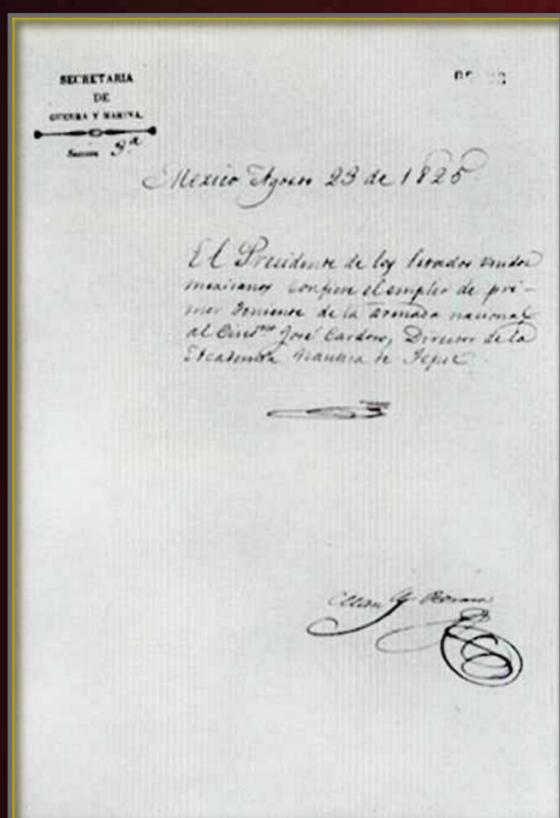


El Breviario de la Historia

1 de julio de 1822

Se dispone que José Cardoso se haga cargo de los alumnos de la Academia Náutica fundada en Tepic



Natural de la villa de Lebrija, Reino de Sevilla, egresó del Colegio de San Telmo en enero de 1795; después de servir en varios navíos, en 1802 arribó procedente de Manila en el bergantín *Príncipe de Asturias*, al Departamento de San Blas, en donde se licenció el 1º de marzo de 1814. En 1822 dirigía una negociación de minas, cuando el Comandante de Marina de San Blas le solicitó que se encargara de la Escuela de Náutica, que por disposición de Agustín de Iturbide debía crearse, debido a la ausencia del Padre Francisco García, religioso dominico, quien se había comprometido a dirigir y enseñar gratuitamente a los alumnos en la Academia Náutica.

El 23 de agosto de 1825 Guadalupe Victoria le confirió el empleo de Primer Teniente de la Armada con la antigüedad de 1º de julio de 1822 en atención al mérito y aptitud demostrado como Director. Con el fallecimiento de este ameritado marino acaecido el 2 de octubre de 1842, la Academia de Tepic fue decayendo gradualmente, hasta desaparecer.

Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1967.

_____, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970.

Lavalle Argudín, Mario, *La Armada en el México Independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985

El Breviario de la Historia

1 de julio de 1829

La Armada evita que los directores de las Academias Náuticas de Tepic y Córdoba abandonen el país debido a la ley de expulsión en contra de los españoles



La Ley de empleos del 10 de mayo de 1827 promulgada durante la presidencia de Guadalupe Victoria, estableció: "Que ningún individuo que fuera español por nacimiento podía ejercer cargo ni empleo alguno de nombramiento de los poderes generales en cualquier ramo de la administración pública, civil y militar, hasta que España no reconociera la Independencia de México". A esta disposición continuó la Ley de expulsión del 20 de diciembre del mismo año. Si bien estas disposiciones afectaban a los marinos españoles que formaban parte de las tripulaciones de los buques de la Armada Nacional y a los Directores de las Academias Náuticas de Córdoba y Tepic, Francisco García y José Cardoso respectivamente, algunos se vieron favorecidos gracias a que los Jefes de la Armada intervinieron y además en el caso de los Directores se les permitió continuar en sus labores al no ser considerado como un empleo sino una comisión, además se les asignó profesores de una ciencia o arte y que no eran sospechosos del gobierno.

Con la presidencia de Vicente Guerrero, se puso en práctica la segunda Ley de expulsión del 20 de marzo de 1829, la cual se consideró era más estricta que la anterior. Sin embargo, en el caso de los Directores de Córdoba y Tepic nuevamente fueron excluidos, no así gran parte de la tripulación que perteneció al navío Asia y al bergantín Constante, que en 1825 habían capitulado a favor del gobierno mexicano.



Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1967.

Lavalle Argudín, Mario, *La Armada en el México Independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985.

Sims, Harold, *Descolonización en México. El Conflicto entre mexicanos y españoles (1821-1831)*, México, FCE., 1982.

El Breviario de la Historia

1 de julio de 1897

Se inaugura en el puerto de Veracruz la Escuela Naval Militar



Durante el Porfiriato, el General Brigadier de la Armada José María de la Vega envió una propuesta para fundar una Escuela Naval Militar, la cual fue aprobada en abril de 1897 por el Presidente Porfirio Díaz, a través de un decreto en el que se estipuló su creación y su apertura para el mes de julio. Ante tal situación, inmediatamente se pusieron en marcha las acciones para establecer la sede y realizar los trabajos necesarios para su acondicionamiento. El primer inmueble que acogió la escuela fue una edificación de madera compuesta por dos cuerpos o aleros de dos pisos, con un patio intermedio ubicado en la calle de Landero y Cos, al costado sur del mercado de pescados y

mariscos, mejor conocido como "Pescadería" en el puerto de Veracruz; instalaciones ocupadas anteriormente por los Juzgados Militares de la Comandancia Militar de la plaza.

En el transcurso de las semanas se constituyó el cuerpo administrativo, fue seleccionada la planta docente, se elaboró el reglamento del plantel, así como los planes de estudio para los oficiales de guerra y maquinistas. El Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre fue nombrado director de la escuela y estuvo presente en la inauguración que se efectuó el 1º de julio de 1897 con 44 alumnos, 19 procedentes del Colegio Militar, 11 de la Escuela Teórico-Práctica de maquinistas y catorce que ingresaron de concurso directo. A partir de ese momento la Armada Nacional consolidó una dependencia de formación y a pesar de haber sido cerrada a consecuencia de la intervención norteamericana en 1914 y haber sufrido algunos cambios de sede y de nombre, en la actualidad sigue siendo el semillero de los futuros oficiales y comandantes de la Secretaría de Marina-Armada de México.



Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I., México, Secretaría de Marina, 1967.

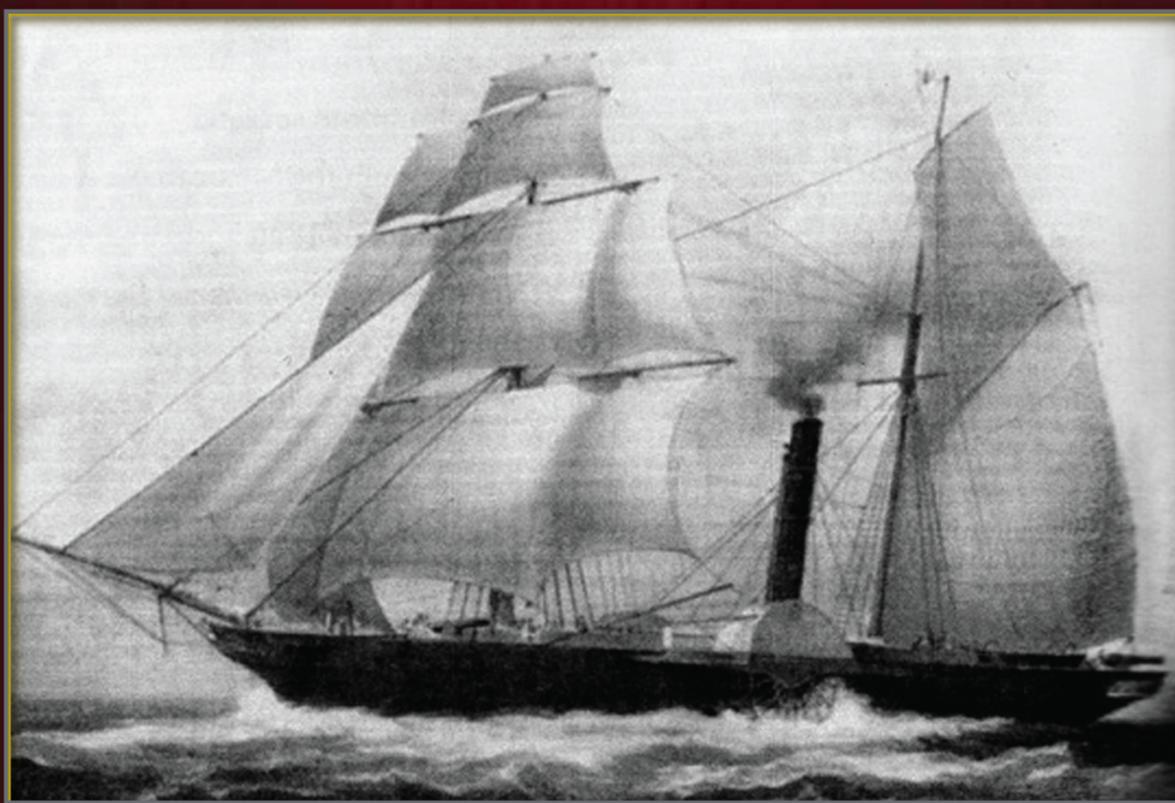
Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina, 1970.

El Breviario de la Historia

4 de julio de 1842

Zarpa de Liverpool hacia México, el vapor *Guadalupe* uno de los mejores barcos de la época por su casco de hierro, adquirido por la Armada mexicana

Para cubrir la falta de buques de la Marina de guerra después de la intervención francesa de 1838 y obligada por la necesidad a enfrentarse a las hostilidades de los buques texanos y yucatecos, el gobierno mexicano adquirió en los astilleros *Birkenhead Iron Works*, Inglaterra con su constructor el Sr. John Laird, un buque de vapor, con casco de hierro, al que se le nombró *Guadalupe* en honor al Presidente Guadalupe Victoria.



El buque fue uno de los más modernos de la época cuyas características fueron: 788 toneladas de desplazamiento, eslora de 183 pies, maquinas de 180 caballos y artillado dos cañones de 32 y 2 Paixhaus de 68. Posteriormente con el mismo fin fue adquirido otro vapor al que se le nombró *Moctezuma* de dimensiones más grandes.

Libros recomendados

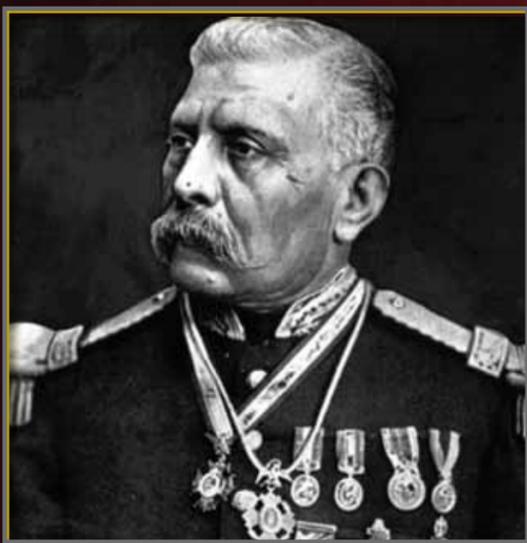
Cárdenas de la Peña, Enrique. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970.

Lavalle Argudín, Mario, *La Armada en el México Independiente*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985.

El Breviario de la Historia

8 de julio de 1880

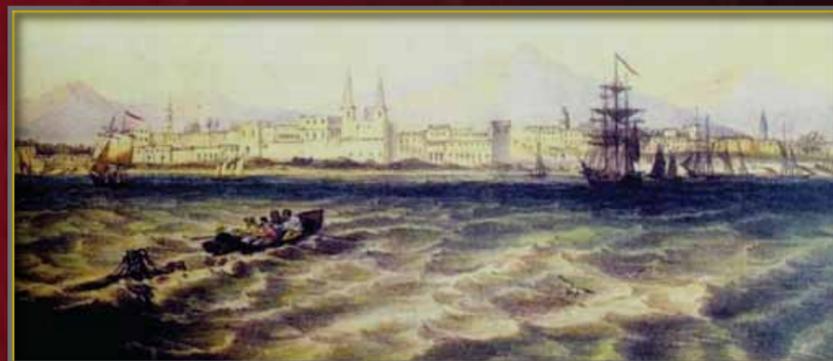
El General Porfirio Díaz expide el decreto en el que se señalan las características de los planteles náuticos de Campeche y Mazatlán



En los primeros meses de 1880 el gobierno mexicano intentó seriamente implementar la instrucción marinera, primero en el Colegio Militar con una cátedra llamada “mecánica aplicada a la navegación” y por otro lado, creando las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán el 8 de marzo, aclarando que los egresados de estos planteles serían destinados a la “marina del comercio”. El 8 de julio el General Porfirio Díaz decretó las características de dichas escuelas, donde cada uno tendría un director y dos profesores.

El director explicaría las clases de meteorología, hidrografía y geografía física del mar; el primer profesor las clases de navegación, maniobras y práctica de observaciones y métodos de situación; y el segundo profesor las de cosmografía, ordenanzas navales y teoría del movimiento de bajeles. Estas personas serían nombradas por oposición y los elegidos recibirían sus despachos por la Secretaría de Guerra y Marina.

Para ingresar a las escuelas náuticas, los jóvenes tendrían que haber sido aprobados en cualquier instituto oficial del país en las asignaturas siguientes: aritmética, álgebra, geometría plana y del espacio, trigonometría rectilínea y esférica, gramática castellana, idioma francés e inglés, geografía universal, nociones de historia universal y de la patria en toda su extensión. Por último, la Secretaría de Guerra formaría



el reglamento orgánico de la marina del comercio, el método de estudios, la formación y duración de la práctica y los plazos y requisitos para los ascensos de agregados a tercero, segundo y primer piloto.

Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Educación Naval en México*, vol. I y II, México, Secretaría de Marina, 1967.

El Breviario de la Historia

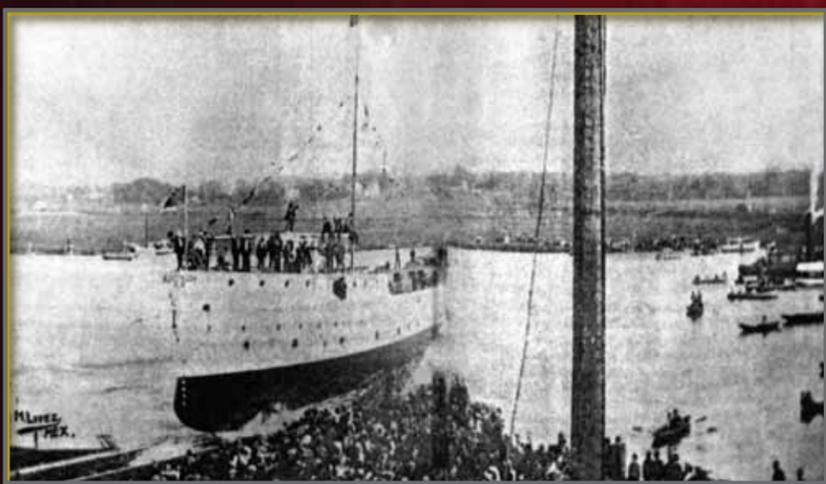
15 de julio de 1904

Arriban al puerto de Veracruz los cañoneros *Tampico* y *Veracruz*, buques adquiridos por la Armada Nacional en Estados Unidos

Durante la primera década del siglo XX el gobierno de Porfirio Díaz, a través de la Secretaría de Guerra y Marina, llevó a cabo una política de desarrollo de la Marina de Guerra. El primer paso fue elaborar una nueva ley orgánica que entró en vigor en 1900 en la que se hizo una planificación que tomó en cuenta la adquisición de buques de guerra; debido a que no había los suficientes para la vigilancia de los extensos litorales del país y a que no se habían renovado o reemplazado los pocos que integraban la flota de la Armada Nacional.



En 1901 se acordó la construcción de los cañoneros gemelos *Tampico* y *Veracruz* en los astilleros estadounidenses de *The Crescent* del señor Lewis Nixon, en Elizabeth, Nueva Jersey, Estados Unidos. En el contrato se acordó que el gobierno mexicano enviaría comisiones integradas por comandantes y oficiales de la Armada, egresados de la Escuela Naval Militar, con el objetivo de que observaran y se instruyeran en los procesos de construcción de los barcos.



Después del retraso de la botadura de los buques a causa de una huelga de trabajadores del astillero, zarparon del puerto de Nueva York en mayo de 1904; durante el viaje se presentaron algunos inconvenientes por el mal estado de las calderas, sin embargo lograron arribar al puerto de Veracruz el 15 de julio del mismo año,

al mando del Capitán de Fragata Manuel Azueta Perillos.

Libros recomendados

Bonilla, Juan de Dios, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México, Secretaría de Marina, 1946.

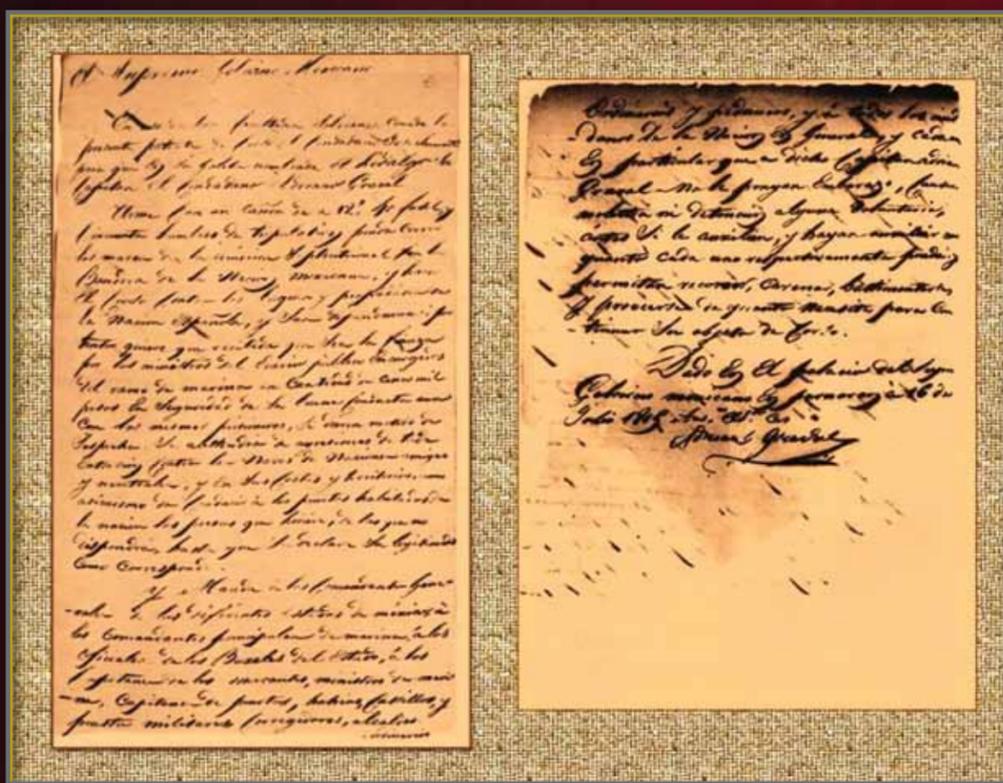
Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina, 1970.

Sánchez Rojas Luis Ignacio, "El tímido desarrollo de la Marina de Guerra Mexicana ¿Podía defenderse Veracruz en 1914?" en: *La invasión a Veracruz de 1914. Enfoques multidisciplinarios*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2015.

El Breviario de la Historia

16 de julio de 1815

El insurgente José Manuel de Herrera viaja a Estados Unidos con la misión de formar una marina utilizando las patentes de corso y el fomento al comercio marítimo



Patente de Corso de 1815

Poco se sabe sobre la importancia que tuvieron los puertos y los litorales en la estrategia insurgente para derrotar a las fuerzas realistas durante la guerra de Independencia de México. Desde los primeros años de beligerancia, los insurgentes efectuaron contactos en el extranjero tanto para extender su comercio como para adquirir armamento y reclutar tropas tomando en cuenta la simpatía de los ciudadanos norteamericanos y de otras nacionalidades por la emancipación mexicana.

Desde 1812 existen evidencias de que los insurgentes al mando de José María Morelos y Pavón se establecieron en algunos puntos

de la costa veracruzana en el Golfo de México para tener contacto con el exterior; para ello también se enviaron agentes al vecino país del norte, cuyas gestiones permitieron la llegada a costas mexicanas de algunos corsarios de origen extranjero entre ellos Pedro Elías Bean, Juan Galván, Jean Lafitte, José Sauvinet entre otros. El 3 de julio de 1815 el Supremo Congreso insurgente sancionó un decreto mediante el cual se dictaron instrucciones para armar el corso en el que se consideró tanto a los naturales como a los extranjeros que quisieran combatir a los españoles con sus embarcaciones.

En este contexto, el 16 de julio José Manuel de Herrera, quien estuvo presente en el congreso celebrado en Puruarán, viajó a Estados Unidos con cientos de patentes en blanco, junto con Cornelio Ortiz de Zárate, Julio César Amigoni y Juan Nepomuceno Almonte entre otros. Durante su estancia en Estados Unidos gestionó la formación de movimientos libertarios como el que efectuara Guillermo Davis Robinson y Javier Mina, los cuales infructuosamente para la causa independentista fracasaron en su intento.

Libros recomendados

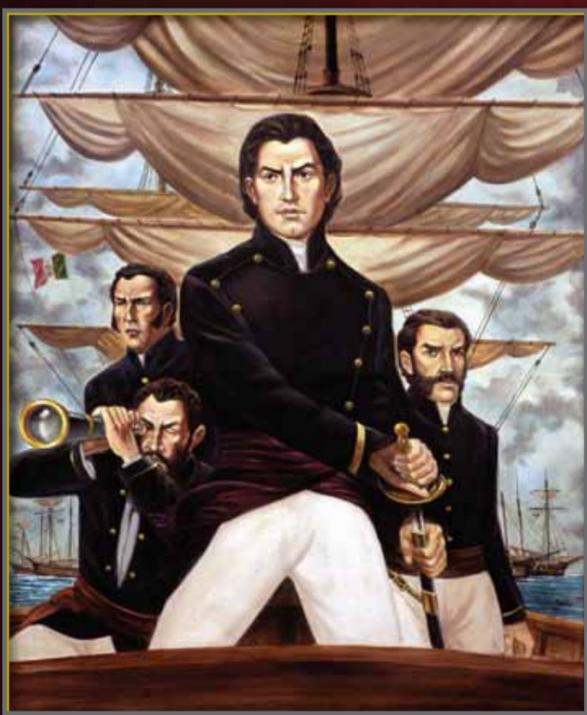
Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina, 1970.

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia Marítima de México I. Guerra de Independencia 1810-1821*, México, Lito Ediciones Olimpia, 1973.

El Breviario de la Historia

26 de julio de 1816

Asciende a Teniente en el Batallón de Veteranos de Castilla, España, el marino mexicano Pedro Sainz de Baranda y Borreyro



Este importante marino de la Armada mexicana nació el 13 de marzo de 1787, en la ciudad de Campeche, fue hijo del español Pedro Sainz de Baranda y de la campechana María Josefa Borreyro y de la Fuente. Su interés por la carrera naval surgió a los once años de edad, cuando se embarcó en un navío mercante rumbo a España como Grumete. El 18 de octubre de 1803, Sainz de Baranda causó alta como guardiamarina en el Departamento de El Ferrol; al concluir sus estudios, se embarcó como Guardiamarina en el navío *San Fulgencio*, y posteriormente se integró en la escuadra que comandaba Domingo Grandellana. En octubre de 1805 formó parte de la tripulación del navío *Santa Ana*, que combatió a los ingleses en la batalla de Trafalgar, en la cual salió herido cuando enfrentó al *Royal Sovereign*, bajo el mando del Almirante Cuthbert Collinwood.

En 1806 causó alta en uno de los batallones de la Marina Real Española, meses después se embarcó en el buque *Príncipe de Asturias*. Durante la guerra entre Francia y España recibió el nombramiento de comandante del pailebot *Antenor* hasta el fin del conflicto. En 1815 se integró al Cuerpo de Ingenieros, en las obras de fortificación de la ciudad de Campeche. Por meritos en campaña, el 26 de julio de 1816 se le otorgó el ascenso a Teniente en el Batallón de Veteranos de Castilla. En 1820 fue electo diputado a las Cortes de la Monarquía española, pero no concurrió en ellas.



Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Veracruz y Sainz de Baranda en la vida de México*, México, Secretaría de Marina, 1965.

Lavalle Argudín, Mario, *La Armada en el México Independiente*, México, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985.

El Breviario de la Historia

26 de julio de 1829

Desembarca en Cabo Rojo la expedición española del Brigadier Isidro Barradas para reconquistar el antiguo territorio novohispano

Durante el México Independiente, el monarca español Fernando VII planeó su reconquista. Para ello, encomendó primeramente esta misión a Juan Ruíz de Apodaca Conde del Venadito, pero éste eludió el compromiso. A pesar de que la Corona española no contaba con los recursos para fortalecer a su Marina, continuaron con su objetivo, aunque no creyeron necesario la utilización de una gran fuerza para el desembarco en México, debido a sus conflictos internos y la escasa defensa para su protección.

Esta situación le permitió al monarca español encomendar la fuerza expedicionaria al Brigadier Isidro Barradas, quien emprendió el viaje con tres mil quinientos ochenta y seis hombres a bordo de una flotilla integrada por el navío *Soberano*, las fragatas *Lealtad*, *Casilda* y *Restauración*, cinco bergantines de guerra, cuatro goletas mercantes y otros de auxilio, bajo el mando del Comandante Ángel Laborde, quienes el 5 de julio de 1829 zarparon de La Habana, Cuba, para dirigirse a la nación mexicana y tomar su capital; pero un fuerte temporal afectó los planes del Brigadier, cuando sus barcos se dispersaron en la costa de Campeche, donde se extraviaron quinientos hombres.



Por otro lado, el gobierno mexicano se enteró de la expedición española a través de unas cartas, aunque éstas aún no especifican el lugar de incursión. Sin embargo, el mal tiempo continuaba y los pocos buques españoles fueron avistando Cabo Rojo, lugar idóneo donde el 26 de julio de 1829, la fuerza expedicionaria del Brigadier Isidro Barradas efectuó el desembarco, aunque no con el éxito esperado, ya que el Comandante Laborde abandonó la misión poco tiempo después de su arribo. Los españoles se enfrentaron con las tropas nacionales, bajo el mando de Antonio López de Santa Anna, quienes se encargaron de impedir a los europeos llegar a la capital mexicana.

Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970.

Carranza y Castillo, Miguel C., *...y la Independencia se consolidó en el mar. Ensayo histórico sobre la guerra entre México y España (1821-1836)*, México, SEMAR-INEHRM, 2009.

El Breviario de la Historia

27 de julio de 1942

Fue hundido por submarinos alemanes el barco mercante *Oaxaca* a la altura de la isla de Matagorda, Texas, en dicho ataque murieron seis marinos



Los estragos de la Segunda Guerra Mundial tuvieron cierta repercusión en México durante 1942, debido a las agresiones de Alemania en contra de los buques pertenecientes a la Marina mexicana en el Golfo de México. Uno de ellos fue el barco mercante *Oaxaca*, que zarpó de Nueva Orleans el 25 de julio de 1942 con enseres y postes telegráficos con rumbo a Tampico, Tamaulipas, bajo el mando del Capitán Francisco Rodríguez Reybell. El 27 de julio de ese mismo año el submarino alemán *U-171*, comandado por

el Teniente Pfeffer, disparó en contra del buque mexicano cuando éste navegaba a la altura de la isla de Matagorda, perteneciente a Texas, E.U. El torpedo golpeó en la proa por la banda a babor y el *Oaxaca* quedó dando vueltas en círculo, hasta que finalmente se hundió; los tripulantes fueron rescatados por lanchas-mosquitos y llevados a la isla Matagorda, en ese tiempo era ocupada como campo de entrenamiento para los soldados. En el ataque murieron seis marinos: Timonel Simón Rodríguez; Guardián Carlos Maldonado C.; Marinero Carlos Berzunza C.; Carpintero Gilberto Lizán Camacho; Fogoneros de Limpieza José Núñez Ortiz y Gregorio Bravo Ramírez.

Los sobrevivientes fueron: Capitán Francisco Rodríguez Reybell; 1er Oficial Marco Antonio Demonte; 2º Oficial Aroldo Alejandro Díaz; Jefe de Máquinas Genovevo I. Ferreira D.; 1er. Maquinista Juan Caso Castro; 2º Maquinista Isidro Guzmán Campos; 3er Maquinista Lorenzo Iduarte Iduarte; Maquinistas Auxiliares Felipe Fernández C. y Juan Domínguez H.; Radio-operador Julio Medina Herrera; Sobrecargos Manuel Nájera Bouchez y Alonso Alverdi Nonell; Contramaestre Leocadio Carvajal A.; Soldador Oscar Estévez Escamillo; Timoneles Wenceslao Delgado R. y Modesto Ramírez M.; Guardián Trinidad Aguilar P.; Marineros Esteban Graniel M., Jesús Trejo Payán, José del Carmen Cobos, Manuel Varela R. y Gonzalo García Fuentes; Fogoneros Lorenzo Sánchez Anzures, Elías Arellano Truyols y Isauro Ledesma R.M.; Engrasadores Severiano Cervantes Z., Cayetano Landeros A. y Ángel González O.; Fogoneros de Limpieza Manuel Salazar y Manuel Felipe Ramos; Mayordomo Rafael Girdali I.; 1er. Cocinero Darío Méndez Pérez; 2º Cocinero Adolfo Conde Novelo; 1er. Camarero Francisco García G.; 1er. Camarero Cuauhtémoc Mejía F.; 2º Camarero Martín Jesús Padrón; Marmitón Juan Ramírez Perfecto; Aprendices Luis Contreras B., Cecilio Rodríguez L. y José Rodríguez Feria.



Libros recomendados

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Gesta en el Golfo. La Segunda Guerra Mundial y México*, México, Ed. Primicias, 1966.

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970.

El Breviario de la Historia

29 de julio de 1982

El buque escuela velero *Cuauhtémoc* es entregado a su primera dotación en España

Antes de finalizar el sexenio del presidente José López Portillo, su gobierno mandó a construir un velero en los Astilleros de Celaya de Bilbao, España, con la intención de ofrecer una formación práctica a los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar en las artes tradicionales de la navegación. El 24 de julio de 1981 inició su construcción.



El 29 de julio de 1982 de manera oficial es entregado el buque escuela velero *Cuauhtémoc* a la primera dotación, para ello, los oficiales, maestranza y tripulación asistieron a un curso especializado en la Escuela de Maniobra Galatea de la Armada española en El Ferrol. En la ceremonia estuvieron presentes el embajador de México en España, Francisco Alcalá Quintero; el agregado naval, Vicealmirante P. A. Federico Carballo Jiménez; y el gobernador militar de Vizcaya, Luis Pinilla Solivares.

Se nombró como comandante al Capitán de Navío CG. DEM. Manuel Zermeño del Peón, quien se distinguió por ser el primero al mando del buque escuela. Al siguiente mes, el *Cuauhtémoc* zarpó rumbo al puerto de Veracruz arribando a mediados de septiembre, este primer viaje se denominó "Europa 82".

Libros recomendados

Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México, t. II, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2012.

Lavalle Argudín, Mario, *Memorias de Marina, buques de la Armada de México, acaecimientos notables, 1821-1991*, t. II, Secretaría de Marina-Armada de México, 1992.