enero de 1952.
- Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXI, núm. 9. México, 12 de enero de 1972.
- Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXXXIV, núm. 25, México, 6 de febrero de 1976.
- Diario Oficial de la Federación*, t. CCCXXXVI, núm. 25, México, 7 de junio de 1976.
- CARRERA A., Enrique, “Organización de la Armada”, en *Revista General de Marina*, vol. I, núm. 13, México, enero-febrero de 1971.
- “Comandancia General de la Armada”, en *Revista General de Marina*, vol. I, núm. I, México, junio de 1966.
- “Información marítima del sexenio”, en *Revista General de Marina*, época III, vol. I, núm. 11, México, mayo-junio de 1970.
- “La nueva Dirección de Educación Naval”, en *Revista General de Marina*, vol. I, núm. 4, México, diciembre de 1968, pp. 24-26.
- “Celebración del Día de la Marina”, en *Revista General de Marina*, época III, vol. I, num. 6, julio-agosto de 1969.

- “Construcciones Navales. El *Tonatiuh* una realidad”, en *Revista Secretaría de Marina*, año 1, núm. 2, México, agosto-septiembre de 1981.
- FRÍAS, Yolanda, “El derecho del mar tradicional y el nuevo derecho del mar”, en *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México*, t. XXI, núm. 120, México, septiembre-diciembre de 1981.
- RODRÍGUEZ, Dinah, “El derecho del más fuerte. Tercera Conferencia sobre los Derechos del Mar”, en *Problemas del desarrollo*, año 5, núm. 20, México, 1975.
- SEPÚLVEDA AMOR, Bernardo, “Derecho del mar, Apuntes sobre el sistema legal mexicano”, en *XIII Foro Internacional*, México, El Colegio de México, octubre-diciembre de 1972.
- VARGAS, Jorge A., “Significado y trascendencia para México de un mar patrimonial de 200 millas”, en *Comercio Exterior*, núm. 10, vol. 25, México, octubre de 1975.

Bibliográficas

- CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.
- LAVALLE ARGUDÍN, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1992.
- MEDINA PEÑA, Luis, *Hacia el nuevo Estado mexicano, 1920-2000*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Reglamento de la Policía Naval del 26 de julio de 1977*, documento resguardado en la biblioteca de la Unidad de Historia y Cultura Naval.
- Reseña Histórica del Instituto Oceanográfico del Pacífico (IOP)*, Unidad de Historia y Cultura Naval, Secretaría de Marina.
- Secretaría de Marina, *Cuarenta años de historia del Centro de Estudios Superiores Navales: 1970-2010*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2010, pp. 64-65.
- Secretaría de Marina, *Historia General de la Infantería de Marina Mexicana*, t. II, México, Secretaría de Marina, 2012.
- VARGAS, Jorge A., *Terminología sobre derecho del mar*, México, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979.

Internet

RABASA, Emilio, *La Zona Económica Exclusiva*, México, Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/127/23.pdf>.

SZEKELY, Alberto, *México y el derecho internacional del mar*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1979, en <http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/2/881/10.pdf>.

