

**SECRETARIA DE MARINA
ARMADA DE MEXICO**

**MEMORIAS DE
MARINA**

**BUQUES DE LA
ARMADA DE MEXICO**

**ACAECIMIENTOS
NOTABLES**

1821-1991

UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

***VICEALMIRANTE I.M.N.*
MARIO LAVALLE ARGUDIN**

SECRETARÍA DE MARINA
ARMADA DE MÉXICO

MEMORIAS DE
MARINA

BUQUES DE LA
ARMADA DE MÉXICO

ACACIEMENTOS
NOTABLES

1821-1991

UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

MARIO FAVALE ARGÜIN
VICELAJUNARTE J.M.V.

CONTENIDO

INTRODUCCION	1
GENERALIDADES	9
PROGRAMA DE ADQUISICIONES	11
MEMORIA RENDIDA AL SOBERANO CONGRESO MEXICANO POR EL SECRETARIO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE MARINA ANTONIO MEDINA, EN 1822	13
Costas y puertos del Imperio, 16; Provincias, 19; Almirantazgo, 26; Capitanías Generales, 26; Oficiales de Marina, 26; Escuela Náutica, 26; Compra de buques, 27; Pabellón Nacional, 27; Guatemala, 27.	
MEMORIA RENDIDA EL 7 DE NOVIEMBRE DE 1823 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA, DON JOSE JOAQUIN DE HERRERA	33
Puertos, 33; Buques de guerra, 34; Necesidad de su aumento, 34; Fomento de la Marina Mercante, 34; Marinería extranjera, 34; Batallón de Marina, 35; Artillería de Marina, 35; Ordenanzas, 35; Abolición del sistema de matrículas, 35; Enganchamientos voluntarios, 35; Mando de buques, 36; Necesidad de establecer academias náuticas, 36; Departamentos, 36; Puertos habilitados en la Mar del Sur, 36; Defensas y fortificaciones de las costas del Seno, 36; Arsenales y almacenes, 37; Estado y presupuesto, 37; Conclusión, 37.	

**MEMORIA RENDIDA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1824 POR
EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA MANUEL DE MIER Y TERAN** 39

Escuadrilla, 39; Traslación del Departamento de San Blas a Acapulco, 39; Insalubridad del clima de San Blas, 39; Apoyo a los buques que se emplean en el bloqueo de Ulúa, 40; Resumen de presupuestos, 40.

**BUQUES ADQUIRIDOS POR MARIANO MICHELENA,
MINISTRO DE MEXICO EN LONDRES** 41

Los buques adquiridos por Michelena y organizados por Sáinz de Baranda hacen capitular Ulúa, 41.

**MEMORIA RENDIDA EL 20 DE NOVIEMBRE DE 1825 POR
EL MINISTRO DE ESTADO DEL DESPACHO DE GUERRA
Y MARINA MANUEL GOMEZ PEDRAZA. BUQUES DE LA
MAR DEL NORTE Y DEL SUR** 43

Navío Congreso Mexicano, 43; Plan de fuerzas navales, 43; Iniciativa de ley aprobada por la Cámara de Diputados; se espera lo sea en la de Senadores, 44.

**EL COMODORO DAVID PORTER ORGANIZA LA
ESCUADRILLA MEXICANA EN VERACRUZ** 45

Organización de la escuadrilla de Veracruz, 45; Eficiencia de la escuadrilla, 45.

ACAECIMIENTOS EN LOS AÑOS 1827, 1828 Y 1829 47

La Esmeralda efectúa un desembarco en Cuba, 47; Combate del Guerrero contra la fragata española Lealtad, 47; Situación de la Armada, 47; Medidas para evitar la corrupción de la gente de mar, 47; Resumen del Presupuesto General de Marina de 1828 a 1829, 48; Asuntos pendientes consultados a las Cámaras, 48.

**MEMORIA RENDIDA EL 16 DE ENERO DE 1829, POR EL
MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y
MARINA, FRANCISCO MCTEZUMA** 49

Presupuesto, 49; La Marina se encuentra paralizada, 49; Necesidad de impulsar a la Marina, 50; Iniciativa de ley a presentar al cuerpo legislativo, 50; La Marina de guerra surte a la nación de facultativos en los diversos ramos, 50.

**EXPEDICION DE RECONQUISTA DEL BRIGADIER
ESPAÑOL ISIDRO BARRADAS EN JULIO DE 1829** 51

MEMORIA DE MARINA DEL 22 DE MARZO DE 1830 53

El Ministro Facio se refiere al personal de Marina en términos elogiosos, 53; Causas que hicieron desatender a la Marina, 53; Conveniencia de

establecer astilleros, 54; Falta de puertos, 54; Educación naval, 54; Necesidad de mantener una Marina de guerra, 54; Presupuesto General de Marina de 1830 a 1831, 55; Presupuesto de Marina de 1831 a 1832, 56.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 27 DE ABRIL DE 1833 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA JOAQUIN PARRES

57

El ministro de Marina Joaquín Parres hace consideraciones sobre la Marina, 57; Buques de la Marina nacional en la Mar del Norte y del Sur, en abril de 1838, 57; Departamento de San Blas, 58.

MEMORIA RENDIDA EL 11 DE ABRIL DE 1834 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA, JOSE JOAQUIN DE HERRERA

61

Movimiento de buques, 61; Consideraciones sobre la Marina, 61; Modo de suplir en la Marina los Consejos de Guerra, 62; Estado general de la Tesorería de la Federación, 62; Presupuesto anual del Departamento de Veracruz en 1835, 62; Departamento del Pacífico, 65; Estado de los buques de guerra de los Departamentos de Marina del Norte y del Sur, 69; Estado que manifiesta los individuos del Cuerpo de Guerra político de la Armada nacional, 71; Departamento de la Mar del Sur, 73.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 22 DE MARZO DE 1835 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA JOSE MARIA TORNEL

75

Pendiente en las Cámaras la resolución sobre la organización de la Marina de guerra, 75; Buques que existían en 1835, en ambos litorales, 76.

SE ADQUIEREN BUQUES PARA LAS ATENCIONES DE LA MAR DEL NORTE Y DEL SUR Y OTROS ACAECIMIENTOS

77

Se adquiere la corbeta Iguala, 77.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 26 DE ENERO DE 1840 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA JUAN NEPOMUCENO ALMONTE

79

Almonte manifiesta la nulidad a que se hallaba reducida su Marina, 79.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 28 DE ENERO DE 1841 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA JUAN NEPOMUCENO ALMONTE

81

Iniciativa sobre la necesidad de organizar la Marina, 81; Presupuesto de Marina de 1841 a 1844, 83.

MEMORIA DE MARINA DE 1843-1844 RENDIDA EL 11 DE ENERO DE 1844 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA, JOSE MARIA TORNEL

85

Construcción en Londres de dos vapores, 86; Gloria que ganó para nuestra Marina D. Tomás Marín, 87; Conclusión, 88.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 11 DE MARZO DE 1845 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA D. PEDRO GARCIA CONDE	91
Marina de Guerra, 91; Impotentes esfuerzos emanados de circunstancias imprevistas, 92; Necesidad de establecer colegios náuticos, 93.	
BUQUES DE GUERRA DE LA MARINA NACIONAL EN EL MAR DEL NORTE Y DEL SUR, OFICIALES EMBARCADOS, ARTILLERIA, DIMENSIONES, CIRCUNSTANCIAS MARINERAS Y OBRAS REQUERIDAS, EN EL AÑO DE 1845	95
Departamento de la Mar del Norte, 95; Departamento de la Mar del Sur, 96.	
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1846 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA EN FUNCIONES	97
Guerra de Corzo, 98; Patentes de Corzo, 98.	
BARCOS DE LA ARMADA MEXICANA 1846-1848	99
Buques que en 1845 se encontraban en el Pacífico, 100.	
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN ENERO DE 1849 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA MARIANO ARISTA	101
Presupuestos, 102.	
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 28 DE ENERO DE 1850 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA MARIANO ARISTA	103
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 31 DE ENERO DE 1851 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA MARIANO ARISTA	105
Cuerpo de Guerra en 1850, 106; Cuerpo Político en 1850, 106; Cuerpo de Guerra en 1851, 106; Cuerpo Político en 1851, 106; Resumen, 106.	
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 31 DE ENERO DE 1852 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA MARIANO ARISTA	107
Marina, 107; Escuadrilla, 108; Comandantes de Marina y Capitanes de Puerto, 108; Matrículas, 108; Servicio de los puertos, 108; Faros, 109; Proyecto de Ley que se cita, 109; Tranquilidad Pública, 109; Presupuestos comparativos de Marina, 110.	
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN EL AÑO DE 1857 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA EN FUNCIONES	111
Marina, 111; Buques nacionales de guerra en la mar del Norte agosto de 1857, 112; En la Mar del Sur en el mes y año que la del Norte, 112.	

**MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 30 DE NOVIEMBRE
DE 1869 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL
DESPACHO DE GUERRA Y MARINA GENERAL IGNACIO
MEJIA** 113

Abandono del Ramo de Marina, no obstante su importancia, 113; Buques de Guerra, 113; Matrícula de Mar, 114; Buques Mercantes, 114; Colegios Náuticos, 114; Causas que nulificaron las posibilidades de compra de buques, 115; Ultima memoria presentada por el general Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina, 116; Departamento de Marina, 116; Comandancia y Capitanías de Puerto, 116; Buques de Guerra, 116; Matrículas, 117.

TARIFA DE SUELDOS PARA LA CLASE DE MARINA 119

PRESUPUESTO PARA UN BUQUE DE GUERRA 123

**TARIFA QUE SE ACOMPAÑA A LA CIRCULAR DE FECHA
6 DE FEBRERO DE 1877** 125

Ministro de Guerra y Marina, 125.

SECCION DE MARINA 1878 127

Armada Nacional, 127; Matrículas, 128; Colegios Náuticos, 128.

**REGLAMENTO PARA LA FORMACION DE LOS
HISTORIALES DE LOS BUQUES 1878** 129

Reglamento, 129.

**REGLAMENTO PARA LAS CONTRATAS DE LOS
FOGONEROS DE LA ARMADA NACIONAL** 135

REGLAMENTO DE LICENCIAS 139

REGLAS RELATIVAS AL RUMBO 143

DURACION DEL VESTUARIO 145

**MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN EL AÑO DE 1899
POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA GENERAL DE DIVISION FELIPE B.
BERRIOZABAL.** 147

Compra de Buques, 147; Dique Flotante en Veracruz, 148; Varadero de Guaymas, 148; Ingenieros Navales, 148; Comisión Geográfico Exploradora, 149; Escalafones del Ejército y Armada, 149.

BUQUES DE LA ARMADA EN EL LITORAL DEL GOLFO 155
La Asonada de Félix Díaz en 1912, 156.

SECCION DE MARINA. EL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA NACIONAL	157
Reforma al Reglamento de la Escuela Naval Militar, 163.	
DEPARTAMENTO DE MARINA DE GUERRA. 1918	177
Unidades navales en el litoral del Golfo, 177; En el mar de las Antillas, 177; En el Pacífico, 177; Programa Naval, 180.	
MEMORIA DEL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE LA MARINA NACIONAL AL DESLIGARSE DE LA SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL	189
MEMORIA RENDIDA EN EL AÑO DE 1942 POR EL SECRETARIO DE MARINA GENERAL DE DIVISION HERIBERTO JARA	193
EL ARTICULO 32 CONSTITUCIONAL BASE PARA NACIONALIZAR LA MARINA NACIONAL	197
Diario de debates de la 45a. Sesión Ordinaria celebrada en el teatro Iturbide en Queretaro, 197; Se da cumplimiento al artículo 32 de la constitución, 200; Primero de junio "Día de la Marina", 201; Acuerdo que declara Día de la Marina Nacional el primero de junio de cada año, 202.	
DECRETO QUE REFORMA LA LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO. CREANDO LA SECRETARIA DE MARINA	203
MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN EL AÑO DE 1951 POR EL SUBSECRETARIO DE MARINA, ING. ALBERTO J. PAWLING, ENCARGADO DEL DESPACHO DEL 1o. DE SEPTIEMBRE DE 1950 AL 31 DE AGOSTO DE 1951	207
MEMORIA DE LA SECRETARIA DE MARINA RENDIDA EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 1960 POR EL SECRETARIO DE MARINA ALMIRANTE C.G. MANUEL ZERMEÑO ARAICO	209
UNIDADES DE LA ARMADA DE MEXICO EN EL AÑO DE 1970	211
En el Golfo de México, 211; En el Océano Pacífico, 212.	
BUQUES DE LA ARMADA ADQUIRIDOS DE 1971 A 1985	215
GALERIA DE SECRETARIOS DE MARINA	217

INTRODUCCION

Esta obra recopila las memorias de la Marina, buques de la **Armada de México** y acaecimientos notables, desde la independencia hasta nuestros días, recuperándose con ello un acervo importante de nuestra historia naval.

En estas páginas se presentan los innumerables escollos que en el devenir de su historia ha tenido que sortear la Marina, durante las luchas internas y agresiones externas que ha sufrido la república, atrasando su desarrollo; no obstante se formularon proyectos de programas navales y la Armada pudo superarse, gracias al espíritu indomable de Jefes y Oficiales forjados en el crisol de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

Pero "...ni torpezas, ni catástrofes afrontadas con hombría y sufridas con resignación, han logrado torcer nuestra ruta".

Estos relatos y estampas interesarán sin duda alguna al personal de la Armada y a los aficionados a las historias de la mar y de los barcos, despertando añoranzas y recuerdos cubiertos ya por las sombras del olvido.

Aquí surgen las naves de antaño, goletas y balandras adquiridas por el capitán de navío Eugenio Cortés y Azua, que forman la primera escuadrilla de la independencia; la fragata y bergantines comprados por Mariano Michelena, Ministro Plenipotenciario de México en Londres, buques que organizados por el capitán de fragata Pedro Sáinz de Baranda establecen las bases de una mínima potencia naval para hacer capitular el último reducto español: la fortaleza de San Juan de Ulúa, lo que se verificó el 23 de noviembre de 1825, consolidando así la Independencia Nacional.

Posterior a este suceso, en 1828 el comodoro David Porter, marino de gran experiencia y energía, nacido en los E.U.A. y al servicio de México, orga-

niza la escuadrilla en el puerto de Veracruz, con los bergantines *Guerrero*, *Hermón* y otros buques, para cruzar las aguas de Cuba y hostilizar a las naves mercantes españolas que arribaban a La Habana y a otros puntos de la isla.

De aquí surge el desigual combate de la fragata española *Lealtad* de 54 cañones, contra el bergantín mexicano *Guerrero* de 22 cañones, en el que fue muerto su Comandante por una bala de cañón: el héroe olvidado teniente David Henry Porter.

La capitulación de Ulúa y el crucero en aguas de Cuba marcan una etapa brillante para la Armada de nacional, cuando alcanzó sus mayores bríos; después decayó en forma lamentable, como lo veremos más adelante.

En 1842 se da un paso importante para la Armada nacional con la adquisición de los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*. México entraba así a la técnica de los buques de vapor con casco de hierro, un gran salto que nos confería la nueva tecnología desarrollada por John Laird en Inglaterra, aunque sin eliminar del todo la presencia de las velas.

En estas páginas encontraremos nombres evocadores de buques con una marcada tradición naval, como la corbeta *Yucatán*, adquirida de uso en Inglaterra, que se destinó a Escuela de Grumetes para la Armada; la corbeta escuela *Zaragoza*, construida en Francia; los cañoneros *Bravo*, *Morelos* y el transporte *Progreso*, en Italia; el *Guerrero*, fabricado en Inglaterra; los cañoneros *Tampico* y *Veracruz*, en los Estados Unidos de América; de segunda mano, adquirido en Brasil, nos viene el primer buque acorazado que tuvo México: el *Anáhuac* y otros más que se verán en esta obra.

En el decurso de nuestra historia numerosas unidades de la Armada norteamericana han sido transferidas a la de México

Una vez establecida la **Secretaría de Marina**, por decreto del 31 de diciembre de 1940, la Armada cobró ímpetu, pero fue hasta 1944 cuando se recibieron cinco cazasubmarinos: *CS-01*, *CS-02* y los *CS-11*, *CS-12*, *CS-13*. En 1947 se agregaron a la flota cinco corbetas: *Tomás Marín*, *David Porter*, *Virgilio Uribe*, *Pedro Sáinz de Baranda* y *Blas Godínez*. Ese mismo año México se interesó por las fragatas tipo "Tacoma": *California*, *Papaloapan*, *Tehuantepec* y *Usumacinta*. En 1952 el gobierno adquirió nueve guardacostas, del *G-30* al *G-38*. En 1962 se reciben veinte dragaminas clase "Admirable", del *DM-01* al *DM-20*. En 1963 se adquieren cuatro transportes APD clases "Anderson", "Charles", "Lawrence" y "Crosley" para sustituir las fragatas que se habían adquirido en 1947, recibiendo los mismos nombres de aquéllas. En noviembre de 1964 llegan los buques portuarios clase "Yog/yo" *Aguascalientes* y *Tlaxcala*. En agosto de 1970 se reciben los destructores clase "Fletcher" *Cuitláhuac* y *Xicoténcatl*, y en 1973 se incorporan 19 dragaminas de la clase "Aux" que la Armada utilizó como guardacostas, asignándoles los nombres de *Leandro Valle* (G-01), *Guillermo Prieto* (G-02), *Mariano Escobedo* (G-03), *Ponciano Arriaga* (G-04), *Manuel Doblado* (G-05), *Sebastián Lerdo de Tejada* (G-06), *Santos Degollado* (G-07), *Ignacio de la Llave* (G-08), *Juan Álvarez* (G-09), *Manuel Gutiérrez Zamora* (G-10), *Valentín Gómez Farías* (G-11), *Ignacio Manuel Altamirano* (G-12), *Francisco Zarco* (G-13), *Ignacio L. Vallarta* (G-14), *Jesús González Ortega* (G-15), *Melchor Ocampo* (G-16), *Mariano Matamoros* (G-17), *Juan Aladama* (G-18) y *Hermenegildo Galeana* (G-19). El *Matamoros* prestó

servicios como guardacostas hasta 1974 y en esa fecha se reacondicionó para ser utilizado como buque oceanográfico.

En 1970 se pudo contar con el buque clase "Edsall" *Comodoro Manuel Azueta*, destinándolo como buque escuela para los viajes de instrucción de los Cadetes de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

En el mismo año se adquirió el buque taller clase "LST" *Vicente Guerrero*. En 1978 se adquirieron los remolcadores de altamar clase "AFT" *Cora*, *Mayo*, *Mixteco*, *Otomí*, *Seri* y *Yaqui*, buques de excelentes cualidades marineras y gran radio de acción.

En ese año se recibieron los buques de salvamento, clase "LST", *Contry*, *Manzanillo* y *Pánuco*. En febrero 1982 son transferidos a la **Armada de México** los destructores tipo "Gearing" *Quetzalcóatl* y *Netzahualcóyotl*. En 1990 se recibieron los buques patrulla clase "Cape", *Jalisco* (P-42) y *Nayarit* (P-43).

Recientemente se incorporó a la Armada el buque A-08 *Iguala*, que vino a reforzar las tareas asignadas a la institución. En 1963 fue construido en los astilleros Curey, del Japón, y causó alta en la **Armada de México** el 16 de marzo de 1990, destinándolo al apoyo logístico de la flotilla destacada en Lázaro Cárdenas, Mich. Este barco es adecuado principalmente para el traslado masivo de personal, vehículos y combustible. El primero de marzo de 1990 fue adquirido el buque logístico A-25 *Tabasco*, construido en 1962 en los astilleros Solvesvorg AB, de Suecia; se destinó a dar apoyo a la flotilla mencionada anteriormente y se emplea como transporte de tropas y combustible y para trabajos de taller.

Buques que fueron construidos en otros países para la Armada de México

De 1934 a 1936 salieron de astilleros españoles los cañoneros *Guanajuato*, *Potosí*, *Querétaro*, así como el transporte *Durango* y diez guardacostas, del G-20 al G-29 que vinieron a vitalizar nuestra decadente Armada. En 1947 se construyó en Nueva Orleans, E.U.A., el *Sotavento*, destinándolo a yate presidencial; posteriormente se le reacondicionó para utilizarlo como buque oceanográfico. De 1974 a 1976 se fabricaron en astilleros de Escocia veintidós patrullas tipo "Azteca": *Andrés Quintana Roo* (P-01), *Matías de Córdova* (P-02), *Miguel Ramos Arizpe* (P-03), *José María Izazaga* (P-04), *Juan Bautista Morales* (P-05), *Ignacio López Rayón* (P-06), *Manuel Crescencio Rejón* (P-07), *Juan Antonio de la Fuente* (P-08), *León Guzmán* (P-09), *Ignacio Ramírez* (P-10), *Ignacio Mariscal* (P-11), *Heriberto Jara Corona* (P-12), *José María Mata* (P-13), *Félix Romero* (P-14), *Fernando M. Lizardi* (P-15), *Francisco J. Mújica* (P-16), *Pastor Rouaix* (P-17), *José María del Castillo* (P-18), *Luis Manuel Rojas* (P-19), *José Natividad Macías* (P-20), *Esteban Vaca Calderón* (P-21), *Ignacio Zaragoza* (P-22). En 1980 se construyeron en astilleros españoles seis guardacostas clase "Halcón": *Cadete Virgilio Uribe* (GH-01), *Teniente José Azueta* (GH-02), *Capitán de Fragata Pedro Sáinz de Baranda* (GH-03), *Comodoro Carlos Castillo Bretón* (GH-04), *Vicealmirante Othón P. Blanco* (GH-05), *Contralmirante Angel Ortiz Monasterio* (GH-06). En 1982 se construyó en los astilleros de Celaya S.A., en Bilbao, España, el velero *Cuauhtémoc*, en el que los Cadetes de la *Heroica Escuela Naval Militar* reciben la instrucción práctica y marinera que constituye la base de la profesión naval, llevando con dignidad por los mares y puertos del mundo el pabellón nacional. Actualmente (1991) efectúa un

viaje de circunnavegación similar al realizado por la inolvidable corbeta *Zaragoza*, iniciado en abril de 1825 en Tampico y rendido en julio de 1897 en el puerto de Veracruz.

En los astilleros del país también se han construido algunas unidades que, aunque modestas, muestran la capacidad de nuestros ingenieros navales, técnicos y obreros de esta especialidad.

Durante los años de 1960 a 1962 se construyeron en astilleros de Veracruz y Número Uno de Tampico, diez lanchas patrullas fluviales. En 1962 se construyó en nuestro país el primer buque de grandes dimensiones para el servicio naval, el *Zacatecas*, manufacturado en astilleros de la **Secretaría de Marina**.

De 1961 a 1962 y de 1966 a 1968, se construyeron en los astilleros de Icacos, Gro., y el Número Uno de Tampico, Tamps., cinco patrullas "Polimar". En 1977 se abanderaron otros buques patrullas tipo "Azteca", construidos en los astilleros de Tampico y Salina Cruz: *Campeche*, *Tabasco*, *Tamaulipas*, *Veracruz* y *Yucatán*, los restantes fueron *Josefa Ortiz de Domínguez*, *Leona Vicario* y *Margarita Maza de Juárez*.

En 1986 se construyeron en los mismos astilleros los buques logísticos *Huasteco* y *Zapoteco*.

La **Armada de México**, en un esfuerzo continuado, eleva su capacidad y cumple con los objetivos mencionados desde 1917 en la Constitución, tratando de acoplar su pulso a la vibración del espíritu revolucionario y al ritmo del progreso nacional.

El personal vive en condiciones de mejoría al estar beneficiado por la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas.

Todos y cada uno de los Cuerpos que constituyen la Armada afirman sus características y delimitan sus funciones.

Los mandos de importancia los ejercen elementos profesionales que, entrenados dentro del Cuerpo al que pertenecen, han hecho de la Armada su forma y su razón de vida. En mente, espíritu y cuerpo egresan preparados a conciencia de la **Heroica Escuela Naval Militar**.

Del plantel educativo naval, actualmente ubicado en Antón Lizardo, Ver., cabe señalar que el plan de estudios vigente ofrece dos alternativas: Oficial del Cuerpo General, fusión del mismo programa antiguo y el de Ingenieros Mecánicos Navales, que proporciona los conocimientos teóricos y prácticos para maniobrar con seguridad un buque y cumplir el objetivo fundamental de nuestra institución naval, que es salvaguardar la soberanía nacional y garantizar la seguridad del país en el área de jurisdicción de la **Secretaría de Marina-Armada de México**; la segunda opción es la de Oficial de Infantería de Marina, que es el responsable de la operación táctica de las Unidades de Infantería de Marina, Policía Marítima, Aerotropas y de proporcionar seguridad a las instalaciones de la **Armada de México**, además efectúa la conducción de operaciones anfibas en coordinación con las unidades de superficie y aeronavales. Estos estudios se imparten a nivel de licenciatura y con la misma calidad que en los planteles homólogos de otros países, de tal manera que el egresado puede conti-

nuar su preparación profesional en prácticamente cualquier rama del conocimiento afin a las ciencias fisicomatemáticas.

Hoy en día la **Heroica Escuela Naval Militar** posee un edificio más adecuado a sus necesidades, pero conserva el mismo contenido de tradición, estudio y devoto sentir como signo de progreso. Igual que en la antigua fuente de oficiales, las aulas, laboratorios, talleres, los sectores administrativos, los dormitorios, la biblioteca, el museo y todo cuanto ocurre a la educación e instrucción de los Cadetes, se perfecciona día a día. Los viajes de prácticas son estímulo cada vez mayor, dada la experiencia y el mejor dominio de los problemas marineros, que se obtienen durante la vida a bordo de las unidades destinadas a buques escuela, como el *Manuel Azueta* y el velero *Cuauthémoc*, y que proporciona el complemento obligado a la teoría.

La presencia de los Cadetes en diversos acontecimientos cívicos, desfiles o paradas militares en días festivos nacionales, como el primero de junio en que se celebra el Día de la Marina, es tradición de prestancia y disciplina.

Para cubrir la seguridad interior del país, la Armada efectúa la vigilancia de los litorales mediante operaciones encaminadas a evitar la pesca ilegal por naves extranjeras en la zona económica exclusiva, fijada en 200 millas. Además, vigila que se cumplan las leyes vigentes en las costas e islas mexicanas, cubriendo también servicios de transporte marítimo y aéreo de personal y material perteneciente a la propia Armada, de tal suerte que comunica puestos avanzados de vigilancia, como en las islas Clarión y Socorro, del archipiélago Revillagigedo, isla Guadalupe, isla Margarita, etcétera. En el litoral de Pacífico, las islas y cayos del Golfo de México y mar Caribe, proporciona servicios de índole similar a otras dependencias oficiales, cuando así lo solicitan.

La **Armada de México** coadyuva y coordina acciones para la localización y destrucción de plantíos de estupefacientes, represión del contrabando y tráfico ilegal de los mismos.

Coordina y en su caso dirige las acciones de preservación del medio ambiente marino, vigilando y controlando la contaminación ocasionada por los derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas al mar, en la faja costera y aguas interiores.

Independientemente de estos operativos, los buques y aviones de la Armada llevan a cabo funciones de enlace y toman parte muy activa en el Plan de Auxilio a la Población Civil en Caso de Desastre y actúan mediante planes especiales formulados por orden expresa del C. Presidente de la República. También actúa la Armada en todo tiempo en el rescate de náufragos, salvamento de naves averiadas, etcétera.

Alerta la Armada, procura desarrollar métodos y tácticas adecuadas a las probables características de las operaciones a desempeñar, respecto a la seguridad exterior. Entrena a su personal en las disciplinas varias que constituyen la profesión naval y efectúa ejercicios y maniobras con sus buques, aviones, tropas de comando submarino e Infantería de Marina.

En términos generales, a corto y a largo plazo la Armada planea la prosecución de sus programas en escala cada vez mayor, pretende mejorar la preparación de su personal mediante el Centro de Estudios Superiores Navales,

escuelas de capacitación o adiestramiento, de acuerdo con las posibilidades económicas del país, y multiplica sus unidades modernizándolas.

Con el mismo objetivo, la **Secretaría de Marina** alienta el despertar de una conciencia marítima en los diversos estratos de nuestra población empleando todos los medios de comunicación: radio, televisión, conferencias, exposiciones, concursos, etcétera.

SECRETARIA DE MARINA

SUBSECRETARIA

UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**MEMORIAS DE
MARINA**

1821-1991

TOMO I

SECRETARIA DE MARINA

SUBSECRETARIA

UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

MEMORIAS DE
MARINA

1821-1991

TOMO I

GENERALIDADES

Desde que por el esfuerzo de los mexicanos recobró la nación sus legítimos derechos, se preocupó el gobierno por crear una fuerza naval con el principal objeto de establecer el bloqueo de la fortaleza de San Juan de Ulúa, último reducto español, y que sirviera además en ambos litorales para las atenciones y diversos servicios que debía prestar en las extensas costas de la República. La importancia que el nuevo orden exigía, particularmente en el Golfo de México, obligó al gobierno a adquirir en los Estados Unidos de América los buques de guerra que formaron la primera escuadrilla de la Independencia.

GENERALIDADES

Después que por el estallido de los mexicanos reconoció la nación sus legítimos derechos, se preocupó el gobierno por crear una fuerza naval con el principal objeto de establecer el bloqueo de la fortaleza de San Juan de Ulúa, último refugio español, y que sirviera además en otros tiempos para las acciones y diversos servicios que debía prestar en las extensas costas de la República. La importancia que el nuevo orden exigía, particularmente en el Golfo de México, obligó al gobierno a aduanar en los Estados Unidos de América los buques de guerra que formaron la primera escuadrilla de la Independencia.

PROGRAMA DE ADQUISICIONES

El programa de adquisiciones comprendía una fragata y diez bergantines, ya que se carecía de buques, pues sólo se tenía un bergantín falto de carena en San Blas, una goleta en las mismas condiciones en Veracruz y una lancha para el servicio de puerto en Campeche. Como estos buques no podían constituir la base de una Marina de guerra, D. Antonio de Medina, de profesión marino y en esa época Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, envió a los E.U.A. al capitán de navío Eugenio Cortés y Azua —marino peruano al servicio de México— para que adquiriera los buques indicados en el programa.

A don Eugenio Cortés no le llegaron los fondos necesarios para esta compra y sólo pudo obtener a crédito dos goletas, la *Anáhuac* e *Iguala*, y diez balandras cañoneras: *Campechana*, *Chalco*, *Chapala*, *Orizaba*, *Texcoco*, *Zumpango* (que arribaron al puerto de Alvarado en abril de 1822), *Papaloapan*, *Tampico*, *Tlaxcalteca* y *Tuxpan* (que se incorporaron posteriormente).

Con esta escuadrilla no se podía establecer un bloqueo efectivo sobre la fortaleza, debido a su inferioridad en artillería y porte con relación a los buques de la escuadra española, que desde La Habana periódicamente arribaban a Ulúa conduciendo víveres, armamento, municiones y los relevos de la guarnición.

Cuando arribaba el convoy, los buques de nuestra escuadrilla no podía impedir que descargaran los efectos destinados al castillo, pues sería exponerlos inútilmente al enfrentarlos a los de la escuadra española, ya que una fragata disponía de 54 cañones y un bergantín de 22 cañones, todos de mayor calibre que los 12 cañones de seis libras y uno de doce libras de las goletas y balandras de la escuadrilla mexicana. Por lo tanto, estos buques sólo se limitaban a impedir que embarcaciones extranjeras introdujeran víveres y armamento de contrabando a Ulúa y en ocasiones dirigir algunos disparos al castillo con el peligro de ser mayormente dañados.

MEMORIA

PRESENTADA

AL SOBERANO CONGRESO

MEXICANO

POR EL SECRETARIO DE ESTADO

Y EL DESPACHO DE MARINA

MEXICO: 1822

En la oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara
del Imperio

MEMORIA

PRESENTADA

AL SOBERANO CONGRESO

MEXICANO

POR EL SECRETARIO DE ESTADO

Y EL DESPACHO DE MARINA

MEXICO: 1832

En la oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara

del Imperio

Señor

El Ministerio de Marina se puso a mi cuidado, en circunstancias que pasando sobre mis hombros el de la guerra, ni mis luces, ni mis fuerzas bastan a su desempeño, si se considera que un ramo naciente exige una absoluta dedicación, al paso que su importancia a la prosperidad y grandeza del Estado a nadie se oculta, así como mis ardientes deseos de llenar la confianza del gobierno. Variado del orden de nuestras relaciones con la España, comenzarán otras nuevas, fundadas en la amistad que une y liga entre sí a los pueblos libres; y extendido nuestro comercio por todo el globo, se satisfarán nuestras necesidades y las ajenas, con exceso y abundancia de las riquezas que con mano franca concedió la naturaleza a las fértiles y envidiadas regiones del Anáhuac. Todo anuncia un gran porvenir, y la conveniencia de establecer alguna Marina, más, o menos numerosa, según el orden político que se siga con otras naciones, nuestro comercio con ellas, y la indispensable defensa de nuestras dilatadas costas; bien que ellas mismas son una barrera impenetrable a la codicia de los extranjeros.

De la Marina española que estaba señalada de dotación a este imperio, apenas existen unos miserables restos que han podido salvarse de la injuria de los tiempos, y del trastorno consiguiente a la variación de gobierno. A propuesta del serenísimo Almirante, dispuso del gobierno la compra de buques de Norte de América, y de ello daré noticia más adelante, mientras que discurro por los puntos que llaman especialmente la atención de V.M.

COSTAS Y PUERTOS DEL IMPERIO SENO MEXICANO COSTA DE SOTAVENTO DE VERACRUZ

Este puerto se halla situado en los $19^{\circ} 39'$ de latitud N. y en los $89^{\circ} 45' 57''$ de longitud al O. de Cádiz, de cuyo meridiano he tomado las longitudes de los puertos, barras, y demás puntos de costas de que trato en esta Memoria. Este puerto ha sido el principal del imperio para el comercio recíproco con los de España, y demás de América, situados en el océano Atlántico u Occidental, tiene la defensa del castillo de San Juan de Ulúa, donde se amarran los buques, como único abrigo, y la ciudad facilita a los negociantes todos los recursos para sus especulaciones interiores y exteriores, con las competentes oficinas, y principales autoridades de la Hacienda Pública, provisión de víveres, y de aguada para los buques que lo frecuentan, con los auxilios de perfectamente asistidos de policía, que en parte disminuyen la insalubridad del clima. Entre otros riesgos que corren los buques anclados en este puerto, es de principal consideración el de estar lleno el fondeadero de anclas perdidas, que rozan y cortan los cables. Es de absoluta necesidad la limpia que el gobierno determinó se haga por empresas particulares, concediéndoles en su beneficio las anclas que aparezcan, y bastarán a resarcir los costos, que pueden graduarse en dos mil quinientos pesos. Lo es igualmente el establecimiento de un gánguil, para la limpia del canal y puerto de varios bancos de arena; bien que deben erogarse gastos, que harán diferir esta última operación para tiempos más felices. La goleta Salona de porte de doce cañones, es perteneciente al puerto, y reconoce todavía al gobierno español. Al servicio del imperio hay en él un Capitán de Fragata, Comandante del Apostadero, otro Capitán del Puerto, un Teniente de Navío, un Primer Piloto, graduado de Alférez de Fragua, un escribiente de la Capitanía del Puerto, cuatro Prácticos, un maestro mayor de carpintero y uno de calafate.

Barra de Alvarado

Se halla situada a doce leguas de Veracruz, en la latitud de $18^{\circ} 46'$ y en la longitud de $89^{\circ} 20'$. Su menor agua es de veinte y dos palmos; y de la parte adentro de ella, tiene tres, cuatro y más brazas; y su situación varía de tres a cinco años. Entrados los buques disfrutan de seguridad: y la habilitación que se ha dado a este puerto, es muy conveniente al fomento de la población, y de gran parte de la tierra caliente con que se comunica por medio del río, que sirve de canal para el comercio interior. Los montes inmediatos abundan de maderas para construcción, que se conducen fácilmente por el mismo río.

Barra de Santecomapa

Esta barra sita en la jurisdicción de S. Andrés Tuxtla, se halla en la latitud de $18^{\circ} 33'$ y en la longitud de $88^{\circ} 28'$: por su poca agua no permite entren por ella otros buques que esquifes, y éstos cuando las arenas no llegan a su boca.

Barra de Cuazacualcos

Esta barra que está a los $17^{\circ} 48'$ de latitud, y $96^{\circ} 30'$ de longitud, tiene la gran ventaja de permanecer sin mutación; de ancha y menor agua de diez palmos. Luego que están adentro los buques quedan en total abrigo, y en un gran fondo.

El caudaloso río de este nombre, es accesible a naves de mayor porte hasta bergantines y fragatas, navegable en todas estaciones, y por varios brazos se interna en la Provincia de Oajaca, a poca distancia del de Tehuantepec, que derrama en el puerto de San Francisco, pudiéndose unir los dos según los reconocimientos que se hicieron por orden del anterior gobierno. Sería un gran puerto para el comercio general de entrada y salida, aunque se pulsan por ahora varios inconvenientes, a consecuencia de su localidad en el seno, que hace arriesgadísima su navegación en la estación de nortes, porque no tienen mar que correr los buques. A esto se agrega lo desierto de las costas contiguas, y de las orillas interiores, sin otra población inmediata que la de Acayucan, distante de diez a doce leguas, y las rancherías de Chimaneca, que no cuentan con un camino regular y transitable.

Barra de Tabasco

Se halla situada su boca a los 18° 46' de latitud, y 89° 20' de longitud. Su menos agua es de diez y seis palmos o doce pies; su ancho cerca de una milla; luego que se entra tiene el fondo de tres a cuatro brazas, y continúa este aguaje hasta una legua de la Villa. Además de esta barra principal, hay otra conocida por la de N.E., la que en verano tiene seis pies, y en invierno llega hasta doce.

En el arancel español de 1778, se permitieron las expediciones de España a la barra de Villahermosa; y en el de las cortes de 1820, no se hizo mención de ella, atendiendo acaso a su reducida población, y escasos consumos. Sin embargo la provincia de Tabasco, puede entablar directamente su comercio de palo de tinte, cacao, vainilla, y otros artículos que aprecian los extranjeros.

Barra de la Laguna de Términos

Es espaciosa, con la ventaja de no tener mutación, y se encuentra a los 18° 44' de latitud, y 85° 9' de longitud. Su menos agua es de diez y ocho palmos; entran en ella buques grandes; y será muy frecuentada por lo fácil que le es tomarla. En el interior tiene mucha agua, y la comodidad de fondearse con un cabo a tierra, pues contra ella hay tres brazas de fondo. Por el río que forma la barra pudiera hacerse el comercio con Guatemala, Tabasco, y otros parajes.

Rada de Campeche

En ella no tiene ningún buque de guerra el imperio, y sólo existe un Teniente de Navío de Capitán del Puerto. Se halla destinada por la providencia a ser el mejor surgidero del seno mexicano; y esto se demuestra en su larga y reglada senda, que proporciona un asilo a los buques, cuando navegan en tiempo de nortes, que duran hasta seis meses, no ofreciéndose mejor recurso para su abrigo; porque Veracruz no debe tomarse en circunstancias difíciles. Es bonancible en todo tiempo; existen en su inmediación, y en toda la provincia de Yucatán, varios montes de buenas maderas; y todo persuade, que éste es el lugar destinado a la formación de su astillero; y por tanto merece atención, cuando se trate del establecimiento de nuestra Marina. La ciudad de este nombre está situada a los 20° 11' de latitud, y 34° 11' de longitud.

En el antiguo sistema de matriculas, conservaba doscientos hombres de

maestranza, y mil marineros, sin contar los pescadores, que se hicieron apreciar por su destreza en la Armada Española. En esta rada se han llegado a reunir trescientas Canoas, cincuenta buques de Cabotaje, que llaman Bongos, y cerca de cuarenta de altura, o travesía. Tales elementos navales no deben ser desatendidos, ni tampoco que el costo de los jornales, maderas, y pertrechos son en este punto menores que en otros; y aunque es verdad que aquí por los vientos virazones el carpintero, y calafate, pierden medio día en las carenas a flote, es porque la ineptitud, y el abandono, han dejado cegar el río de San Francisco, donde no hace mucho tiempo entraban a carenarse toda especie de buques, y donde por medio de un gánguil, o pontón de vapor se lograría desobstruir a poca costa este río, pudiendo entrar en él los buques que deben navegar estos mares, y son en mi concepto corbetas inclusive abajo, que no sufrirían continuas averías.

Esta rada por el libre comercio de 1814, no recibió el fomento que esperaba, pues concediéndole la entrada de efectos, se le obstruyó la salida, y caminó a su ruina, por ignorarse a dónde dirigir el sobrante. Hay además otro fondeadero conocido por el Bugío del Gato, donde hay de trece a catorce palmos de agua, y dista del muelle como una milla.

Sisal

Está situado a los 21° 12' de latitud, y 83° 50' de longitud. La circunstancia de hallarse expuestas las embarcaciones en tiempo de guerra en Campeche, por tener que dar fondo a la larga distancia de la plaza, obligó a habilitar como menor el puerto de Sisal, que tiene una fortaleza, regular fondeadero, y menos distancia de la capital de provincia.

Cabo Catoche

Hace pocos años que unos negociantes de Campeche proyectaron formar un puerto en este cabo, ponderando sus ventajas y situación que es a los 21° 26' de latitud, y 80° 40' de longitud. En las circunstancias de tener por vecinos a los cubanos, y siempre que la política del gobierno de aquella isla nos sea contraria o sospechosa, convendría fortificar este cabo.

Bacalar

El presidio de este nombre está a la parte opuesta de la costa de Campeche, casi E.O. con dicha ciudad a distancia de cincuenta y siete leguas, y situado por la latitud de 19° 45'. Dista del río Walis cuarenta y tres leguas al S. donde los ingleses tienen un establecimiento para el corte de palo del tinte, y comercio con el interior. Tiene tres y cuatro brazas de agua próximas a su boca, variando en fondo para la costa hasta la bahía del Espíritu Santo, que se halla al sur sudoeste de Bacalar. En el canal de esta bahía se encuentran desde siete hasta doce brazas, que descienden a cuatro en el remate de ella.

Bahía de la Ascensión

Es un surgidero aparente, porque los islotes que la cercan y los vientos reinantes, dificultan su navegación y la hacen muy peligrosa. Su situación es a los 19° 30' de latitud, y 81° 36' de longitud.

COSTA DE BARLOVENTO DE VERACRUZ

Boquilla de Piedras

Está situada a los 19° 15' de latitud, y 99° 48' de longitud; y no es más que un barranco, que forman las aguas de las alturas, y llanos de sus inmediaciones: y aunque el morro de tortugas avanza al mar, y hace una pequeña cala, o ensenada, a costa corrida, no pueden sostenerse ningunos barcos en la estación de nortes, y no hay otra población, que una ranchería ocupada por pescadores.

Tuxpan, Tecolutla y Nautla

No son susceptibles de que entren por ellas sino los barcos largos del tráfico costanero: adolecen de los defectos de despoblación, y larga distancia a los pueblos de sus orillas; a lo que se agrega la falta de caminos para lo interior, por cuya consideración se ciñó su giro al de cabotaje por el reglamento de 1781. La primera está situada a 20° 52' de latitud, y 90° 56' de longitud; la segunda a los 20° 26' de latitud y 90° 35' de longitud; y la tercera a los 20° 12' 30'' de latitud, y 90° 25' 30'' de longitud.

Tamiagua

Se halla en la latitud de 21° 27' y en la longitud de 31° 17'. Está resguardado su fondeadero de los vientos del tercero y cuarto cuadrante, y tiene de seis a siete brazas de agua, siendo su costa baja y de arenales.

Tampico

Este río se halla a los 22° 15' de latitud, y 100° 30' de longitud. Su barra en tiempo de secas tiene diez y seis pies de agua, en el de lluvias diez y ocho, y en la parte interior seis brazas. De muchos años a esta parte, ha sido una madriguera de contrabandistas; y lo prueba la aprehensión de varios buques tratantes, verificada en los años de 1771 a 1773; la causa formada el de 1819 a los empleados de la Hacienda Pública; y la notoriedad de la continua entrada y salida de efectos y metales. Por bando publicado el 12 de julio de 1816 fue habilitado para sólo el comercio de producciones agrícolas, y fabriles, con el puerto de Campeche; pero han abordado a dicho paraje otras expediciones de La Habana, y puertos del seno, y aun de Europa; y contribuyendo a dar pábuio al contrabando la despoblación de las costas y márgenes del río hasta Pueblo Viejo, distante de la barra sobre tres leguas; y pudiendo dirigirse ocultamente por otro brazo del propio río a la Villa de Altamira, franqueado el giro de las demás naciones marítimas, convendrán adoptar tales precauciones, que no sufran detrimento las rentas del imperio.

PROVINCIAS INTERNAS DE ORIENTE

Soto la Marina

El río que forma la barra de este nombre, no es navegable por lo estrecho y poco calado de ella, principalmente en los meses de secas; y aun en la estación de lluvias no permite su tránsito sino a barquitos muy pequeños. Está situado a los 23° 45' de latitud, y 91° 50' 30'' de longitud.

Río Bravo

Se halla en la latitud de $25^{\circ} 52'$ y en la longitud de $91^{\circ} 9'$, siendo su mayor agua de siete a ocho pies.

Bahía de San Bernardo

Está situada a los 29° de latitud y a los 100° de longitud en el recodo más al N. que forma el Golfo mexicano. En su navegación penosa y difícil, cuando soplan los vientos de la brisa, que no permiten a los buques desatracarse de la costa, siendo además peligrosísima su entrada por entre una línea de arrecifes, que principian en la de Galbezton hasta las inmediaciones de Tampico. Fue habilitada para el comercio marítimo por Real Orden de 28 de septiembre de 1805, y no hay noticia de que haya recalado allí ninguna expedición de España.

COSTA DEL GRANDE OCEANO SEPTENTRIONAL ALTA CALIFORNIA

Noka

El puerto de Noka se halla en la costa del N.O. de esta América en los $49^{\circ} 37'$ de latitud, y de longitud a los $120^{\circ} 26'$. Este puerto es capaz de contener embarcaciones de todas partes, por los surgideros de que abundan; así como en pinos, cipreses y otras maderas de construcción.

El estrecho de Fuka se halla en la misma costa por los $48^{\circ} 30'$ de latitud, y longitud $118^{\circ} 30'$ y al S.E. de Noka treinta y cinco leguas; a poco de entrar por el mismo se encuentra el puerto nombrado Revillagigedo, que es bastante abrigado, y provisto de agua y madera.

También a la parte del S.E. del último, y a la del N.E. se hallan la bahía de Quimper, el puerto de Cuadra y el de Córdova, que son igualmente útiles y tienen muy buenas maderas, a la parte del S. por los 47° de latitud, y $118^{\circ} 2'$ de longitud, hay un puertecillo llamado Gray bastante abrigado; pero sólo capaz para embarcaciones menores, o de poco porte, como bergantines y goletas. A la parte del S. de este puertecillo por los $46^{\circ} 16'$ de latitud se halla la entrada de Eceta, o por otro nombre río de Columbia, el que sólo es para embarcaciones pequeñas como el anterior.

Puerto de La Bodega

Es pequeño, pero abrigado de todos vientos, y tiene aguas y maderas: en él pueden entrar hasta embarcaciones que calen quince pies de agua: y está situado a los $38^{\circ} 25'$ de latitud, y longitud de $116^{\circ} 50'$.

Puerto de San Francisco

Su entrada se halla a los $37^{\circ} 50'$ de latitud, y longitud de $116^{\circ} 25'$ distante del anterior doce leguas y media: tiene muchos surgideros para toda especie de embarcaciones, y es bastante sondable. En él hay un presidio, con una batería de tres cañones de grueso calibre a la entrada.

Monterrey

Este puerto se halla situado a los $36^{\circ} 40'$ de latitud, y longitud de $115^{\circ} 50'$. En él pueden anclar toda especie de embarcaciones por su mucho fondo, está abrigado de los vientos sures, y de los noroestes algo descubierto; es abundante de maderas, agua, sal, pescado, y ballenas, siendo ésta la capital de la Alta California.

Canal de Santa Bárbara

Esta se halla a $34^{\circ} 20'$ de latitud, y longitud de $113^{\circ} 45'$. El surgidero es algo peligroso por estar poco abrigado de los vientos del segundo y tercero cuadrantes.

Puerto de San Diego

Se halla a los $32^{\circ} 37'$ de latitud, y longitud de $11^{\circ} 50'$. Es bastante abrigado en todos vientos, y en él pueden entrar bergantines, y fragatas que calen de cuatro a cinco brazas de agua.

BAJA CALIFORNIA

Puerto de San Quintín

Se halla situado a la latitud de $30^{\circ} 22' 30''$, y longitud $109^{\circ} 44'$. En su entrada la menor agua que tiene son cuatro brazas y media, y después aumenta hasta once y doce brazas; tiene dos surgideros abrigados, el uno para los sures, y el otro para los nortes y noroestes, se halla enteramente desierto, por estar todo rodeado de cerros y arenales, la agua se encuentra a poco más de una legua del surgidero general del S., y las maderas un poco más distantes. Hay una gran salida de sal-piedra, es abundante de lobos marinos y de nutrias, por lo que todos los años concurren muchas embarcaciones de los Estados Unidos, no sólo con el objeto de su comercio clandestino, sino con el de recoger las pieles de dichos animales de mano de los indios, y cargar de sal muy exquisita.

Bahía de La paz

Se halla dentro del Golfo de la California a los $24^{\circ} 22'$ de latitud, y longitud de $103^{\circ} 57'$. A poco de entrar en ella se halla al E. un puertecito nombrado Pichilingui, formado por una isla alta con la costa firme; tiene buen fondeadero para fragatas grandes en todos portes, y abrigado de todos vientos: el tercero todo es muy estéril, y el agua dulce no se encuentra sino a ocho millas al S. en donde antiguamente tenían los Jesuitas una misión; y también hay una casa para guardar las carnes saladas, que se hacen allí, para conducir las después al Loreto.

Puerto Escondido

Está a los $25^{\circ} 54'$ de latitud, y $104^{\circ} 58'$ de longitud, y a trece millas al S. de la capital del presidio de Loreto. Sirve para fragatas de todos portes, por su buen fondo, y estar abrigado de los vientos; pero su terreno es árido y seco.

Puerto de Loreto

Es la capital de la Baja California, y se halla a los $26^{\circ} 8'$ de latitud, y longitud de $105^{\circ} 2'$. Es una rada desabrigada de todos vientos, en la cual subsisten los buques que salen de San Blas con las memorias para aquel presidio, y después se van a puerto Escondido, hasta que entran los vientos propios para regresar al puerto de su procedencia. Su terreno es árido y seco, como el de la Baja California; y hay en él un pequeño departamento, compuesto de un carpintero, un calafate, un herrero, un patrón, dos arráeces, un guardián y veinte y tres marineros ignorando el número de lanchas, u otra embarcación menor que exista en el día.

Puerto de Moleger

Con más propiedad debe llamarse bahía, por tener catorce millas de largo, y otro tanto de ancho. Lo más N. de su situación en la entrada es a los $27^{\circ} 12'$ de latitud, y $105^{\circ} 40'$ de longitud. Entre las islas y las costas hay muchos surgideros para embarcaciones de cualquier porte, pudiendo contemplarse este punto como la llave para el tránsito de toda la Baja California hasta el puerto de San Diego. No carece de maderas, ni menos de placeres de buena calidad; hay en las costas otros varios, pero peligrosos por las corrientes, y poco fondo en la baja mar.

SONORA

Puerto de Guaymas

Su entrada está en la latitud de $27^{\circ} 56'$ y la longitud de $104^{\circ} 22'$, y pueden anclar en él fragatas y navíos. El terreno es de lo peor: El agua dulce dista del surgidero ocho millas, en lo interior del puerto principal, que es enteramente inútil. Los barcos descargan en la costa inmediata, y sus efectos se conducen al Pitic Arizpe, Chihuahua, y otros pueblos de que reciben exquisitas harinas, y otros efectos.

Puerto de Mazatlán de los Mulatos

Está situado a los $23^{\circ} 12'$ de latitud, y a los $100^{\circ} 28'$ de longitud. Lo forma la costa y dos islas grandes que lo abriga en los vientos del primero y cuarto cuadrante. El país produce ébano, palo de tinte, guayacán, bálsamo, y otras maderas de construcción. La costa que hay desde este puerto hasta Guaymas, tiene sondas para anclar en él navíos y fragatas; y aunque no existen otros puertos en toda ella, sus ríos y terrenos frágiles proporcionan el comercio clandestino.

PROVINCIA DE GUADALAJARA

Puerto de San Blas

Su latitud es a los $21^{\circ} 34'$ y a los $99^{\circ} 1' 30''$ su longitud. Este puerto es verdaderamente un estero, capaz de contener bergantines y fragatas, con tal que no calen

más que diez y ocho pies de agua, pero fuera de él hay un placer, que se extiende para el S. la distancia de diez leguas, todo de buen fondo, y aunque en tiempo de agua hay muchas tempestades por la parte del mismo S. causa muy poco efecto la mar en el sitio en que están anclados los buques, que es a la boca del puerto, porque las montañas inmediatas, le dan bastante abrigo, y por consiguiente los buques pasan la temporada de agua, con mucha seguridad. Todos sus terrenos inmediatos abundan de exquisitas maderas de cedro para la construcción de los buques, y aunque hay otras muchas de buena calidad para el mismo efecto, son despreciables en comparación de aquél. Tiene igualmente cuantos víveres necesitan sus habitantes, y los buques que llegan.

Los que existen en este puerto, y pertenecen al imperio, son los siguientes: dos corbetas *Concepción* y *Princesa*, excluidas y al través; un bergantín *S. Carlos*, de diez y ocho cañones carenado de firme: un bergantín activo de diez y seis cañones, en estado de carena de firme, cuyo costo hasta su total reparo, no bajará de veinte y seis mil pesos; una goleta *Mexicana*, en grada, y próxima para botarse el agua; dos lanchas de auxilio en que se monta artillería.

Los Oficiales de Marina, individuos de marinería y maestranza, que se cuentan en San Blas, son dos tenientes de navío, tres alféreces de idem, dos tenientes de fragata, un alférez de idem, dos oficiales propietarios del Ministerio de Marina, un provisional, un capellán, un cirujano y un tercer piloto, ciento treinta y dos individuos de marinería, y cuarenta y siete de maestranza. En 1768 se escogió San Blas para la formación de un departamento de Marina, atendiendo a que por su localidad, facilitaba la remisión de caudales y otros artículos de consumo a las Californias.

Puerto de Chacala

Se halla a la parte del S. de San Blas, a distancia de ocho o diez leguas, y a la latitud de $21^{\circ} 6'$, y $99^{\circ} 30'$ de Longitud. Es sólo una rada desabrigada de los vientos del O. y S.O., y sólo abrigada de los N. y N.O.; y su fondo para anclar en él es peligroso, por las muchas piedras que tiene. A pesar de estas dificultades hace cincuenta años que Guadalajara ha solicitado la traslación del departamento de S. Blas a esta ensenada. Los Diputados de Cortes Extraordinarias de 813 y 814, por la misma provincia, repitieron igual solicitud, que no han descuidado presentar en las de 829, y 821; fundados acaso en que Chacala es menos enfermizo que San Blas; en que tiene agua potable, de buena calidad; terrenos inmediatos para siembras; y maderas excelentes para construcción; como ya lo manifestó al gobierno español en el año de 1775 el ingeniero D. Miguel del Corral.

Bahía de Jaltemba

Dista cinco millas al S. de Chacala, está desasbrigada por los vientos del O. y S.O.; las inmediaciones de la playa son de tierras llanas, cubiertas de palmeras, y propias para poder hacer desembarcos de gente, y comercio clandestino.

Bahía del Valle de Vanderas

Se halla situada en la latitud de $20^{\circ} 37'$; es capaz de recibir una escuadra, sin

más defecto que estar descubierta de los vientos del S.O.; el que se remediará con construir una escollera en la punta que nombran de Tizate, con cuya obra me parece podría habilitarse allí un buen carenero. Está en el partido del Real de San Sebastián; tiene muy buenas aguas, y sitio a propósito para una regular población, sobre un terreno plano, seco, y quizás más sano que el de San Blas.

Puerto de La Navidad

Se halla situado en la latitud del $19^{\circ} 12'$ y longitud de $98^{\circ} 55'$. Es propio para navíos y fragatas de guerra, por su mucho fondo, y estar abrigado de todos los vientos. Su boca es estrecha, por lo que está defendida su entrada con una sola batería de cualquiera enemigo que quiera entrar en él. Está rodeado de muchos pueblos y haciendas, por lo que abunda de comestibles.

Puerto de Santiago de Salagua

Pertenece al partido de Colima, está al S. E. del puerto de La Navidad, a distancia de tres y media leguas en los $19^{\circ} 15'$ de latitud. La circunstancia de mediar entre San Blas y Chacala hasta Acapulco como doscientas leguas, sin encontrarse en toda esta extensión un puerto habilitado, parece que exige la declaración de este beneficio en favor del de Santiago. Así realizaría con ventaja su comercio Colima, Coaguayama, parte de la Provincia de Michoacán, y otros puntos que producen los frutos más preciosos de América, como el añil, grana, algodón, cacao, tabaco, y otros muchos, cuyo cultivo casi está abandonado, por no poder, sin pérdida, extraerlos de aquel suelo, y porque a causa de las grandes distancias, que tienen necesidad de atravesar para conducirlos a San Blas o Acapulco, y el costo enorme de los fletes, que exige su traslación, hecha a lomo de mulas, por montes y quebradas casi impracticables, sufren los labradores dificultades, que inutilizan sus tareas, y se ven obligados almacenar sus frutos, sin esperanza de venderlos, y con seguridad de su pérdida.

PROVINCIA DE MEXICO

Puerto de Ziguatanejo

Está en la latitud de $17^{\circ} 34'$ y en una longitud de $95^{\circ} 38'$. Es un regular puerto para bergantines, y fragatas: y abrigado de los vientos del primero y cuarto cuadrante, y parte del segundo. Su terreno es montuoso, lleno de cerros hasta la orilla del mar; en él hay maderas con abundancia de la destinada a la construcción de buques, y dista de Acapulco treinta y cinco leguas.

Fondeadero de Ixtapa

A la parte del O. de Ziguatanejo, a distancia de cinco millas, está este fondeadero, en que pueden anclar fragatas, hallándose abrigados de los vientos del primero, y cuarto cuadrante. Su terreno es montuoso, con cerros altos hasta la orilla del mar, provistos de maderas como Ziguatanejo.

Acapulco

Se halla por la latitud de los 16° y $50' 41''$, y longitud de $93^{\circ} 42' 50''$. Este puer-

to es el mejor que se conoce hasta ahora en la mar del S., pues en él puede abrigarse, con toda seguridad, una regular escuadra de navíos y fragatas de guerra; sólo en tiempo de aguas, por los vientos reinantes de la parte del S. que soplan con tenacidad durante el día, se hace imposible su salida a la mar; y sólo se verifica, cuando suele llamarse al terral, viento del primer cuadrante. Su terreno es sumamente áspero, y cubierto de cerros elevados, en los que hay mucha madera, propia para construcción de buques. Desde que se erigió en departamento de Marina San Blas, se trató de su traslación a Acapulco, y el rey de España lo resolvió en el año de 1795, comisionados para el efecto al brigadier D. Francisco Montes que no lo consiguió, por la seria resistencia que se opuso, por parte del Consulado y Cabildo de Guadalajara. En el año de 1791, volvió a suscitarse la cuestión fundada, en que Acapulco, ofrecía un seguro y espacioso puerto, con todas las proporciones correspondientes a un formal establecimiento de Marina, que aseguraría el comercio con la América y Asia, así como la proximidad a México, facilitaría a la California los socorros con beneficio del Erario, y de los habitantes de un terreno abundante y ferasísimo, con la proporción de adquirir brea y alquitrán, que se extrae del ocote, tan común en aquel territorio.

PROVINCIA DE OAXACA

Puertos de San Francisco y Tehuantepec

Se hallan en la intendencia de Oaxaca a los 16° 16' de latitud, y 88° de longitud. En el primero desagua el río de Tehuantepec, teniendo frente a su boca un gran estero, que pasa por la inmediación del pueblo de San Miguel, a distancia de seis y media leguas. El río de Guazacoalcos está a las siete u ocho, mediando entre ambos ríos un cerro, que dividido por la mitad, acortaría el camino, pudiendo entonces, conducirse en carros o mulas, cuantos efectos se quisiesen llevar de un mar a otro, en pocas horas. Esta operación, y aún más la de establecer un canal de comunicación, sería bastante a variar las relaciones de todo el globo, inmortalizando al autor del proyecto, y al gobierno que lo costeara.

Puerto Escondido

Se halla en la latitud del 16° 20' y longitud de 90° 11'. Está este puerto en una playa de arena que hace ensenada, y al remate de ella, a la parte del N.O. sale una punta de piedra, a distancia de media legua; en él puede surgir cualquier navío en doce brazas de agua, fondo de arena limpia, y estará abrigado de los vientos del segundo cuadrante; tiene agua dulce muy buena, enfrente de unas palmas.

Puerto de Angeles

Esta situado a los 15° 40' de latitud y longitud 89° 28'; tiene dos canales, y es abrigado del S.O.; por tierra alta de barrancas y peñas tajadas a pique del mar; dentro existe una playa de arena; es buen puerto, pero no tiene agua potable.

Puerto de Aguatulco

Se halla a los 15° 56' de latitud, y longitud 89° 7'. Está metido entre unas

barrancas cortas a pique, en las que bate el mar; es muy pequeño; y la boca tan angosta, que no cabe más que un navío por ellas; en la parte interior, es ancho, y tiene dos goletas de arena; en la boca hay veinte y cinco brazas de agua y adentro diez.

LAGO DE CHAPALA

La Laguna de Chapala, sita en la provincia de Guadalajara, se extiende de E. a O., y en su medio tiene 20° 20' 21" de latitud, con seis leguas en su mayor ancho, y diez y ocho de largo. Hay aquí cuatro lanchas en que se puede montar artillería; de las cuales dos están baradas y las otras dos restantes a flote; la tripulación de dicho punto se reduce a un contraamaestre y catorce individuos de marinería.

PUERTOS HABILITADOS

En el arancel general interino, e instrucción para gobierno de las aduanas marítimas, dado por la soberana junta provisional gubernativa, se fijan como tales en el seno mexicano los puertos de Campeche, Tlacotalpan, Veracruz, Tamiagua, Tampico, Soto de la Marina, y bahía de San Bernardo, y en las costas del sur los de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego, y Monterrey.

ALMIRANTAZGO

Fue creado por la Junta provisional gubernativa, y determinadas sus facultades prerrogativas, en el decreto, que tiene la fecha de 14 de noviembre del año pasado. Este establecimiento cuenta además con un Secretario.

CAPITANIAS GENERALES DE DEPARTAMENTO

La Regencia del Imperio por decreto de 7 de febrero determinó, que los Capitanes Generales de Provincia, que tiene costas en su compresión, lo sean de departamento, mientras V.M. establece el orden conveniente a la Marina Nacional, que por ahora se sujeta a la ordenanza española de 1793.

OFICIALES DE MARINA EXISTENTES EN VARIOS PUNTOS

Además de los nombrados, se hallan en los Estados Unidos un capitán de navío y un capitán de fragata, y en México un capitán graduado de fragata y un teniente de navío, un intendiente graduado y dos honorarios; y en Veracruz un comisario ordenador honorario.

ESCUELA NAUTICA

D. José María Berlín, piloto particular, ha proyectado la creación de una Escuela de Náutica en Veracruz, ofreciendo enseñar en ella aritmética, geometría

práctica, trigonometría rectilínea, y trigonometría esférica, como que estas ciencias son las bases fundamentales de la náutica, y que deberán acomodarse propia y oportunamente a los problemas de navegación y la trigonometría esférica a aquellos de astronomía más usuales y necesarios. Promete además la enseñanza del uso y manejo de la escala de Gunter, en la que se comprenden la logarítmica artificial y plana; el de la escala doble, la de la pantometría o de proporción: el uso de los números artificiales o logarítmicos de Neper. Discurre sobre la forma que deba darse al establecimiento, y el gobierno en vista de los que expone, ha mandado se presente el plan de gastos para la resolución de V.M. que tendrá por objeto siempre lo mejor y la prosperidad del imperio.

COMPRA DE BUQUES

Un capitán de navío, y un ayudante del Estado Mayor General, han sido destinados a comprar en el norte de América una fragata y ocho corbetas de guerra para la protección del comercio y seguridad de nuestras costas, a cuyo fin se proporcionaron los caudales necesarios.

PABELLON NACIONAL

El pabellón nacional, tanto en buques de guerra como en particulares, deberá ser tricolor, adoptándose perpetuamente los colores verde, blanco y encarnado en fajas verticales, y dibujándose en la blanca, una águila coronada en actitud de volar.

GUATEMALA

La reciente incorporación de Guatemala al imperio, no me permite dar noticias de sus costas y puertos, que podrán adquirirse a la venida de sus Diputados, instruidos de cerca de los intereses de aquel reino.

He discurrido con proligidad sobre las circunstancias, ventajas, e inconvenientes de nuestras costas, especialmente del grande océano, por la importancia que han adquirido en el nuevo orden de cosas. No he tocado su defensa, en atención a que ella exige escrupulosos reconocimientos de los puntos, que deberán hacerse más adelante, sirviéndose de facultativos, bajo la dirección del gobierno.

Por último; descubiertas las Américas, se abrió a las relaciones de Europa un campo dilatado de especulaciones, que animó su industria y su comercio, aumentando las necesidades con el lujo que ejerce en los pueblos un influjo directo y poderoso en sus costumbres, y acaso en su misma felicidad o desventura. Por el espacio de tres siglos se han arreglado todas las empresas al orden establecido por las naciones dominadoras de estos continentes, y sus islas, que celosas unas de otras se han escaseado mutuamente las ricas producciones de sus colonias respectivas. La Independencia de las Américas llama a sus costas los buques de todos los puertos del universo; y una política más franca restablece la comunicación de productos y sobrantes, según el sistema, primitivo de la naturaleza. Nos hallamos en una posesión demasiado ventajosa; dueños de los metales más preciosos, que son el equivalente de todas las materias, abundamos en las que exitan el gusto y codicia de las demás naciones, en el rico mercado

que se abre a todo el mundo. Por el mar del Sur recibiremos las telas y especies del Asia, cuya industria tiempo ha se sobrepone a la Europa. Sabido es el aprecio que los pueblos marítimos hacen de este comercio, las dificultades que vencen para sostenerlo, y los crecidos gastos que erogan y disminuyen su lucro; en adelante seremos sus depositarios, resultando beneficiada nuestra agricultura y minería, fuentes principales de prosperidad nacional.

Si el gobierno penetrado de la utilidad de la empresa, tomase a su cargo la comunicación de uno y otro mar por los ríos de Guayaquil, y Tehuantepec, la revolución política sería tan grande, como la de la naturaleza; y el Imperio Mexicano resultaría dueño de los mares y del comercio del mundo. Mientras no se realizan los pronósticos de nuestro futuro engrandecimiento, lisonjeémonos con la grata perspectiva de los bienes que nos ha proporcionado la emancipación e independencia de la Patria.

México 24 de febrero de 1822, segundo de la Independencia del Imperio Mexicano.

Señor
Antonio de Medina



D. Antonio de Medina, *Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina*, en la regencia del 28 de septiembre de 1821 al 18 de mayo de 1822, y durante el imperio de Iturbide del 19 de mayo al 20 de junio de 1822. Este ilustre mexicano, originario de Veracruz, participó en la batalla de Trafalgar en 1805 a bordo del navío Santísima Trinidad, como Comandante de la segunda batería.

MEMORIA RENDIDA EL 7 DE NOVIEMBRE DE 1823

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA, DON JOSE JOAQUIN DE HERRERA**

Decía este funcionario:

“Me hallo en obligación de dar cuenta a V. Sob. de un ramo del Estado ajeno de mi profesión, de que no tengo el menor conocimiento, y que sin embargo la bondad del gobierno quiso poner interinamente bajo mi cuidado por estar unido a la Secretaría de la Guerra.

Hablo de la Marina nacional, de esta palanca de la prosperidad de los pueblos, que protege su comercio exterior y defiende sus costas de los insultos y pretensiones ambiciosas de sus enemigos. Dificil cosa es transitar un camino desconocido, sin conductor y sin antecedentes de los obstáculos obstáculos que pueden presentarse para impedirlo, pero que es necesario allanar porque lleva infaliblemente a la prosperidad de un pueblo naciente, que por su riqueza, situación y fecundidad en todos sentidos, quiere fijar sus destinos entre las naciones de la tierra, y tremolar su pabellón vencedor en medio del océano”.

Puertos

“No cansaré la atención del Congreso Constituyente con la relación histórica de las costas que posee la América septentrional en el Golfo de México y en el Mar Pacífico. Tampoco hablaré de mayor o menor acceso, de su situación topográfica, de la cala de sus puertos y barras, ni de la utilidad que pueden prestar a su comercio y comunicaciones interiores. Todo esto, además de exigir un estudio asiduo, meditación y combinaciones generales que sólo pueden ser obra del tiempo (de que en lo absoluto he carecido) está tratado dignamente y de una manera satisfactoria en la memoria que el Sr. mi antecesor D. Antonio de Medina, presentó al Primer Congreso Mexicano el 24 de febrero de 1822. Me limitaré por lo mismo a instruir a V. Sob. de las variaciones que nuestra situación marítima ha sufrido desde aquella época, y lo que el gobierno cree de absoluta necesidad para conservar la integridad del territorio mexicano, eludir

las empresas que quizá ya preméditan los enemigos de la libertad de los hombres para agredirnos, proteger el comercio de nuestros amigos y ciudadanos, y castigar el arrojo de un general español que destruye una de nuestras ciudades y que desde lo interior y en lo más escondido de una fortaleza que ocupa (y que usurpó a los mexicanos), parece quiere intimidar el espíritu de los valientes ante quienes no ha osado presentarse en el continente, temeroso de sufrir el pago de su audacia”.

Buques de Guerra

“En el año anterior y por medio de aquel documento se dio cuenta al Congreso cesante de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas que el gobierno creyó por entonces bastante para la protección del comercio y seguridad de las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el jefe comisionado en los Estados Unidos de América, ocasionada por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno, a cuenta del empréstito que había contratado, y que se declaró nulo por las casas de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia, apenas produjo la comisión dos goletas de guerra y seis balandras cañoneras que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulúa, excepto una de las primeras que por necesitar ser reforzada por algunas obras indispensables, se halla en Alvarado. Restan en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a éstas. Aun la pequeña escuadrilla de que he hablado nos sería hoy inútil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los habitantes de Alvarado y las costas. Equívocos fatales, y las circunstancias políticas y extraordinarias en que se viera el departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques del Norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México.

En estas circunstancias, y cuando el gobernador de Ulúa rasgando el velo que encubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar a Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, Alvarado los tripuló con sus vecinos y de este modo marcharon a compartir las fatigas y los laureles que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos.

Hagamos el honor que merece a un pueblo que contiene tan buenos patriotas”.

Necesidad de su aumento

“Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la Nación, de arrojar de su continente los últimos restos de la dominación española. El gobierno identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el decreto de bloqueo contra la fortaleza de Ulúa, y para llevarlo a cabo ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos. Si el vencimiento de esta lucha hubiese de disputarse en algún punto del continente, yo respondería del éxito, y desde ahora me anticiparía a felicitar por el triunfo a mis compañeros de armas que ya han dado y están dando mil y mil pruebas de su valor y esfuerzos. Pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra, a la Marina sólo toca consumir esta grande obra, y consolidar por siempre la Independencia Nacional. De aquí es que por sólo este hecho debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el Supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista, y a que dirigirá todos sus conatos”.

Fomento de la Marina Mercante

Marinería extranjera

“El gobierno juzga como uno de los medios más prontos y eficaces para tener en pocos años una Marina floreciente, el dispensar toda la protección po-

sible a la mercante. Ella será un plantel de donde el Estado se provea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques.

Entre tanto, y para llenar el servicio del momento, se han hecho marchar comisionados con orden de hacer venir, entre otros auxilios, marinería extranjera especialmente americana, y en cuanto sea posible, la misma que estaba contratada, porque además de ser muy buena, deben los mexicanos dar este ejemplo de la religiosidad con que guardan sus convenios, y que sólo pudieron alterarse en los tiempos de confusión y desorden que han precedido al de la reconquista de su libertad. De este modo, e interin leyes por la sabiduría y el reposo, y fundadas en la experiencia (guía la más segura para el acierto), determinan el sistema de reemplazos en la Marina; aprovechemos el saber y la práctica de hombres que no tienen nada de extranjeros para nosotros, que poseen los mismos intereses que hoy conquistamos, y que en fin, son los hijos adoptivos de la libertad”

Batallón de Marina

“Nuestra pequeña escuadrilla está guarnecida por ahora con infantería de la que cubre a Veracruz y sus costas; pero como esta medida la haya dictado la necesidad, se compliquen los ramos económicos de los cuerpos, y deban hacer este servicio soldados acostumbrados a las fatigas y riesgos de la mar, el gobierno cree necesaria la organización de batallones destinados a él, cuya cantidad deberá ser aumentada a proporción en que lo sean los objetos para que son establecidos. La uniformidad en el Ejército demanda que no se distingan de los de infantería de él, en las bases de su arreglo ni en sus goces que serán mayores cuando hagan el servicio de embarcados. Del número de sus plazas podrán designarse las que deban poseer el conocimiento práctico del manejo de artillería, en que se ejercitarán exclusivamente y con la más escrupulosa atención”.

Artillería de Marina

Ordenanzas

“El gobierno desea que el cuerpo legislativo al ocuparse de las leyes que han de hacer la gloria de la Nación en general, y al dictar las constitutivas del Ejército, fije su atención en las ordenanzas por las que hoy se gobierna la Marina, que no son otras que las españolas del año de 1793. Este código voluminoso y complicado, que como todos los antiguos de aquellas naciones, no es otra cosa que un protocolo de decretos que se derogan mutuamente, y que no hacen sino presentar a cada paso dudas y contradicciones peligrosas al mejor servicio, es uno de los mayores obstáculos que se presentan al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina militar. V. Sob. dictará leyes claras, concisas y terminantes, que no presenten tropiezos en su ejecución, y que puedan igualarse a las de las dos naciones que hoy poseen el imperio de los mares”.

Abolición del sistema de matrículas

“Se nos presenta en esta parte la ocasión más oportuna de tocar el acierto, con ejemplos seguros que imitar, sin preocupaciones que vencer y con una Marina naciente, podemos darle la forma e instituciones más propias para que llegue algún día al más alto grado de perfección. Entre tanto llega este momento tan deseado, el gobierno cree de absoluta necesidad que se decrete la abolición del sistema de matrículas. Esta ley, muy propia para los tiempos infortunados en que se estableció, debe olvidarse en el siglo de las luces y de la libertad, en que los hombres son conducidos por el convencimiento y no por la violencia. Ella obligaba al servicio de marina a los habitantes de las costas y de las márgenes de los ríos, sin otro motivo que el haber recibido en estos lugares la luz primera, y ella en fin, aumentando privilegios, era un semillero de celos para las diversas clases y profesiones. El gobierno cree deba reemplazarse por el sistema de enganchamientos voluntarios, apreciado por los hombres que pe-

Enganchamientos voluntarios

netrados de la obligación de servir a la patria, odian toda institución que lleve el sello de la fuerza. La misma regla aumentará las filas de los batallones destinados a la custodia de los buques”.

Mando de los buques

Cuando la nación española privó por un sistema calculado a los mexicanos de todos los medios del saber, prohibiendo la formación de establecimientos científicos en su patria, y cuando un hijo de la llamada Nueva España tenía que vencer inmensas distancias y los peligros de una dilatada navegación para ir a buscar en un colegio de la Metrópoli, preceptores desconocidos, y de quienes sólo recibía nociones vagas de las ciencias abstractas, muy inferiores a las que poseían las otras naciones del globo, debía resultar necesariamente la falta de individuos capaces de mandar una escuadra y aún un buque al tiempo de pronunciar su independencia. Así es que estamos en la necesidad de crearlo todo, fiando en lo general la dirección de nuestra Marina, o a españoles que convencidos de nuestra justicia identificaron su suerte a la nuestra, y ya son mexicanos, o a extranjeros generosos que se presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia. Para lo venidero es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración en esta parte, procurando el establecimiento de academias de Náutica. El gobierno anterior acordó la formación de una que existe en la ciudad de Tepic a cargo de un profesor de buenas circunstancias. Informaré oportunamente del número de los alumnos que contiene, el sistema de enseñanza que en él se sigue, y el presupuesto de sus gastos, para que V. Sob. decrete las reformas que estime oportunas; entre tanto el actual cree que en el primer momento favorable debe establecer otra cerca de las costas del seno, y que en ambas se sostengan por la nación, algunos jóvenes huérfanos de militares y ciudadanos que consagraron sus vidas a las libertades patrias, premiando así su sacrificio y dando un ejemplo de la gratitud de los mexicanos hacia la memoria de los esforzados que todo lo perdieron por romper las cadenas de nuestra esclavitud.

Necesidad de establecer academias de náutica

Departamentos

El rompimiento de las hostilidades por el castillo de Ulúa contra la plaza de Veracruz, obligó a variar las relaciones de comercio de aquel puerto y trasladar a Alvarado el departamento de Marina, en donde subsiste provisionalmente. Por ella sólo pueden pasar buques que calen quince a diez y seis pies; admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesarias para el establecimiento del arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente conducidas por el mismo río. En las costas del mar del Sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, S. Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, S. Diego y Monterrey. En el tercero existe aún el departamento de Marina, y los busques, oficiales, marinería y maestranza que se designan en el Estado Núm. 1.

Puertos habilitados en la mar del Sur

Defensas y fortificación de las costas del Seno

Interin no sea formal y solamente reconocida la Independencia mexicana por los gobiernos de Europa, el de México cree deber ocuparse de la seguridad y defensa de las desiertas y dilatadas costas del Seno. La Marina sólo llenaría dignamente este encargo y nos pondría a cubierto de una invasión extranjera para cuyo escarmiento, e interin ella se aumenta, será indispensable sostener un numeroso ejército. Por lo mismo se han mandado formar batallones y escuadrones de las antiguas divisiones de costas; y se proyecta la fortificación de los puntos de más fácil acceso; disposiciones que unidas a la insalubridad del clima por aquella parte y que es el sepulcro de los europeos, persuaden a crear bastante garantía la seguridad del territorio de la nación.

Arsenales y almacenes

Si ésta ha de sostener la Marina militar se hace indispensable el establecimiento de arsenales y almacenes para reparos y reemplazo de los buques, pues los que existían no merecen este nombre por el descuido en que yacieran en tiempo de la dominación española, por la pequeñez de sus dotaciones, y porque la revolución que nos ha valido el disponer de nuestros destinos, ha dado lugar a la destrucción y monopolio. Pero faltando todo y debiendo proveer a todo, es necesario esperar tiempos más abundosos, y entre tanto el gobierno consultará al Congreso las mejoras que crea susceptibles y que estén fuera del círculo de sus atribuciones.

Estado y presu- puesto

El Estado número 1 instruye del total de buques e individuos que dependen del ramo de Marina existen actualmente; y el número 2 comprende el presupuesto general de gastos para un año, contando las existencias de los arsenales de Alvarado y San Blas, cuyo valor total aumentará en proporción de que lo sean los buques de guerra, y cuyo aumento es de absoluta necesidad para llenar las grandes miras de la nación y sostener la gloria de sus armas.

Conclusión

Habiendo tocado ligeramente el estado de nuestra naciente Marina y las mejoras o reformas de que por ahora son susceptibles los ramos de que se compone, concluiré con manifestar a V. Sob. las cualidades que adornan a los que sirven en ella. Identificados con los sentimientos que animan a la nación en general sólo aspiran a lograr ocasiones de servirla y aumentar la prosperidad y alto nombre que ha sabido conquistarse y a que imperiosamente la llaman sus destinos. Conociendo que la España cual padre avaro se rehusará siempre a reconocer los derechos que las Américas tenían para ser emancipadas, y que este reconocimiento nunca será sino el resultado de nuestro valor que tantas veces y tan a su pesar ha probado, desde el momento de poder conducir a sus mismas costas el pabellón vengador de los derechos de los mexicanos, y arrancarle la vergonzosa confesión de su impotencia para subyugar de nuevo un pueblo que apellidara una vez libertad, y que está resuelto a confundir sus cenizas con las de sus padres antes que transigir con la tiranía. Desprecian las distinciones que les concediera un sistema ominoso y opresor, y no quieren disfrutar otras que las que en el concepto de sus conciudadanos les adquieran sus servicios y la dedicación al desempeño de las obligaciones que tienen contraídas con la patria. Finalmente, ofrecen por mi conducto respetos al Congreso Constituyente Mexicano, y están prontos a sostener sus altas deliberaciones que serán emanadas de la sabiduría y del patriotismo, y que por lo mismo harán la prosperidad de seis millones de libres, y la de sus generaciones”.

Si esta ha de sostener la Marina militar se hace indispensable el establecimiento de arsenales y almacenes para reparos y reemplazo de los buques, pues los que existían no merecen este nombre por el desorden en que yacían en tiempo de la dominación española. Por la pobreza de sus dotaciones, y por que la revolución que nos ha venido el disponer de nuestros destinos, ha dado lugar a la destrucción y monopolio. Pero faltando todo y decidido a proveer a todo, es necesario esperar tiempos más abundantes, y entre tanto el gobierno consultará al Congreso las mejoras que crea susceptibles y que estén fuera del círculo de sus atribuciones.

El Estado número 1 instruye del total de buques e individuos que dependen del ramo de Marina existen actualmente; y el número 2 comprende el presupuesto general de gastos para un año, comparando las existencias de los años de Alvarado y San Blas, cuyo valor total aumentará en proporción de que lo sean los buques de guerra, y cuyo aumento es de absoluta necesidad para llevar las grandes miras de la nación y sostener la gloria de sus armadas.

Habiendo tocado ligeramente el estado de nuestra marina Marina y las mejoras o reformas de que por ahora son susceptibles los ramos de que se componen, concluyó con manifestar a V. Sob. las cualidades que adornan a los que sirven en ella. Iba hablando con los señores que aman a la nación en general solo aspiran a lograr ocasiones de servir y aumentar la prosperidad y al nombre que ha sabido conquistar y a que imperiosamente la llaman sus destinos. Conociendo que la España cual padre avaro se refusa siempre a reconocer los derechos que las Américas tienen para ser emancipadas, y que este reconocimiento nunca será sino el resultado de nuestro valor que tantas veces y tan a su pesar ha probado, desde el momento de poder conducir a sus mismas costas el caudillo vengador de los derechos de los mexicanos, y atravesando la vergonzosa confesión de su impotencia para subyugar de nuevo un pueblo que apelidaba una vez libertad, y que está resuelto a confundir sus cenizas con las de sus padres antes que transigir con la tiranía. Desprecian las distinciones que les concede un sistema unánime y orden, y no quieren distribuir otras que las que el concepto de sus conciudadanos les atribuyen en servicios y la dedicación al desempeño de las obligaciones que tienen contraídas con la patria. Finalmente, ofrecen por el conducto respectivo al Congreso Constituyente Mexicano, y están prontos a sostener sus altas deliberaciones que serán empujadas de la sabiduría y del patriotismo, y que por lo mismo harán la prosperidad de seis millones de fibres, y la de sus generaciones.

Asamblea y
abstenerse

Estado y
presu-
puesto

Conclusion

MEMORIA RENDIDA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1824

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MANUEL DE MIER Y TERAN**

“Cada día tienen más motivo el gobierno para convencerse, de que para el buen servicio de la República, es indispensable una fuerza sutil competente, y algunos buques de porte en uno y otro mar; pero no habiendo encontrado elemento ninguno de los diversos que entran en su formación, nuestros progresos en esta parte son lentos; no obstante la particular atención que se merece del gobierno.

Escuadrilla

La escuadrilla del mar del Norte va a reforzarse muy considerablemente, y el gobierno exita a que sus primeras tareas las consagre a repartir entre los Estados marítimos de ambas costas un contingente de 950 marinos que faltan para poner en expedición los buques de guerra de la República en los primeros meses del año.

Traslación del Departa- mento de San Blas a Acapulco

Un asunto que hasta aquí ha sido de discusión interminable ha resuelto ya el gobierno, y en este año se practicarán en todas las costas operaciones que son consiguientes. Trátase de la traslación del departamento de S. Blas al puerto de Acapulco, porque el progreso de la Marina militar es inasequible en un punto de la costa que no ofrece otro abrigo de calado, incapaz de que se emprenda la construcción y carena de mayor número y más calado.

Insalu- bridad del clima de San Blas

La insalubridad del clima hace inhabitable al mal llamado puerto de S. Blas la mitad del año, de que previenen a la Hacienda pública los perjuicios de que en todo este tiempo se suspendan las obras, y aún en los demás del año, la dedicación de los empleados se interrumpe por las incomodidades a que lo sujeta la distancia que hay del lugar poblado, al cerro en que se halla el arsenal. Las ventajas que la Marina Mercante encuentra por un canal de comercio, que ha sido tan frecuentado, ha opuesto a este proyecto dificultades que hasta aquí han sido insuperables; pero como al trasladar el Departamento no se debe abandonar el puerto, y el gobierno no dejará sin protección a los buques mercantes, el nuevo establecimiento no originará perjuicio alguno a los particula-

res, la ejecución de este proyecto estaría más adelantado; pero se ha diferido por la precisión que ha habido de construir dos buques en el arsenal de S. Blas para dar actividad a la necesaria correspondencia con las Californias y la ocupación de todos los Oficiales en la expedición de auxilios a los presidios y la del plano del puerto de Manzanillo, que para dar el debido informe al Congreso en el expediente que se ha formado sobre su habilitación, se está haciendo de toda preferencia. Esta operación del reconocimiento prolijo del Manzanillo, ha parecido al gobierno que debía preceder, porque si el puerto es como lo indican los prácticos que lo han dado a conocer, pueden ofrecerse en él mayores ventajas a la Marina militar que las que proporciona el de Acapulco, desprovisto en sus inmediaciones de maderas.

Apoyo a los buques que se emplean en el bloqueo de Ulúa

Para dar un apoyo a los buques que se emplean en el continuo bloqueo del castillo de Ulúa, y proporcionar a las fuerzas sutiles un fondeadero inmediato, desde el cual se tenga a la vista aquel punto ocupado por el enemigo, fue indispensable la ocupación de la isla de Sacrificios. El año pasado esta posesión fue disputada por el Comandante del Castillo, y causó el rompimiento contra la plaza de Veracruz; pero como las desgracias producen saludables desengaños, las pretensiones de aquel que se ha ceñido a los muros, en que por el sufrimiento de horribles desdichas se mantiene para exitar solamente en los mexicanos el último esfuerzo que es preciso para quitar de su vista esa odiosa señal de que la España conserva algo aunque inútilmente cerca de nosotros:

Este último esfuerzo debe aplicarse enteramente a nuestra Marina, para cuyo aumento tiene anticipadas el gobierno las más exactas providencias; y sólo resta que las Cámaras dicten la ley necesaria para poner a su disposición los hombres de mar que la han de servir, y los gobiernos de los Estados marítimos la ejecuten con el celo más patriótico.

Resumen de presupuestos

Resumen de los presupuestos de ambos Departamentos de Marina, en lo concerniente a Estado Mayor de ellos y buques en un año, agregada la construcción de los de porte y la de Arsenales.

PRESUPUESTO

Núm. 1	Departamento del mar del Sur	31.466.0
Núm. 2	Id. del mar del Norte	60.467.0
Núm. 3	Oficialidad, Tripulación, Guarnición, consumos y	
4 y 5	reparos ordinarios de 8 buques de porte	720.956.0
Núm. 6	Id... id... id... de 2 Goletas de 12 cañones de	
	batería y uno en crujía	96.349.1
Núm. 7	Id... id... de 7 Goletas cañoneras y 5 Balandras...	292.128.0
Núm. 8	Batallón de Infantería de 7 Compañías y 1 de artillería	133.941.5
Núm. 9	Construcción de 2 Fragatas de 44 cañones, 3 Corbetas	
y 10	de 30 y 2 Bergantines de 20	1.032.097.0
Núm. 11	Hospitalidades	117.128.6
Núm. 12	Construcción de Arsenales, con talleres de fábrica y	
	elaboración, almacenes y oficinas detall y cuenta	
	y razón	450.000.0
Total ps.		2,934.533.4

México, 14 de diciembre de 1824

Terán

BUQUES ADQUIRIDOS POR MARIANO MICHELENA

MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE MEXICO EN LONDRES

*Los buques
adquiridos
por
Michelena
y organiza-
dos por
Sáinz de
Baranda
hacen
capitular
Ulúa*

Reconociendo la inferioridad de la primera escuadrilla con respecto a la española para mantener constante el bloqueo sobre la fortaleza de San Juan de Ulúa hasta lograr su rendición, se palpó la necesidad de adquirir buques de mayor porte para el Golfo de México. Las dificultades ocurridas en los países donde se habían encargado fueron la causa por la que no se cumplieran las intenciones del gobierno, limitándose a recibir de Inglaterra por intervención de D. Mariano Michelena, Ministro Plenipotenciario de México en Londres, una fragata de 40 carronadas, la *Libertad*, un bergantín de 18 carronadas, el *Bravo*, y otro de 20, el *Victoria*, cuyo costo hasta la llegada de éstos a puertos del Golfo fue de \$423,245.00.

Gracias a estos buques, a los que se les agregaron de la primera escuadrilla los *Chalco*, *Orizaba*, *Papaloapan*, *Tampico*, y pailebote *Federal*, organizados por el capitán de fragata Pedro Sáinz de Baranda y Borreyro, bajo su mando establecieron un bloqueo efectivo sobre la fortaleza de Ulúa hasta hacerla capitular el 23 de noviembre de 1825, consolidando así la Independencia Nacional.

BUQUES ADQUIRIDOS POR MARIANO MICHELÉNA

MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE MÉXICO EN LONDRES

Reconociendo la inferioridad de la primera escuadrilla con respecto a la española para mantener constante el bloqueo sobre la fortaleza de San Juan de Ulúa hasta lograr su rendición, se palpó la necesidad de adquirir buques de mayor porte para el Golfo de México. Las dificultades ocurridas en los países donde se habían encargado fueron la causa por la que no se cumplieran las intenciones del gobierno, limitándose a recibir de Inglaterra por intervención de D. Mariano Micheléna, Ministro Plenipotenciario de México en Londres, una fragata de 40 cañones, la libertad, un bergantín de 18 cañones, el Bravo, y otro de 30, el Victoria, cuyo costo hasta la llegada de éstos a puertos del Golfo fue de \$423,245.00.

Gracias a estos buques, a los que se les agregaron de la primera escuadrilla los Chirico, Orizaba, Papalotepec, Tampico, y Gallesport Federal, organizados por el capitán de fragata Pedro Sainz de Baranda y Borteyro, bajo su mando establecieron un bloqueo efectivo sobre la fortaleza de Ulúa hasta su capitulación el 23 de noviembre de 1852, consolidando así la Independencia Nacional.

Los buques
adquiridos
por
Micheléna
y organizados
dos por
Sainz de
Baranda
inter
ceputar
Ulúa

MEMORIA RENDIDA EL 20 DE NOVIEMBRE DE 1825

POR EL MINISTRO DE ESTADO DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MANUEL GOMEZ PEDRAZA

BUQUES DE LA MAR DEL NORTE Y DEL SUR

*Navío
Congreso
Mexicano*

*Plan de
fuerzas
navales*

El Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina, Manuel Gómez Pedraza, informó que el Departamento del Mar del Norte contaba entonces con una fragata de 40 cañones, dos bergantines de 20, una goleta, ocho cañoneras y un buque de depósito y el Departamento del Mar del Sur con el bergantín *Morelos*, la goleta *Mexicana* y dos goletas para el servicio de la carrera de California. En esta memoria enumeró, aparte del navío *Congreso Mexicano* de 74 cañones (anteriormente llamado *Asia*), al bergantín *Constante* de 14 cañones. Estos buques se separaron de una escuadra española con ruta Callao-Manila; tras haber llegado a Monterrey, California, capitularon y se abanderaron como mexicanos, siendo derivados hacia el puerto de Acapulco, para posteriormente destinar el *Congreso* al puerto de Veracruz, vía Cabo de Hornos, y el *Constante* permanecería en el Pacífico. Por el primero se pagaron cerca de \$90,000.00 que reclamaba la gente de su dotación y cuya suma les fue satisfecha. Al pasar este buque al Golfo fue con el propósito de que junto con los buques de la escuadrilla y la de Colombia, con arreglo a los tratados de alianza concertados con ese país, se procediera activamente en contra del enemigo común, hasta obligarlo a aprobar un convenio de paz con el reconocimiento natural de la independencia. Ciertas consideraciones políticas de suma trascendencia impidieron la concertada combinación de fuerzas. En esas circunstancias pensó el gobierno mexicano disponer las suyas sobre una base defensiva competente y económicamente arreglada. Al intento, el 14 de marzo de 1827 el Ministro de Guerra y Marina presentó a la Cámara de Diputados el plan de fuerzas navales que debían establecerse en ambos mares, reduciendo el cómputo de gastos anuales a un millón de pesos y a diez los buques de guerra del porte de corbeta y bergantines que debían dotar a los departamentos, esto es tres de cada clase para Veracruz y los cuatro restantes a San Blas. Atenciones de mayor preferencia impidieron, sin duda, que la comisión de guerra expresase su dictamen en el tiempo que regía y como sucesivamente las circunstancias por no erogar en ese tiempo ni el millón de pesos que debía cubrir aquel plan, era de

necesidad que se admitiera oportunamente un nuevo proyecto sobre una Marina reducida al gasto anual de \$350,000.00 que a lo sumo podrían sufragar las rentas nacionales correspondientes al año de 1839.

**Iniciativa
de ley
aprobada
por la
Cámara de
Diputados;
se espera lo
sea en la de
Senadores**

“La iniciativa de esta ley ha sido aprobada en la Cámara de Diputados así como lo recomienda y espera el Ejecutivo, lo sea en la de Senadores, a fin de poner desde luego en acción todos los recursos gubernativos de que pueda legalmente hacer uso, y produzca las ventajas y objetos a que se dirige. El gasto que para el efecto ha computado el Ministerio de mi cargo fijándolo a la mayor brevedad posible, reducción que no pasa de \$350,000.00 bastando reflexionar la utilidad comparativa con otros de la nación para convenir en la economía del proyecto y en servicio a que se destina con grande utilidad de su erogación. La que causa al presente la Marina militar por falta de una ley que arregle su fuerza, metodice los suministros y sistema económico, es sin fruto ni utilidad alguna, pues ni los esfuerzos del Gobierno ni los de los jefes de Departamento pueden impedir este defecto, ni disminuir sus gastos ni mejorar la condición del escaso y ningún servicio que presta, careciendo en sus facultades de medios para ello. En consecuencia no siendo posible continuar con una Marina militar de esta especie ni dejar de tener lo que se ha consultado por ahora, cree el Ejecutivo que sólo podrá detener su curso progresivo la falta de oficiales y gente de mar mexicanos para prevenir cuanto pueda este defecto; cела con empeñoso cuidado el cumplimiento de las leyes navales vigentes, a fin de que únicamente los nacionales se aprovechen de toda clase de industrias de mar territorial y del comercio marítimo nacional que forman gran parte de la riqueza pública y hacen el todo de la Marina militar, teniendo la satisfacción de advertir que por las órdenes y prevenciones circulares a todos los puertos de la República, en conformidad rigurosa de otras leyes, ha progresado el comercio marítimo de la nación en términos de haber hecho navegaciones a potencias extrañas, y haberse avanzado nuestro pabellón hasta Guang-Fong en China, lo que basta para persuadirse que teniendo los elementos necesarios para la organización de la Marina militar sólo falta la sanción del Congreso General a la iniciativa expresada y demás que se hallan pendientes, para que dicha arma preste los interesantes servicios a que se destina en ambos océanos...”

EL COMODORO DAVID PORTER

ORGANIZA LA ESCUADRILLA MEXICANA EN VERACRUZ

Organiza- ción de la escuadrilla de Veracruz

A partir de la fecha de capitulación de la fortaleza de San Juan de Ulúa, la escuadrilla que estableció el bloqueo podía llegar a la inactividad, por lo que el gobierno de la República decidió que la lucha prosiguiera hasta que España reconociera nuestra independencia. Para tal objeto, el comodoro David Porter, americano al servicio de México, marino de gran experiencia, energía y dinamismo, organizó la escuadrilla que integraban los siguientes buques: fragata *Libertad* de 40 cañones; bergantines *Bravo* y *Hermón* de 18 cañones y el *Vicoria* de 20, más el recién adquirido *Guerrero* de 22 cañones. La misión de la escuadrilla era cruzar las aguas de Cuba para hostilizar y hacer buena presa de buques mercantes españoles. Además, se tenía el viejo navío de línea *Congreso Mexicano (Asia)*, que al encontrarlo inútil para navegar el comodoro Porter ordenó desarbolarlo y destinarlo a pontón en el puerto de Veracruz.

Eficiencia de la escuadrilla

La escuadrilla había alcanzado una gran eficiencia y se le mencionaba con admiración hasta en el extranjero. La audacia de los buques mexicanos causaba grandes pérdidas al comercio español, lo que obligó a la escuadra destacada en La Habana a establecer el sistema de convoyes para proteger los buques de su comercio.

EL COMODORO DAVID PORTER ORGANIZA LA ESCUADILLA MEXICANA EN VERACRUZ

A partir de la fecha de capitulación de la fortaleza de San Juan de Ulúa, la escuadilla que estableció el bloqueo podía llegar a la inactividad, por lo que el gobierno de la República decidió que la lucha prosiguiera hasta que España reconociera nuestra independencia. Para tal efecto, el comodoro David Porter, americano al servicio de México, mandó de gran experiencia, energía y dinamismo, organizó la escuadilla que integraban los siguientes buques: fragata Libertad de 40 cañones; bergantines Bravo y Hermoso de 18 cañones y el Pío de 20, más el recién adquirido Guerrero de 22 cañones. La misión de la escuadilla era cruzar las aguas de Cuba para hostigar y hacer buques presa de buques mercantes españoles. Además, se tenía el viejo navío de línea Congreso Mexicano (44), que al encontrarse inutil para navegar el comodoro Porter ordenó desarmarlo y destinarlo a pontón en el puerto de Veracruz.

La escuadilla había alcanzado una gran eficiencia y se relacionaba con administración hasta en el extranjero. La actividad de los buques mexicanos causaba grandes pérdidas al comercio español, lo que obligó a la escuadra de la Habana a establecer el sistema de convoyes para proteger los buques de su comercio.

Organización de la escuadilla de Veracruz

Eficiencia de la escuadilla

ACAECIMIENTOS EN LOS AÑOS 1827, 1828 y 1829

*La
Esmeralda
efectúa un
desembar-
co en Cuba*

En 1827 *La Esmeralda*, buque mercante capturado por la escuadrilla mexicana, habilitado de guerra, efectuó un desembarco en las costas de Cuba.

*Combate
del
Guerrero
contra la
fragata
española
Lealtad*

Posteriormente, en febrero de 1828 sucede el desigual combate entre la fragata española *Lealtad*, de 54 cañones, y el bergantín *Guerrero*, de 22 cañones.

*Situación
de la
Armada*

La capitulación de Ulúa, lograda por la escuadrilla al mando del capitán de fragata Pedro Sáinz de Baranda y Borreyro, y el crucero en aguas de Cuba por la escuadrilla al mando del comodoro David Porter, marcan una etapa brillante para la Marina de guerra mexicana cuando tuvo sus mayores bríos, después decayó en forma lamentable por falta de recursos para cubrir los gastos de las fragatas *Libertad* y *Tepeyac*, bergantines *Bravo* y *Constante*, seis embarcaciones cañoneras, dos correos de California y el navío *Congreso Mexicano*, que había quedado como pontón prisión. Además, lo relativo a planas mayores de departamento, ingenieros, academias elementales, capellanes, cirujanos, oficiales retirados, viudedades, inválidos, oficiales de mar, marinería de lanchas de auxilio, rondines y presidiarios.

En 1828 la situación de la Armada era de guerra y para este objeto procuraba el gobierno mantenerla, en lo posible, dotada de lo necesario mientras se dictara la resolución para los arreglos pendientes. Cuando se llegara a este caso la nación tendría un número fijo de buques, un reglamento establecido, sin variación de las dotaciones y sumas inalterables de gastos.

*Medidas
para evitar
la
corrupción
de la gente
de mar*

Para evitar la corrupción de la gente de mar estacionada en puerto, conservar la disciplina y prolongar la duración física de los buques, se mantuvieron ocho meses en las costas enemigas (Cuba) cumpliendo con su deber y cuando la estación de invierno había avanzado volvió la escuadrilla a Veracruz con la única pérdida del bergantín *Guerrero*, en el desigual combate que sostuvo contra la fragata española *Lealtad*.

Con pocas de estas campañas, la nación obtendría oficiales y gente de mar diestra y práctica en operaciones navales.

Resumen del presupuesto general de Marina de 1828 a 1829

Planas mayores de Departamentos	\$ 23,539.25
Ingenieros y academias	6,212.12
Capellanes desembarcados	1,233.13
Cirujanos, gastos de hospital y botica en San Blas	7,177.37
Oficiales retirados que se pagan por Marina	3,300.00
Viudedades e inválidos	1,564.88
Oficiales de mar y marinería, correspondientes a carenas y lanchas de auxilio	14,438.37
Rondines de Arsenal	6,289.38
Presidarios	2,555.00
Navío <i>Congreso</i>	272,776.75
Fragata <i>Libertad</i> y <i>Tepeyac</i> (a \$ 134,221.75)	268,443.50
Corbeta <i>Morelos</i>	54,750.87
Bergantín <i>Guerrero</i>	99,396.75
Bergantín <i>Victoria</i>	52,830.12
Bergantín <i>Bravo</i>	44,516.63
Bergantín <i>Constante</i>	37,285.87
Goleta <i>Hermón</i>	28,139.63
Cuatro cañoneros (a \$ 21,940.50)	87,762.37
Cuatro goletas (a 15,815.62)	67,262.50
Dos goletas correos de California	11,781.50
Artillería de Marina	30,196.25
Repuesto de Almacenes, hallándose el mayor gasto en el reemplazo de buque	17,503.00
Maestranza de careneros	150,015.75
	\$ 1'289,262.25

Asuntos pendientes consultados a las Cámaras

Los asuntos consultados en las Cámaras y cuya resolución está pendiente con aumento de sueldo y ración a algunos individuos de la Armada:

- Sueldos del Departamento de San Blas.
- Reglamento de corso.
- Ración diaria de Armada a los escribientes de dicho Departamento.
- Dudas muy notables de la perpetración de delitos en alta mar.
- Uniformes de Marina.
- Embarque de malhechores en bajeles de guerra.
- Construcción de canoas en Tabasco y bases generales de la Armada.

MEMORIA RENDIDA EL 16 DE ENERO DE 1829

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
FRANCISCO MOCTEZUMA

“El adjunto estado manifiesta la fuerza marítima con que hoy cuenta la nación; su cotejo con el del año anterior presenta las diferencias siguientes.

1a. No se encuentran en el actual los bergantines *Guerrero* y *Victoria*; el primero después de un combate glorioso fue presa del enemigo: La Patria ganó renombre y honra en este pequeño y ordinario contratiempo: los mexicanos probaron de hecho a la España, que si le fue difícil con fuerzas tan superiores un triunfo insignificante, el honor del vencimiento será por sin duda nuestro cuando la lucha se emprende con un poder más igual. El segundo necesita un año entero para proveerse a su carena, y los gastos de esta operación podrán acaso ser mayores que si se construyese nuevamente: el actual estado del erario nacional y otras consideraciones económicas muy obvias y poderosas persuaden las grandes dificultades que impedirán en lo porvenir el que este buque se ponga en estado de servicio.

2a. La fragata *Libertad* ha sido reducida a corbeta: éste es esencialmente su porte si se atiende a su construcción, porque sólo la obra muerta la pudo colocar en aquella primera clase; no se ha hecho pues otra cosa que darle su propio nombre o considerarla en el estado que reclama su misma naturaleza.

*Presu-
puesto*

3a. El presupuesto montaba en el año precedente a 1.289.262 ps. 2 rs. 6 ms.: hoy está reducido a 1.015.028. 5. 4: la baja emana de las diferencias ya explicadas entre el estado de fuerza para el año de 28, y la que debe mantenerse para el año venidero.

*La Marina
se
encuentra
paralizada*

Tengo el dolor de anunciar que el servicio de la Marina se encuentra completamente paralizado: las causas de esta desgracia son demasiado conocidas a los padres de la patria: las convulsiones políticas empobrecieron la hacienda: mucha parte de sus ingresos han cubierto atenciones extraordinarias

del momento: las tripulaciones enganchadas no pudieron satisfacerse y abandonaron los buques, alejándose también de sus departamentos respectivos: el numerario es la sangre que vivifica el cuerpo social: cualquier alteración en este primer principio de vida, produce de necesidad y sin remedio, males, trastornos y ruina: la prudencia y la necesidad obligaron al gobierno a retirar los cruceros sobre el enemigo; éste engrosaba sus fuerzas a la par que disminuían nuestros recursos para el sostén de nuestras atenciones marineras. Esta es nuestra situación: ¡Ojalá me fuese dado presentar a los representantes otro cuadro más halagüeño o menos triste!; pero debo ser sincero y no hacer traición ni a la verdad ni a mi carácter.

Los pueblos aguardan y el gobierno se promete de los legisladores, pronto y eficaces remedios a los padecimientos nacionales.

Necesidad de impulsar a la marina

Cuando circunstancias menos desagradables den al servicio importante de la Marina el impulso que ambicionan los ciudadanos honrados, la nación recogerá preciosos y abundantes frutos de los dos colegios o academias elementales que tiene establecidas: ellas marchan hasta el día con los felices sucesos que eran de predecirse desde su creación, atendidas las prodigiosas disposiciones de la juventud mexicana y su noble ambición por los conocimientos, por el honor y por la gloria.

Todas o casi todas las consultas que recordó a las Cámaras el gobierno por conducto del Ministerio de mi cargo en la memoria precedente, esperan la resolución del Congreso Nacional; ellas son en su mayor parte de la más alta importancia a los intereses generales: el gobierno insiste, pues, en recomendar con el empeño más vivo su despacho, excitando para ello aún otra vez el puro y acreditado patriotismo de los dignos representantes de la patria.

Iniciativa de ley a presentar al cuerpo legislativo

En virtud de lo computado para los buques y ramos accesorios, suponía aquéllos en completo estado de armamento, como se requería en tiempo de guerra, por lo que era de urgencia presentar al Cuerpo Legislativo, la iniciativa de la Ley Orgánica de la Armada Nacional, que arreglara sus fuerzas y gastos para que correspondiera proporcionalmente a las vastas necesidades de la misma, haciéndole refluir abundantemente en servicio de la nación, como de hecho lo había acreditado con la decisión y gloria al frente del enemigo, en las importantes comisiones realizadas en los casos que se habían ofrecido.

La ley fue aprobada por la Cámara de Diputados, pero faltaba que lo hiciera el Congreso General; pues no se podía continuar con una Marina militar en condiciones tan precarias, ni dejar de tener la que se había propuesto para que prestase los interesantes servicios a que se destinaba en ambos mares. El ejecutivo estaba convencido de que sólo podría detener el curso progresivo de la Marina, la falta de Oficiales y gente de mar mexicana.

La Marina de guerra surte a la nación de facultativos en los diversos ramos

La pequeña Marina de guerra, aparte de sus funciones específicas surtía a la nación de facultativos en los diversos ramos, como: capitanes de puerto, prácticos, patrones, contramaestres, todos tan necesarios para la policía de los puertos y las rentas de las aduanas marítimas, de los que carecía en general.

A la Marina de guerra se libraba en parte la defensa exterior de la nación, la seguridad de su comercio y las garantías de los intereses del erario”.

EXPEDICION DE RECONQUISTA DEL BRIGADIER ESPAÑOL ISIDRO BARRADAS JULIO DE 1829

Esta expedición se organizó en La Habana con la denominación de "División de Vanguardia" y constaba de 4000 hombres aproximadamente, al mando del brigadier Isidro Barradas.

La flotilla al mando del capitán de navío Angel Laborde zarpa de La Habana y sufre retraso por mal tiempo. El 24 de julio al pardear la tarde fondean y al día siguiente localizan el punto conveniente para el desembarco, que el oleaje lo hizo difícil por lo que se perdieron víveres y pertrechos. La flotilla se retiró a La Habana, privando a los expedicionarios del apoyo naval.

En tanto el Comandante de Tamaulipas, dictó las medidas necesarias para reunir las fuerzas del Estado para impedir el desembarco, pero no le fue posible conseguir las tropas necesarias para evitarlo. Los generales Terán y de la Garza reunieron algunas tropas y marcharon a Tampico, pero las tropas invasoras ya ocupaban la orilla derecha del río Pánuco.

Al enterarse el general Santa Anna, Comandante de Veracruz, del desembarco en Tampico, desplegó toda su actividad y energía; impuso préstamos forzosos para fletar algunos buques, pues en Veracruz sólo se hallaba la goleta *Santa Anna* y el navío *Congreso*, faltos de carena.

El 4 de agosto embarcó Santa Anna con su Estado Mayor y la banda de música en la goleta *Louisiana*, en tanto que la tropa embarcó en el bergantín *Trinidad* y goletas mexicanas *Concepción*, *Félix*, *Iris*, *Ursula* y las americanas *Splendid* y *William*, y la caballería se unió a la tropa embarcada que arribó a Tuxpan; Santa Anna se destacó impetuoso sobre Tampico en contra de los españoles que guarnecían la plaza. El resto de los españoles a las órdenes de Barradas había ocupado Altamira, pero al ser atacado Tampico se dirigió violentamente a este punto en su auxilio, siendo rudamente atacado por los mexicanos.

Puesto en comunicación Santa Anna con el general Manuel Mier y Terán, que operaba en Tamaulipas, el 9 de septiembre en la noche, con mayores fuerzas, ocupó la fortaleza Doña Cecilia, situada entre la barra y Tampico, en un sangriento combate, ya que los españoles se defendían con la desesperación del que tiene enfrente la muerte y cerrada la retirada sin salvación posible.

Ante esta situación y sin una defensa razonable, al brigadier Barradas no le quedó otro camino para salvar su vida y la de sus compañeros que la capitulación. Así terminó la malograda expedición de Barradas que, mal informado, llevó al sacrificio a sus tropas veteranas.

Esta victoria de Santa Anna desterró para siempre las pretensiones de España de recobrar sus dominios en México.

Decía el Ministro de Marina José Antonio Facio... "Si las costas hubiesen sido guardadas como correspondía, no habrían tardado tanto tiempo en ser escarmentados los españoles que vinieron a invadirnos, ni intentado acaso pisar el territorio mexicano". A pesar del crecido deficiente de caudales, propuso una fuerza naval compuesta por seis goletas de 200 toneladas con un cañón giratorio de bronce de 18 libras, diez carronadas del mismo calibre y 70 plazas. De estos buques, cuatro serían asignados al Mar del Norte y dos al Pacífico. Estos propósitos nunca se cumplieron.

MEMORIA DE MARINA DEL 22 DE MARZO DE 1830

*El Ministro
Facio se
refiere al
personal
de Marina
en
términos
elogiosos*

El Ministro de Guerra y Marina José Antonio Facio se refería al personal de Marina en los siguientes términos: “En este cuerpo no se encuentran felizmente los elementos que en otros, para propender a los disturbios políticos, porque separados sus individuos de la influencia de ellos extraño a los intereses de los partidos, sólo atienden a conservar el honor de su pabellón a la vista de amigos y enemigos. Por otra parte, la educación ilustrada de los mismos marinos y la comparación que hacen de los usos y de costumbre de los pueblos que visitan les proporcionan examinar las analogías de las instituciones de su nación con las de otros países”.

*Causas que
hicieron
desatender
a la
Marina*

Las causas que hicieron desatender completamente el importante ramo de la Marina fueron:

- Los sucesivos levantamientos en armas.
- La poca dedicación de los mexicanos a la carrera náutica; por falta de estímulos hacían que la Marina mercante no tuviera el aumento que exigían las relaciones comerciales.
- En otras naciones el espíritu de empresa creó la Marina mercante y ésta fomentó la de guerra: en nuestro país el gobierno era el único que podía impulsar a aquélla por medio de ésta.

“En este período sólo existían cuatro buques en mal estado y no siendo suficiente para proteger el comercio evitando el contrabando, el gobierno creía de absoluta necesidad aumentar su fuerza con dos bergantines de doce cañones, seis goletas de a seis y diez y ocho pailebotes de dos cañones para distribuirlos proporcionalmente en ambos mares. Se preferían los pailebotes a las lanchas, en razón de que teniendo éstos cubierta, los hacían más a propósito para hacer travesías con seguridad.

Establecida esta pequeña fuerza marítima contaría la nación mexicana

**Conve-
niencia de
establecer
astilleros**

con una defensa exterior y con un recurso poderoso para evitar el contrabando. La falta de arsenales hacía indispensable proveerse de nuevo armamento en el extranjero. El Estado obraría previa la autorización competente con todas las economías que exigía la falta de recursos en la Hacienda Nacional. Para que el gobierno no se viera en lo sucesivo en la necesidad de proveerse de buques en otros países, así como para su conservación, convenía establecer astilleros. En el Golfo, Isla del Carmen reunía condiciones favorables para ello y por el Pacífico, el puerto de Acapulco; a éste era muy urgente trasladar el Departamento de Marina de San Blas, como lo proponía el gobierno. El clima de este puerto era extremadamente insalubre, al grado de que su población se veía precisada a abandonarlo por largos períodos durante el año y la Marina allí destacada también dejaba esa zona por algún tiempo. Por esta razón se proponía trasladar el astillero a Acapulco mientras las circunstancias permitieran establecerlo en el gran puerto de San Francisco de California, que reunía todas las cualidades que podían apetecerse.

**Falta de
puertos**

La falta de puertos de depósito en la República proporcionaba grandes desventajas al comercio y al mejor servicio naval. Para establecerlos era indispensable tener presente los puntos convenientes para situarlos a lo largo de los extensos litorales del país. Los del Pacífico convenían para el comercio con los países asiáticos y repúblicas vecinas y por lado del Atlántico con los Estados Unidos del Norte, las Antillas y de Europa. En el Pacífico los puertos que pudiesen ofrecer mayores ventajas eran Acapulco y Guaymas y aunque la situación geográfica del puerto de La Paz lo harían digno de elección, su falta de población y otros recursos lo excluían de esa preferencia. En el seno mexicano podría designarse por depósitos los puertos de Campeche, Veracruz, Tampico y quizás Matamoros. Nuestros buques de guerra encontrarían en esos establecimientos la protección conveniente y el comercio regularía sus operaciones.

**Educación
naval**

Inútil sería pretender la formación de una Marina, si la educación de los que la han de servir no corresponde a su objeto; ella fue descuidada en forma tan lamentable que las escuelas prácticas de Tepic y Tlacotalpan funcionaron en forma muy precaria. La enseñanza de la carrera era de absoluta necesidad que se estableciera con mayores recursos, si pretendíamos contar con una fuerza armada regular. El gobierno inició el establecimiento en esta capital, de una Academia Náutica agregada al Colegio Militar. A ella se destinó un Oficial de Marina como profesor de los conocimientos de su profesión, las escuelas prácticas se organizarían en los Departamentos de Marina”.

**Necesidad
de
mantener
una
Marina de
guerra**

El Ministro de Guerra y Marina José Antonio Facio se presentó al Congreso de la Unión para dar cuenta de la Marina militar de la República, establecida en los puertos de San Blas y Veracruz, diciendo: . . . “Como toda especie de Armada naval participa en su natural organización de las fuerzas militares que constituyen la interior del Estado y depende inmediatamente de los ramos de riqueza pública, que sostienen en vigor los sistemas políticos de las naciones, no parecerá extraño tratando de la mexicana, que casi todo en esta parte ha desaparecido como consecuencia precisa de las alternativas peligrosas que han ocurrido a la nación. Así se advierte en la Marina que existe, pues exceptuándose en la parte personal un corto número de oficiales facultativos que no bastan para el proyecto de la Marina militar consultados a las cámaras; un pequeño excedente de oficiales de cuenta y razón, un reducido número de maestranza que no completan las dotaciones de un bajel y en la parte material tres de inferiores portes, todo lo demás se encuentra en inmediato estado de exclusión o en positivo estado de ello. Estas causas y las muy poderosas, útiles e in-

cuestionables de tener la nación una Marina según las circunstancias presentes, obligó al Ejecutivo a iniciar por la vía del Ministerio de mi cargo el 18 de marzo del año próximo pasado, la Ley Orgánica de la Fuerza Naval que convendrá sostener con utilidad en la República para el importante servicio de proteger al comercio marítimo nacional, impedir el clandestino en lo dilatado de nuestras costas, calas y surgideros, por cuyo vicio se extravían sumas de consideración con menoscabo de la Hacienda y especuladores honrados; auxiliar y facilitar las comunicaciones de los puntos excéntricos de la República, proteger en cuanto su fuerza lo permita, la conservación del territorio mexicano y últimamente de combinar en este ensayo de Marina militar, las bases de una Armada naval que las instituciones políticas de la nación hacen preferible a todo otra fuerza para la seguridad interior, aumento y progreso de su riqueza y consideración de las naciones extrañas”.

Presupuesto general de Marina de 1830 a 1831

Planas mayores de los Departamentos	\$ 23,639.25
Ingenieros y academias elementales	7,262.12
Capellanes desembarcados	1,233.12
Cirujanos, hospital y botica en San Blas	7,177.37
Oficiales retirados que se pagan por Marina	3,300.00
Viudedades e invalidez	1,564.87
Oficiales de mar y marinería correspondientes al carenero y lanchas de auxilio	14,438.38
Rondines de arsenal	6,289.37
Presidarios	2,555.00
Navío <i>Congreso</i>	272,276.75
Corbeta <i>Tepeyac</i>	134,221.25
Corbeta <i>Libertad y Morelos</i> (a \$ 54,740.87)	109,481.75
Bergantín <i>Bravo</i>	44,576.62
Bergantín <i>Constante</i>	37,285.87
Tres cañoneros (a \$ 21,940.50)	65,821.75
Tres goletas (a \$ 16,819.50)	50,458.75
Dos goletas correos de California	5,889.75
Artillería de Marina	30,196.25
Repuesto de almacenes, hallándose en el reemplazo de los buques	19,638.38
Maestranza de careneros	143,331.62
	\$ 980,638.22

Presupuesto de Marina de 1831 a 1832

Planas mayores de los Departamentos	\$ 10,243.87
Ingenieros y Academias elementales	5,864.50
Capellanes desembarcados	650.37
Cirujanos	6,562.50
Oficiales retirados	3,300.00
Viudedades e inválidos	1,937.87
Oficiales y marinería de Arsenales	14,438.38
Rondines de Arsenal	6,289.37
Presidarios	2,555.00
Navío <i>Congreso</i>	10,520.00
Bergantín <i>Constante</i>	8,000.00
Corbeta <i>Morelos</i>	54,740.87
Bergantín <i>Bravo</i>	44,516.62
Goleta <i>Constante</i>	16,815.50
3 cañones (a \$ 22,940.50)	68,827.75
Goleta <i>Mexicana</i>	3,000.00
Artillería de Marina	3,000.00
Repuesto de Almacenes	3,000.00
Maestranza de careneros	33,972.00
Oficiales suspensos	10,276.00
	\$ 308,509.92

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 27 DE ABRIL DE 1833

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
JOAQUIN PARRES**

*El Ministro
de Marina
Joaquín
Parres
hace consi-
deraciones
sobre la
Marina*

El Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina D. Joaquín Parres, menciona: . . . "Que el ramo de Marina como todos los demás, ha sufrido lo que es necesario en las circunstancias en que se encontraba el país.

El caudal que consume excede en mucho al servicio que presta respectivamente. Ese ramo exige una reforma radical y ella, iniciada el 28 de enero de 1832, ha sido aprobada en la Cámara de Diputados hallándose en revisión en el Senado.

A \$350,000.00 de gasto anual ha quedado reducido el de Marina, según ese proyecto que debe arreglarla, hará todo el servicio que por ahora necesita la República y que es compatible con el estado de su erario; en este gasto se incluye el de colegio o estudios de este ramo. He considerado innecesario ocupar la atención de la Cámara con una relación más circunstanciada de la Marina mexicana. El estado y proyecto de reforma de que me ha hablado, manifiestan cuanto al Ejecutivo parece necesario poner en conocimiento del Congreso en este ramo de la Administración".

Buques de la Marina Nacional destacados en la Mar del Norte y del Sur en abril de 1838

Departamento de Marina de Veracruz:

Goleta Veracruzana

Artillería: un cañón de a 24 y ocho de a 9.

Dotación: 3 oficiales, 18 de tropa y 44 de marinería.

Goleta Moctezuma

Artillería: un cañón de a 12 y dos de a 4.

Dotación: 2 oficiales, 10 de tropa y 31 de marinería.

Goleta *Campechana*

Artillería: un cañón de a 12 y dos de a 6.

Dotación: 2 oficiales, 10 de tropa y 31 de marinería.

Goleta *Tampico*

Artillería: un cañón y una carronada de a 24.

Dotación: un oficial, 10 de tropa y 31 de marinería.

Estos cuatro buques formaban la expedición que, con tropa de transporte, zarpó de Veracruz el 31 de marzo último rumbo a Matamoros, al mando del primer teniente D. Guillermo A Wyce.

Para disponer en estos buques de mayor capacidad de transporte de tropas, no pudieron ir con su tripulación completa y además por no haber proporcionado los Ayuntamientos los hombres que tenían señalados, por lo tanto sólo llevaron en el primer buque 37 marineros, en el segundo 29 y en el cuarto 24.

Goleta *Papaloapan*

Artillería: un cañón de a 24 y uno de a 12.

Dotación: un oficial, 10 de tropa y 31 de marinería.

Este buque entró de arribada forzoza a Coatzacoalcos por mal tiempo.

Pailebote *Amira*

Artillería: un cañón de a 8.

Dotación: un oficial, cinco de tropa y 17 de marinería.

Dio auxilio a la goleta *Papaloapan*.

Pontón *Bravo*

Dotación: un oficial, 9 de tropa y 15 de marinería.

Se encontraba amarrado para proporcionar el servicio de puerto.

Arsenal de Veracruz

En la fecha no se encontraban oficiales de guerra, contramaestres, ni clases de sueldo fijo, porque todos estaban en la mar.

Los edificios del Arsenal no han sido reparados en 15 años y lo necesitan con urgencia, no se había hecho con anterioridad por no haberse librado para la Marina más que lo preciso para armamentos urgentes.

En los almacenes del puerto existían en esa fecha, 98 piezas artillería con sus cureñas, municiones y utensilios de servicio pertenecientes al navío *Congreso Mexicano*, a la corbeta *Libertad* y bergantines *Bravo* y *Victoria* con cañones de los calibres de a 8 y 24.

Departamento de San Blas

Corbeta *Mercado*

Armamento: 12 fusiles.

Dotación: un oficial y 12 de marinería.

Correo para California, navegando de Guaymas a Loreto.

Goleta correo *Matamoros*

Dotación 2 oficiales y cuatro de marinería.

Desarmada.

Corbeta *Morelos*

Armamento: 16 cañones de a 8.

Dotación: 2 oficiales y 8 de marinería a bordo.

Desarmada.

En este puerto de san Blas se encuentran para el servicio de puerto y para el desarme de la *Morelos* y *Matamoros*: 3 Segundos Tenientes, 3 Aspirantes, 8 Contramaestres, un maestro carpintero, un calafate, un tonelero, un herrero, un armero y 2 capataces, todos de sueldo fijo para cuando se mande armar.

Corbeta Morvlos
Armamento: 16 cañones de 8.
Dotación: 2 oficiales y 8 de marinería a bordo.
Desarmada.

En este puerto de San Blas se encuentran para el servicio de puerto y para el desarme de la Morvlos y Morvlos: 3 Segundos Técnicos, 3 Aspirantes, 8 Contamadores, un maestro carpintero, un calafate, un tonelero, un herrero, un armero y 2 capataces, todos de sueldo fijo para cuando se mande armar.

MEMORIA RENDIDA EL 11 DE ABRIL DE 1834

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO
DE GUERRA Y MARINA
JOSE JOAQUIN DE HERRERA

Movimiento de buques

En 1834, el entonces Ministro del Despacho de Guerra y Marina C. José Joaquín de Herrera, hizo notar que de las unidades asignadas a la Comandancia de Veracruz, la goleta *Moctezuma* estaba en carena en Nueva Orleans y las *Campechana*, *Papaloapan* y *Veracruzana*, al igual que el pailebote *Amira*, se hallaban desarmados. En San Blas, la goleta-correo *Matamoros* corría suerte semejante y la *Mercado*, del mismo porte, efectuaba navegaciones de Guaymas a Loreto, aparte de que la corbeta *Morelos* conducía lo situado a California.

Consideraciones sobre la Marina

La Armada se reducía a la corbeta *Morelos* y la goleta *Mercado* en el Pacífico, el bergantín-goleta *Veracruzano* y la *Moctezuma* en el Seno mexicano. La Memoria del 11 de abril, dice: "El gobierno en el ramo de Marina, ha tenido que limitarse a los armamentos puramente urgentes, en razón de no haber recaído todavía resolución alguna legislativa a la iniciativa que se hizo el 18 de marzo. Así es que después del transporte que hizo esta arma a Matamoros en mayo de 1833, otro crucero a Campeche y el convoy que se dio a los desterrados, esta hoy reducido el armamento de Veracruz a sólo la goleta *Moctezuma* y en San Blas a la corbeta *Morelos*, que va a llevar colonos a la Alta California, cuyo establecimiento se ha auxiliado con dos Oficiales y cuatro hombres de maestranza de Marina. El gobierno no puede cesar de recomendar a las Cámaras la resolución de aquella iniciativa porque cada día se ve más embarazado este punto. Al propio tiempo que más convencida de la necesidad de aplicar a este ramo los \$350,000.00 que se propusieron de las rentas de las Aduanas. En las otras naciones reposan en la población de sus costas y torres que hay en ellas, para impedir el comercio en puertos no habilitados y demás en guardacostas de mar. Nosotros no podemos tener en mucho tiempo lo primero y lo segundo sería muy costoso además de inútil si no hay lo tercero, de donde se deduce que lo que urge más y lo que más puede aumentar las rentas, es esa pequeña Marina que se inició. La única vez que el gobierno destinó buques para guardar la costa en 1825 hicieron presa de ricos cargamentos en la de Soto la Marina. En el Mar del

Norte hay singularidad de que como carecemos de puertos y los buques nacionales y extranjeros tienen que fondear fuera de la protección de la artillería de tierra, los primeros quedan expuestos a que falten las tripulaciones en la ausencia necesaria de Oficiales en tierra y los segundos a cometer algunos desacatos contra las rentas y la policía, de lo cual hay varios ejemplos y así es necesario suplir esta falta con buques de guerra listos para perseguir a los transgresores. Esta pequeña Marina que como se ve ya ha producido especies distintas de utilidades, causa otra tercera más importante que es surtir a la nación de facultativo de los diversos ramos de que se compone el arma, como son Capitanes de puerto, prácticos, patrones y contramestres, todos tan necesarios para la policía de los puertos y para las rentas de las aduanas marítimas de quienes ahora se carece en lo general. Y sobre todo que haya siquiera un cuadro que pueda servir de base a los mayores armamentos en que nos tiene todavía la necesidad de nuestras relaciones exteriores. Hasta ahora no hay decisión alguna legislativa de la fuerza de que se ha de componer la Marina ni de los gastos que han de erogarse en ella hasta que el Congreso resuelva la proposición del Ejecutivo sobre esto, citada al principio de esta Memoria. Por consecuencia, carece el gobierno de base para formar el presupuesto de lo que se gastaría en ella el año próximo, más si para formar el cómputo de los gastos generales de la nación en otro año necesita el Congreso del presupuesto de Marina, debe tomarse éste no resuelto todavía, lo que suma en ambos Departamentos de Veracruz y San Blas y para todos los gastos del ramo de Marina \$350,000.00."

Decía José Joaquín de Herrera:

**Modo de
suplir en la
Marina los
Consejos
de Guerra**

"El Excmo. Señor Vice-Presidente que manda recomendar a las Cámaras el asunto de la iniciativa adjunta sobre el modo de suplir los Consejos de Guerra que juzguen a Oficiales de Marina, por no haber jefes de graduación que puedan componer dichos consejos. El gobierno concluye celebrando y recomendando a las Cámaras la comportación honorífica que en el año calamitoso pasado han observado los individuos de ambos Departamentos."

Estado General de la Tesorería de la Federación

En el informe del Estado General de la Tesorería de la Federación que se presentó el 30 de junio de 1834, sobre la distribución de los productos líquidos del Erario Federal, resulta que en la Marina se invirtieron las sumas siguientes:

Vencimiento de plana mayor y oficialidad de Marina	\$ 11,646.00
Vencimiento del Cuerpo Político de Marina	9,212.12
Vencimientos de Oficiales de mar y marinería de los Arsenales	115,636.00
Gastos ordinarios de las Comandancias y contrarias de Marina	7.00
Gastos del bergantín nacional <i>Bello Indio</i>	5,051.62
Total Marina	\$141,552.74

Presupuesto anual del Departamento de Veracruz en 1835

Bergantín Veracruzano:

1 Primer Teniente Comandante con \$90.00 de sueldo y \$90.00 de gratificación	\$ 2,150.00
---	-------------

2 Segundos Tenientes con \$60.00 de sueldo y \$30.00 de gratificación	3,240.00
1 Oficial subalterno con gratificación de \$30.00	360.00
1 Oficial 3o. contador con \$60.00 de sueldo y \$30.00 de gratificación	1,080.00
1 Segundo cirujano con \$40.00 de sueldo y \$37.00 de gratificación	924.00
1 Maestre de víveres con \$35.000	420.00
2 Segundos contraмаestres a \$40.00	960.00
2 Terceros contraмаestres a \$25.00	600.00
1 Segundo carpintero a \$22.00	264.00
1 Segundo calafate a \$22.00	264.00
1 Segundo cocinero con \$18.00	216.00
6 Artilleros de preferencia de \$14.00	1,008.00
8 Artilleros ordinarios a \$12.00	1,152.00
12 Marineros a \$10.00	1,440.00
19 Mozos a \$7.00	1,596.00
24 090 raciones de armada a .37 cts.	11,292.12
1 095 estancias en el hospital de a .18 cts.	205.25
13 Reemplazo de consumos navales y militares aparte del gasto personal	9,060.50

NOTA: Las contadurías llevan la cuenta del consumo ordinario de géneros que hace cada buque para fijar el tanto de esta partida en el presupuesto del año siguiente.

	\$36,231.87
Descuento por montepío e inválidos	303.12

Importe total	\$35,928.75
---------------	-------------

Goleta Moctezuma:

1 Primer Teniente Comandante como el anterior	\$ 2,160.00
3 Segundos Tenientes como el anterior	3,240.00
1 Oficial 3o. contador como el anterior	1,080.00
1 Maestre de víveres	420.00
1 Sangrador con \$18.00	216.00
1 2do. contraмаestre con \$40.00	480.00
3 3o. contraмаestres con \$25.00	900.00
1 2o. carpintero con \$22.00	264.00
1 2o. cocinero con \$18.00	216.00
5 Artilleros de preferencia con \$14.00	840.00
7 Artilleros ordinarios con \$12.00	1,008.00
12 Marineros con \$10.00	1,440.00
12 Mozos con \$7.00	1,008.00
Importe de 20 440 raciones a .37 cts.	9,581.25
Importe de 730 estancias de hospital a .18 cts.	136.87
Reemplazo de consumo	7,751.37
	\$30,741.49
	270.00
Importe Total	\$30,471.49

Plana Mayor del Departamento:

1 Capitán de Fragata Comandante Principal con \$100.00 de sueldo y \$200.00 de gratificación	\$3,600.00
1 Segundo Teniente Mayor de Ordenes con \$60.00 sueldo y \$45.00 de gratificación	1,260.00
1 Oficial Tercero del Ministerio Político encargado de la Secretaría con \$60.00 y \$15.00 de gratificación	900.00
	<u>\$5,760.00</u>
Descuento de montepío e inválidos	153.00
Líquido	<u>\$5,607.00</u>

Contaduría principal:

1 Oficial primer contador con \$150.00 de sueldo y \$75.00 de gratificación	\$2,700.00
1 Oficial tesorero con \$150.00	1,800.00
3 Oficiales Segundos con \$100.00	3,600.00
1 Escribiente de número con \$30.00	360.00
2 Escribientes provisionales con \$30.00	720.00
	<u>\$9,180.00</u>
Descuento	438.12
Líquido	<u>\$8,741.88</u>

Arsenal y Depósito:

2 Segundos Tenientes con \$90.00	\$2,160.00
3 Aspirantes de primera clase con \$30.00	1,080.00
1 Maestre de víveres \$35.00	420.00
1 Primer contramestre con \$60.00	720.00
1 Segundo contramestre con \$40.00	450.00
1 Tercer contramaestre con \$25.00	300.00
1 Primer cocinero con \$25.00	300.00
1 Artillero de preferencia con \$14.00	158.00
1 Artillero ordinario con \$12.00	144.00
11 Marineros con \$10.00	1,320.00
7 Mozos con \$7.00	588.00
12 410 raciones a .37 cts.	5,817.12
730 Estancias de hospital a .18 cts.	136.87
	<u>\$13,593.99</u>
Descuento	169.25
Líquido	<u>\$13,424.74</u>

Maestranza:

1 Maestre mayor de ambos gremios con \$50.00	\$ 600.00
292 Jornales de carpintero a \$3.00	876.00
292 Jornales de carpintero a \$2.50	730.00
292 Jornales de carpintero a \$1.00	292.00
584 Jornales de aprendices a \$0.50 cts.	292.00
160 Jornales de tonelero a \$3.00	480.00
160 Jornales de tonelero a \$2.50	400.00

160 Jornales de aprendices a \$0.50	80.00
438 Jornales de calafate a \$3.00	1,314.00
438 Jornales de calafate a \$2.50	1,095.00
438 Jornales de calafate a \$1.00	438.00
	<u>\$6,597.00</u>
438 Jornales de aprendices a \$0.50 cts.	\$219.00
292 Jornales de herrero a \$3.00	876.00
292 Jornales de herrero a \$2.50	730.00
292 Jornales de lonadores a \$1.00	292.00
292 Jornales de siena a \$3.00	876.00
97 Jornales de farolero a \$3.00	291.00
292 Jornales de velero a \$2.50	730.00
292 Jornales de velero a \$3.00	875.00
	<u>875.00</u>
Total	\$11,486.00

Nota: La cuenta de jornales la lleva la contaduría para presupuestar los gastos del año siguiente.

Academia Náutica:

Primer Teniente Director y maestro con \$90.00 de sueldo y \$45.00 de gratificación	\$1,620.00
Alquiler de casa	180.00
	<u>\$1,800.00</u>
Descuento	62.50
Líquido	\$1,737.50

Retirados y pensionistas:

1 Oficial primero con goces de tercero a \$56.50	\$ 678.50
1 Oficial tercero con \$18.75	225.00
Pensión de un hijo de Oficial primero a \$31.25	375.00
	<u>\$ 1,278.50</u>

Gastos menores:

De escritorio en la Comandancia General	\$ 300.00
De la Contaduría y Dependientes	420.00
De almacenes	480.00
De escritorio a la Cap. de Puerto Tuxpan	300.00
De alquiler de la casa de Comandancia a \$10.00	120.00
	<u>120.00</u>
Total	\$ 1,620.00

Departamento del Pacífico

Corbeta Morelos:

1 Teniente Comandante sueldo y gratificación	\$ 2,160.00
2 Segundos Tenientes con \$60.00 y 30.00	2,160.00
1 Primer aspirante con \$30.00	360.00
1 Segundo aspirante con \$16.00	192.00

1 Oficial tercer contador con \$60.00 y \$30.00	1,080.00
1 Segundo contraamaestre con \$40.00	480.00
1 Tercer contraamaestre con \$25.00	300.00
1 Primer carpintero con \$30.00	360.00
1 Primer cocinero de equipaje con \$25.00	300.00
1 Artillero de preferencia con \$14.00	1,680.00
2 Marinero con \$10.00	240.00
2 Grumetes con \$7.00	168.00
7 300 raciones a .37 cts.	2,281.00
1 Estancia que tendrá los hombres que gozan hospitalidad a .43 cts.	172.12
Reemplazo de consumos	3,977.62
	<u>\$15,910.87</u>

Nota: Lo mismo que el anterior.

Descuentos

A oficiales por inválidos \$116.37

A Oficiales por montepío \$113.00

A contramestres por

inválidos 22.87

252.37

Líquido \$15,658.50

Goleta Mercado:

1 Segundo Teniente Comandante con \$60.00 de sueldo y \$60.00 gratificación	\$1,440.00
1 Maestre de víveres \$35.00	420.00
1 Segundo contramestre con \$40.00	480.00
1 Segundo carpintero con \$22.00	240.00
4 Artilleros de mar a \$12.00	576.00
3 Marineros a \$10.00	360.00
3 Grumetes a \$7.00	252.00
3 445 raciones a .47 cts.	1,482.00
1 estancia que tendrán los 12 hombres que gozan hospitalidad a .43 cts.	172.12
Reemplazo de consumos	1,807.37
	<u>\$ 7,229.49</u>
Descuentos por inválidos y montepío	55.75

Líquido \$ 7,173.74

Plana Mayor:

1 Segundo Teniente Comandante del Departamento con \$60.00 de sueldo y \$60.00 de gratificación.	\$ 1,440.00
2 Segundos Tenientes con \$60.00	1,440.00
1 Primer Aspirante habilitado de Segundo Teniente con \$60.00	720.00
1 Segundo Aspirante con \$16.00	180.00
1 Segundo Aspirante habilitado de primero con \$30.00	360.00
	<u>\$ 4,140.00</u>
Descuentos	239.87
Líquido	<u>\$3,900.13</u>

Contaduría:

1	Oficial tercer contador con \$60.00 y \$60.00 de gratificación	\$ 1,440.00
2	Oficiales subalternos con \$60.00	1,440.00
1	Escribiente auxiliar con \$30.00	360.00
1	Portero con \$15.00	180.00
1	Peón de confianza de almacén \$15.00	180.00
		<u>\$ 3,600.00</u>
	Descuentos	187.75
	Líquido	<u>\$ 3,412.75</u>

Arsenal y Depósito:

2	Segundos contraмаestres de \$40.00	\$ 960.00
2	Terceros contramestres a \$25.00	600.00
1	Maestro de velas con \$22.00	264.00
1	Segundo cocinero con \$18.99	216.00
1	Artillero de mar con \$12.00	144.00
3	Marineros a \$10.00	460.00
2	Cabos rondines de arsenal con \$25.00	600.00
3	Rondines de arsenal con \$20.00	720.00
		<u>\$ 3,964.00</u>
	Descuentos de inválidos	45.87
		<u>\$ 3,818.13</u>

Maestranza de sueldo fijo:

1	Maestranza de carpintero de rivera en \$75.00	\$ 900.00
1	Capataz de carpintero con \$60.00	720.00
1	Maestro mayor de calafates con \$75.00	900.00
1	Capataz de calafate con \$60.00	720.00
1	Maestro de toneleros con \$30.00	360.00
1	Maestro de armería con \$30.00	360.00
1	Maestro de serrería con \$30.00	360.00
		<u>\$4,320.00</u>

Nota: Esta maestranza diferente de la de Veracruz por que la insalubridad del clima obliga a pagar la permanente continua así por economía que lo es un corto sueldo en comparación de lo que devengaría en jornales y por no ofender los derechos de los poseedores.

Maestranza de jornal:

146	Jornales de carpinteros a \$3.00	\$ 438.00
146	Jornales de carpinteros a \$2.50	265.00
146	Jornales de carpinteros a \$1.00	146.00
292	Jornales de aprendices a \$0.50	146.00
219	Jornales de calafate a \$3.00	657.00
219	Jornales de calafate a \$2.50	547.50
219	Jornales de calafate a \$1.00	219.00
219	Jornales aprendices a \$0.50	109.50
146	Jornales de siena con \$3.00	438.00
53 1/3	Jornales toneleros a \$3.00	160.00
53 1/2	Jornales aprendices \$2.50	133.25

52 1/2 Jornales aprendices \$0.50	26.62
97 1/3 Jornales herrero \$3.00	292.00
97 1/3 Jornales herrero \$2.50	243.25
32 1/3 Jornales faroles \$3.00	97.00
97 1/3 Jornales velero \$3.00	292.00
97 1/3 Jornales veleros \$2.50	223.00
	<u>\$ 4,433.12</u>
Descuento de inválidos	52.87
Líquido	<u>\$ 4,380.25</u>

Inválidos y Pensionistas:

Pensión de una viuda de oficial tercero del ministerio a \$20.00	\$ 240.00
Pensión de una viuda de maestro mayor carpintero a \$12.00	144.00
Pensión de un capataz mayor carpintero a \$15.62	188.87
Pensión de un carpintero de rivera a \$7.00	84.00
	<u>\$ 656.87</u>

Viveres:

4 735 raciones a 19 3/4 que se pagan en dinero hospitalidades	\$ 889.62
Una estancia que tendrán los individuos que gocen hospitalidad a .43 cts.	172.12
Academia Náutica	
Un maestro 1er. teniente con \$90.00 y \$45.00	1,620.00
	<u>2,681.74</u>
Descuento	62.50
Total	<u>\$ 2,619.24</u>

Gastos menores:

Los que se erogan en la Comandancia, Contaduría y Academia del Depto. a \$38.33	\$ 460.00
---	-----------

Resumen:

Departamento de Marina de Veracruz	\$110,610.75
Departamento de Marina de San Blas	46,499.25
Total gasto ambos Departamentos en un año	<u>\$157,570.00</u>

Nota: Por razón de ascensos aumentó en los términos siguientes:

Presupuesto de Veracruz	\$113,196.25
Presupuesto de San Blas	<u>\$ 51,159.50</u>
	<u>\$164,355.75</u>

Presupuesto de compra de buques para el servicio de guarda costas:

2 Bergantines de 12 cañones de 12 costo a \$32.00	\$ 64,000.00
6 Goletas de 6 cañones de 12 costo a \$15,000.00	90,000.00
18 Pailebotes de 2 de 12 a \$6,000.00	108,000.00
Total	<u>\$262,000.00</u>

Presupuesto del gasto general de la Armada en un año:

Por el costo del Departamento de Veracruz, según los presupuestos que anteceden, rebajando el de los buques que en él se incluyen de \$46,636.50 y suponiendo que el Departamento de San Blas se traslade a Acapulco y así el de los 2 Departamentos y Astilleros son:

Costo anual de 2 bergantines c/u	\$ 93,273.12
Costo de 6 goletas a \$30,735.37	71,877.50
Costo de 18 pailebotes a las órdenes del capitán de cada puerto para los cruceros inmediatos a ellos y visitas de guerra, honras, etc. a \$14,295.62	<u>257,321.25</u>
Total	\$606,884.12

Presupuesto del gasto anual de un pailebote de 2 cañones de a 12 cortos y 30 plazas estacionado en cada Capitanía de puerto \$14,295.62.

Estado de los buques de guerra de los Departamentos de Marina del Norte y del Sur

Vapor Guadalupe:

Comandante: Capitán de fragata I. Valle.

- 1 Primer Teniente
- 4 Segundos Tenientes
- 4 Aspirantes
- 2 Cañones de a 68
- 4 Cañones de a 12
- 180 Pies de quilla × 34 de manga × 200 de eslora × 16 de puntal × 775 toneladas × 10 1/2 pies de calado de popa y 9 de calado de proa.

Nota: Este vapor es de excelentes cualidades, no habiéndosele advertido más falta que la del mal gobierno, la cual se atribuía a poca pala en el timón, cuya falta se había reparado en la carena que se le había hecho en New York.

Vapor Moctezuma:

Comandante: Capitán de fragata Pedro Díaz Mirón.

- 1 Primer Teniente
- 4 Segundos tenientes
- 6 Aspirantes
- 1 Cañón de a 68
- 2 Cañones de a 32
- 1 Cañón de a 9
- 4 Carronadas 32
- 196 Pies de quilla × 34 de manga × 200 eslora × 16 puntal × 11 pies calado a popa 10 1/2 a proa.

Nota: De iguales circunstancias, la misma falta motivada según se cree por la rueda del timón y se supone igualmente remediada por la carena que ha sufrido.

Bergantín Veracruzano Libre:

Comandante: Primer teniente Miguel Garrido.

- 3 Segundos Tenientes

4 Aspirantes

1 Cañón de a 32

2 Gonadas de a 18

94 Pies de quilla $\times$ 24 manga $\times$ 113 eslora $\times$ 10 puntal $\times$ 12 de plano $\times$ 174 toneladas $\times$ 10 1/2 pies calado a popa $\times$ 9 a proa.

Bergantín Mexicano:

Comandante: Segundo teniente Eduardo Natorp.

1 Segundo Teniente

2 Aspirantes

2 Gonadas de 8

14 Carronadas de 18

89 Pies de quilla $\times$ 27 manga $\times$ 103 eslora $\times$ 16 puntal $\times$ 10 de plano $\times$ 208 toneladas $\times$ 11 1/2 pies calado popa $\times$ 10 1/2 proa.

Nota: El bergantín *Mexicano* es de primera marcha, acaba de ser reconocido en sus fondos y necesita algunos reparos en su interior y velamen.

Goleta Aguila:

Comandante: Primer teniente Mariano Celeraun.

2 Segundos Tenientes

2 Aspirantes

1 Cañón de 32

6 Carronadas 18

89 Pies de quilla $\times$ 23 manga $\times$ 99 eslora $\times$ 9 1/4 puntal $\times$ 8 1/2 plan $\times$ 130 toneladas $\times$ 10 calado de popa $\times$ 8 calado de proa.

Nota: Es de buenas cualidades necesita dar la quilla por alguna agua.

Goleta Libertad:

Comandante. Segundo teniente Gabriel Herrera.

1 Aspirante

1 Cañón de a 12

70 Pies de quilla $\times$ 20 manga $\times$ 78 eslora $\times$ 8 puntal $\times$ 12 plan $\times$ 89 toneladas $\times$ 7 1/2 calado a popa $\times$ 5 1/2 a proa.

Pailebote Morelos:

Comandante: Segundo teniente Ramón Frillo.

1 Segundo Teniente

1 Cañón de a 12 $\times$ 69 pies quilla $\times$ 18 manga $\times$ 74 eslora $\times$ 6 1/2 puntal $\times$ 9 plan $\times$ 59 toneladas $\times$ 7 calado a popa $\times$ 5 1/2 a proa.

Nota: Lo mismo que el anterior, necesitando reponer su maniobra y velamen.

Pailebote Guerrero:

Comandante: Primer teniente Ramón Palomo.

1 Cañón de a 24

54 Pies quilla $\times$ 19 manga $\times$ 64 eslora $\times$ 6 1/2 puntal $\times$ 1 1/2 plan $\times$ 48 1/2 toneladas $\times$ 6 calado a popa $\times$ 5 1/2 a proa.

Nota: Su andar y cualidades marineras son buenas.

Pailebote *Victoria*:

Comandante: Segundo teniente Carlos Oliver.

- 1 Aspirante
- 1 Cañón de a 24
- 54 Pies quilla $\times$ 19 manga $\times$ 64 eslora $\times$ 6 1/2 puntal $\times$ 9 1/2 plan $\times$ 48 1/2 tons. $\times$ 6 calado a popa $\times$ 5 1/2 calado a proa.

Estado que manifiesta los individuos del Cuerpo de Guerra político de la Armada Nacional

Cuerpo de Guerra:

	EN SERVICIO	ILIMITADO	TOTAL
Capitanes de Navío	3	3	3
Capitanes de Fragata	6	3	3
Primeros Tenientes	1	5	6
Segundos Tenientes	7	11	18
Primeros Aspirantes	4	4	4
Segundos Aspirantes	1	1	1
Intendentes	2	2	2
Comisarios	7	7	7

Cuerpo Político:

	EN SERVICIO	ILIMITADO	TOTAL
Oficiales Primeros	4	6	10
Oficiales Segundos	5	11	16
Escribientes	11	11	11
Oficiales Terceros	4	7	11

Notas: - Los 17 Jefes y Oficiales del Cuerpo de Guerra se encuentran empleados: el capitán de navío y de escuadra graduado don Francisco de P. López en este Ministerio; de escuadra graduado don Tomás Marín en Tabasco; de escuadra graduado don Francisco Beibant de vicecónsul en Charleston y los demás subalternos en las Capitanías de puerto y otras camisiones del ramo.

- Los Jefes y Oficiales del Cuerpo Político que se encuentran empleados son: el intendente don Joaquín Ma. de Castillo y Lanzas, en la sección de estadística militar; el intendente don José R. Betancourt, de ascenso en la Comandancia General de Puebla y los demás Oficiales en este Ministerio, en el de Hacienda y en la Sección de Marina de la Comisaría General de Veracruz.

Presupuesto de un buque de vapor, cinco pailebotes y cuatro lanchas cañoneras para servicio de la República:

- 1 Buque de vapor de 200 toneladas de porte, mandado construir a propósito para las costas del seno mexicano, con una pieza giratoria del calibre de 32 a la Pischán y dos cañones cortos por cada lado del calibre de a 12, en un completo estado de armamento con todos sus repuestos y provisiones para un crucero de 6 meses importa la suma de: \$ 48,500.00
- 5 Pailebotes de primera marcha del porte de 70 a 75 toneladas, construidos con arreglo al calado de las barras de los puertos de ambos mares, armados de un cañón largo giratorio del calibre de a 18 y una gonada calibre de a 12, en completo estado de armamento, con sus respuestos útiles y víveres para

seis meses a \$20,000.00 cada una	\$ 100,000.00
4 Lanchas de a 10 remos por banda, construidas para que resistan un cañón del calibre de a 18, con todos sus correspondientes, clavadas y formadas en cobre a \$4,000.00 cada una	\$ 16,000.00
Suma	\$164,500.00

Presupuesto mensual del vapor de 200 toneladas armado en guerra:

1 Primer Teniente Comandante	174.75
2 Segundos Tenientes a \$83.50	167.00
1 Oficial 3o. contador	86.50
1 Primer maquinista	80.00
4 Fogoneros a \$16.00	84.00
1 Tercer contraamaestre	572.25
1 Segundo carpintero	25.00
1 Cocinero de equipaje	18.00
1 Proveedor de víveres	25.00
8 Marineros de primera a \$15.00	120.00
8 Marineros de segunda a \$10.00	80.00
25 Raciones diarias a .37 cts.	281.25
Importe al mes	\$ 1,143.62
Importe al año	\$13,723.62

Presupuesto mensual de los cinco pailebotes de guerra:

Un pailebote importa	
1 Primer teniente comandante	\$ 174.75
2 Segundos tenientes a \$86.50	173.00
1 Oficial 3o. contador	86.50
1 Segundo contraamaestre	40.00
1 Tercer contraamaestre	25.00
1 Segundo carpintero	22.00
1 Proveedor de víveres	25.00
1 Segundo cocinero	18.00
10 Marineros de segunda a \$15.00	150.00
10 Marineros de segunda a \$10.00	100.00
25 Raciones diarias a 0.37 cts.	281.25
Vence un Pailebote	\$ 1,095.00
Cuatro más	\$ 4,382.62
Importa al mes	\$ 5,477.62
Importa al año	\$65,739.38

Presupuesto de una lancha armada de un cañón y 18 remos por banda:

1 Patrón tercer contraamaestre al mes	\$ 25.00
20 Marineros de a \$12.00	240.00
21 Raciones a 0.25 en plata	157.50
Importe 1 cañón	\$ 422.50
3 más	\$ 1,267.50
Suma al mes	\$ 1,690.00
Suma al año	\$20,280.00

Bergantín Mexicano:

Comandante: Segundo teniente Eduardo Natorp.

Características: Desplazamiento 208 toneladas.

Eslora 33 m.

Manga 8.23 m.

Puntal 4.88 m.

Calado de popa 3.5 m.

Calado de proa 3.2 m.

Quilla limpia 27.23 m.

Buque es de primera marcha.

Artillería: 14 cañones de a 18; dos Howitzers de 8.

Pailebote Victoria:

Comandante: Segundo teniente Carlos Oliver.

Características: Desplazamiento: 48.5 toneladas.

Eslora 19.51 m.

Manga 5.79 m.

Puntal 1.98 m.

Calado de popa 1.83 m.

Calado de proa 1.68 m.

Quilla limpia 16.46 m.

Su andar y cualidades marineras son buenas.

Departamento de la Mar del Sur

Goleta Anáhuac:

Comandante: Primer teniente Alonso Morgado.

Desplazamiento: 105 toneladas.

Dimensiones: No se tienen.

Artillería: Un cañón de a 12; dos pedreros de construcción fuerte y propia para la guerra.

De regular marcha.

Goleta Sonorense:

Comandante: Primer teniente Calixto Morales.

Características: Desplazamiento: 27 toneladas.

Artillería: Un cañón de 37 mm.

Comandante: Segundo teniente Eduardo Natorp.
Características: Desplazamiento 208 toneladas.

Esfera 33 m.

Manga 8.23 m.

Puntal 4.88 m.

Calado de popa 3.2 m.

Calado de proa 3.2 m.

Quilla fúrgica 27.33 m.

Buque es de primera marcha.

Artillería: 14 cañones de 18; dos Howitzers de 8.

Paleobate Víctor.

Comandante: Segundo teniente Carlos Oliver.
Características: Desplazamiento 48.2 toneladas.

Esfera 19.51 m.

Manga 5.79 m.

Puntal 1.98 m.

Calado de popa 1.83 m.

Calado de proa 1.68 m.

Quilla fúrgica 16.46 m.

Se anda y cuatridas marchas son buenas.

Departamento de la Mar del Sur.

Goleta Anhuac.

Comandante: Primer teniente Alonso Morgado.

Desplazamiento: 105 toneladas.

Dimensiones: No se tienen.

Artillería: Un cañón de 12; dos pedretos de construcción fuerte y propia para la guerra.

De regular marcha.

Goleta Sonora.

Comandante: Primer teniente Calisto Morales.

Características: Desplazamiento: 27 toneladas.

Artillería: Un cañón de 37 mm.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 22 DE MARZO DE 1835

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
JOSE MARIA TORNEL

*Pendiente
en las
Cámaras la
resolución
sobre la or-
ganización
de la
Marina de
guerra*

“Pendiente aún en las Cámaras la resolución de la consulta que les fue dirigida en el año de 1827 sobre organización de la Marina de guerra, no ha podido el Gobierno darle el aumento que exigen sus necesidades. Su armamento está reducido, en el día, a las corbeta *Morelos* y goleta *Mercado*, en el Pacífico; y a los bergantín-goleta *Veracruzano* y goleta *Moctezuma*, en el Seno Mexicano. En estos cuatro buques, cuyo deterioro exige costosos reparos, está ocupado todo el personal de Marina de los Departamentos de Veracruz y San Blas. Su presupuesto asciende a la suma de \$164,356.12. Si nuestra población o lo precario de los recursos no permiten poner la Marina en estado respetable, por lo menos es indispensable regularizar una que en pequeño sirva a los objetos de su importante destino. A la Marina se libra, en parte, la defensa exterior de las naciones, la seguridad de su comercio y las garantías de los intereses del erario. La buena administración de justicia, base de toda asociación regular, ha sido olvidada para la Marina. La falta de leyes que arreglen los juicios ha producido muchas veces la impunidad de los delitos. Ya el Ejecutivo, el 2 de abril del año próximo anterior, inició una ley para suplir los Consejos de Guerra de los Oficiales de Marina. El Gobierno espera de la prudencia de las Cámaras que se ocupen cuanto antes de este importante negocio.

Después de haber iniciado el estado de la Marina de Guerra y las mejoras de que es susceptible con relación a la guarda de nuestras dilatadas costas, preciso es indicar un proyecto que debe producir benéficos resultados al erario nacional. Este es el de establecer, además del resguardo terrestre de rentas, no exclusivamente marítimo que sea confiado a los Capitanes de los puertos. El respeto que inspira la superioridad de clase de una misma carrera y los conocimientos teóricos prácticos de ella, harán que estos Jefes cuiden de que la fuerza que les está encomendada, verifique su crucero para evitar el contrabando e impedir omisiones y fraudes en sus subordinados”.

En 1835 los buques que existían en el Departamento de Marina de Vera-

**Buques
que
existían en
1835, en
ambos
litorales**

cruz eran dos: el bergantín *Veracruzano*, con el siguiente personal: un Primer Teniente Comandante, dos Segundos Tenientes, un Oficial Subalterno, un Oficial Tercero Contador, un Segundo Cirujano, un Maestre de Viveres, dos Segundos Contraмаestres, dos Terceros Contraмаestres, un Segundo Carpintero, un Segundo Calafate, un Segundo Cocinero, seis Artilleros de Preferencia, ocho Artilleros Ordinarios, doce Marineros, y diecinueve Mozos; y la goleta *Moctezuma* con el personal un poco más reducido.

En el Departamento de Marina del Pacífico, se tenía la corbeta *Morelos* con la siguiente planilla: un Teniente Comandante, dos Segundos Tenientes, un Primer Aspirante, un Segundo Aspirante, un Oficial Tercero Contador, un Segundo Contraмаestre, un Tercer Contraмаestre, un Primer Carpintero, un Primer Cocinero de Equipaje, un Artillero de Preferencia, dos Marineros, y dos Grumetes; y la goleta *Mercado* con una tripulación más reducida.

La penuria del erario no había permitido atender a la Marina con eficiencia y oportunidad, al grado de que una vez comprados los buques, se perdían sobre sus amarras o bien eran vendidos en la octava parte de su valor para evitar su destrucción completa.

“Pendiente aún en las Cámaras la resolución de la consulta que les fue dirigida en el año de 1827 sobre organización de la Marina de guerra, no ha podido el Gobierno darle el aumento que exigen sus necesidades. Su armamento está reducido, en el día, a las corbetas *Morelos* y *Goleta Morelos*, en el Pacífico; y a los bergantín *Goleta Veracruzano* y *Goleta Moctezuma*, en el Seno Mexicano. En estos cuatro buques, cuyo deterioro exige costosos reparos, está ocupado todo el personal de Marina de los Departamentos de Veracruz y San Blas. Su presupuesto asciende a la suma de \$164,356.12. Si nuestra población o lo precario de los recursos no permitiera poner la Marina en estado respetable, por lo menos es indispensable regular una que en pequeño sirva a los objetos de su importancia destino. A la Marina se libra, en parte, la defensa exterior de las naciones, la seguridad de su comercio y las garantías de los intereses del crano. La buena administración de justicia, base de toda asociación regular, ha sido olvidada para la Marina. La falta de leyes que arreglen los juicios ha producido muchas veces la impunidad de los delitos. Ya el Ejecutivo, el 2 de abril del año próximo anterior, inició una ley para suprimir los Consejos de Guerra de los Estados de la Marina. El Gobierno espera de la prudencia de las Cámaras que se ocupen cuanto antes de este importante negocio.

Después de haber iniciado el estado de la Marina de Guerra y las mejoras de que es susceptible con relación a la guarda de nuestras dilatadas costas, preciso es indicar un proyecto que debe producir beneficios regulados al crano nacional. Este es el de establecer, además del resguardo terrestre de rentas, no exclusivamente marítimo que sea confiado a los Capitanes de los puertos. El respecto que inspira la superioridad de clase de una marina guerra y los conocimientos técnicos prácticos de ella, harán que estos Jefes crucen de que la fuerza que les esta encomendada, verifique su crucero para evitar el contrabando e impedir omisiones y fraudes en sus subordinados.”

En 1835 los buques que existían en el Departamento de Marina de Ver-

Pendiente
en las
Cámaras la
resolución
sobre la or-
ganización
de la
Marina de
guerra

SE ADQUIEREN BUQUES PARA LAS ATENCIONES DE LA MAR DEL NORTE Y DEL SUR Y OTROS ACAECIMIENTOS

**Se
adquiere la
corbeta
Iguala**

A principios del año de 1836, se procuró la adquisición de una escuadrilla para el Mar del Norte con el fin de bloquear los puertos sublevados de Texas; facilitar la conducción de víveres para el Ejército, y el traslado rápido de tropas a algún punto de la costa. Con miles de sacrificios se logró reunir ocho buques, incluyendo la goleta *Independencia*, que se apresó a los texanos, además de la corbeta que se sumó a la escuadrilla, pues el 14 de diciembre se había celebrado un contrato entre los Ministros de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Don José María Tornel y Mendivel, y el Sr. Pedro Denegri, para adquirir una corbeta que, posteriormente, se le llamó *Iguala*¹ para las atenciones de la Mar del Sur. También fueron comprados entonces los bergantines *General Santa Anna* y *General Barragán*, en estado de carena, únicos con que contaba la nación, habiéndose vendido a particulares la corbeta *Morelos* y la goleta *Mercado*. En Veracruz sólo existían desarmados y excluidos del servicio por su mal estado, los bergantines *Generales Terán* y *Urrea* y el navío *Congreso*, enteramente sumergido. Debían existir también armadas, la corbeta *Iturbide* y la goleta *Bravo*, pero según noticias que se tenían en el Ministerio de Guerra y Marina, el contralmirante francés había vendido el *Iturbide* y se ignoraba la de los restantes que fueron capturados. La goleta *Independencia*, en 1839, se hallaba armada en Tampico cuando este puerto se separó de la obediencia del Gobierno. El bergantín *Vencedor del Alamo* y la goleta *Veracruzana* se enajenaron para evitar su total ruina. El hermoso bergantín *Libertador* y las goletas *Hidalgo* y *Bravo* se perdieron también.

Esa fue la triste historia de la Marina en lo material. En cambio el personal de la Armada había prestado importantes servicios a la nación y en la defensa de

¹ No confundirla con la goleta del velacho *Iguala* que en abril de 1822 izó en Alvarado por primera vez el pabellón nacional.

Ulúa² se distinguieron por su valor y denuedo, pudiendo exclamar que todo se había perdido, menos el honor.

Decía José María Tornel: “convencido el Gobierno de la necesidad de crear alguna Marina de Guerra, desea que se le faculte para organizarla dispensándosele la alta confianza que mereció el Congreso para el arreglo del Ejercicio en todos sus ramos”.

SE ADQUIEREN BUQUES PARA LAS ATENCIONES DE LA MAR DEL NORTE Y DEL SUR Y OTROS ACAECIMIENTOS

A principios del año de 1836, se recibió la adquisición de una escuadrilla para el Mar del Norte con el fin de poder los buques auxiliares de Texas, facilitando la conducción de víveres para el Ejército, y el traslado rápido de tropas al gran punto de la costa. Con miles de toneladas se logró reunir ocho buques, incluyendo la goleta *Independencia*, que se agregó a los texanos, además de la corbeta que se sumó a la escuadrilla, pues el 14 de diciembre se había celebrado un convenio entre los Ministros de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Don José María Tornel y Michelini, y el Sr. Pedro Desagu, para adquirir una corbeta que, provisionalmente, se le llamó *León*, para las atenciones de la Mar del Sur. También fueron comprados entonces los bergantines *General Balmori*, *Anna* y *General Barragan*, en estado de guerra, buques con que continúa la navegación, también los vendidos a particulares la corbeta *Atenas* y la goleta *Mercedes*. En Veracruz sólo existían tres buques y excedidos del servicio por su mal estado, los bergantines *General Jara* y *Uru* y el navío *Concepción*, entre los que existían también algunas, la corbeta *Florida* y la goleta *Bravo*, pero según noticias recibidas en el Ministerio de Guerra y Marina, el comandante francés había vendido el *Florida* y se ignoraba la de los restantes que fueron capturados. La goleta *Independencia*, en 1839, se hallaba armada en Tampico cuando este puerto se separó de la obediencia del Gobierno. El bergantín *Vencedor* del mismo y la goleta *Protestante* se entregaron para evitar su total ruina. El bergantín *Bergantín Libertador* y la goleta *Florida* go y Bravo se perdieron también.

Esa fue la trinchera de la Marina en el momento. En cambio personal de la Armada había prestado importantes servicios a la nación y a las defensas de

² El bloqueo de Veracruz por los franceses duró siete meses. El 28 de noviembre de 1838 de San Juan de Ulúa, y el 5 de diciembre de la plaza de Veracruz.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 26 DE ENERO DE 1840

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
JUAN NEPOMUCENO ALMONTE

*Almonte
manifiesta
la nulidad
a que se
hallaba
reducida su
Marina*

En la Memoria del 26 de enero, el Ministro de Guerra y Marina, Juan Almonte, refiere, de la presentada por su antecesor en 1839, lo siguiente:

“... Se manifestó la nulidad a que se hallaba reducida la Marina nacional de guerra. En ella se expusieron también los esfuerzos de Gobierno para conservar los pocos elementos que se habían quedado y no habiendo tenido alteración alguna en sus gastos con lo presupuestado en la memoria de Hacienda de julio del propio año, he creído que es innecesario por ahora su repetición. Esa Marina tan interesante en todos los tiempos, pero aún más en los momentos en que nos preparamos a abrir la campaña de Texas, ha estado constantemente sujeta a vicisitudes por las distintas circunstancias de la República y principalmente por no habérsele dado la debida organización para hacerla estable, a pesar de las repetidas ocasiones en que el Gobierno ha solicitado, ya en las memorias del ramo y ya también por iniciativas separadas que ha dirigido en diversas épocas...”

“De ahí es que se ha visto, a pesar suyo, no sólo en imposibilidad de dar a la Marina el arreglo y estabilidad que le son indispensables, sino que lleno de tropiezos no le ha sido posible sostener ni aún plantear lo más preciso, por carecer de facultades para ello. Es sabido que una Marina militar no puede subsistir sin los arbitrios indispensables de la mercante. Esta última se halla también sin el arreglo necesario.

“El gobierno quiere y debe ocuparse de ambas a la vez, por la razón expuesta de que una sin otra no puede subsistir, principalmente por auxilios personales que la militar necesita y debe recibir de la mercante porque de otro modo sería dificultoso al Gobierno proporcionarle lo necesario, e insoportable al erario el gasto que forzosamente debería ocasionar aquélla; por esta falta de concurrencia se ha quedado la nación sin ninguna y solo está en pie la necesidad

que se manifiesta aún a la vista de los ciudadanos más alejados del servicio público. El Gobierno conoce sin embargo las graves dificultades que se han de pulsar para la organización de que se trata por haber desaparecido en su mayor parte los elementos científicos sobre los que debe estribar un orden estable que proporcione Marina militar a la República, capaz de llenar su objeto, en cuanto no es posible respecto de nuestras circunstancias. El mismo Gobierno en todo caso es el que tiene que superar toda clase de obstáculos, como le ha sucedido para usar de esta fuerza en los casos urgentes en que se ha visto comprometido el servicio: conoce, además, lo importante que es de que se tomen medidas prontas y eficaces que eviten la total ruina de los cortísimos elementos con que se cuenta para el logro de tan interesante objeto, y por lo mismo de acuerdo con su concepto se ocupa de formar las iniciativas correspondientes que oportunamente presentaré a la deliberación del Congreso General”.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 26 DE ENERO DE 1840 POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA JUAN NEOMUCENO ALMONTE

En la Memoria del 26 de enero, el Ministro de Guerra y Marina, Juan Almonte, refiere, de la presentada por su antecesor en 1839, lo siguiente:

“... Se manifestó la nulidad a que se hallaba reducida la Marina nacional de guerra. En ella se expusieron también los estragos de Gobierno para conservar los pocos elementos que se habían quedado y no habiendo tenido alguna ción alguna en sus gastos con lo presupuestado en la memoria de Hacienda de julio del propio año, he creído que es innecesario por ahora su repetición. En Marina tan interesante en todos los tiempos, pero aún más en los momentos en que nos preparamos a abrir la campaña de Texas, ha estado constantemente sujeta a vicisitudes por las distintas circunstancias de la República y principalmente por no haberse dado la debida organización para hacerla estable, a pesar de las repetidas ocasiones en que el Gobierno ha solicitado, y en las memorias del ramo y ya también por iniciativa reservada, que ha dividido en diversas épocas...”

“De ahí es que se ha visto, a pesar suyo, no sólo en imposibilidad de dar a la Marina el arreglo y estabilidad que le son indispensables, sino que llega de tropiezos no le ha sido posible sostener ni aun planear lo más preciso, por carecer de facultades para ello. Es sabido que una Marina militar no puede subsistir sin los artículos indispensables de la mercadería. Esta última se halla también sin el arreglo necesario...”

“El Gobierno quiere y debe ocuparse de ambas a la vez, por la razón expuesta de que una sin otra no puede subsistir, principalmente por auxilios por sonales que la marina necesita y debe recibir de la mercadería por que de otro modo sería difícil al Gobierno proporcionar lo necesario, e imposible al erario el gasto que fortísimamente debería ocasionar, por esta falta de concurrencia se ha quedado la nación sin ninguna y solo está en la necesidad

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 28 DE ENERO DE 1841

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
JUAN NEPOMUCENO ALMONTE**

En la memoria del 28 de enero, el propio Ministro de Guerra y Marina, Juan Nepomuceno Almonte, dice lo siguiente:

***Iniciativa
sobre la
necesidad
de
organizar
la Marina***

“... El estado que guarda en la República este importantísimo ramo es muy triste y lamentable, por ser tan insignificantes los elementos con que se cuenta, que hablan ingenuamente o con más propiedad, no existe la Marina en general; la falta que hace al servicio nacional es tan palpable que en lo absoluto puede negarse. Aun cuando no hubiere otros datos que comprobaran esa verdad, serían más que suficientes los que constantemente han ofrecido las circunstancias angustiadas que hace tiempo nos aflige, porque efectivamente, si desde que se hizo la Independencia hubiera decretado la organización de la Marina que había entonces y fomentado posteriormente, es indudable que con tan oportunas medidas se habrían evitado a la patria los innumerables males y sacrificios que ha reportado: no se habría perdido el territorio de Texas; tampoco se hubiera substraído de la obediencia del Gobierno el Departamento de Yucatán, no habrían sido bloqueados con impunidad nuestros puertos por las fuerzas navales de Francia, y, por último, la Marina de guerra mexicana habría progresado en todos sus ramos dispensando al comercio su protección y hoy se hallaría en un estado capaz de florecer, conservando con sus útiles e importantes servicios el decoro y la dignidad nacional. Convencido pues el Ejecutivo hasta la evidencia de todas las verdades expresadas y deseando por lo mismo librar a la patria de las funestísimas consecuencias, que en lo sucesivo debe originar la falta de la Marina de Guerra, acordó con su consejo las bases más convenientes para sistemar este ramo de una manera firme y permanente las cuales en formal iniciativa tuve el honor de dirigir al Supremo Poder Legislativo el 26 de junio del año próximo pasado, corroborando en ella los sólidos fundamentos que sencillamente manifesté en la memoria del año anterior, sobre la urgente y absoluta necesidad en que se halla la República de organizar la Marina nacional. Los sucesos políticos que han ocurrido desde aquella fecha hasta la presen-

te, no han hecho otra cosa en esta parte que descubrir más aquellas existencias, porque sin fuerzas marítimas suficientes no se podrá emprender la recuperación del territorio de Texas y recobrar el Departamento de Yucatán y todos los esfuerzos que se practiquen para tan interesantes objetos serán vanos e ilusorios y por consiguiente que a la necesidad expresada debe ponerse eficaz y pronto remedio. Yo estoy convencido de que el Gobierno lo habría puesto ya si hubiera tenido posibilidad para hacerlo, pero como por sus facultades constitucionales está limitado a iniciar únicamente habiendo propuesto el arreglo de la Marina en diversos proyectos, claro es que ha ejecutado lo que es debido hacer y que ahora no le resta otra cosa sino recordar la resolución, mucho más cuando sabe sin poderlo dudar que la Comisión Segunda de Guerra de la Cámara de Diputados que terminó sus funciones a fines de diciembre del año anterior, habría concluido su dictamen sobre la iniciativa hecha el 26 junio, que sólo falta que la actual Comisión, dé cuenta con él a la misma Cámara. La terminación de la guerra civil en los Departamento del Norte habría remediado en parte la falta de la Marina, si en realidad se hubiese hecho la adquisición de los buques de guerra que militaban con las fuerzas disidentes como debía esperarse del convenio celebrado para la conclusión de las hostilidades, pero como es muy probable que en este punto halla quedado sin efecto el convenio, por circunstancias que no previeron al tiempo de acordarlo y que después no haya sido posible contrariarlas, hasta ahora el resultado es el haberse frustrado la esperanza de poner los buques y que a pesar de las felices consecuencias que debe producir un suceso tan plausible, él ha contribuido muy poco para remediar la falta de la Marina y exponer al Gobierno de la necesidad en que se halla de obtenerla por otros medios si por la fuerza han de reducirse al orden los Departamentos separados de su obediencia. . . .”

“Siendo indispensable, para poderlo conseguir, un número competente de fuerzas navales que por su organización completa aseguren el éxito feliz de la empresa, también es absolutamente necesario que se confiera al Ejecutivo la autorización de que carece para poder establecer las fuerzas expresadas a fin de que puedan ejecutar sus campañas hasta lograr las miras que se desean, siendo evidente al mismo tiempo que sin una autorización terminante, no puede acometer a tamaña empresa, llena por sí misma de graves dificultades y mucho más por los escasos elementos marítimos con que cuenta para poderlos realizar. Al efecto recomiendo con el mayor encarecimiento al celo y patriotismo de las Cámaras, el importantísimo ramo de la Marina para que dé toda preferencia se sirva ocupar en la deliberación de mi iniciativa del 26 de junio último, en la inteligencia de que si la resolución no dicta con brevedad no será difícil en que extinguidas en lo absoluto los pocos elementos marítimos sean impracticables los preceptos del legislativo. Espera pues del Ejecutivo una determinación ejecutiva y bastante para poder obrar con toda libertad respecto a que ni la autorización que se otorgó en el decreto del 17 de octubre último para la formación de la Marina ni los recursos que se le designaron en él son suficientes para el objeto con que se decretaron y mucho menos para prestar las atenciones del servicio que necesariamente debe desempeñarse por las fuerzas marítimas. . . .”

PRESUPUESTO DE MARINA DE 1841 A 1844

En este año los gastos de Marina fueron:

Vencimiento del Cuerpo Político	\$ 18,867.00
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 72,979.50
Total	\$ 91,846.50

Gastos de Marina en 1842

Vencimiento del Cuerpo Político de Marina	\$ 6,132.50
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 164,403.75
Sueldos y gastos de Capitanes de Puerto	\$ 5,015.75
Sueldos de los que sirven en las lanchas de Ulúa	\$ 2,664.75
Vencimientos de Oficiales de Mar y Marinería de Arsenales	\$ 331.75
Sueldo del cirujano de la fortaleza de Ulúa	\$ 441.75
Goleta de Guerra <i>Anáhuac</i>	\$ 3,302.63
Total	\$ 182,273.12

Gastos de Marina en 1843

Vencimientos de Plana Mayor y Oficiales Militares	\$ 2,233.25
Vencimientos del Cuerpo Político	\$ 9,498.37
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 325,698.63
Departamento de Marina de San Blas	\$ 12,727.50
Sueldos y gastos de Capitanías de Puerto	\$ 5,805.87
Sueldos de los que sirven en las lanchas de Ulúa y gastos de ellas	\$ 2,532.00
Sueldos del cirujano de la Fortaleza	\$ 2,532.00
Total	\$ 359,004.62

Gastos de Marina en 1844

Vencimientos de Plana y Oficialidad Militar	\$ 1,275.62
Vencimiento del Cuerpo Político	\$ 5,843.75
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 275,800.50
Departamento de Marina de San Blas	\$ 25,216.25
Sueldos y gastos de Capitanía de Puerto	\$ 18,792.50
Total	\$ 326,928.87

PRESUPUESTO DE MARINA DE 1841 A 1844

En este año los gastos de Marina fueron:

Vencimiento del Cuerpo Político	\$ 18,803.00
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 72,979.50
Total	\$ 91,846.50

Gastos de Marina en 1842

Vencimiento del Cuerpo Político de Marina	\$ 6,132.50
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 164,403.75
Sueldos y gastos de Capitanes de Puerto	\$ 2,015.75
Sueldos de los que sirven en las lanchas de Ulla	\$ 2,664.75
Vencimientos de Oficiales de Mar y Maniobra	\$ 331.75
de Arsenales	\$ 441.75
Sueldos del cirujano de la fortaleza de Ulla	\$ 3,302.63
Costa de Guerra Anahuac	\$ 182,273.12
Total	\$ 218,273.12

Gastos de Marina en 1843

Vencimientos de Plaza Mayor y Oficiales Militares	\$ 2,233.25
Vencimientos del Cuerpo Político	\$ 4,408.75
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 37,698.69
Departamento de Marina de San Blas	\$ 12,727.50
Sueldos y gastos de Capitanes de Puerto	\$ 2,802.87
Sueldos de los que sirven en las lanchas	\$ 2,282.00
de Ulla y gastos de ellas	\$ 2,232.00
Sueldos del cirujano de la fortaleza	\$ 359,004.62
Total	\$ 359,004.62

Gastos de Marina en 1844

Vencimientos de Plaza y Oficialidad Militar	\$ 1,722.62
Vencimiento del Cuerpo Político	\$ 2,843.75
Departamento de Marina de Veracruz	\$ 258,800.50
Departamento de Marina de San Blas	\$ 22,216.25
Sueldos y gastos de Capitanes de Puerto	\$ 18,792.50
Total	\$ 328,928.87

**MEMORIA DE MARINA DE 1843-1844
RENDIDA EL 11 DE ENERO DE 1844
POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
JOSE MARIA TORNEL**

Una nación que posee costas y un dilatado territorio necesita de una Marina de guerra para la facilidad de comunicaciones, para el transporte de tropas, para la defensa, en caso de una invasión, y para la respetabilidad que debe asegurarse aun entre los pueblos amigos. Como la nación mexicana se encuentra precisamente en este caso, todos sus gobiernos han hecho más o menos esfuerzos para contar con algunos buques de guerra, hasta que en la administración anterior se perdieron amarrados al castillo de Ulúa por un descuido inexplicable, los que con tanto afán y con tan crecidos sacrificios había adquirido el Gobierno de 1836. Dolorosa pena se siente al recordar que buquecillos muy despreciables de Texas y de Yucatán bloquearon nuestros principales puertos: a la vista de ellos apresaban nuestras embarcaciones mercantes, y aun consiguieron llevarse de Veracruz la falúa del puerto. Si una situación tan degradante no causaba vergüenza, yo no puedo explicar cuando deban sentirla los gobiernos que se manifiestan insensibles al poderoso y enérgico estímulo de la dignidad nacional. Todavía es un misterio el objeto y modo con que se invirtieron inmensas sumas con que el patriotismo y largueza de los legisladores proveyeron al ejecutivo a fin de emprender la reconquista de Texas, de impedir la desmembración del territorio, y de probar que la nación mexicana después de tantos sufrimientos y agonías, conservaba la inextinguible vida de los pueblos nuevos. Muy distante estoy de entregarme al innoble desahogo de las acriminaciones; mas lo pasado pertenece al dominio de lo presente, y cuando la ley impone el deber de presentar la verdad de todas las épocas encadenadas entre sí, no es dado evitar el que se tome el primer eslabón de los acontecimientos.

Como falta una ley orgánica que pueda dar estabilidad a la Marina de guerra, solamente sacrificios momentáneos y de consideración hacen que se adquieran y entretengan algunos buques de guerra y sus correspondientes tripulaciones; empresa muy difícil por la situación decadente de nuestra Marina mercante que es en todas las naciones el semillero de la de guerra.

**Construcción en
Londres de
dos
vapores**

Aunque desde enero de 1841 estaba dispuesta la construcción en Londres de dos vapores, la nueva administración dictó providencias muy eficaces para su conclusión y para superar los innumerables obstáculos que se presentaron hasta nacionalizarlos, y hoy existen empleándose en muy útiles servicios con los nombres de *Guadalupe* y *Moctezuma*. Estos dos hermosos buques han costado a la nación seiscientos treinta y nueve mil seiscientos setenta y un pesos, según las cuentas remitidas; pero la Secretaría de Guerra ha advertido algún exceso en los cargos, y prevenido que por la oficina respectiva se practique la liquidación con entero arreglo a las leyes y reglamentos. En julio de 1841 el Excmo. Sr. Presidente provisional, aún no siéndolo, y por comisión del Gobierno, mandó construir en los diques de Nueva York dos goletas, de las cuales una se perdió en su viaje a Veracruz, y la otra llegó el día 3 de febrero del siguiente año, y es la que se denomina *Aguila*. Además de estos buques fueron comprados después y armados el vapor *Regenerador*, el bergantín *General Santa Anna* y el pailebote *Morelos*, y se agregaron a ellos el bergantín *Mexicano* tomado a los disidentes de Yucatán en el fondeadero de Campeche—, el bergantín *Zempoalteca*, la goleta *Libertad* y el pailebote *Independiente*, capitulados en la isla del Carmen. En Tabasco se compró y armó otro bergantín con el nombre también de *Guadalupe*, pero éste naufragó en la playa de la Salina, en las inmediaciones del puerto de Veracruz, el día 31 de enero de 1843. Considerando el Gobierno la importancia de algunas fuerzas sutiles, tiene contratadas algunas lanchas en los Estados Unidos, que servirán de baterías flotantes, y completarán la defensa de la fortaleza de Ulúa. Los buques de guerra existentes en el Mar del Norte han costado: el vapor *Guadalupe*, doscientos veinticinco mil sesenta y nueve pesos; el *Moctezuma*, cuatrocientos catorce mil seiscientos dos; el *Regenerador*, cincuenta y cinco mil; el bergantín *General Santa Anna*, cincuenta mil; la goleta *Aguila*, treinta y dos mil, y el pailebote *Morelos*, cinco mil. Los demás buques fueron tomados en campaña, y sus gastos han sido los de su completa habilitación. El vapor *Guadalupe* monta 4 cañones; el *Moctezuma*, 8; el *Regenerador*, 7; el bergantín *General Santa Anna*, 9; el *Mexicano*, 15; el *Zempoalteca*, 7; la goleta *Aguila* 7; la *Libertad*, 1, y el pailebote *Morelos*, 2.

Como en el Departamento de Marina de Veracruz escaseaba la parte personal necesaria para dotar completamente a la escuadrilla, y sus almacenes carecían de los pertrechos y demás útiles necesarios, esencialmente para los vapores, se atendió a esta falta dictando las órdenes convenientes para lograr Oficiales, gente de mar y maquinistas por medio de contratas o enganches, y para conducir de los Estados Unidos e Inglaterra el carbón de piedra preciso para la maquinaria de dichos vapores, así como los proyectiles propios para su uso, y los demás efectos indispensables para repuestos del total de las embarcaciones; y últimamente se expidió un reglamento detallando los que corresponden a cada clase para que no se surtan con la inexactitud con que antes se verificaba, dando además un decreto en que se declara vigente la ordenanza de matrículas de mar de 1802, como único modo de reproducir y fomentar este cuerpo tan indispensable para proveer a los buques de guerra de la Marina necesaria.

En el Departamento del Sur existen cuatro buques de guerra: el bergantín *Republicano* y las goletas *Anáhuac*, *Sonorense* y *Mazatlaneca*, hallándose ésta en desarme. El bergantín monta 3 cañones, 2 la goleta *Anáhuac* y 1 la *Sonorense*, habiendo costado la *Anáhuac* ocho mil pesos. La Escuadrilla del Sur se emplea en la persecución del contrabando, que en aquellas costas había llegado al más alto grado de abuso; sirve para la frecuente comunicación con las Californias, y para llevar tropas a donde aparecen disturbios interiores. El Departamento de Marina del Mar del Sur, se ha trasladado a Mazatlán, por sus mayores ven-

tajas y recursos. Convencido el Gobierno de que la dirección general de la Armada, lejos de producir las utilidades apetecidas, aumentaba las erogaciones, dispuso en 15 de octubre de 1841, que el Ministerio reasumiera la dirección en los términos establecidos hasta el año de 1837, desempeñándose las facultades judiciales que atribuye la ordenanza del ramo al director, por el asesor general que tiene nombrado el Gobierno, para impedir así que se reúnan en el Ejecutivo dos poderes, sabiamente separados por las leyes. Careciendo nuestra Marina de Oficiales generales para los Consejos de Guerra, se mandó, por decreto de 25 de noviembre del mismo año de 1841, que las causas atrasadas y pendientes se vieran por oficiales generales de tierra, estableciéndose como una regla para lo sucesivo, y sometiendo a los individuos del expresado fuero de Marina a los Comandantes generales de los Departamentos.

También se expidió un decreto en 1.º de julio de 1842, innovando la regla admitida para el arqueo de los buques de comercio; pero éste fue derogado por otro de 8 de noviembre del año pasado, por no haber correspondido al objeto conque se acordó.

Aunque en 14 de julio de 1843 se decretó el establecimiento en la isla del Carmen del arsenal correspondiente al Departamento del Norte, como esta operación demanda tiempo y otras providencias especiales que de una vez no pueden realizarse, siendo preciso un lugar de depósito para los pertrechos navales, y encontrándose en mal estado los almacenes respectivos en la plaza de Veracruz, se comisionó al Excmo. Sr. general D. Ignacio Mora y Villamil para su reconocimiento y reposición, previo el respectivo presupuesto, y por cuenta del cual ya se ha librado veinte mil pesos.

Convinendo siempre que la guarnición de los buques se componga de individuos dedicados especial y exclusivamente al servicios de a bordo, y reconociendo por jefe principal al que lo sea del Cuerpo General de la Armada, se dispuso que dos compañías de Infantería de Marina que existían reunidas en los cuerpos de la guarnición de Veracruz, volvieran a levantarse sirviendo de pie las mismas plazas que antes tenían.

Se han extendido también las disposiciones del Gobierno provisional hasta solicitar medios para proporcionar algunas franquicias al comercio, combinándolas con la seguridad e intereses de la nación. Se ha concedido a especuladores el permiso necesario para navegar por buques de vapor nacionales por los ríos de Alvarado y Tabasco, con las restricciones y exenciones correspondientes en el caso, y por parte del Ministerio de la Guerra se ha recomendado al del exterior que se dicte una providencia definitiva para el señalamiento del mar territorial, porque de ella depende que no sean ilusorias las precauciones dictadas para alejar de las costas el comercio clandestino.

***Gloria que
ganó para
nuestra
Marina D.
Tomás
Marín***

He mencionado ya la gloria que ganó para nuestra bandera el capitán de navío D. Tomás Marín, apoderándose al abordaje del bergantín *Yucateco* en 9 de octubre de 1842, habiéndosele recompensado con el ascenso inmediato, lo mismo que a los demás Oficiales de mar que concurrieron a esta brillante empresa. La marinería y tropa recibieron una gratificación, y ocho sentenciados, la gracia del indulto.

Los buques de guerra han desempeñado los servicios pertenecientes a su clase, protegiendo la marcha, embarcos y desembarcos de las tropas destinadas a operar sobre Yucatán y Tabasco, asistiendo al bloqueo a que fueron so-

metidos los puertos del primero de estos Departamentos. Nuestra escuadrilla batió a la de los texanos en las aguas de Campeche, donde se habían encerrado; recibió en sus buques, particularmente en la corbeta *Austin* muy considerables averías, y si no fue completamente derrotada, lo debió solamente a la vergonzosa retirada que emprendió cubriéndose con las baterías de la plaza de Campeche. Por esta acción en que se acreditó arrojo y bizarría, concedió el Gobierno una Cruz de Honor a los Jefes y Oficiales, y un escudo a los individuos de tropa. Cuando el aventurero D. Francisco Sentmanat pretendió oponerse a la entrada en Tabasco de las tropas de la República, fueron estas conducidas y escoltadas por una parte de los buques de la escuadrilla que cooperaron eficaz y decisivamente al desembarco y vencimiento del enemigo, introduciendo en el centro de sus filas tiros muy certeros que completaron su derrota.

La actual Marina militar del Departamento del Norte, eroga anualmente el gasto de cuatrocientos cincuenta y seis mil, cuatrocientos cuarenta y un pesos, seis reales diez granos, y la del Sur el de cincuenta y ocho mil ciento ochenta y dos pesos, un real seis granos. El aumento o disminución de los buques de guerra, dependerá del estado de paz o guerra en que se halle la República; más el conservarla es una necesidad urgente imperiosa, que recomienda el patriotismo ilustrado, y el deseo de que la nación mantenga un buen lugar entre las cul-
tas del globo.

Conclusión

La naturaleza de estas memorias no consiente más que bosquejos, que suministran ideas generales acerca de las tareas de la administración en un periodo importante. Más ellas sirven para que el legislador, dotado de una profunda penetración, note la senda que los agentes del Ejecutivo han seguido hacia el fin de las instituciones sociales. En mi presente trabajo, que sumisamente eleva a la consideración de las augustas Cámaras Legislativas, se hallará exactitud, verdad y franqueza; y si aún faltaren algunas noticias interesantes para que forme idea más completa del estado de los ramos de guerra y marina, que por tan dilatado tiempo han estado encomendados a mis escasas luces, estoy muy dispuesto a abrir los archivos de mi Secretaría, a explicar las razones de todos los actos del Gobierno, que me han pertenecido, y a justificar sus nobles, sus constantes tendencias al bien general.

Pueden sin embargo conocerse desde ahora que no se ha excusado medio ni arbitrio, celo ni tarea para aumentar el ejército y crear una Marina: para hacer más llevadera la penosa carrera de las armas, atendiendo, equipando y recompensando al leal servidor de la patria: que se ha promovido su instrucción para que conozca sus derechos, y sea un útil ciudadano: que el Gobierno ha sistematizado la enseñanza secundaria, porque siendo la guerra una ciencia, no puede poseerse sin estudio de sus luminosos principios; que habiéndose aumentado los cuerpos de infantería y caballería, han recibido mejoras muy considerables en su organización y entretenimiento: que los cuerpos de artillería e ingenieros han disfrutado del amparo tan necesario a los cuerpos científicos: que ha crecido el material del Ejército, perfeccionándose nuestros almacenes y nuestra fábrica de armas y municiones: que la administración de justicia militar es ahora tan independiente como activa y expedita: que al mártir de la patria se le consagra respetuosamente un panteón, y un edificio de descanso al soldado que se ha sacrificado por ella; que, en fin, los militares de la República han sido conducidos a la pelea, para que en Texas, en Yucatán, en Tabasco y en

cien otros lugares se restableciera la consideración de que es tan digno el nombre de la República de México, fundada con la sangre de tantos héroes, por el genio inmenso de Iturbide y por sus cooperadores en la guerra sagrada de Independencia; y conservándose por el general Santa Anna, en el Pánuco, en Veracruz, y en los improbables trabajos de una administración empeñosa y comprometida. Esta ha sido humana en sus concepciones. Expedita en la elección de sus medios, enérgica para con los enemigos de la nación, celosísima en la guarda de sus derechos, infatigable en procurar el bien posible, y humilde depositaria del poder ilimitado; que ha devuelto al pueblo con placer y con un nuevo acatamiento a su soberanía. Ese mismo Gobierno ha proscrito los premios y decoraciones por las contiendas civiles, dando con este solo decreto una alta lección de moralidad, que no será perdida, porque el corazón mexicano acoge siempre y fecunda las semillas de la virtud. Ese gobierno, por último, no separándose de los principios liberales en la constitución del Ejército, la perfecciona, para que sea siempre la defensa, y jamás la amenaza de la nación. Si por estos débiles rasgos que he trazado con una mano tímida, descubriese el Congreso nacional que el Gobierno ha servido bien a la patria en el pasado interregno de las leyes, mi alma obtendrá una cumplida satisfacción. Para el servidor del pueblo no hay ni puede haber otra recompensa, que la de haberlo complacido.

México, 11 de enero de 1844.

José María Tornel.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 11 DE MARZO DE 1845

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
D. PEDRO GARCIA CONDE**

Marina de Guerra

Este ramo tan importante de la fuerza pública ha sido el menos atendido de todos y por eso se nota su actual estado de insignificancia y llegará a su total aniquilamiento en caso de que la atención de las Cámaras y del Ejecutivo no acudan en su auxilio. En la introducción de esta memoria os he dicho que graves errores acerca de la existencia y creación de la Marina de guerra habían hecho erogar cuantiosas sumas, con los cuales fundamentos la nación no había hecho más que reagrar su exhausto erario, pero como se ha dicho por los altos funcionarios de la Administración provisional que a ella le es debida la existencia de la Fuerza Marítima de la República, podía creerse que en efecto existía y que nosotros tratábamos de ocultar a la nación los bienes que había recibido de aquella administración para rebajarla. En nosotros no cabe tan bastardo proceder y si bien es acción poco noble el no dar a cada uno la parte de gloria que le toque cuando ha servido bien a su patria, no es ridículo y aún criminal engañar a los representantes del pueblo a la nación toda, con esas gigantescas imágenes de su poder y grandeza, cuando sólo se notan debilidades y se perciben esqueletos. La historia de los hechos hablará por sí solo y yo confío en el buen sentido de la nación para hacerla entender elocuentemente. La Administración provisional en su proyecto de creación de la Marina de guerra, no hizo más que seguir el carril trazado por las anteriores administraciones y si éstas son disculpables en cuanto a la poca experiencia de los funcionarios públicos en los primeros días de nuestra Independencia, no lo es aquella ciertamente cuando a la experiencia pasada reunía una masa de elementos de poder desconocidos en ninguna otra forma de Gobierno.

Necesitóse en 1825 de buques de guerra para el asedio de Ulúa y el Ministro de Hacienda, entonces Don Ignacio Esteva, hizo compra de éstos en Inglaterra y los Estados Unidos. Acabada la guerra con la rendición del cas-

tillo, acabó también la llamada Marina. Compróse el bergantín *Guerrero* y se gastaron inmensas sumas para trasladar el navío *Asia* de Acapulco a Veracruz, donde terminaron sus singladuras: el navío quedó completamente inutilizado por la bruma en las playas de Veracruz por falta de dinero, de Oficiales y tripulación para salir a la mar. Llegada la época de la guerra contra Texas, siéntese la necesidad de la Marina y sus bergantines y goletas salen para aquellas aguas; de tan poco valor fueron los servicios para evitar el contrabando de guerra que un buque de estos contrabandistas que fue apresado por nuestra goleta de guerra *Gones* y conducido a Brazos de Santiago; fue inmediatamente puesto en libertad por una fragata de guerra norteamericana y por ella nuestra goleta llevada a New Orleans fue declarada buena presa.

***Impotentes
esfuerzos
emanados
de circuns-
tancias
imprevistas***

“Cuando el bloqueo de Ulúa en 1838 por los franceses, nuestros buques de guerra amarrados al castillo fueron presa de nuestros contrarios en aquel puerto. El Gobierno provisional intentó después una guerra contra el Departamento de Yucatán; se compraron tres vapores en Inglaterra, unos cuantos bergantines y goletas, pero para marchar a la sonda de Campeche y no haber gente con que tripularlos, se ajustaron por contrato capitanes y marineros ingleses para los vapores y se despacharon Oficiales de Marina a una isla vecina a reclutar y enganchar marineros, contramaestres y pilotines. Bien notorio ha sido que la plaza de Campeche en este tiempo estuvo avituallada por mar más que por tierra, que los giros comerciales en el puerto de Sisal no sufrieron en nada y que después de haberse reembarcado la expedición para replegarse a San Juan Bautista de Tabasco regresaron los tres vapores, bergantines y goletas a Veracruz donde después de una permanencia de pocos meses se dio por inútil a uno de los vapores en efecto se compró viejo y casi inservible y los otros tan averiados que fue necesario mandarlos a New York a carenar, recomposición que ha costado mucho y de la cual acaban de salir, llegando a Veracruz en enero próximo pasado. Este es señores en bosquejo la historia de nuestra marina y podrán los que han procedido de tal modo jactarse de haberla creado, no encuentro en todo lo que ha visto más que impotentes esfuerzos emanados de circunstancias imprevistas y que se han acabado tan luego como estas han cesado. He dicho ya en otro lugar de esta memoria lo que se ha perjudicado nuestra Marina mercante por falta de previsión en el comercio y prescindiendo de la cuestión de posibilidad de mantener la nación una Marina de guerra respetable; voy a tratar del estado que guarda la presente indicando también aquellas cosas más precisas ya para regularizar la que existe y ya también para mejorarla en lo posible con utilidad de la nación. La Marina de guerra nacional no tiene hoy una existencia legítima. Sus servicios siempre se han arreglado a las circunstancias sin ninguna combinación y sin elementos y el apoyo necesario para su estabilidad y aprovechamiento. Por el mismo principio desde el año de 1822 que se creó nuestra Marina, todas las administraciones han cuidado de sostener la que les ha parecido necesario sin regla alguna y una más que otras han abusado o excedidose particularmente en la parte personal dando ingreso al Cuerpo Político a un número tan crecido de individuos que no solo bastaría para llenar los deberes de una Marina diez veces mayor que la nuestra, si no que no han prestado en su mayor parte en ella el menor servicio de mar. Por estas razones y otras semejantes ha llegado a ser desatendido y aún odioso, un ramo, el más apreciado y distinguido en todas las naciones y la mexicana debe decidirse a sistemarlos estableciendo lo preciso para sus atenciones con particularidad para cuidar de sus citadas costas y dar protección al comercio marítimo. Por los 10 principios y necesidades indicadas que no deben escaparse al recto juicio de la representación nacional, es indispensable que teniéndolos en consideración se decida a proporcionar el bien que desea, dando una organización al

cuerpo de Marina y facultando con este objeto al Gobierno para su arreglo con las economías correspondientes, combinando las exigencias de la Armada según los casos y las escaseces del erario nacional. Ocupándome ahora en dar conocimiento del estado que guarda este cuerpo y sin extenderme por no ser difuso y por haber indicado ya el completo desarreglo de él en general, patentizaré las necesidades y vicios de cada uno de sus ramos presentando un estado en el cual consta los buques que hay en los Departamentos del Norte y del Sur, en cuanto a los aumentos habidos en el primero de los Departamentos citados desde la última memoria. Aquellos han consistido en dos cañoneros construidos en New York que son los conocidos con los nombres de *Victoria* y *Guerrero*. Se han reedificado en Veracruz los almacenes de azoques y motonería, el de la atarazana y está en obra del inmediato a este llamado del Arsenal. Los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma* han sido carenados en New York y el Regenerador se perdió en el río de Alvarado, salvándose de él todos los efectos que se pudieron. Están contratados desde la administración anterior seis cañoneros de las dimensiones y porte que los denominados *Victoria* y *Guerrero*. Y que igualmente se efectúa otro comprado en la misma época de cuatro vapores de 150 a 200 toneladas, artillado cada uno con un cañón giratorio del calibre que respectivamente pueda soportar. Para cortar uno de los vicios más destructores que en sí encierra la actual organización de la Armada para que obtenga el carácter de nacionalidad que tienen respectivamente las de otras naciones y para asegurar en fin una clase militar que por su mérito facultativo, por su honradez, bizarría y disciplina, vindique enérgicamente el crédito de la Nación menoscabada con injusticia muchas veces; es preciso el establecimiento de un colegio náutico donde se instruyan en todos los ramos de esta carrera jóvenes mexicanos a quiénes el sentimiento de la nacionalidad, la inspiración patriotismo y el celo por el buen nombre de su patria la formación de un batallón de Marina y una compañía de artillería del mismo cuerpo que doten y guarnezcan respectivamente a los buques de guerra cuyo servicio hasta hoy se ha cubierto por los cuerpos del Ejecutivo muchas veces, escasamente y sin que haya podido exigirse el riguroso arreglo y disciplina que son precisos a bordo por los constantes relevos, por el reconocimiento de otros jefes en la Armada que no son los naturales de ellos, y por que no estando acostumbrados ni pudiendo acostumbrarse a las fatigas y penalidades de a bordo sus servicios no pueden ser debidamente eficaces y útiles. En consecuencia este será uno de los ramos en que el Ejecutivo se dedicara con más empeño y formara el completo reglamento del primero en caso de que haya lugar a la facultad que he indicado se le conceda, para el arreglo de la Marina nacional en todos sus ramos.

Cuando uno se pone a contemplar y admirar el desarrollo marítimo a que todos tiempos han llegado las naciones, y especialmente en nuestros días la curiosidad natural, nos conduce a indagar las causas que han producido tan asombroso efecto.

*Necesidad
de
establecer
colegios
náuticos*

Y señores, puedo señalar como una de las de nuestra decadencia marítima, el desprecio con que hemos visto la mercante. ¿Quién podrá negar a Inglaterra esa política que manifestó en las épocas del protectorado? Véase la célebre acta de navegación debida a la administración del famoso Cromwell y nos convenceremos de que la Gran Bretaña para llevar a desplegar su poder marítimo, necesitó la eficaz cooperación de leyes restrictivas, tanto al comercio como a la navegación extranjera en favor de sus nacionales”.

Cuando uno se pone a contemplar y admirar el desarrollo marítimo que todos tiempos han llevado las naciones, y especialmente en nuestros días la civilización natural, nos damos a indagar las causas que han producido tan asombroso efecto.

Y se notan, puede señalarse como una de las de nuestra decadencia marítima, el desprecio con que hemos visto la marinería. ¿Quién podrá negar a Inglaterra esa política que manifestó en las épocas del protectorado? Vase la relación de la navegación debida a la administración del famoso Cromwell y nos conoceremos de qué la Gran Bretaña pudo llegar a poder marítimamente, necesitando la eficaz cooperación de los extranjeros, tanto al comercio como a la navegación exterior en favor de sus nacionales."

artículo de la Marina nacional en todos sus ramos.

caso de que haya fuerz a la facultad que he indicado se le conceda, para el se dedican con más empeño y formata el completo reglamento del primer en el caso y final. En consecuencia este rama uno de los ramos en que el Ejército a las fuerzas y unidades de la armada sus actividades no pueden ser debidamente tales de ellos, y por que no estando acostumbrados a trabajar en condiciones de relevos, por el reconocimiento de otros países la Armada que no sea los ramos se el riguroso artículo y disciplina que son precisos a bordo por los constantes cuerpos del Ejército muchas veces, escaseamente y sin que haya podido exigir mente a los cuerpos de guerra cuyo ser visto hasta hoy, se ha cubierto por los compañías de infantería del mismo cuerpo que dotan y guarnecen respectivamente el buen nombre de su patria la formación de un batallón de Marina y una plénes el sentimiento de la nacionalidad, la inspiración patriótica y el celo donde se insertan en todos los ramos de esta carrera jóvenes marinos a injusticia muchas veces, es preciso el establecimiento de un colegio marino y disciplina, y que en consecuencia el código de la Nación marítima con en fin una clase milla de su su ramos facultativo, por su honorabilidad, digna nacionalidad que tienen respectivamente las de otras naciones y para asegurar en la actual organización de la Armada para que obtenga el carácter de mente puede mejorar. Para contar uno de los ramos más destructores que en el netales, artillado cada uno con un cañón giratorio del calibre que respectivamente se efectúa o se comprado en la misma época de cuatro vapores de 150 a 200 toneladas y porte que los denominados Victoria y Océano. Y que igualmente están contrarios desde la administración anterior sea cañoneros de las divisiones perdidos en el río de Avarado, salvándose de todos los efectos de sequestración. Guadalupe y Motacuzuma han sido comprados en New York y el Regenerador se taxan y está en obra del momento a este tiempo del Arsenal. Los vapores han redificado en Veracruz los simonios de azopos y mononera, el de la isla en New York que son los conocidos con los nombres de Victoria y Océano. Se de la última memoria. Aquellos han consistido en los cañones o contrarios cuando los aumentos habidos en el primer de los departamentos citados de cual consta los buques que hay en los Departamentos del Norte y del Sur, en las necesidades y ramos de cada uno de sus ramos presentando un estado en el nocimiento del estado que guarda este cuerpo y sin extenderme por no ser difícil según los casos y las características del estado nacional. Ocupándose ahora en del según los casos y las características del estado nacional. Ocupándose ahora en del cuerpo de Marina y facultando con este objeto al Gobierno para su arreglo con

BUQUES DE GUERRA DE LA MARINA NACIONAL EN EL MAR DEL NORTE Y DEL SUR,

**OFICIALES EMBARCADOS, ARTILLERIA, DIMENSIONES,
CIRCUNSTANCIAS MARINERAS Y OBRAS REQUERIDAS, EN
EL AÑO DE 1845**

Departamento de la Mar del Norte

Vapor *Guadalupe*. Al mando del capitán de fragata Luis Valle. Dotación de Oficiales: un Primer Teniente, cuatro Segundos Tenientes y cuatro Aspirantes. Artillería: dos cañones de a 68 y cuatro de 12. Dimensiones en pies de Burgos: quilla limpia 180', manga 34' eslora 200', puntal 16', toneladas 775, calado de popa 10 1/2, calado de proa 9'. Circunstancias marineras: de excelentes calidades, la única falla que se le advierte, mal gobierno atribuido a poca pala del timón, falla que se le reparó durante la carena que se efectuó en New York.

Vapor *Moctezuma*. Al mando del capitán de fragata Pedro Díaz Mirón. Dotación de Oficiales: un Primer Teniente, cuatro Segundos Tenientes y seis Aspirantes. Artillería: un cañón de a 68, dos cañones de a 32, un cañón de a 9 y cuatro carronadas de a 32. Dimensiones: quilla limpia 196', manga 34', eslora 204, puntal 14', toneladas 1 111, calado de popa 11' calado en proa 10'. Circunstancias marineras: iguales al del vapor *Guadalupe*.

Bergantín *Veracruzano Libre*. Al mando del Primer Teniente Miguel Garrido. Dotación de Oficiales: tres Segundos Tenientes y cuatro Aspirantes. Artillería: un cañón de a 32, dos carronadas de a 12 y seis carronadas de a 18. Dimensiones en pies de Burgos: quilla limpia 94', manga 24', eslora 105', puntal 10', plan 12', toneladas 174, calado en popa 10 1/2, calado en proa 9'. Circunstancias marineras: tiene cualidades marineras muy recomendables, aunque no es de primera marcha.

Goleta *Aguila*. Al mando del Primer Teniente Mariano Celerain. Dotación de Oficiales: dos Segundos Tenientes y dos Aspirantes. Artillería: un cañón de a 32 y seis carronadas de a 18. Dimensiones: quilla limpia 89', manga 23', eslora 99', puntal 9 1/4, plan 8 1/2, toneladas 130, calado en popa 10', calado en proa

8'. Circunstancias marineras: es de primera marcha. Se le hizo un reconocimiento en sus fondos, necesitando reparación en su interior y en el velamen.

Goleta *Libertad*. Al mando del Segundo Teniente Gabriel Herrera. Dotación de Oficiales: un Aspirante. Artillería: un cañón de a 12. Dimensiones: Quilla limpia 70', manga 20 eslora 78', puntal 8', plan 12', toneladas 89, calado en popa 7 1/2, calado en proa 5 1/2. Circunstancias marineras: es de buenas cualidades, necesita dar la quilla por hacer agua.

Pailebote *Morelos*. Al mando del Segundo Teniente Ramón Trillo. Dotación de Oficiales: un Segundo Teniente. Artillería: un cañón de a 12. Dimensiones: quilla limpia 69, manga 18', eslora 74', puntal 6 1/2, plan 9, toneladas 59, calado de popa 7, calado de proa 5 1/2. Circunstancias marineras: de regular marcha y buen gobierno.

Pailebote *Guerrero*. Al mando del Primer Teniente Ramón Palomo. Artillería: un cañón de a 24. Dimensiones: quilla limpia 54', manga 19'', eslora 64, puntal 6 1/2, plan 9 1/2, toneladas 48 1/2, calado de popa 6', calado de proa 5 1/2. Cualidades marineras: las mismas que el anterior, necesitando reponer su maniobra y velamen.

Pailebote *Victoria*. Mandado por el Segundo Teniente Carlos Oliver. Dotación de Oficiales: un Aspirante. Artillería: un cañón de a 24. Dimensiones: Quilla limpia 54', manga 19' eslora 64', puntal 6 1/2, plan 9 1/2, toneladas 48 1/2, calado de popa 6', calado en proa 5 1/2. Cualidades marineras: son buenas así como su andar.

Departamento de la Mar del Sur

Goleta *Anáhuac*. Al mando del Primer Teniente Alonso Morgado. Dotación de Oficiales: un Segundo Teniente. Artillería: un cañón de a 12 y dos pedreros. Dimensiones: 105 toneladas. Circunstancias marineras: su andar y cualidades marineras son buenas.

Goleta *Sonorense*. Mandada por el Primer Teniente Calixto Morales. Artillería: un cañón de a 12. Dimensiones: 27 toneladas. Circunstancias marineras: Igual en todo a la anterior.

Nota: Estado rendido el 8 de marzo de 1845 por el L. Velázquez de León.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1846

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA EN FUNCIONES**

“El siglo actual fecundo en grandes acontecimientos, se ha distinguido entre otras cosas por el progreso de la Marina mercante y de guerra de las primeras Naciones del mundo. Hay entre ellas una noble emulación para aumentar cada uno la suya y ya vemos que la francesa decadente hace 18 años, ocupa hoy un lugar distinguido después de la británica merced al genio que rige los destinos de la Francia. Aun España se esfuerza extraordinariamente para restablecer una pequeña parte del poder marítimo que la hiciera en tiempo atrás, señora de los mares. Todos, en fin, han conocido la necesidad de tener la Marina más o menos numerosa según sus respectivos recursos y aún considerada su posición geográfica. Sólo a México estaba reservada la fatalidad de no tener absolutamente y después de muchos años, ninguna Marina de guerra. Esta verdad triste no puede ocultarlo un Gobierno que se maneja con la lealtad en todos sus actos: ha desaparecido el resto de nuestra escuadrilla y ni en el océano Pacífico ni en el Atlántico contamos con un solo buque de guerra. En el segundo teníamos varios, pero un principio de honor nacional obligó a un jefe bizarro a echar tres a pique para obstruir la barra a nuestros enemigos, quedando cuatro desmantelados ya, y en disposición de prenderles fuego, si penetraba al río de Alvarado la escuadra norteamericana. Nuestros hermosos vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*, que tantos sacrificios costaron al país y que le daban alguna respetabilidad en sus costas, fueron vendidos por el Ministerio de Hacienda en tiempo del Señor Gorostiza, a una casa que representaba el corredor Don Juan Manuel Lasqueti, sin que me sea posible dar a la Cámara un informe circunstanciado de este suceso, porque a la referida Secretaría toca hacerlo en vista de datos suficientes que no tiene la de mi cargo. Luego que termine pero de un modo muy honroso y conveniente para México la presente guerra nacional, deberá ocuparse este Ministerio con la mayor preferencia de presentar un proyecto que cree nuestra Marina, pues la parte material acabó y sólo existe el personal constan de tres Capitanes de Navío, dieciocho de Fragata, siete Primeros Tenientes efectivos, tres Primeros Tenientes habilitados, diecinueve Segundos Tenientes

efectivos, cinco Segundos Tenientes, seis Aspirantes, un aspirante de segunda clase, un Intendente, once Comisarios, trece Oficiales Primeros, diecinueve Oficiales Segundos, quince Oficiales Terceros y diez Escribientes.

Guerra de Corzo

Este medio reconocido en el Derecho de Gentes y usual en todos los países civilizados, lo ha adoptado México por hostilizar a sus invasores. Sin Marina alguna de guerra y con un enemigo poderoso a quien combatir, era preciso que siguiese el ejemplo de naciones marítimas de primer orden que no habiendo llegado al caso extremo en que nosotros nos hallamos se vieron en la precisión de ocurrir al voluntario auxilio de armadores particulares o corsarios para hacer en la mar todo el daño posible a la potencia con quien estaban en guerra. Tan antiguo es el uso de este Derecho universal, que en el Siglo XV empezó la práctica de expedir Patentes de Corzo, modificando con esta regla la bárbara costumbre que había en la edad media de no necesitarse comisión del soberano para apresar las propiedades enemigas. El reglamento de corzo dado por la administración actual, concilia los derechos incuestionables que México tiene como cualquier otra potencia del mundo para adoptar este arbitrio de guerra con los usos y costumbres establecidos universalmente y al expedirse las respectivas patentes se han exigido los requisitos necesarios.

Patentes de Corzo

Publicado por el Ministerio de Guerra con fecha 24 de septiembre de 1846, el reglamento para el corzo de particulares, cuyo artículo 33 dispone que si el examen de los papeles resultare y el Capitán lo manifestare de buena fe que se llevan también efectos del enemigo o de contrabando, se transbordarán éstos, si fuera posible, etc. . . . Ocurrió el 9 de octubre el Ministerio de L. M. B. manifestando que igual disposición se tomó y comunicó al comodoro Porter el año de 1828 sobre la cual protestó su predecesor, fundándose en que se creaba una innovación en los principios de la Ley de las naciones, cuya ejecución era inadmisible: que Lord Aberdes aprobó la conducta del ministro inglés en México (Mr. Bachenhau) y en virtud de los nuevos fundamentos que alegaba, esperaba, se rectificara el tenor de dicho artículo y el de los siguientes 34 y 35. El señor Bankhead, refiriéndose a la reclamación de negocios, se pasó al Congreso según aviso que se le dio por el Ministerio de Relaciones en 23 de enero de 1829 y en consecuencia se trajeron a la vista esos precedentes. El asunto pues no se ha decidido, ni debía decidirse festinadamente y queriendo el Gobierno asegurar su resolución, consultó al consejo, donde pasan uno y otro expediente desde 31 el octubre citado.

BARCOS DE LA ARMADA MEXICANA 1846-1848

A los buques: vapor *Guadalupe*, vapor *Moctezuma*, bergantín *Veracruzano*, bergantín *Mexicano*, goleta *Aguila*, goleta *Libertad*, pailebote *Morelos*, pailebote *Guerrero*, pailebote *Victoria* que había en el golfo, se agregaron:

Goleta *Isabel*

Características: Desplazamiento y dimensiones: 74 toneladas; eslora 20.88 m.; 5.79 m., puntal 1.83 m. Artillería: un cañón de a 24. Tripulación: 25 hombres. Construida: probablemente por Brown y Bell, New York, en 1845. Fue capturada por el Escuadrón de Casa (Homflet) en Tampico el 14 de noviembre de 1846 y la rebautizan con el nombre de U.S.S. *Falcon*. Esta goleta era gemela de los buques *Poblano* y *Unión*.

Goleta *Laura Victoria*

No hay datos sobre sus características. Construida: en Baltimore. Fue capturada en Frontera, el 25 de octubre de 1846 y la rebautizan con el nombre de U.S.S. *Morris*.

Goleta *Mahonese*

Características: Desplazamiento y dimensiones: 100 toneladas, eslora m., manga m., puntal 2.134 m. Artillería: un cañón de a 24. Capturada en Tampico el 14 de noviembre de 1846.

Goleta *Nonata*

Características: Desplazamiento y dimensiones: 122 toneladas: las dimensiones se desconocen. Artillería: Cuatro carronadas de a 42. Esta goleta fue capturada por la *Porpoise* en el golfo de México el 21 de agosto de 1846 ex-Belle, se convierte en *U.S. Nonata*.

Vapor *Petrita*

Características: Desplazamiento y dimensiones: 200 toneladas, eslora m., manga m., puntal 2,134 m. Artillería: una carronada de a 24. Construido: en New York en 1834. Fue capturado en frontera el 25 de octubre en 1846. Se fue a pique en el río Papaloapan, en Alvarado, Ver., el 15 de abril de 1848. Ex *Champion* y *Secretary*, se convierte en *U.S.S. Petrita*.

Goleta *Poblano*

Características: Desplazamiento y dimensiones: 74 toneladas, eslora 20.88 m., manga 5.79 m., puntal 1.83 m. Artillería: un cañón de a 24. Construida probablemente por Brown y Bell, New York, en 1845. Fue capturada por el Escuadrón de Casa (Hom Flet) en Tampico, el 14 de noviembre de 1846. De la mismas características que el *Poblano* e *Isabel*, se convierte en *U.S.S. Unión*.

Bergantín *Zempoala*

Características: se ignoran, así como el lugar de construcción. Artillería: seis carronadas de a 12. Procedente de Yucatán, fue echada a pique en el río Papaloapan en Alvarado, Ver., en abril de 1947.

BUQUES QUE EN 1845 SE ENCONTRABAN EN EL PACIFICO

Goleta *Anáhuac*

Construida en el país, fue incendiada en Guaymas, Son., el 7 de octubre de 1846.

Goleta *Sonorense*

También construida en México, fue incendiada en el mismo puerto y fecha que la goleta anterior.

Estas goletas fueron sustituidas por las goleta *Julia*, construida en Baltimore, y por el bergantín *Malek Adhel*, construido en New York en 1840 por William H. Webb. Las características de este último eran las siguientes: Desplazamiento 114 Toneladas, eslora 24.38 m., manga 6.28 m., puntal 2.36 m.

La goleta *Julia* fue capturada por la *Cyane* en La Paz, el 4 de septiembre de 1846.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN ENERO DE 1849

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MARIANO ARISTA**

El litoral de la república reducido por el Tratado de Guadalupe, se extiende en el Golfo desde río Bravo hasta el puerto de Bacalar a la parte oriental de Yucatán, en cuya distancia se miden 583 1/2 leguas. El del mar Pacífico principia a una legua más acá del puerto de San Diego de la Baja California y concluye en la barra de Ocos en el Golfo de Tehuantepec, dando por resultado 1 520 leguas de extensión, incluidas las costas del Golfo de la Baja California; en consecuencia, las costas de la República tienen una extensión de 2 103 1/2 leguas por lo que se tiene en conocimiento de la ventajosa situación de esta por ser el emporio del comercio”.

“Los puertos abiertos al comercio extranjero en el Seno Mexicano son: Matamoros, Tampico, Veracruz, Tabasco, Campeche, Sisal y el de Isla del Carmen, que ha sido habilitado por el Gobierno de Yucatán. En el Mar del Sur son: Guaymas, Mazatlan, San Blas, Manzanillo y Acapulco. Este último es el mejor de los del pacífico por su inmejorable rada, por su menor distancia de la capital, por su población y la seguridad que tendrá el Gobierno en evitar el contrabando, en razón de lo difícil que es barquear en las inmediaciones de dicho puerto”.

“Marina Nacional. Los buques de guerra que existían fueron desarmados y echados a pique en 1846, para evitar que fueran segura presa de los americanos, con quienes estábamos en ese tiempo en guerra y como casi todos nuestros puertos fueron ocupados por fuerzas de los Estados Unidos no quedó a la nación buque de ninguna especie. El cuerpo de Marina tenía casi toda su oficialidad, la que fue empleada en el servicio de tierra hasta que el Gobierno en cumplimiento de la Ley de 14 de julio último, expidió el decreto de 10. de agosto de 1848 en el que señaló las pocas plazas del cuerpo que quedaban en servicio y determinó se dieran licencias ilimitadas a los restantes. La Marina en las naciones comienza por la mercante y siendo la nuestra tan escasa no está

preparada la República en los muchos millones de pesos que se han consumido en este ramo sin lograr en él una medianía. El estado actual de las rentas por otras partes no permite hacer grandes avances en el particular. El Gobierno cree sin embargo que es indispensable para la seguridad de las costas protección del comercio y de las Aduanas Marítimas, una flotilla que haga este servicio mientras sea posible otra cosa. En tal concepto desea el Gobierno establecer cuatro pailebotes en el Pacífico y un vapor y dos buques de vela en el Seno Mexicano, destinando además dos lanchas cañoneras de 10 remos por banda para cada uno de dos mares. De este modo de marina hará el servicio preciso y en su costo se tendrá la más severa economía. Para dar principio a este proyecto ordenó el Gobierno la compra de la goleta *Fortuna* que se ha mandado a Campeche a completar su armamento, después de haber sido muy útiles sus servicios en la expedición de Tabasco; costará aquel en completo estado en todos sus útiles y repuestos, la cantidad de \$6,000.00 siendo este buque el primero de nuestra nueva Marina. Le han pedido los informes necesarios para determinar la construcción del buque de vapor los cinco pailebotes y cuatro lanchas de que tengo hablado. El gasto principal y material de éstos buques en completo estado de armamento, con todos sus útiles y repuestos y sus víveres para seis meses, se manifiestan en el presupuesto respectivo."

Presupuestos

"Los presupuestos que siguen manifiestan el gasto mensual del personal de cada una de las diferentes clases de embarcaciones que se proponen en cuyos presupuestos se considera a los oficiales y marineros con el sueldo fijo que disfrutan, porque de este modo se contará siempre con gente voluntaria y robusta como se requiere en buques menores, quedando comprendidas en éstos las guarniciones que de otro modo sería indispensable que diera el ejército de tierra. Las raciones han sido consideradas a razón de 3 reales. En el estado respectivo aparece un resumen del total de costo que harán en un año todos estos buques con el bergantín Goleta *Fortuna* que no he relacionado en este lugar, porque es considerada en el presupuesto del ramo. El combustible para el vapor no se incluye, por ser este un gasto eventual y no sujeto a cálculo. Estas pequeñas embarcaciones y el vapor serán el mejor resguardo que podrá tener la República en sus costas para evitar el contrabando en ambos mares, en lo que pierde el erario inmensos caudales, arruinándose el comercio de buena fe. Los gastos pueden salir del aumento del producto que tendrán las aduanas, prestando además estos buques, el servicio propio de su instituto en protección del mismo comercio. Bajo tales principios el Gobierno encarece al Congreso, que tomando en consideración este asunto, autorice a aquél para usar de los fondos de la indemnización con objeto de hacer desde luego los gastos referidos".

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 28 DE ENERO DE 1850

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MARIANO ARISTA**

“En la del año expuse con algún detenimiento la opinión del Gobierno sobre este interesante punto y no habiendo motivo alguno de variarlo insiste aquel en recomendar al Congreso tome en consideración este negocio. El bergantín-goleta *Fortuna* que se compró para la nación, se armó en guerra, se completo de todo lo necesario y tripulado competentemente hace hoy bajo el nombre de *Veracruz* útiles servicios pues es el único buque de guerra que tiene la República. Sin los fondos necesarios no ha podido el Gobierno establecer los buques proyectados, cosa sobre manera sensible, porque una nación como la nuestra no puede sin la necesaria Marina de guerra proteger a sus naciones y combatir contra los que perturban el orden en los puertos, cada vez que una empresa mercantil los pone en ocasión de cometer esas maldades. El Gobierno aguarda que el Congreso fije su vista hacia este interesante punto y decrete los fondos necesarios para la compra de buques y para la subsistencia de la Marina nacional que aunque debe ser tan reducida como lo permita nuestro erario, es preciso que salga de la nulidad en la que ha quedado. El documento siguiente demuestra el personal de Cuerpo de Marina que se halla en servicio activo”.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 28
DE ENERO DE 1850
POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MARIANO ARIETA

"En la del año expusé con algún detenimiento la opinión del Gobierno sobre este interesante punto y no habiendo motivo alguno de variarlo insisto aquí en recomendar al Congreso tome en consideración este negocio. El presupuesto de la Marina que se cometa para la nación, se asume en guerra, se completa de todo lo necesario y repoblado convenientemente para hoy bajo el nombre de la Marina. Los servicios que el Gobierno presta a la Marina de guerra de la República, en los fondos necesarios no ha podido el Gobierno establecer los puentes necesarios, como sobre guerra sensible, porque una nación como la nuestra no puede sin la necesidad de la Marina de guerra proteger a sus naciones y combatir contra los que perturban el orden en los puertos, cada vez que una capitana interviene los pone en ocasión de cometer estas maldades. El Gobierno aguarda que el Congreso fije su vista hacia este importante punto y certifique los fondos necesarios para la compra de buques y para la subsistencia de la Marina nacional que aunque debe ser tan reducida como lo permite nuestro estado, es preciso que siga de la realidad en la que ha quedado. El documento siguiente demuestra el personal de Cuerpo de Marina que se halla en servicio activo."

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 31 DE ENERO DE 1851

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MARIANO ARISTA

El bergantín goleta *Veracruz* es el único buque con que cuenta hoy nuestra Marina de guerra; ha prestado muy útiles servicios conduciendo armamento, tropa y numerario a Yucatán y otros puntos del litoral de la República en el golfo. Se encuentra hoy en estado tal que demanda algunas reparaciones y se han mandado hacer los presupuestos del gasto necesario para proceder a las obras. De los buques de 24 de noviembre de 1849 solamente se han contratado la construcción de cinco pailebotes, de los cuales dos están destinados para el golfo y tres servirán en el océano Pacífico. Estos pailebotes deberán hallarse dentro de poco tiempo y servirán a la vez de Resguardos marítimos para evitar el contrabando. El estado siguiente manifiesta el personal de Marina existente.

El documento siguiente demuestra el personal de Cuerpo de Marina que se hallaba en servicio activo en enero de 1850.

Cuerpo de Guerra

Al servicio del bergantín goleta *Veracruz*, Capitánías de Puertos Sección de Contabilidad de Marina.

		En diferentes comisiones del servicio	Total
Cap. de nav.	3	3	6
Cap. de frag.	7	7	14
1os. tenientes	1	1	2
2os. tenientes	8	8	16
1os. aspirantes	1	1	2

Cuerpo Político

Intendentes	2	2	4
Comisarios	1	4	5
Oficiales 1os.	2	2	4
Oficiales 2os.	1	4	5
Oficiales 3os.	2	2	4
Escribientes	1	1	2

El estado siguiente manifiesta el personal de Marina existente en 1851.

Cuerpo de Guerra

Al servicio del bergantín goleta *Veracruz*, Capitánías de Puertos y Sección Contabilidad Marina.

		En diferentes comisiones del servicio.	Total
Cap. de Nav.	3	2	5
Cap. de frag.	7	7	14
1os. tenientes	1	1	2
2os. tenientes	9	9	18
1os. aspirantes	1	1	2

Cuerpo Político

Al servicio del bergantín goleta *Veracruz*, Capitánías de Puertos y Sección Contabilidad Marina.

		En diferentes comisiones del servicio.	Total
Independientes	1	1	2
Comisarios	1	3	4
Oficiales 1os.	1	1	2
Oficiales 2os.	2	3	5
Oficiales 3os.		2	2
Escribientes	1	1	2

Resumen

5 Pailebotes vencen al año	15,723.62
1 vapor,	65,739.38
4 lanchas cañoneras	20,280.00
1 goleta <i>Fortuna</i> según su presupuesto	8,839.87
Total	\$108,582.87

El presupuesto de Marina en 1859 fue cubierto con \$75,447.25 en todos sus ramos.

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 31 DE ENERO DE 1852

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
MARIANO ARISTA**

Marina

“Este ramo tan importante se encuentra en el mayor abandono, a pesar de lo necesario que debía haberse, considerado su fomento en una nación con las dilatadas costas que tiene en ambos mares y en las cuales abundan los mejores materiales para las construcciones navales. La Marina mercante se compone de un corto número de buques costaneros por la falta de una acta de navegación que concediendo justas ventajas al pabellón mexicano, asegura a la Marina nacional el poderoso estímulo del interés y de la industria particular a la cual no se oponen enteramente los tratados que la República tiene celebrados con las naciones amigas. Respecto de la Marina de guerra, no se ha hecho otra cosa desde la Independencia que preparar algunas costas y defectuosos armamentos para circunstancias especiales, los que difícilmente han podido llenar, sin objeto porque compuestos de malos elementos y sin cuidado para conservarlos y regularizarlos, apenas ha pasado el momento del peligro porque se formaron cuando todo ha desaparecido en el despilfarro y abandono más lamentable, perdiéndose las enormes sumas que han costado estos esfuerzos. En diversas épocas se han presentado al Congreso varios proyectos para el arreglo de la Marina de guerra y de la mercante, encareciéndose como es debido el establecimiento de las academias náuticas, astilleros, arsenales y almacenes de pertrechos, aunque sea en pequeño, tanto para promover estos ramos de industria y de trabajo en nuestras costas, como para desterrar el ruinoso sistema de proveernos de embarcaciones en el extranjero, pero desgraciadamente nada se ha resuelto hasta ahora.”

“Gobierno actual sin facultades ni recursos, muy poco ha podido hacer en este importante asunto que espera consideréis con toda la atención que merece, para dictar las leyes más oportunas, o bien para establecer bases generales dejando sus arreglos al examen y aprobación del Cuerpo Legislativo.”

Escuadrilla

“Actualmente posee la República siete buques, que son el bergantín goleta *Veracruz*, un vapor y cinco goletas guardacostas. El *Veracruz*, el vapor y tres goletas se encuentran en el golfo armados en guerra y empleado con ventaja en vigilar la barra de Coatzacoalcos y las costas de Tamaulipas; en mantener las comunicaciones con aquellas guarniciones y en el transporte de tropas y materiales de guerra; los comandantes de estos buques tienen además las instrucciones convenientes para la persecución del tráfico de esclavos, en debido cumplimiento al tratado con la Gran Bretaña y de la ley de 8 de agosto de año próximo pasado. Igualmente se le ha prevenido procuren la persecución del contrabando objeto esencial de los guardacostas y del cual se les ha distraído por necesidades que son bien conocidas. El costo anual de esta Escuadrilla incluyendo reparaciones necesarias asciende a la suma de \$89,000.00 y todo el personal de nuestra Marina consta en los documentos que siguen. Las otras dos goletas están tripulándose en el mar del Pacífico, para emplearse en el servicio de su instituto y pronto debe agregársele otro vapor que se está construyendo en New York”.

Comandantes de Marina y Capitanes de Puerto

“No obstante el costo material y personal de nuestra Marina, se ha hecho indispensable el establecimiento de una Comandancia General en San Blas para las atenciones de Mar del Sur que centralice, lo mismo que la del Norte, el mando de Marina en su respectivo Departamento el cual hoy está diseminado en todas las Comandancias generales de aquellos Estados, conforme al Decreto de 10 de agosto de 1848 que suprimió las peculiares de la Armada, pues cada día se nota más la necesidad de esta medida, sin la cual no es posible practicar el armamento de buques, ni la vigilancia y arreglo en las Capitanías de Puerto, cumpliendo el trabajo de este Ministerio con las multiplicadas comunicaciones que tiene que hacer para cualquier providencia, sin lograr la uniformidad y exactitud en su cumplimiento, con otra porción de inconvenientes que sería cansado enumerar. Varias Capitanías de Puerto están servidas por individuos del Ejército por la falta absoluta de oficiales de la Armada.”

Matrículas

“El gobierno ha mandado observar la ordenanza de 1802, convencido de la utilidad que de esto debe resultar para facilitar las tripulaciones de los buques nacionales de guerra y mercantes que carecían de gente a propósito por la mala administración que daban a este ramo los Ayuntamientos que indebidamente la disfrutaban, contraviniendo a un decreto vigente que así declara la misma Ordenanza.”

Servicio de los puertos

“Otra de las medidas que se han dictado en el mismo período es el arreglo de la tarifa de derechos de práctico y Capitanías de los puertos de la República, motivado por la falta de regularidad con que se hacía el pago en las diversas localidades y por los escandalosos abusos que se cometían con perjuicio del comercio y descrédito del país, como lo demuestran las diversas reclamaciones que sobre este punto han presentado los ministros extranjeros en Tampico y Matamoros, sería conveniente se pusieran tres vapores de río capaces de salir a las costas para emplearlos en el servicio de sus guarniciones cuando fuere necesario y en el del público cuando tuvieran aquella atención.”

Esta providencia sería muy útil al servicio nacional y al comercio y no ocasionaría gravamen al erario porque las utilidades con que el tráfico particular produjeran dichos vapores serían bastantes para costear su compra y proveer a su conservación. (Veáse el proyecto de ley que sigue).

Faros

Otra mejora que el Gobierno quisiera ver establecida para bien de la humanidad y del buen nombre de la nación y que recomienda muy particularmente al Congreso es el establecimiento de faros en el bajo de los Alacranes en que son de más necesidad estos medios de salvamento para los navegantes. Respecto del de los Alacranes, el proyecto de ley está pendiente de la resolución de las Cámaras y también existe otro proyecto para el de Tampico presentando el año anterior por el señor Diputado Manuel Robles.

Proyecto de Ley que se cita

Artículo único.- El Gobierno podrá invertir hasta la suma de \$42,000.00 en la compra de tres vapores de río que se destinarán a los puertos de Tampico y Matamoros para ocuparse en el servicio nacional y público.

Tranquilidad Pública

De la misma memoria en su exposición sobre la tranquilidad pública se encuentra lo siguiente:

“... El Gobierno Mexicano en vista de los medios que se ponían en juego por los especuladores para alarmar al público y preparar si era posible una agresión a mano armada, dictó algunas disposiciones precautorias dirigidas a impedir la entrada de ningún buque en los puertos del Istmo que no están habilitados para el comercio, a fortificar la barra de Coatzacoalcos y reconstruir el cuartel que está en ella a cuyo efecto nombró Comandante principal de Sotavento de Veracruz al capitán de fragata Pedro Díaz Mirón, a quien dio minuciosas órdenes poniendo a su disposición la compañía activa de Acayucan. A fines de julio de 1851 se comunicó al Gobierno que se estaban haciendo grandes preparativos en algunos lugares de los Estados Unidos para remitir al Istmo de Tehuantepec numerosas reuniones de hombres bajo el pretexto de trabajadores y esta noticia fue confirmada por los periódicos americanos que insertaron los anuncios que se fijaron al público convocando trabajadores. En un país donde se abrigan hombres de todas naciones y en que se permite el alistamiento público para expediciones piráticas, era indudable que se encontrarían muchos para formar los que se anunciaba sobre Tehuantepec y persuadido de ello al Gobierno no tardó un instante en preparar una defensa con los pocos recursos con que contaba. Hizo trasladar personal de la Comandancia General de Veracruz a Acayucan para que pudiera vigilar más de cerca y dictar las providencias convenientes, llevando la tropa que estaba de guarnición en Ulúa, la artillería que de pronto le pareciese necesaria y el parque municiones suficientes. Se autorizó al Comandante General Tomás Marín para que pusiera sobre las armas la guarnición nacional de Acayucan y le mandaron poner a su disposición los hombres en Tampico y 150 en Yucatán que debían marchar a su primer aviso. Se le destinaron el bergantín de guerra *Veracruz* y tres buques guardacostas que a la razón habían llegado de los que mandaron construir a los Estados Unidos y que desde luego se hicieron a la vela para Coatzacoalcos y Minatitlán. Ninguna tentativa violenta se ha hecho hasta ahora por parte de la compañía, ni se ha presentado motivo alguno que indique una agresión, siendo de expresar que este negocio se terminó pacíficamente según el derecho y la justicia que asiste a la República...”

Presupuestos comparativos de Marina

Según las leyes de Santa Anna, el presupuesto de Marina vencería en 1855 lo siguiente:

Cuerpo de Oficiales de Guerra de Marina	\$17,563.08
Cuerpo de Político de Marina	24,061.80
Vapor <i>General Santa Anna</i>	42,948.00
Vapor <i>Iturbide</i>	54,135.60
Vapor <i>Guerrero</i>	28,576.20
Fragata <i>Guadalupe</i>	29,667.00
Goleta <i>Oaxaca</i>	19,102.08
Goleta <i>Puebla</i>	16,264.08
Goleta <i>Tabasco</i>	17,574.96
Goleta <i>Tamaulipas</i>	11,280.72
Goleta <i>Suerte</i>	16,764.84
Bergantín Goleta <i>Veracruz</i>	11,640.60
Capitanía de puerto de Veracruz	3,300.00
Capitanía de puerto Tampico	2,249.64
Capitanía puerto Sisal	1,677.60
Capitanía puerto Campeche	2,030.00
Capitanía puerto Isla del Carmen	1,677.60
Capitanía puerto Mazatlán	2,249.64
Capitanía puerto San Blas	2,136.72
Capitanía puerto Guaymas	2,800.44
Capitanía puerto Manzanillo	1,788.60
Capitanía puerto de la Paz	1,896.72
Total	21,807.36

\$ 311,378.32

Según las leyes actuales vence

Cuerpo de Oficiales de guerra y Marina	14,099.28
Cuerpo político de Marina	41,466.12
Vapor <i>Demócrata</i>	50,115.60
Vapor <i>Guerrero</i>	34,370.16
Vapor <i>Hidalgo</i>	14,839.80
Bergantín Goleta <i>Veracruz</i>	16,612.68
Goleta <i>Oaxaca</i>	11,062.92
Pailebote <i>Iturbide</i>	10,389.84
Total	192,947.40

Capitanía puerto de Veracruz	3,300.00
Capitanía puerto Isla del Carmen	1,336.36
Capitanía puerto Campeche	1,490.40
Capitanía puerto Sisal	678.36
Capitanía Mazatlán	2,309.64
Capitanía puerto San Blas	1,596.72
Capitanía puerto Guaymas	1,896.72
Capitanía puerto Manzanillo	1,209.48
Total	13,817.68

206,765.08

Demostración

Según presupuesto del Gral.

Santa Anna

311,378.32

Según presupuesto actual (1857)

206,765.08

Diferencia

104,613.24

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN EL AÑO DE 1857

POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA EN FUNCIONES

Marina

“Este ramo de los más importantes y esenciales en una República rodeada por dos mares, ha tenido desde la época de la independencia muchas alternativas, siguiendo el torrente de las circunstancias que ha atravesado la nación habiendo sido muy pocos los intervalos en que haya podido dedicarse el Gobierno a su fomento y a su arreglo perfecto. Terminada la revolución del plan de Ayutla encontró la actual administración de este ramo en alguna decadencia pues en el Departamento del Sur no existía estación naval alguna. En el del Norte había cuatro vapores una fragata transporte, una barca, un bergantín goleta, y cuatro goletas guardacostas; pero este número quedó reducido después a los vapores *Demócrata*, *Guerrero*, bergantín goleta *Veracruz* y goleta *Oaxaca*, que son los que al presente se conservan para el servicio; respecto de los demás el vapor *Iturbide* y fragata *Guadalupe* naufragaron a resultas del temporal que se sufrió en octubre del año anterior; tres goletas guardacosta y la barca *Catari-na Augusta* se declararon en completo estado de exclusión, y el vapor *Hidalgo* que no se halla en disposición de desempeñar ninguna campaña de mar, se mantiene en Coatzacoalcos sirviendo de pontón armado para la defensa del río y pueblo de Minatitlán. Las cuatro embarcaciones mencionadas con que hoy día se cuenta, a pesar del estado que guardan en todos sus ramos por necesitar reparaciones muy precisas han prestado y prestan servicios útiles procurando el Gobierno conservarlas hasta donde ha sido posible a pesar de las dificultades que ocasiona la falta de fondos.”

“Aunque la goleta *Oaxaca* como guardacosta esta consignada a las Aduanas Marítimas con arreglo al decreto de 29 de abril del año anterior, el Gobierno ha juzgado más importante que se estacione en Alvarado y coopere a la defensa de aquel puerto cuyo trabajos se han encomendado a un jefe de la Armada nacional.”

“En el mar Pacífico se compró y armó un pailebote para los importantes servicios que demandan aquellos estados amenazados de invasiones piráticas. Este, aunque ha cumplido con buen éxito sus comisiones ya transportando tropas y auxilios a la Baja California y Sonora y ya reconociendo y vigilando las costas más expuestas al fraude mercantil”.

“Por ahora lo que existe en este ramo ha procurado el Gobierno conservarlo en el mejor estado posible no contando con los elementos más necesarios para establecerlo como corresponda, así es que no obstante eso lo ha organizado en todo aquello que demanda el olvido de los códigos navales y algunos abusos introducidos en el cumplimiento de ello.”

“Además ha dictado sus providencias para el reestablecimiento de las academias náuticas, como un plantel para la creación de los oficiales de guerra con que deben dotarse los bajeles y mientras que llega el caso de que estos colegios produzcan el fruto de su institución, ha reglamentado las circunstancias que deben observarse en la admisión de oficiales que se presenten para el servicio.”

“La ley de 29 de abril citada, extinguió las Contadurías principales de Marina cuyo instituto era versar la cuenta y razón del cuerpo en general; pero estas labores están desempeñadas por una sección de empleados del cuerpo político incorporado a la Jefatura de Hacienda respectiva.”

“Las capitanías de los puertos siguen desempeñándose por oficiales del cuerpo, encargados de su policía con sujeción a la ordenanza. El Gobierno se ocupa en arreglar de un modo conveniente y uniforme el servicio de practica en todos los puertos de la República y cuyo ramo adolece hoy día de algunos desconciertos que perjudican a los buques de comercio tanto nacionales como extranjeros”.

“Los estados que se acompañan demuestran el número de buques y su fuerza, y la parte personal que comprende el cuerpo en general.”

Buques nacionales de guerra en la mar del norte Agosto de 1857

Vapor <i>Demócrata</i>	Artillería: diez cañones
Vapor <i>Hidalgo</i> .	Artillería: cuatro cañones
Bergantín-goleta <i>Veracruz</i>	Artillería: cuatro cañones
Goleta <i>Oaxaca</i>	Artillería: seis cañones

En la Mar del Sur en el mes y año que la del Norte

Pailebote <i>Iturbide</i> .	Artillería: tres cañones
-----------------------------	--------------------------

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1869

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA
GENERAL IGNACIO MEJIA**

***Abandono
del Ramo
de Marina,
no obstante
su
importancia***

“Este ramo, como todos los de la instrucción pública al arribo del Gobierno a esta capital, se encontraba en el más completo abandono, no obstante su importancia en una nación como la nuestra que tiene tan dilatadas costas en ambos mares. Superando pues grandes dificultades, se organizaron desde luego las Comandancias de Marina y Capitanías de Puerto a fin de que la mercante no careciera de sus jefes inmediatos ni pudieran ser eludidas las leyes de policía en los puertos.”

“Como el personal en este ramo es bastante escaso y el que antes existía se halla comprendido en la prescripción de la ley de 15 de agosto de 1863, se hizo necesario emplear interinamente en dichas capitanías y aún en las comandancias algunos oficiales del Ejército que si bien tienen la mejor disposición para el desempeño de su trabajo, les falta la instrucción necesaria en un ramo tan complicado como lo es el de la marina. Nuestras relaciones con los Estados Unidos y la obligación que tiene la República de amparar con sus leyes a los buques de las distintas naciones que frecuentan nuestros puertos hacen necesario que dichas oficinas estén servidas por personas de inteligencia que llenen debidamente su misión. Llamo pues la atención del Congreso sobre la necesidad del establecimiento de los colegios náuticos.”

Buques de Guerra

“Por el Ministerio de mi cargo se ha hecho presente al Congreso General la imperiosa necesidad de que se compren dos buques de vapor, uno para cada Departamento, porque no es conveniente en manera alguna dejar por más tiempo descuidadas las extensas costas que forman el litoral de la República. Creo de mi deber llamar hoy de nuevo la atención de la Representación Nacional sobre este punto, pues una vez adquiridos estos buques cuyo porte no podrá ser me-

nor de 500 toneladas y estando armados como corresponde, además de empleárseles en la vigilancia de nuestros mares se le puede hacer servir como guardacostas, como correos y como transportes según las exigencias del servicio. Con estos cortos elementos se logrará que nuestras leyes no sean burladas por los buques extranjeros; se evitará el contrabando, y las comunicaciones con los puntos más importantes del litoral podrán ser más activas”.

“En caso de que hubiera necesidad de hacer uso de transportes o de cualquier otra comisión especial, no nos veremos en el caso de ocupar buques mercantes y de pagar grandes sumas a causa de las exigencias del servicio y de confiar el éxito de una expedición a individuos particulares”.

Matrícula de Mar

“La matrícula del Mar, organizada convenientemente proporcionará la ventaja de tener a toda hora en nuestras costas una fuerza disponible para el caso de una guerra extranjera o el de cualquier otro servicio local y cuyos trabajos no se reenumeran en tanto no se utilizan las tripulaciones de la Marina mercante nacional se hallaran formadas de ciudadanos útiles conforme con lo estipulado en los tratados de amistad y comercio celebrado con los Estados Unidos y nuestros buques de guerra podrán encontrar en dicha matrícula sus dotaciones respectivas por el método fácil de sorteo que es el que siempre ha servido para la designación de sus plazas”.

“En un país como el nuestro, donde la vocación para la carrera marítima solo se encuentra en los habitantes de las costas que familiarizados con las penalidades y peligros sacan de ella sus medios de subsistencia, no se concibe que razones hallan tenido presentes para suprimir esta institución sustituyéndola en una medida que lejos de ser de utilidad, deja a merced de personas que carecen de los conocimientos necesarios la calificación de esas clases, prescribiendo el estímulo que mantenía tantas familias domiciliadas en el litoral y aún hasta la instrucción en esa carrera puesto que dichos habitantes la adquieren práctica e insensiblemente desde la niñez. Hay una equivocación en suponer que los matriculados gozan de un fuero privilegiado que conservan por sus ordenanzas especiales, para desvanecer esta idea bastará manifestar que si realmente están sujetos a dichas ordenanzas es sólo en lo que concierne a su servicio, pues en todo lo demás quedan sujetas a las leyes comunes de la misma manera que lo están los individuos del ejército. El Gobierno cree que debe restablecerse la Matrícula de Mar conforme a su ordenanza en todo lo que no se oponga a las leyes y disposiciones del sistema vigente”.

Buques Mercantes

“La Marina mercante sin embargo de ser tan escasa se encuentra actualmente tan desorganizada que pasa desapercibida, porque con muy pocas excepciones se ocupa únicamente del cabotaje que en realidad tiene poca importancia. Siendo esta Marina colaboradora de la de guerra, se ha procurado que se tenga especial cuidado con ella por las Comandancias y Capitanías de puerto que son a las que está inmediatamente encargada su organización y vigilancia”.

Colegios Náuticos

“En 24 de noviembre del año ppdo., decretó el Congreso de la Unión el esta-

blecimiento de dos escuelas náuticas, una en el Golfo y otra en el Pacífico para atender a la enseñanza tan abandonada del ramo de pilotos. En estas escuelas podría obtenerse la oficialidad necesarias para nuestros buques cursándose algunos estudios más que se requieren para la Marina de guerra; pero desgraciadamente en el presupuesto del presente año fiscal se suprimió el gasto de una y la que queda no ha podido aún organizarse”.

“Debo manifestar con este motivo al Congreso que un solo establecimiento de esta clase no llena el objeto propuesto; porque en cualquiera de los dos puntos donde se funde podrán aprovecharse únicamente de la instrucción respectiva los jóvenes del litoral a que corresponde porque quedando los del otro enteramente su traslación serían motivo bastante para extinguir hasta la vocación que se tenga para la carrera marítima. El Gobierno cree que debe subsistir el decreto mencinado sin alteración de ninguna especie”.

**Causas que
nulificaron
las
posibili-
dades de
compra de
buques**

“La intervención de los estadounidenses primero y de la francesa, después seguida ésta por el Imperio de Maximiliano, nulificaron las posibilidades de adquisición por compra de unidades navales. Las condiciones de la Armada fueron tan precarias, que la defensa marítima se hizo en Antón Lizardo a expensas del flete de los buques *Wave* e *Indianola*, ante la flotilla de Tomás Marín, integrada por él en la Habana. Los liberales y Benito Juárez contaron solamente con embarcaciones construidas por el Tte. coronel Juan E Foster en Alvarado (las *Santa María*, *Galeana*, *Mina*, *Hidalgo*, *Morelos* y *Bravo*), cada una con un solo cañón.”

“Los barcos de la Triple Alianza arribaron a Veracruz y el Imperio dominó las aguas del Golfo de México.”

Mariano Arista había dicho en 1849, que “los buques de guerra existentes fueron desarmados y echados a pique para evitar que fueran segura presa de los americanos y así como casi todos los puertos fueron ocupados por fuerzas de los EUA, no quedó a la nación buque de ninguna especie: de ahí que el Gobierno, en decreto de 10 de agosto de 1848 haya señalado las pocas plazas que quedaban en servicio, y determinado dar licencia ilimitada al resto de la oficialidad; diecisiete eran los jefes y oficiales del cuerpo de guerra: de ellos Francisco de Paula López, Tomás Marín y Francisco Reibaut habían alcanzado el grado de capitanes de navío.”

“Se pensó remediar en algo esta situación con la compra de cuatro pailebotes para el Pacífico y dos buques de vela para el seno Mexicano, además, de destinar dos lanchas cañoneras de remos por banda para cada uno de los dos mares. La goleta *Fortuna* fue la única comprada: navegó bajo el nombre de *Veracruz*. En 1851 la Armada nacional, estuvo integrada en el golfo por el vapor *Estado de México*, el bergantín-goleta *Veracruz* y las goletas *Puebla*, *Tabasco* y *Tamaulipas*. De la memoria de 1857 se deduce que en el Pacífico navegaban un pailebote armado, y en el Golfo se hallaban únicamente los vapores *Demócrata* y *Guerrero*, el *Veracruz* y la goleta *Oaxaca*, pues los demás buques habían naufragado o no se encontraban en disposición de efectuar ninguna campaña”.

“Derrotados la Intervención y el Imperio en 1869 el Ministerio llamó la atención sobre la urgente necesidad de “que se compraran dos buques de vapor, uno para cada Departamento, porque no era conveniente en manera alguna dejar por más tiempo descuidadas las extensas costas que forman el litoral

de la República. Una vez adquiridas cuyo porte no puede ser menos de 500 tons., estando armados como corresponde, además de emplearse en la vigilancia de nuestros mares, se les puede hacer servir como guardacostas, como correos y como transporte, según las exigencias del servicio.”

Ultima memoria presentada por el general Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina

En la última memoria que tuve el honor de presentar al Congreso, hice una reseña de la Marina nacional, exponiendo con separación el estado de cada uno de los principales ramos que la componen, e indicando a la vez lo que era necesario para su organización y su progreso.

Desgraciadamente el adelanto ha sido poco, porque los esfuerzos del Ejecutivo no son bastantes por sí solos para darle el impulso que necesita y por consiguiente en la actualidad este ramo consiste en las oficinas indispensables para mantener la organización de la Marina mercante nacional y en el personal de las matrículas para la tripulación de los buques, así como para las embarcaciones del tráfico de los puertos y demás trabajos de mar.

Para haber conseguido su estado actual ha sido necesario superar grandes dificultades, y sin embargo mucho falta para establecerla como corresponde.

Por los pormenores que voy a manifestar, el congreso podrá apreciar las indicaciones que hago para los ramos principales de esta arma tan complicada, y el ejecutivo no duda que les dará su aprobación cuando para ella le sean presentada las iniciativas que corresponden.

Departamento de Marina

La Marina, como arma especial y anexa del Ministerio de la Guerra, necesita tener un departamento como los de artillería e ingenieros, y se hace indispensable crearlo comprendiéndolo en la planta de esta Secretaría, para que el servicio tenga la regularidad debida.

Comandancias y Capitanías de Puerto

Las Comandancias de Marina, establecidas una en Veracruz y otra en Mazatlán, así como las Capitanías de Puerto en varios litorales, se hallan desempeñadas por oficiales del Ejército y algunos pilotos habilitados de segundos tenientes, y no obstante el empeño con que se han procurado por este Ministerio el perfeccionamiento de sus funciones, no es posible conseguir el lleno completo de sus deberes por falta de conocimiento en esta arma.

Buques de Guerra

La grande extensión de nuestras costas, el despoblado de ellas y su fácil acceso, generalmente hacen indispensable la adquisición de algunos buques de guerra para su vigilancia, con cuyo medio se evitará el contrabando, se harán efectivas las leyes en nuestros puertos y el mar territorial no será en lo sucesivo el teatro

de hechos escandalosos cometido por algunos buques confiados en la impunidad. El Ejecutivo, disponiendo de las sumas que el congreso ha señalado para este objeto, ya se ocupa de ello con el interés que demanda asunto tan importante.

Matrículas

La inscripción naval ha sido también uno de los objetos preferentes del Ejecutivo, y venciendo muchas dificultades ha logrado establecer las bases de su organización conforme a la ordenanza de matrículas de 1802 que está vigente, modificándola en esta parte tanto cuando ha sido necesario para ponerla en consonancia con el espíritu de la constitución y leyes que nos rigen.

La inscripción naval, como otra vez ha tenido el honor de manifestar al Congreso, proporciona la ventaja de tener a toda hora en nuestras costas una fuerza útil disponible para el caso de una guerra extranjera o cualquiera otro servicio local sin renumerar sus trabajos en tanto no se utilizan; con ella se provee a la tripulación de nuestros buques de guerra y a la de los mercantes nacionales, uno de los requisitos que constituye su nacionalidad en todas las potencias marítimas, y el cual se halla consignado en los tratados que con otras naciones tiene celebrados la República; con que no puede ser desempeñado sino con los que sean aptos para él en su calidad de mexicano; y por último, los ciudadanos que la forman cumplen con la prescripción constitucional eligiendo esta arma para prestar en ellas sus servicios.

de hechos escabaldados cometidos por algunas banderas conflagradas en la insubordinación. El Ejecutivo, disponiendo de las armas que el Congreso ha señalado para este objeto, ya se ocupa de ello con el interés que demanda sereno y desapasionado.

Matrículas

La inscripción naval ha sido también uno de los puntos preferentes del Ejecutivo, y venciendo muchas dificultades ha logrado establecer la base de su organización conforme a la ordenanza de matrículas de 1802 que está vigente, modificándola en esta parte tanto como ha sido necesario para ponerla en consonancia con el espíritu de la constitución y leyes que nos rigen.

La inscripción naval, como otra vez he tenido el honor de manifestar al Congreso, proporciona la ventaja de tener a toda hora en nuestras costas una fuerza allí disponible para el caso de una guerra exterior o cualquier otro servicio local en cualquier tiempo en tanto no se utilicen; así como provee a la tripulación de nuestros buques de guerra y a la de los mercantes nacionales, uno de los recursos que constituye su nacionalidad en todas las potencias marítimas, y el cual se halla consagrado en los tratados que con otras naciones tiene celebrados la República, con que no puede ser desvirtuado. No con los que sean antes para el comercio de mercancías y por último, los ciudadanos que la forman cumplen con la prescripción constitucional obligando a esta arma para prestar en ellas sus servicios.

TARIFA DE SUELDOS PARA LA CLASE DE MARINA

"Ministerio de Guerra y Marina. Sección de Marina. El C. Presidente de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente Interino Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. A sus habitantes, sabed:

"Que en uso de las facultades concedidas por la ley de 12 del presente mes, he tenido a bien decretar lo que sigue:

"Artículo único. Se derogan las diversas tarifas de sueldos para todas las clases de Marina que han estado vigentes; sustituyéndose con la siguiente:

	Mensual	Anual
Jefe de escuadra en cuartel	250	\$3000
El mismo en comisión	375	4500
Idem idem embarcado con mandos	475	5700
Capitán de navío en el departamento	236	2832
El mismo en comisión	286	3432
Idem idem embarcado con mando	311	3739
Capitán de fragata en el departamento	151	1812
El mismo en comisión	184	2208
Idem idem embarcado con mando	210	2412
Primer teniente en el Departamento	95	1140
El mismo en comisión	130	1560
Idem idem embarcado con el mismo	165	2100
Segundo teniente en el Departamento	80	960
El mismo en comisión	120	1440
Idem idem embarcado con mando	140	1680
Subteniente en el Departamento	65	780
El mismo en comisión	75	900
Idem idem en mando	90	1080
Aspirante de primer clase	40	480
Idem con mando	60	720
Aspirante de segunda clase	20	240
Contador	100	1200
Médico cirujano	120	1440
Primer contraamaestre condestable	58	696
Segundo idem idem	45	540
Tercer contraamaestre	30	360
Maestro mayor de carpinteros constructor	80	960
Primer carpintero calafate	35	420
Segundo idem idem	30	360
Tercer carpintero	20	240
Primer cocinero de equipaje	40	480
Segundo idem idem	35	420
Maestro de víveres	35	420
Despensero	25	300
Ayudante del médico	20	240
Cabo de mar	25	300
Marinero de primer clase	20	240
Idem de segunda idem	15	180
Grumete	10	120
Aprendiz naval	8	96

Máquinas

Inspector de máquinas	175	2100
Primer maquinista	150	1800
Segundo idem	120	1440
Tercer idem	100	1200
Aprendiz de la máquina de primera clase o herrero	40	480
idem idem de segundo idem	30	240
fogonero de primera clase	40	480
Idem de segunda idem	20	240

Compañía de Marina

Un capitán desembarcado	95	1140
Idem embarcado	120	1440
Un teniente desembarcado	65	780
Idem embarcado	75	900
Subteniente desembarcado	48	576
Idem embarcado	52	624
Corneta	20	240
Sargento primero	45	540
Idem segundo	30	360
Cabo primero	25	300
Cabo segundo	20	240
Soldado	15	180

La ración de Armada será de tres reales diarios, y en numerario de terceras partes de este valor.

“Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

“Dado el Palacio Nacional de México a 15 de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cinco. Sebastián Lerdo de Tejada, al general de división Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina. Presente.

Y lo comunico a ud. para su inteligencia y demás fines. Independencia y Libertad. México, noviembre 15 de 1875. Mejía.- C ...

Compañía de Marina

Un capitán desembarcado	92	1140
Idem embarcado	120	1440
Un teniente desembarcado	62	780
Idem embarcado	72	900
Subteniente desembarcado	48	576
Idem embarcado	52	624
Cometa	20	240
Sargento primero	42	540
Idem segundo	30	360
Cabo primero	22	300
Cabo segundo	20	240
Soldado	12	180

La ración de Armada será de tres reales diarios, y en numerario de tres-
tas partes de este valor.

“Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido
cumplimiento.

“Dado el Palacio Nacional de México a 12 de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cinco. Sebastián Lerdo de Tejada, al general de división Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina. Por ende.

Y lo comunico a ud. para su inteligencia y demás fines. Independencia y
Libertad. México, noviembre 12 de 1875. Mejía - C.

PRESUPUESTO PARA UN BUQUE DE GUERRA

Ministerio de Guerra y Marina. Sección de Marina. El C. Presidente de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“SEBASTIAN LERDO DE TEJADA”, Presidente Interino Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

“Que en uso de las facultades concedidas por la ley del 12 del actual, he tenido a bien decretar lo que sigue:

“Artículo único. Se altera la ley de presupuestos vigente en la sección 56, partidas números 3373 hasta el 3401, en los términos siguientes:

Presupuesto para un buque de guerra

Un primer teniente comandante	2100
De segundo idem, a \$1440	2880
Un subteniente de Marina	900
Un aspirante de primera clase	480
Un idem de segunda	240
Un contador	1200
Un médico cirujano	1440
Un primer condestable contra-maestre	690
Un segundo idem idem	540
Dos terceros contra-maestres, a \$360	720
Un primer carpintero calafate	420
Un primer cocinero de equipaje	480
Un despensero	300
Un ayudante del médico	240
Siete cabos de mar, a \$300	2100
Diez marineros de primera clase a \$240	2400
Diez y ocho idem de segunda, a \$180	3240
Diez grumetes, a \$120	1200

Maquinistas

Un primer maquinista	1800
Un segundo idem	1440
Un tercero idem	1200
Dos aprendices de máquinas de primera clase, \$480	960
Dos idem de idem de segunda, a \$240	480
Cuatro fogoneros de primera clase, a \$480	1920
Seis idem de segunda, a \$240	1440

Artillería

Un sargento primero	540
Un cabo segundo	240
Ocho soldados, \$180	1440
Sesenta y nueve raciones diarias, a tres reales cada una	10665
Cuarta parte de soldados para entretenimiento del buque	8319
Combustible	36000
Importa un buque	88020
Importan tres buques más	<u>264060</u>
Total	440100

“Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.”

“Palacio de Gobierno Nacional en México, a 15 de noviembre de 1875.
Sebastián Lerdo de Tejada, al C. General de División Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina. Presente.

“Y lo comunico a ud. para su inteligencia y demás fines. Independencia y Libertad, México, noviembre 15 de 1875. Mejía. Ciudadano...”

TARIFA QUE SE ACOMPAÑA A LA CIRCULAR DE FECHA 6 DE FEBRERO DE 1877

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

TARIFA: que rige en el Ejército de operaciones, y que por acuerdo de C. General segundo en Jefe, encargado del Supremo Poder Ejecutivo, se manda observar en todo el Ejército desde la revista de comisario del presente mes.

	Sueldo Anual Integro		Sueldo Mensual Integro		DEBEN PERCIBIR	
Estado Mayor del Ejército						
General de División en servicio	6,001	20	500	10	333	40
General de División en cuartel	3,999	60	333	30	250	00
General de Brigada en cuartel	4,500	00	375	00	250	00
General de Brigada en cuartel	2,998	80	249	90	187	42
Marina						
Jefe	2,400	00	200	00	150	00
Idem del departamento	2,101	20	175	00	131	12
Capitán de puerto (Veracruz)	2,101	20	175	10	131	12
Idem de idem (Tampico)	1,017	60	84	80	83	33
Primer teniente comandante	2,097	00	174	75	131	07
Segundo idem idem	1,038	36	86	53	823	
Médico cirujano	1,468	80	122	40	90	92

Contador pagador	1,038	00	86	50	70	28
Aspirante de primera	348	00	29	00	26	00
Idem de segunda	186	00	15	50	15	50
Segundo contraamaestre	540	00	45	00	40	00
Tercer idem	420	00	35	00	29	75
Primer carpintero calafate	360	00	30	00	25	50
Segundo idem idem	300	00	25	00	21	25
Cocinero	360	00	30	00	25	50
Maestro de víveres	420	00	35	00	29	75
Marinero de primera	240	00	20	00	18	75
Idem de segunda	180	00	15	00	15	00
Grumetes	120	00	10	00	10	00
Primer maquinista	1,800	00	150	00	120	00
Oficial maquinista	1,200	00	100	00	83	33
Fogoneros	480	00	40	00	39	90
Idem de segunda	240	00	20	00	18	75

Ingenieros

Coronel	2,826	00	236	60	176	70
Teniente coronal	1,807	20	150	60	120	48
Comandante de barallón	1,468	80	122	40	97	92
Segundo ayudante	960	00	80	00	64	00
Sub-ayudante	780	00	65	00	52	00
Pagador	1,594	80	132	90	106	32

TARIFA: que rige en el Ejército de operaciones, y que por acuerdo de C. General de Guerra y Marina, se manda observar en todo el Ejército desde la revista de comisario del presente mes.

DEBEN PERCIBIR	Sueldo Mensual Integro	Sueldo Anual Integro
----------------	------------------------	----------------------

Estado Mayor del Ejército

General de División en servicio	6,001	20	500	10	333	40
General de División en cuartel	3,999	60	333	30	250	00
General de Brigada en cuartel	4,500	00	375	00	250	00
General de Brigada en cuartel	2,998	80	249	90	187	45

Marina

Médico cirujano	1,468	80	122	40	97	92
Segundo idem idem	1,038	36	86	23	83	33
Primer teniente comandante	2,097	00	174	75	131	07
Idem de idem (Tampico)	1,017	60	84	80	83	33
Capitán de puerto (Veracruz)	2,101	20	175	10	131	15
Idem del departamento	2,101	20	175	00	131	15
Jefe	2,400	00	200	00	150	00

SECCION DE MARINA 1878

En este ramo de la administración, se han organizado las Comandancias de Marina de Norte y de Sur, sometiendo a su gobierno e inspección las Escuadrillas de sus respectivos mares; y se han procurado y puesto en vigor cuantas prerrogativas conceden a los buques mercantes las leyes vigentes.

Los Capitanes de puerto de Veracruz y Mazatlán son hoy a la vez jefes de los Departamentos del Norte y del Sur, y a ellos están subordinados los buques de guerra nacionales que surcan las aguas de su dominio, haciendo su principal estación en los puertos donde está radicada la Comandancia. De esta manera se ha conseguido centralizar el servicio de guerra, poniendo a los jefes de ambos Departamentos en contacto inmediato con el Supremo Gobierno; y como asumen también la dirección de los buques mercantes y la inspección general de policía y militar en todos los puntos de su demarcación, queden en aptitud de estrechar más las relaciones que median entre la Armada y la mercante nacional, y de hacer efectivas sus mutuas responsabilidades.

Se han economizado los sueldos de comandantes especiales de Departamentos y los de jefes de escuadrilla embarcados; empleos que no se han juzgado necesarios en el actual estado de nuestra Marina.

Por el documento núm. 94 se verá el número y clase de los empleados que se tienen en los departamentos; haciendo notar que si no todos ellos son de la facultad marinera, esto se debe a la escasez que de estos oficiales hay en el país. Más lo que hoy ocupan las Capitanías de Puerto, en lo general, sin graduación de Marina, son inteligentes y ameritados Jefes y Oficiales del Ejército, que procuran llenar sus deberes.

Armada Nacional

Cuatro son los buques de vapor armados que hoy forman nuestra naciente Ma-

rina de guerra. De estos, dos recorren el litoral del golfo, y los otros dos el del Pacífico, sirviendo como guardacostas, como transportes y como correos, según las exigencias de especial servicio.

El porte de cada buque, su armada militar y condiciones marinas, lo mismo que la fuerza empleada, instruida y ejercida de continuo en ellos, se manifiesta en los documentos núms. 95, 96 y 97.

Al movimientos de tropas y a las comisiones militares y políticas, en las zonas de Oriente y Occidente, han prestado ayuda dichos vapores tanto por la oportunidad y violencia de sus servicios, cuanto por la economía que trajo consigo el ahorro de fletamento en embarcaciones mercantes, a las cuales se había tenido necesidad de acudir continuamente, ocasionando grandes gastos, tardanza y molestias para las fuerzas transportadas.

Para el aivio de los siniestros navales, han contribuido los buques de Guerra y en ambos mares, con honorosos y útiles esfuerzos en bien de la humanidad: siendo los más notables el que prestó el *México* en 17 de mayo último, salvando al equipaje y pasajeros del *City of San Francisco*, vapor de la línea americana Mala del Pacífico, que en número de 219, habían quedado abandonados y sin alimento en las playas del cabo Maldonado; y la cañonera *Libertad* del Departamento del Norte, auxiliando oportunamente el 18 de Agosto, al *City of Habana* encallado y perdido en los bajos de Tuxpan.

Persuadido el Ejecutivo de la importancia de esta arma, dicta las disposiciones convenientes para su proyectada organización.

Matrículas

Siendo de importancia la instalación de las matrices de inspección naval, tanto para determinar la nacionalidad de nuestros buques, cuanto para tripular los de la armada, el Ejecutivo se encarga de formar la correspondiente iniciativa.

Colegios Náuticos

Dos planteles particulares hay en la República donde adquirir la instrucción de pilotaje y maniobra: uno, situado en Campeche y el otro en Mazatlán, subvencionados ambos por el Gobierno con mil quinientos pesos anuales (\$1,500) cada uno; y aunque hasta hoy han sido bastante provechosos sus resultados, pues despertando el amor por el servicio marítimo, surten dichos planteles de pilotos a la mercante, y de aspirantes a la Armada; el Ejecutivo, a fin de darles incremento mayor y vigilarles más de cerca, estudia el medio económico de su reforma, ensanchando su plan de estudios y procurándoles mayores auxilios pecuniarios.

REGLAMENTO PARA LA FORMACION DE LOS HISTORIALES DE LOS BUQUES 1878

Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina. Sección de Marina. Dispone el C. Presidente de la República que en lo sucesivo se observe el siguiente:

Reglamento a que debe sujetarse la formación de los historiales de los buques de guerra.

Art. 1o. Todos los buques de la Armada nacional estarán provistos de un libro que se llamará el "Historial", dividido en cuatro Secciones; cada una de las cuales llevará el epígrafe del ramo a que se destina, en esta forma: 1a. Ingenieros, 2a. Artillería, 3a. Armamentos, y 4a. Observaciones Generales.

Art. 2o. Para la debida uniformidad se hallan impresas todas las noticias principales que se refieren a dimensiones del buque y de sus principales pertrechos, las que deberán anotarse con la mayor exactitud.

Art. 3o. Tan luego como se disponga el armamento de un buque por primera vez, o su construcción dentro o fuera del país, el Jefe encargado de su construcción o armamento, levantará la parte del Historial correspondiente a los ramos de ARMAMENTO, ARTILLERIA E INGENIEROS, en la inteligencia de que el día que salga del Arsenal deberá entregarse éste terminado, al Comandante, para que desde aquella fecha pueda continuarlo, en la forma que expresa en este Reglamento.

Art. 4o. Deben anotarse en la primera Sección los detalles de la construcción, expresando la clase de los materiales invertidos; dimensiones principales de cada parte esencial del buque, en particular de aquellas que

no son visibles fácilmente, como quilla, codastes, cuadernas, forro exterior de la obra viva, almohadillado del blindaje y su espesor; estado de conservación de las maderas; si el empernado de los fondos se ha hecho con cabilla de cobre o hierro, y en este último caso si están o no galvanizadas: tiempo que se ha tardado en la construcción, expresando la fecha en que se puso la quilla; si la obra ha continuado sin interrupción o ha habido alguna, y sus causas; variaciones que haya sufrido el proyecto primitivo después de aprobado; fecha de la caída al agua y sus calados en rosca, así como los calculados en el proyecto; precauciones tomadas durante el armamento para preservar sus cubiertas y costados, de la intemperie y sus consecuencias.

Art. 5o. Tomas de agua determinando con precisión su posición al exterior por medio de coordenadas fijadas con relación a puntos de la cubierta o costados en la obra muerta; posición en el interior, de las llaves de los grifos y su manejo.

Art. 6o. Cubicación de las carboneras con las tres clases de carbón usadas en la Marina, Cardiff, Newcastle y Antrácita; número de calderas y resultados de sus pruebas; número de hornos y de tubos de cada una de aquellas, y si estos últimos son de hierro o de latón, pesos con que están cargadas las válvulas de seguridad.

Art. 7o. Fuerza efectiva de la máquina, desarrollada en la prueba de mar, duración de ésta, y consumo y clase del combustible por hora y caballo; copiándose asimismo los cuatro estados que se levantan en dichas pruebas, así como los diagramas tomados en cada cilindro durante aquella.

Art. 8o. En la Sección Segunda además de los datos que se mencionan, se expresará el número y situación de los pañoles de pólvora y artificios que tenga el buque, número de jarras que contienen los primeros, así como el de las destinadas a cargas de combate, reducida y de saludos: cartuchería de fusil con bala y sin ella, y pólvora a granel.

Art. 9o. En la casilla de observaciones del estado de las municiones, se expresará la clase de espoletas de los proyectiles huecos, si son metálicos o de madera, si de tiempo, y duración máxima de ellos.

Art. 10. Descripción detallada del montaje de las piezas, y resultados que hayan dado en las pruebas.

Art. 11. Debe levantarse para cada pieza, una hoja historia con arreglo al modelo que se halla al fin de la Sección Segunda, en el que deberán constar los disparos que haya hecho, no sólo en la prueba de admisión, sino también en los diversos destinos que haya tenido hasta formar parte del artillado del buque.

Art. 12. Número de grifos de cada pañol, y colocación de las llaves para utilizarlos.

Art. 13. La sección tercera debe contener en las casillas correspondientes, las dimensiones y clase de tejido correspondientes las dimensiones y cla-

se de tejido invertido en cada vela, igualmente las de las jarcias muertas, expresando si son de alambre o cáñamo, número de veces que se han tesado, y fecha en que se han alquitranado después de considerarse listo el aparejo. En el velámen, las dimensiones de las relingas, serán las que tengan, después de probado y corregidos sus defectos; tomándolas con la mayor exactitud, a fin de saber lo que vacían y estiran aquellas con el uso.

- Art. 14.** Respecto a las anclas se manifestará si son comunes o giratorias, o de algunos de los diferentes sistemas aceptados, así como las pruebas de resistencia a que se hayan sometido éstas y las cadenas.
- Art. 15.** Debe asimismo hacerse constar el número de agujas de bitácora, su colocación y la magistral, y si aquellas tienen o no compensadores.
- Art. 16.** Inútil parece encarecer la importancia de la Sección Cuarta, que destinada al estudio del buque en todas sus partes y a las navegaciones que emprenda se halla exclusivamente a cargo de los Comandantes: por tanto, desde que se encarguen de ellos, deben dedicarse, con todo su celo e inteligencia, a conocer sus propiedades marineras y militares, que anotarán en la primera parte de dicha Sección, así como su gobierno y marcha en todos casos, consumo de combustible, según el grado de expansión en que funciones la máquina, y número de hornos que lleve encendidos; movimiento de rotación del buque, y de cabezada y balance; amplitud de éstas, andar medio en las diferentes circunstancias de mar y viento, a la vela y a la máquina, o con ambos motores reunidos, expresando el grado de expansión de ésta en los dos últimos casos.
- Art. 17.** Estudio acerca de la colocación de las agujas de bitácora, su número, clase e instrumentos con que cuenta para hallar sus perturbaciones; tablas de estas, formadas con la frecuencia que tan importante materia exige especialmente en los buques de hierro y blindados; comparaciones de las agujas de bitácora entre sí y con la magistral; situación de ésta y confianza que le merece, así como la colocación de los compensadores, en caso de tenerlos aquellos.
- Art. 18.** Observaciones de las variaciones del repartimiento interior del buque, sobre el aparejo, máquinas o artillería, que la experiencia haya demostrado ser necesarias, fundando aquellas en el mayor número de datos, para que en su vista pueda resolverse, cuando el buque regrese al arsenal.
- Art. 19.** Examen detenido de la artillería y su montaje y manejo de las piezas; servicio de cartuchería y municiones en combate, y medios de transmitir órdenes desde el puente y baterías a dichas localidades. Faltas o excesos en los cargos; máquinas de las anclas y situación favorable de éstas, y en fin, cuantas noticias corresponden a ilustrar la historia de un buque, que es lo que verdaderamente encierra esta primera parte.
- Art. 20.** Por corta que haya sido la duración del mando, el comandante deberá consignar sus propias observaciones; no admitiéndose la costumbre seguida hasta aquí, de referirse a las de su antecesor, y en el

caso de no haber verificado salida alguna a la mar, lo expresará como causa que impida apreciar las propiedades marineras del buque.

Art. 21. En la segunda parte, deben anotarse las diferentes comisiones que haya desempeñado el buque, y sus resultados; haciéndose al fin de mes un resumen de ellas, en el que se harán constar los días de mar, distancia recorrida y combustible consumido.

Art. 22. Los buques que actualmente se hallan armados, levantarán el "Historial" por los datos que existan en el buque, Departamento y demás que puedan proporcionarse, cuyos documentos se cerrarán con la firma del Comandante, quedando en el archivo de estos jefes para las confrontaciones que sea necesario verificar.

Art. 23. No sólo se anotarán todas las dimensiones y datos que para la debida uniformidad se hallan impresos, sino que en cada Sección se formará un extracto de las carenas y reemplazos que hayan verificado el buque; expresando únicamente la fecha, valor de los materiales reemplazados y jornales, con objeto de tener un conocimiento de las cantidades invertidas en cada buque.

Art. 24. Las obras que se ejecuten, tanto en puertos nacionales como extranjeros, se anotarán valorizadas en debida forma por el Comandante del buque, en la Sección correspondiente; según se expresara en los modelos que acompañan a cada una de éstas, así como de parte o sea todas las jarcias muertas, consignando todas sus fechas y las causas, y también cuando se alquitransen aquellas o se recorra el aparejo.

Art. 25. En las entregas de mando se hará constar el estado en que se halla el "Historial", autorizándolo con sus firmas en cada Sección de él, los comandantes entrante y saliente y el Jefe que presida dicho acto.

Art. 26. Deben asimismo los comandantes continuar la hoja historia de cada cañón, anotando los disparos que se hagan con cada uno de ellos, carga y proyectil empleado, consignando las observaciones que crea conducentes sobre su manejo o sobre el estado de las piezas.

Art. 27. Se levantarán por triplicado los "Historiales" de los buques, debiendo remitirse uno de dichos ejemplares a esta Secretaría, para que puedan tenerse a la vista los antecedentes más esenciales de aquéllos; otro a la Comandancia principal de su Departamento y quedar el tercero en el buque.

Art. 28. Al "Historial" de todo buque deberá acompañar precisamente, un plano de su sección vertical, otro de cada una de sus cubiertas, para la mejor inteligencia de su distribución interior; y otro de su arboladura y velámen, debiendo reclamar los Comandantes cuando no se les remitan.

Art. 29. Mensualmente pasarán los Comandantes de los buques al principal de su Departamento, y éste a esta Secretaría, una copia de las anotaciones que hayan hecho en cada Sección, para que puedan unirse al ejemplar que han remitido, y sirvan de comprobación en todos casos; asimismo se remitirán, terminadas que sean las obras de un bu-

que, una copia de las anotaciones que se hayan hecho por los jefes de los ramos en la Sección correspondiente; procurando siempre la mayor claridad en aquellas, para evitar las dudas que de lo contrario pueden surgir.

Por último, esta Secretaría al dictar las anteriores prescripciones, como base para que puedan llevarse los "Historiales" de los buques con uniformidad y tratarse en ellos de los puntos más importantes que aquellos encierran, ha tenido en cuenta los casos probables de tener en lo futuro mayor número de buques y de mayores dimensiones, así como astilleros de cuya adquisición y estudio se ocupa, y deja entera libertad a los Comandantes para acreditar sus conocimientos, celo e inteligencia, así como el interés que tomen en los adelantos de la carrera que han emprendido, esperando que todos contribuyan a ilustrarle en un asunto que de tanta importancia es para los intereses de la Nación y del Cuerpo.

Libertad y Constitución. México, Septiembre 11 de 1878.-González.

que, una copia de las anotaciones que se hayan hecho por los jefes de los ramos en la Sección correspondiente; procurando siempre la mayor claridad en aquellas, para evitar las dudas que de lo contrario pueden surgir.

Por último, esta Secretaría al dictar las anteriores disposiciones, como base para que puedan llevarse los "Historiales", de los papeles con tintorina, da y tratare en ellos de los puntos más importantes que aquellos encierren, ha tenido en cuenta los casos probables de tener en lo futuro mayor número de dudas y de mayores dificultades, así como aquellos de cuya adquisición y conservación se ocupa, y ésta quiere a libertad a los Comandantes para archivar sus conocimientos, celo e inteligencia, así como el interés que tomen en los adelantos de la carrera que han emprendido, esperando que todos contribuyan a ilustrar en un asunto que de tanta importancia es para los intereses de la Nación y del Cuerpo.

Libertad y Constitución. México, Septiembre 11 de 1878. González.

REGLAMENTO PARA LAS CONTRATAS DE LOS FOGONEROS DE LA ARMADA NACIONAL

República Mexicana.- Ministerio de Guerra y Marina.- Sección de Marina.-
Dispone el C. Presidente de la República que en lo sucesivo, se observe el si-
guiente:

Contrata del fogonero
hijo de natural
de de estado que
se presenta voluntariamente para servir dicha plaza, en los términos expresa-
dos en los artículos siguientes:

- 1o. Se compromete a trabajar como fogonero con aplicación y celo, obede-
ciendo puntual y ciegamente cuanto para cumplir sus deberes le fuere
mandado por sus superiores.
- 2o. La duración de su compromiso será de . . . años y se obligará a servir dicha
plaza en su buque por el referido tiempo, cualquiera que sea su destino.
- 3o. Si las autoridades de Marina de quien dependa, tuviesen por conveniente
trasbordarle a cualquier otro buque, se obliga a ir donde se manden hasta
extinguir el tiempo de su compromiso.
- 4o. Se obliga a portarse con honradez y sobriedad, a ser aseado y respetuoso,
a tener en fin, buenas costumbres.
- 5o. Si fuere casado, justificará que su mujer consciente se embarque con
dicha plaza y siga en el buque a cuantas comisiones ocurran, otorgando la
interesada su consentimiento ante la autoridad civil respectiva del punto
de su residencia, cuyo justificante se añadirá a este contrato.
- 6o. Se obligará a observar puntualmente el régimen de policía y gobierno in-

terior de su buque, quedando sujeto a las ordenanzas de Marina y otras disposiciones que dicte el Supremo Gobierno.

- 7o. En caso de cometer deserción y se habido, se someterá a servir una campaña de dos años, a partir desde su nuevo ingreso a bordo, con un tercio de sueldo menos del que por su clase le corresponda.
- 8o. Se dividirán en dos clases: fogoneros de 1a. y fogoneros de 2a., distinguiéndose por sus insignias, que serán dos galones blancos sobre fondo azul de cinta de algodón, en el brazo, en igual forma que los cabos de tropa, los primeros, y uno sólo los segundos usando sobre dichos galones dos palas cruzadas que indiquen su profesión.
- 9o. Si procediere de los hornos, de las máquinas de los talleres, de arsenales o de las factorías particulares y nunca se hubiese embarcado, antes de formalizar su contrato, se sujetará a la prueba de una campaña de treinta días efectivos de mar al vapor, con el objeto de demostrar su disposición física para la nueva carrera que va a emprender.
- 10o. Para que desde luego sean recibidos como fogoneros de 1a. deberán certificar haber hecho campaña en los buques del Estado o haber navegado durante cuatro años, como fogoneros en los buques del comercio, sin que esto obste para que se sujeten a la prueba de un mes, efectivo de mar. Debiendo ser despedidos si de ésta no resultasen aptos para la plaza que solicitan y anotándose así a su contrata que se le deberá recoger y archivar en la Comandancia principal del Departamento en que la verificare.
11. Si por su buena conducta, aplicación e inteligencia, los fogoneros de 2a. clase se hicieren acreedores a ascenso, y por cualquier motivo resultare vacante de los de primera, en el buque de su destino, podrán ser promovidos a dicha plaza, previa solicitud del interesado, informada por el comandante de su buque, y dirigida al comandante principal, quien accedará desde luego, dando cuenta a esta Secretaría.
12. Recibido definitivamente en el servicio, se obligará a comprar, dentro del plazo de un mes, el vestuario correspondiente a su clase, que será en un todo igual al de la marinería a no usar otro mientras permanezca sirviendo y a sufrir el descuento de su sueldo que sea necesario para adquirirlo, si por su morosidad diese lugar a que se le compre por su jefe. En las revistas de ropa que se le pasen, se obliga a presentar la suya en el mejor estado de aseo.
13. Si por su mal comportamiento, desaseo, embriaguez, falta de aptitud o robustez, marearse mucho, carácter díscolo u otras causas análogas se hiciere acreedor a ello, será despedido del servicio por el comandante de su buque, previa la consulta del jefe superior de quien dependa a esta Secretaría para que en vista de los cargos que le resulten resuelva sobre la baja; y en este caso no podrá volver a ser admitido en los buques de la Armada Nacional.
14. Disfrutarán el haber mensual de \$40 los de primera y \$20 los de segunda, más la ración de Armada.
15. Si estando en la mar enfermase en términos que sea necesario sustituirlo

para hacer sus veces con un marinero, se obliga a permutar su sueldo con el que lo sustituya por todo el tiempo que dure su enfermedad.

16. Servirá en combates y ejercicios generales el puesto que se le asigne; aprenderá el manejo del armamento que le corresponda: formará en sus puestos en los actos diarios del servicio; cuidará los efectos que la Hacienda le confíe, como coys, útiles de rancho, etc. y ayudará en aquellas faenas extraordinarias que requieran los esfuerzos de todos los individuos de a bordo, siempre que no esté ocupado en los trabajos peculiares de su oficio, a no ser que se le mande suspenderlos para acudir a donde sea más necesario.
17. Aunque sus superiores más inmediatos sean los maquinistas, estará igualmente obligado a respetar, saludar y obedecer en cuanto tuviese relación con el desempeño de sus deberes, a los contramestres, sargentos, y demás clases equivalentes; y aún cuando le mandaren hacer algo que en su concepto no deba hacer, obedecerá en el acto y después manifestará su queja respetuosa al segundo comandante para el oportuno remedio.
18. Además de la limpieza de la máquina ayudará a hacer la de su alojamiento; y si por abandono o descuido manchase algo del buque, estará obligado a limpiarlo.
19. En las faenas de hacer carbón o de removerlos en las carboneras trabajará en su estiva o acarreo, a bordo, o en tierra, según se le ordene.
20. Por ningún motivo intentará salir de a bordo sin licencia, que obtendrá en los términos establecidos, y cuando la obtenga no se excederá de ella y acudirá puntualmente a bordo a la hora que se le mande regresar.
21. Obedecerá ciegamente al Comandante y Oficiales, y tratará a los aspirantes con las consideraciones y respeto debidos a su clase, obedeciéndoles puntualmente en cuanto le mandasen, comisionados por sus jefes.
22. En las ocasiones de bajar a tierra se conducirá con sobriedad, huirá de reyertas, camorras y tabernas, respetará a las autoridades civiles y militares y saludar a todo Jefe u oficial que encuentre, sea de la Armada o del Ejército, nacional o extranjero.
23. Desde su ingreso en el servicio, se le llevará por el oficial encargado de la máquina que lo será el segundo teniente más moderno, una libreta en un todo igual a la de la marinería, que le acompañará en sus trasbordos, y en la cual se anotará muy particularmente el desempeño de su profesión, premios, concesiones, celo y aplicación, conducta y cualquier servicio extraordinario en que se hubiere distinguido.

Y estando en un todo conforme con las anteriores condiciones, firmó el presente documento en
..... a de 18

Firma del interesado.

Vo.Bo.

Del jefe que autorizó el contrato Libertad y Constitución. México, Septiembre 12 de 1878.- González.

para hacer sus veces con un maestro, se obliga a permanecer su sueldo con el que lo sustituya por todo el tiempo que dure su enfermedad.

16. Servirá en combates y ejercicios armados el tiempo que se le señale; servirá en el manejo del armamento que le corresponde; formará en sus puestos en los actos de la vida; cuidará los efectos que la Hacienda le confiere, como copias, libros de rasgo, etc., y ayudará en aquellas tareas extrínsecas que requiera en los talleres de todos los individuos de a bordo, siempre que no sea ocupado en los trabajos pecuniarios de su oficio, a fin de que se le mande suspender para acudir a donde sea mas necesario.

17. Aunque sus superiores más inmediatos sean los marineros, estará igualmente obligado a respetar, obedecer y obedecer en cuanto a sus relaciones con el desempeño de sus deberes, a los escribanos, alférezes, y demás clases equivalentes; y aun cuando le manden hacer algo que en su concepto no deba hacer, obedecerá en el acto y después manifestará su duda respectiva al segundo comandante para el oportuno remedio.

18. Además de la limpieza de la máquina servirá a hacer la de su alojamiento; y si por abandono o descuido manchase algo del buque, estará obligado a limpiarlo.

19. En las faenas de hacer carbón o de recogerlo en las carboneras trabajará en su esbozo o acrílico, a bordo, o en tierra, según se le ordene.

20. Por ningún motivo intentará salir de a bordo sin licencia, que obtendrá en los términos establecidos, y cuando la obtenga no se excederá de ella y quedará puntualmente a bordo a la hora que se le mande regresar.

21. Obedecerá plenamente al Comandante y Oficiales, y tratará a los aspirantes con las consideraciones y respeto debido a su clase, obedeciéndolos puntualmente en cuanto le mandasen, como mandos por sus jefes.

22. En las ocasiones de salir a tierra se le conducirá con sobriedad, fuera de yerbas, casinos y tabernas; respetará a las autoridades civiles y militares y saldrá a todo pelo si el oficial que encabeza, sea de la Armada o del Ejército, nacional o extranjero.

23. Desde su ingreso en el servicio, se le llevará por el oficial encargado de la máquina que lo será el segundo teniente más moderno, una libreta en la que anotará muy particularmente el desempeño de su profesión, progresos, conocimientos, celo y aplicación, conducta y cualquier servicio extraordinario en que se hubiere distinguido.

Y estando en un todo conforme con las anteriores condiciones, firmó el presente documento en la ciudad de Madrid, a los 18 de Mayo de 1878.

Firma del interesado.

Yo, D. Juan de Dios, Comandante en Jefe de la Armada, y Comandante en Jefe de la Armada, doy fe de lo que en este documento se contiene, a los 18 de Mayo de 1878.

REGLAMENTO DE LICENCIAS

República Mexicana.- Ministerio de Guerra y Marina.- Sección de Marina.- Dispone el C. Presidente de la República que en lo sucesivo se observe el siguiente:

Art. 1o. Toda licencia que se conceda a cualquier Jefe u Oficial del cuerpo general de la Armada y sus auxiliares, que la solicite por enfermedad justificada, será de cuatro meses, y como tiempo máximo por seis, disfrutando el agraciado, durante el intervalo porque la obtenga, el sueldo por entero.

Art. 2o. El que se halla en el caso de pedir licencia para restablecer su salud, presentará la correspondiente instancia al Jefe de quien dependa, el que la pasará al Comandante principal del Departamento a fin de que disponga sea reconocido el enfermo por dos médicos del Cuerpo Médico Militar o los que hubiere con asistencia suya o del Jefe que crea conveniente, siempre que así lo conceptúe preciso; pues en caso contrario, bastará sólo que el reconocimiento, el tiempo por que se conceptúa podrá otorgarse; siendo condición precisa que el jefe que dirige la instancia la remita con el informe que juzgue conveniente.

Art. 3o. Si la solicitud de licencias para restablecer su salud fuese presentada por Jefe u Oficiales del Cuerpo General de la Armada o de sus Auxiliares, y al Comandante principal del Departamento le constare la certeza de lo que alega, podrá dirigirla a esta Secretaría sin previo reconocimiento: expresándolo así en su informe y marcando el tiempo por que conceptúe podrá otorgarse.

Art. 4o. Los Jefes y Oficiales de todos los Cuerpos de la Armada que regresen del extranjero por enfermos, y en el preciso plazo de tres días presen-

ten solicitudes de licencia para atender al restablecimiento de su salud, se dirigirán por el Comandante principal del Departamento, sin previo informe ni reconocimiento.

Art. 5o. La prórroga que a dicha licencia se conceda en lo sucesivo, no podrá por regla general exceder de dos meses en los cuales al que la obtenga, sólo se le abonará medio sueldo; y si llegase el caso de concederse segunda prórroga, ésta será sin sueldo alguno.

Art. 6o. El tiempo de la licencia deberá entenderse desde el día en que el interesado la reciba, hasta en que termine el que se le señale, desde cuya última fecha se presentará al punto de su destino en un plazo que no exceda de un mes.

Art. 7o. Las prórrogas de licencia, que no podrán exceder de seis meses, contando el tiempo anterior concedido, deberá pedirse con veinte días de anticipación en el que termine, pues a no constar esta circunstancia, el intermedio que pudiera haber de una a otra, se considera como excedido por falta voluntaria del interesado; no siéndole por tanto, de abono para el tiempo de servicio ni menos para el disfrute de sueldo; debiéndose por el contrario, declararlo de baja en el cuerpo a que pertenezca, si excede de un mes y previa sumaria en que justifique; pero si el individuo justificase plenamente que se hallaba excedido de licencia por causas ajenas a su voluntad, no sufrirá descuento de tiempo, y se le abonará en el del exceso igual goce que el que le corresponde durante el uso de prórroga.

Art. 8o. Todo Jefe, Oficial o funcionario cuyo destino en el extranjero no sea por tiempo determinado y solicítase licencia para regresar al país por enfermo, justificará competentemente la causa, y podrá obtenerla por el plazo que se determina en el Art. 1o., entendiéndose en este caso como de tiempo de duración de la licencia desde el día de su llegada al país hasta el en que se presentase en el punto donde debe embarcarse para su destino.

Art. 9o. El Oficial de cualquiera de los cuerpos de la Armada que durante el curso de su carrera hasta capitán de navío o sus clases equivalentes, hubiese usado de licencias por enfermo que compongan entre todo dos años, se considerará de poca aptitud física y será propuesto para el retiro del servicio.

Art. 10. Se exceptúan de la anterior disposición las licencias que se concedan para restablecerse de heridas recibidas en campaña o golpes en faenas del servicio; siempre que estos últimos sean debidamente justificados por medio de sumaria formada en el lugar del suceso en el preciso plazo de tres días.

Art. 11. Todo Jefe u Oficial que se halle disfrutando de licencia o prórroga para restablecer su salud, no podrá solicitar mando ni destino, ni por regla general será propuesto para ellos; hasta tanto que el Comandante principal del Departamento a que corresponda de parte a esta Secretaría que se ha presentado en la capital del mismo. Lo que deberá verificarse en el mismo día de la presentación.

Art. 12. Las licencias y prórrogas para asuntos particulares, podrán conse-

derse por igual tiempo que las de enfermo, con sólo la diferencia de que no disfrutará el que la use sueldo alguno; debiendo informar al Jefe que remite a esta Secretaría la solicitud del individuo que pide una de dichas gracias, si es o no conveniente al servicio la concesión.

- Art. 13.** Los que soliciten licencia para el extranjero, podrán obtenerla por seis meses sin sueldo, en la inteligencia que la máxima licencia concedida por este concepto será de un año.
- Art. 14.** Los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada, que por desarme de buques u otras causas no ocupen destino reglamentario, obtendrán licencia ilimitada, con el haber que les corresponda, según su tiempo de servicios, y se les concederá residir en el punto que elijan, hasta ser nuevamente llamados.
- Art. 15.** Los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada que no tengan destino reglamentario ni estén en uso de licencia, residirán en la capital de los Departamentos, extendiéndose el radio de ésta a los puntos que disten tres horas de la residencia del Comandante principal, pero estando obligados a salir para el destino o comisión que se les confiera en la república, en el plazo máximo de tres días, después de recibir los recursos que se acuerde ministrarles.
- Art. 16.** El que excedido de licencia o por otro motivo solicitare habilitación y relief, deberá justificar la legítima causa que tuvo para no presentarse en tiempo oportuno; y sólo en un caso muy probado, previo siempre informe de su inmediato Jefe y del que remite la solicitud al Ministerio, se le concederá por completo, pues de lo contrario, teniéndose la menor duda, no le será más que la habilitación del empleo desde la fecha de la orden; perdiendo por tanto el tiempo que estuvo de baja, así como los sueldos correspondientes a él; y si resultase que la baja fue por culpabilidad del individuo, quedará definitivamente dado de baja en su cuerpo.
- Art. 17.** Todo el que se halle en uso de licencia, justificará mensualmente su existencia, ante el Comandante principal o Comandante militar, si estuviera fuera de la capital del Departamento, para pasar la revista en la forma que le ordenaren bien entendido, que si faltare el cumplimiento de este imprescindible requisito, será dado de baja; y aún en el caso de concederle la habilitación, perderá los sueldos pertenecientes a dicho tiempo.
- Art. 18.** El tiempo en que se disfrute de licencia temporal, sea por enfermedad, o para asuntos particulares, no se abonará en las hojas de servicios de los interesados.
- Art. 19.** Lo dispuesto en los artículos anteriores comprende a los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada y sus Auxiliares.

Libertad y Constitución México, Septiembre 12 de 1878.- González.

Art. 19. Lo dispuesto en los artículos anteriores comprende a los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada y sus Auxiliares.

Art. 18. El tiempo en que se disfruta de licencia temporal, sea por enfermedad, o por asuntos particulares, no se abona en las hojas de servicios de los interesados.

Art. 17. Todo el que se halle en uso de licencia, justificará inmediatamente su existencia, ante el Comandante principal o Comandante militar, según exista fuera de la capital del Departamento, para pasar la revista en la forma que le ordenen bien en el albedio, que el Jefe el cumplimiento de este imperio, escudible, según el caso de baja, y aun en el caso de conceder la habilitación, por los servicios pertenecientes a dicho tiempo.

Art. 16. El que excedido de licencia o por otro motivo solicite habilitación y reintegro, deberá justificar la legítima causa que tuvo para no presentarse en tiempo oportuno, y sólo en un caso muy probado, previo siempre informe de su inmediato Jefe y del que remite la solicitud al Ministro, se le concederá por completo, para de lo contrario, teniendo la menor duda, no se está más que la habilitación del cuerpo desde la fecha de la orden, por cuando por tanto el tiempo que estuvo de baja, así como los sueldos correspondientes a él, y el resultado que la baja fue por culpabilidad del individuo, quedará definitivamente bado de baja en su cuerpo.

Art. 15. Los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada que no tengan destino regimentario ni estén en uso de licencia, residirán en la capital de los Departamentos, extendiendo el radio de ésta a los puntos que disten tres horas de la residencia del Comandante principal, para estando obligados salir para el destino o comisión que se les confiera en la república, en el plazo máximo de tres días, después de recibir los recursos que se acuerden ministeriales.

Art. 14. Los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada, que por destino de guerra o otras causas no tengan destino regimentario, tendrán licencia limitada, con el haber que les corresponda, según su tiempo de servicios, y se les concederá residir en el punto que elijan, hasta ser nuevamente llamados.

Art. 13. Los que soliciten licencia para el extranjero, podrán obtenerla por seis meses sin sueldo, en la inteligencia que la máxima licencia concedida por este concepto será de un año.

Art. 12. Los que soliciten licencia por igual tiempo que las de enfermos, con sólo la diferencia de que no disfrutará el que la use, si no algún otro beneficio inferior al que se remite a esta Secretaría la solicitud del individuo que pide una de dichas licencias, si es o no conveniente al servicio la concesión.

REGLAS RELATIVAS AL RUMBO

Art. 11. Si dos buques de vela navegan de vuelta encontrada o con corta diferencia, y hay riesgo de abordaje, meterán ambos sobre estribor, para darse el costado de babor.

Art. 12. Cuando dos buques de vela sigan rumbos que se crucen y se expongan a un abordaje, si van de distinta mura, el que ciñe de babor maniobrá de modo que no haga alterar la derrota al que ciñe por estribor; sin embargo en el caso en que el buque que vaya amurado por babor, ciña todo y el otro vaya más desahogado, este último debe maniobrar de modo que no embarace a aquel pero si uno de ellos va en popa o ambos tienen el viento por la misma banda, el que lo tenga en popa o descubra al otro por sotavento, maniobrá convenientemente para no embarazar la derrota de este último.

Art. 13. Si dos buques de vapor, navegando a máquina, van de vuelta encontrada, o con corta diferencia, y tienen peligro de abordaje, ambos meterán sobre estribor, a fin de pasar uno a babor del otro respectivamente.

Art. 14. Si dos buques de vapor, navegando a máquinas, siguen derrotas que se cruzan y están expuestos a un abordaje, el que vea al otro por estribor maniobrá de modo que no haga alterar el rumbo a aquel.

Art. 15. Si dos buques, uno de vela y otro de vapor, navegando a máquina, siguen derrotas en que puedan abordarse, el buque de vapor maniobrá de modo que no haga alterar el rumbo al de vela.

Art. 16. Todo buque de vapor, navegando a máquina, que se aproxime a otro buque con riesgo de abordaje, debe disminuir su andar, parar o ciar si

es necesario. Todo buque de vapor, navegando a máquina, deberá andar, en tiempo de niebla, con velocidad moderada.

Art. 17. todo buque que pase a otro, deberá gobernar de modo que no embarrace la derrota de este último.

Art. 18. Cuando a consecuencia de la reglas anteriores uno de los dos buques debe maniobrar de modo que no moleste al otro, éste debe, no obstante, arreglar sus maniobras a las reglas que siguen.

Art. 19. Al observar las reglas anteriores deben los buques tener en cuenta todos los peligros de la navegación. Atenderán también las circunstancias particulares que puedan hacer necesaria la falta de observancia de estas mismas reglas, a fin de evitar un peligro inmediato.

Art. 20. Las reglas anteriores no servirán, sin embargo, para libertar a un buque, cualquiera que sea, ni a su capitán, ni a su tripulación, ni a los armadores, de las consecuencias de dejar de llevar las luces, no hacer las señales, faltar a la vigilancia conveniente o cometer cualquier descuido en las precauciones que se aconsejan las prácticas corriente de la navegación o las circunstancias particulares del caso.

Los comandantes principales de los departamentos, los de los buques y los capitanes de puerto, vigilarán el exacto cumplimiento de cuanto va ordenado, exigiendo la oportuna responsabilidad a los funcionarios subalternos que toleren en lo más mínimo la infracción de estas reglas.

NOTA. Dos buques navegan de vuelta encontrada o con corta diferencia: de día, cuando cada uno de ellos ve los palos del otro en una misma línea o próximamente, o cuando cada uno de ellos ve las luces del costado del otro. Así, pues no deben considerarse nunca en el caso a que se refieren los arts. 11 y 13.

De día: El buque que ve a otro delante de el cortándole la proa.

De noche:

1o. El buque que, mostrando su luz verde a otro, no ve más que la luz verde de éste.

2o. El buque que, mostrando su luz roja a otro, no ve sino la luz roja de éste.

3o. El buque que no ve delante de sí más que una luz verde.

4o. El buque que no ve delante de sí más que una luz roja.

5o. El buque que ve la luz verde y la luz roja de otra, en dirección diferente de la de su proa.

Este Reglamento será exactamente observado por todos los buques de las Marinas de Guerra y mercante nacionales, así de travesía, como de cabotaje y pesca.

Libertad y Constitución, México, Septiembre 12 de 1878.- González.

DURACION DEL VESTUARIO

Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y México.- Departamento de Marina.- Sección de Buques de Guerra.- Circular num. 96.

El Presidente de la República ha tenido a bien disponer que la duración del vestuario que se ministra al personal de las clases y tripulación de la marina de la Armada, sea la siguiente:

Nombre de la prenda	duración de ella
Pantalón azul (lanilla)	12 meses
Camisa idem (idem)	12 meses
Camisa de lino blanco con cuello y bocamangas azules	8 meses
Pantalón de lino blanco	8 meses
Camiseta interior de punto, de algodón o de lanilla	8 meses
Chaquetón de paño	24 meses
Calzoncillos de lienzo	8 meses
Camiseta de lona para trabajo	6 meses
Pantalón de idem para idem	6 meses
Pañuelo de seda negro	6 meses
Idem para nariz	3 meses
Sombrero blanco de paja	8 meses
Toallas	8 meses
Boinas de fieltro azul	12 meses
Cintas con el nombre del buque o dependencia	12 meses
Fundas para boina	12 meses
Zapatos	6 meses
Cuchillo con vaina de cuero	12 meses
Bolsa de asco	20 meses

Lo que digo a ud. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución México, Febrero 15 de 1887.- Hinojosa.

Lo que digo a Ud. para su conocimiento y demás fines.

20 meses	Bolsa de seda
12 meses	Cuchillo con vaina de cuero
6 meses	Zapatos
12 meses	Funda para botas
12 meses	Cinturón con el nombre del padre o dependiente
12 meses	Botas de fieltro azul
8 meses	Tornillos
8 meses	Sombrero blanco de paja
3 meses	Idem para pantalón
6 meses	Pantalón de seda negro
6 meses	Pantalón de lana para idem
6 meses	Camisa de lana para trabajo
6 meses	Calcetines de lana
24 meses	Chaqueta de paño
8 meses	Camisa interior de punto, de algodón o de lana
8 meses	Pantalón de lino blanco
8 meses	Camisa de lino blanco con cuello y bocamangas azules
12 meses	Calzoncillos de lana
12 meses	Pantalón azul (lana)
12 meses	Pantalón azul (lana)

de sesión de ella

El Presidente de la República ha tenido a bien disponer que la duración del vestuario que suministró al personal de las clases y república de la marina en la Armada, sea la siguiente:

Marina - Sección de Buques de Guerra - Circular núm. 96.
Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina - Departamento de

DURACION DEL VESTUARIO

MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN EL AÑO DE 1899

**POR EL MINISTRO DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE
GUERRA Y MARINA GENERAL DE DIVISION
FELIPE B.
BERRIOZABAL**

De las mejoras importantes que se han hecho en el servicio de la Armada, sólo enumeraré a grandes rasgos, las principales.

Compra de Buques

Nuestra reducida Marina ha sido aumentada, por de pronto, con un transporte velero; pero tendrá que reforzarse tanto cuanto las circunstancias del Erario le permitan, nuestras extensas costas y el buen servicio marítimo lo exigen imperiosamente. Pero como esta misma exigencia imponía una necesidad previa, que era la del establecimiento de una Escuela Naval, ésta ha sido creada ya e instalada en el nuevo edificio que al efecto se ha construido en Veracruz. Funciona la Escuela con toda regularidad, y por los resultados halagadores alcanzados en los exámenes que han tenido lugar en este año y en un semestre del anterior, espero que bien pronto nos dará ese plantel un contingente de marinos entendidos para dotar nuestra Armada. La Escuela Naval fue creada para que recibieran en ella su instrucción teórico práctica los Oficiales y Maquinistas de la Armada, así como los de la Marina Mercante. Además en el Arsenal y Verdadero Nacional, se han creado dos Escuelas de maestranza para formar operarios útiles a la construcción naval, que tanto necesitamos en nuestros litorales.

Autorizado el ejecutivo Federal por la Ley de 16 de Noviembre de 1898 para erogar hasta \$200,000.00 en gastos para la ocupación militar de territorios pertenecientes a la república, conforme al último tratado celebrado con la Gran Bretaña, se mandaron construir en los Estados Unidos del Norte algunas embarcaciones ligeras y de poco calado, consistentes en cinco vapores de acero de 34 pies ingleses y 20 gabarras de igual eslora y también de acero; se han mandado comprar, asimismo, con idéntico objeto, otros dos vapores con parapeto y aforre de cobre. Estas embarcaciones que podrán navegar fácilmente en los

ríos, estero y lagunas de los expresados territorios, formarán una flotilla, que servirá tanto para abrir una campaña contra los indios rebeldes de Yucatán, si rehusan someterse de grado a la autoridad del gobierno Supremo de la República, como para la comunicación y abastecimiento de los puntos militarmente ocupados, y protección de los intereses fiscales de la Federación.

Para armar esas pequeñas embarcaciones, a fin de que prestaran eficazmente el servicio a que se les destinaba, se pidieron a Europa 12 cañones revolver, sistema Hotsckiss, con montajes de Marina y de desembarco; y se alistaron, además, en la maestranza nacional, 10 cañones de tiro rápido del mismo sistema, montados en afustes tronco cómicos y 4 cañones Crusson, también de tiro rápido, con cureñas de Marina y de desembarco. Todas esas bocas de fuego, provistas de sus útiles y accesorios, tienen la competente dotación de granadas y botes de metralla. Doscientas pistolas Mausser, de diez tiros, compradas últimamente, forman parte del armamento de las tripulaciones de la flotilla de referencia.

Por último, para el abastecimiento de combustible de los buques de vapor que se empleen en el repetido servicio y en el de transportes de tropas, ganado y material, se compraron en Inglaterra 1,000 toneladas de carbón Cardf, para aumentar las existencias que hay en los puertos del Golfo de México; y para el Pacífico 300 toneladas del primero. Tenemos otros contratos de carbón, para que en ningún caso nos falte este combustible para nuestra Armada Nacional.

Dique Flotante en Veracruz

Ha quedado concluído y establecido el Dique Flotante en Veracruz, y tiempo hace que está funcionando constantemente y prestando sus servicios a nuestra Marina de Guerra, a la mercante y a diversos barcos extranjeros.

Este Dique no podía desempeñar esos servicios sin el establecimiento de un arsenal, perfectamente dotado de un Director y obreros entendidos, maquinaria adecuada y suficiente provisión de materias primas, para reparar cualquier barco averiado que en trara a dique.

El Arsenal ha sido establecido en Ulúa y dotado de una gran parte de las máquinas, herramientas y materias primas necesarias para su servicio, funciona correctamente.

Varadero de Guaymas

En el Pacífico se ha comprado el Varadero de Guaymas al Sr. D. Joaquín Redo, y ya se ha comenzado a trabajar en él por cuenta del gobierno. Necesita algún impulso para quedar en perfecto estado de servicio y para que sus rendimientos correspondan al sacrificio que se ha hecho para adquirirlo y a los que se están haciendo para proveerlo de lo que le falta.

Ingenieros Navales

Los jóvenes que se mandaron a Europa a estudiar y practicar la ingeniería naval, han regresado ya, y están utilizándose sus servicios de una manera conve-

niente; habiéndose mandado dos más que a la vez que hagan sus estudios conozcan los adelantos europeos en la construcción de barcos.

Comisión Geográfico Exploradora

La Comisión Geográfico-Exploradora, compuesta también de oficiales de Estado Mayor, encargada de levantar la carta general de la república, tiene levantadas e impresas 35, correspondientes a diversos Estados de la Federación.

Para guarnecer el territorio de Yucatán que colinda con Belice y con Guatemala, y con el fin de atender a las necesidades de los hombres y ganado que en ellos se empleen, se mandaron construir en los Estados Unidos del Norte casas de madera para habitaciones de Jefes y Oficiales, barracas para tropa, cisternas para recoger agua de lluvia, cocinas, aparatos para destilar agua dulce, torres vigías de lámina de hierro, levantadas sobre tubos del mismo metal y macheros portátiles de campaña para mulas y caballos. Para la conservación reparación del material de campaña, se pidieron los efectos necesarios a fin de establecer un polvorín, pararrayos y sus accesorios, un pequeño taller mecánico y juegos de herramientas para carpinteros, cerrajeros y ajustadores. Se pidieron, además, para la apertura de un canal y para otros trabajos de zapa que puedan ofrecerse, un aparato para barrenar rocas y una provisión suficiente de picos, palas, etc.

Esos elementos podrán ser aprovechados en caso de abrirse, como he dicho antes, la campaña contra los mayas.

Escalafones del Ejército y Armada

No habiéndose publicado ningún Escalafón del Ejército y Armada desde el año de 1882, era necesario hacerlo a la mayor brevedad. Serias dificultades se presentaron para ello, pues hubo que revisar más de 4,000 expedientes de Generales, Jefes y Oficiales. Hecha esta revisión, se formó el Escalafón y se publicó en 30 de junio de 1896, dándole el carácter de provisional, pues existía un gran número de Jefes y Oficiales que no justificaban sus empleos y milicias a causa del estado en la que la nación se encontró por largo tiempo, o por extravío de sus despachos y documentos; pero se les fijó un plazo amplio para que justificaran aquellos, y se les dieron cuantas facilidades estaban al alcance de esta Secretaría.

En 15 de abril del presente año se cerró el nuevamente formado, que consta en esta memoria bajo el anexo núm. 3 y el cual, si aún necesitare algunas pequeñas correcciones en la parte referente a la milicia de auxiliares, éstas se efectuarán en el próximo, que está ya en preparación.

DOCUMENTO NÚMERO 38.

Secretaría de Guerra y Marina

DEPARTAMENTO DE MARINA.

RELACION de los edificios que ocupan las dependencias de Marina y que son propiedad de la Secretaría de Guerra.

Un	Edificio en Veracruz que ocupa la Escuela Naval Militar. Talleres y fundición del Arsenal Nacional en Ulúa.
Un	Almacén de Carbón en Ulúa.
Un	Almacén de Carbón en Progreso.
Un	Almacén de Carbón de reparación en Coatzacoalcos.
Un	Edificio de madera que ocupó la Capitanía de Puerto en Ensenada de Todos Santos, B. C.
Un	Almacén de Carbón en la Ensenada de Todos Santos, B. C.
Un	Almacén de Carbón en Mazatlán.
Un	Almacén de Carbón en «El Palo,» La Paz.
Tres	Casas en el Varadero Nacional para el servicio y empleados.

México, Junio 30 de 1899.

El General de Brigada, Jefe del Departamento,

J. M. de la Vega.

Vº Bº,

El Secretario de Guerra y Marina,

Berriozábal.

DOCUMENTO NÚMERO 26.

Secretaría de Guerra y Marina.—Departamento de Marina.

ESTADO que manifiesta el número de Jefes, Oficiales y Clases de Marina comisionados en las Jefaturas de Puerto del Litoral de la República.

PUERTOS				VIGIAS		
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO				Primeros Contra- maestres.	Segundos Contra- maestres.	Terceros Contra- maestres.
Veracruz.....	Tenientes Ma- yores	Segundos Te- nientes	Subtenientes	1	"	"
Tampico.....	1	"	"	"	1	1
Isla del Carmen.....	"	"	"	"	"	1
Campeche.....	"	1	"	"	4	1
Frontera de Tabasco.....	"	"	"	"	1	"
Progreso.....	"	"	"	"	1	"
A la vuelta.....	1	1	"	1	3	3

	Tenientes Ma- yores	Segundos Te- nientes	Subtenientes	VIGIAS		
				Primeros Contra- maestres.	Segundos Contra- maestres.	Terceros Contra- maestres.
PUERTOS						
De la vuelta.....	1	1	"	1	3	3
Coatzacoalcos.....	"	"	"	"	1	"
Túxpam.....	"	"	1	"	"	2
Matamoros.....	"	"	"	"	"	1
Alvarado.....	"	1	"	1	"	"
DEPARTAMENTO DEL PACÍFICO						
Mazatlán.....	"	"	1	"	"	1
Acapulco.....	"	1	"	"	"	1
San Blas.....	"	"	"	"	"	1
Guaymas.....	"	"	1	"	"	1
La Paz.....	"	"	"	"	"	1
Salina Cruz.....	"	"	"	"	"	1
Al frente.....	1	3	3	2	4	12

PUERTOS

	Tenientes Ma- yores	Segundos Te- nientes	Subtenientes	VIGIAS		
				Primeros Contra- maestres.	Segundos Contra- maestres.	Terceros Contra- maestres.
Del frente.....	1	3	3	2	4	12
Manzanillo.....	"	"	"	"	"	1
Soconusco [San Benito].....	"	"	"	"	"	1
Tonalá.....	"	"	"	"	"	1
Puerto Angel.....	"	"	1	"	"	1
San José del Cabo.....	"	"	"	"	"	1
Todos Santos.....	"	"	"	"	"	1
Altata.....	"	1	"	"	"	1
Santa Rosalia.....	1	"	"	"	"	1
TOTAL.....	2	4	4	2	4	20

V.º B.º
El Secretario de Guerra y Marina,

Benigno

México, Junio 30 de 1899.

El General de Brigada, Jefe del Departamento,

J. M. de la Vega

CUERPOS Y CORPORACIONES	GRADOS Y CLASES	ARMAS	NOMBRES	RESIDENCIA DEL CUERPO Ó CORPORACIÓN
En los Cuerpos				
ARMADA NACIONAL.				
Subinspector del Atlántico	Brigadier.	Marina.	Angel Ortiz Monasterio..	Nueva Orleans
Subinspector del Pacífico	Cap. de Fragata.	Marina.	Ignacio Hajar.....	Veracruz.
Subinspector Ingeniero Naval	Cap. de Fragata.	Marina.	Pedro H. Salvá	Mazatlán.
Corbeta «Zaragoza»	Capitán de Navío.	Marina.	Alejandro Cerisola.....	Acapulco.
Cañonero de segunda «Independencia»	Cap. de Fragata.	Marina.	Jesús Dosamantes	México.
Cañonero «Libertad»	Capitán 1º	Marina.	Manuel Azueta	Veracruz.
Cañonero «Demócrata»	Pagador.	Médico.	Genaro J. Medina.....	id.
Transporte «Oaxaca»	Teniente Mayor.	id.	Angel Bassols y Lerdo....	id.
Arsenal Nacional	Pagador.	id.	Juan Mills de la Chapa	id.
Velero «Yucatán»	Mayor.	Médico.	Francisco García Carrau ..	id.
Escuela Naval Militar	Teniente Mayor.	id.	Miguel Pozo	id.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Agustín Loustau	id.
Escuela Naval Militar	Capitán 1º	Médico.	id.	id.
Escuela Naval Militar	Cap. de Fragata.	Marina.	Teófilo Genesta	Guaymas.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Eduardo Velasco.....	id.
Escuela Naval Militar	Mayor.	Médico.	Mariano M. Martínez	id.
Escuela Naval Militar	Cap. de Fragata.	Marina.	Enrique Portas Remirez.....	id.
Escuela Naval Militar	Mayor.	Médico.	Marcelino Mendoza	id.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Enrique Villapadierna.....	id.
Escuela Naval Militar	Director Subinspector de Maquinas.	Marina.	Flaviano Paliza.....	Veracruz.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Pablo Pasquel	id.
Escuela Naval Militar	Guardalmacén 1º	Marina.	Salvador Garay	id.
Escuela Naval Militar	Teniente Mayor.	Marina.	Manuel Trujillo	id.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Ramón Sánchez Herrera.....	id.
Escuela Naval Militar	id.	Médico.	id.	id.
Escuela Naval Militar	Capitán de Navío.	Director.	Manuel E. Izaguirre.....	id.
Escuela Naval Militar	Tte. Corl. de Inf.	Subdirector.	Martin L. Guzmán	id.
Escuela Naval Militar	Pagador.	id.	Manuel Espinosa	id.

BUQUES DE LA ARMADA EN EL LITORAL DEL GOLFO

Hacia 1873 la Marina de Guerra disponía los buques *Libertad* y el *Independencia*, ambos de 517 tons. de desplazamiento y el *México* y el *Demócrata* de 663.5 tons. en el Pacífico. El *Libertad* auxilio con oportunidad al *City of La Habana*, encallado en los bajos de Tuxpan, y el *México*, al *City of San Francisco*.

Hacia 1879 se desató en el *Libertad* un pronunciamiento que fue reprimido por los vapores *Independencia* y *Tabasco*.

A la Armada se le agregaron el pailebote *Colón* y el Yate *Sofía*, este armado y rebautizado como *Juárez*. La mayor parte de los buques averiados se remataron en pública subasta por falta de un arsenal en el que pudieran hacerse las reparaciones indispensables. El general de división Jerónimo Treviño, en su memoria de 1881, se refirió con brevedad a la Marina de Guerra. Poco después fueron adquiridos dos nuevos vapores resguardados, el *Cuauhtémoc* y el *Xicoténcatl*, destinados al servicio en Veracruz y Tabasco.

En junio de 1886 se publicó el escalafón de la Armada Nacional; los Jefes de Departamento eran Flaviano Paliza y José María de la Vega en el Golfo y del Pacífico respectivamente. En esa época, los buques de guerra eran los cañoneros *Independencia*, *Libertad* y *Demócrata*, el remolcador *Xicoténcatl* y la lancha de vela *Colón*, con una fuerza efectiva de 297 hombres.

El *México*, perdido frente a Mazatlán, había sido utilizado como escuela náutica. El buque resguardo *San Blas* fue mencionado en alguna ocasión.

La corbeta-escuela *Zaragoza*, se empezó a construir en Francia en 1889 y se entregó en 1891 e hizo un viaje de circunnavegación en 1894.

La Armada brindó un gran apoyo al gobierno durante el reconocimiento.

de la bahía de Chetumal y el canal de Bacalar Chico. La expedición fue integrada con la corbeta *Zaragoza*, los cañoneros *Libertad* e *Independencia* como transportes, el velero *Yucatán* los pailebotes *Icalché*, *Moctezuma* y *Tatich* y el vapor transporte *José Romano*.

En la memoria de 1899, José María de la Vega dejó constancia de los buques que había entonces: los cañoneros *Demócrata* e *Independencia*, con cinco piezas de artillería cada uno; la goleta de hélice *Libertad*, con cinco cañones; y el *Veracruz*, el vapor transporte *Oaxaca*, el velero *Yucatán* y la corbeta escuela *Zaragoza*.

✓ Dos cañoneros transportes fueron ordenados a Elizabeth, Nueva Jersey, E.U.A., y otros dos a Sestri Ponente, Génova, con desplazamiento unitario 1 128 tons. Aquellos arribaron en 1904 y se les bautizó con los nombres de *Veracruz* y *Tampico* y éstos en 1905, fueron nombrados *Nicolás Bravo* y *Morelos*. Se incorporó también a la Armada el transporte *Progreso*, de 1 600 tons. construido en Italia.

Con el nuevo material adquirido y la exclusión de los cañoneros *Libertad* e *Independencia*, la fuerza naval quedó representada por dos corbetas-escuelas *Zaragoza* y *Yucatán* de vapor y vela respectivamente, cinco cañoneros *Bravo*, *Morelos*, *Tampico*, *Veracruz* y *Demócrata*; dos transportes de guerra; *Progreso* y *Oaxaca* y las pequeñas embarcaciones de la flotilla del sur en el territorio de Quintana Roo. ✓

La dotación de la Armada sumaba 32 jefes, 173 oficiales y 987 hombres de tropa. En 1908 se dio de baja el *Oaxaca*, que amarrado en Guaymas, fue utilizado como pontón. Para sustituirlo llegó ese año en *General Guerrero* construido en Inglaterra de seis cañones, conducido por el capitán de navío Manuel Azueta y traslado al Pacífico vía estrecho de Magallanes. Desde luego se le encomendó la comisión de acudir al Golfo de Fonseca; al regresar a Salina Cruz, Oax. entregó el mando al capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica, quien acude a Corinto, Nicaragua, para expatriar al Presidente Santos Zelaya que en desacuerdo con la política de los Estados Unidos se vió obligado a renunciar para evitar la invasión de su país.¹

✓ La Asonada de Félix Díaz en 1912

La revolución retrazó el avance de la Armada, el Morelos en apoyo de las fuerzas del gobierno de Mazatlán sitiado por los revolucionarios, encayó al entrar al Estero del Astillero, en la Isla de Piedra, permaneció allí dos o tres años y luego fue vendido como fierro viejo. Los cañoneros *Guerrero* y *Tampico* entablaron en marzo, abril y junio del año de 1914 sendos combates navales de los cuales salió muy mal librado el *Tampico* hundido al fin. En el puerto de Tampico, se encontraban los buques *Zaragoza*, *Bravo*, *Veracruz* y *Progreso*, en apoyo de las fuerzas del gobierno, sitiadas por las tropas revolucionarias. Considerando el general Ignacio Morelos Zaragoza difícil la situación, resolvió evacuar la plaza, pero antes ordenó a los dos primeros zarparan rumbo a Coatzacoalcos; al *Veracruz* por carecer de combustible, tras desembarcar su tripulación, se abrieron las válvulas de fondo y se fue a pieque río arriba del puente del Moratillo y el *Progreso* iba a entrar al puerto de Veracruz, pero al darse cuenta de que éste había sido ocupado por los norteamericanos, continuó a Alvarado y río arriba fondeo frente a Tlacotalpan. ✓

¹ Véase *Infra apéndice "Incidente en Nicaragua 1909"*, en *Memorias de Marina II*.

SECCION DE MARINA EL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA NACIONAL

El establecimiento del **ESTADO MAYOR DE LA ARMADA NACIONAL**, vino a llenar un vacío existente desde que el Supremo Gobierno de la Nación dispuso se formara de nuevo la Marina de Guerra; que existía ese vacío, no cabe dudarlo, puesto que la dirección y organización de nuestra pequeña Armada, fueron confiados a una sola persona.

La Ley de Secretaría de Estado dispone que la Marina de Guerra, forme una corporación anexa al Ejército Nacional, por este precepto, queda confiada la dirección de la Armada a un Departamento de los que forman la Secretaría de Guerra y Marina.

Durante muchos años la Jefatura del Departamento de Marina fue desempeñanda por un Jefe de la Armada, y los que ocuparon este puesto, bien sea por no creerlo conveniente, por escasez de personal, o por otras causas ajenas a la labor oficial, nunca se les ocurrió llamar en su ayuda a Jefes y Oficiales del Cuerpo, para que, con sus conocimientos y práctica, colaboraran con él, al progreso de la Marina.

En la mente del personal de la Armada siempre existió, primero la duda, y después, una noción de desprecio a los individuos del Cuerpo, o bien la necesidad impuesta por la política particular del Jefe del Departamento, de tener alejados del centro a todos los Jefes de valer, educados científicamente y con notable práctica en Marinas extranjeras.

El caso es, que desde 1876 hasta 1920, o sea un período de 44 años, la Armada Nacional fue dirigida en su organización, tanto administrativa como técnica, por el Jefe del Departamento, puesto que, sus colaboradores, los empleados todos, siempre fueron civiles, y si acaso transitoriamente hubo algunos jefes u oficiales de Marina comisionados, éstos tomaban el carácter de empleados, porque jamás se les consultó punto alguno relativo a sus conocimientos.

Cabe ahora preguntar ¿puede una sola persona, de una manera airosa, resolver los múltiples y variados asuntos que se presentan al despacho?; ¿puede el Jefe del Departamento abandonar sus verdaderas labores para dedicarse al estudio de asuntos profesionales?, y, aunque así lo hiciere, ¿es posible que el tiempo de oficina le alcance para tan dura labor? La contestación es obvia, NO ES HUMANAMENTE POSIBLE.

No hay hombre, por vastos que sean sus conocimientos, por asidua que sea su dedicación, por extraordinaria que sea su capacidad, por sorprendente que sea su percepción, capaz de resolver sin el concurso de otros cerebros, sin la ayuda de otras energías, sin la colaboración de otras inteligencias, y sin la cooperación de otras experiencias, los problemas que a diario se le presentan como jefe de una colectividad. Los adelantos de la ciencia, aplicados a los servicios militares y navales, requieren para obtener de ellos buenos frutos, el indispensable concurso de muchas inteligencias, y no hay hombre que sin presunción ridícula, pudiera creerse capaz de manejar por sí mismo, sin ayuda de nadie, la máquina de tan complicado mecanismo, como son los Ejércitos y Armada de la época.

Un hombre sólo, de excepcionales dotes, quizá fuera capaz de conservar sin mejorar, en las circunstancias a que se hace referencia, porque contaría con el concurso de la rutina que es un camino que por lo trillado permite seguirle con facilidad, pero ese es un límite de aspiración digno de los fracasados del entusiasmo, propio para los gastados de energías y no para los admiradores de la renovación; porque está en pugna con los anhelos de la humanidad la idea de conservar lo que se tiene sin aspirar a una justa mejoría y para alcanzarla, hay que trabajar y que pensar, y el esfuerzo colectivo y el intercambio de ideas y el concurso de la inteligencia, es el único procedimiento que conduce al verdadero éxito.

Estos considerandos quedan expuestos para comprobar que el despacho en el Departamento de Marina siempre fue deficiente, y si se quiere inmoral; ¿por qué? inútil es preguntarlo si se tiene en cuenta la forma en que se resolvían los asuntos, el poco estudio que se dedicaba al adelanto de la Marina y el abandono con que vio el personal de la Armada.

Por el año de 1904, se dictó la formación, dentro del mismo Departamento, de una sección que se denominó "*SECCION TECNICA*", a la que el jefe daba a estudiar ciertos asuntos que necesitaban conocimientos sobre la profesión. Lo reducido del personal de dicha sección, que no comprendía sino tres Jefes u Oficiales de la Armada, hacía naturalmente que no se lograra un buen acuerdo, pues no había entre ellos, sino un jefe de máquinas y dos de guerra, y todavía siguieron los jefes de sección siendo civiles, resolviendo algunos casos. Humanamente ningún jefe del departamento podría haberse encargado personalmente de estudiar y resolver los puntos importantes que vinieran de los buques y dependencias de la Armada, sino a costa de que muchas resoluciones fueran defectuosas, pues en la mayor parte de los casos, se necesita tiempo para estudiar los antecedentes y de este tiempo no podría disponer el citado jefe, aunque tuviera como debe suponerse los conocimientos necesarios para resolver.

Tratando de hacer todavía más eficiente este servicio, y procurando que las opiniones sobre las cosas de la Armada las rindiera quien de ellas entendiera, se creyó conveniente aumentar el número de oficiales de dicha sección, y

ya en 1912 se había obtenido mayor eficiencia en su funcionamiento, y por lo tanto, se hacían sentir sus resultados en el cuerpo.

Que en todos los casos de la vida, se presentan excepciones, es verdad, y en la Marina las hubo, pero son de tan pequeña importancia, que parece inútil exponerlas; basta con citar hechos para demostrar, que el atraso en que está la Armada, se debe al poco estudio de su servicio, al ningún cuidado que se tuvo en darle a conocer y a la pugna constante entre individualidades del cuerpo, fomentada por quien en su deber estaba evitarla.

Al cabo de los años se ha presentado una reacción en la forma con que se llevan los asuntos de la Marina; el actual Jefe del Departamento concibió la idea y la realizó, de convertir la Sección Técnica en el "*ESTADO MAYOR DE LA ARMADA*", el cual está compuesto por personalidades de sus distintos cuerpos y cuya misión es el estudio de todos los problemas que a diario se presentan y relativo a la organización del cuerpo y conservación del material.

Pero, antes de expresar ideas en favor de esta corporación, conviene hacer un ligero estudio sobre la necesidad de su existencia.

Todas las instituciones, tanto navales como militares, están compuestas de distintos elementos, que, en conjunto, deben tener la eficiencia necesaria para converger a un objeto; cada uno de estos elementos puede regirse de manera homogénea, pero el total de ellos, con funciones no similares ante sí, concurrirán a una organización perfecta. Ejemplos de estos podrán verse en todos los órdenes de la vida, pero el más palpable se ve, fácilmente, en los ejércitos de mar o tierra, cualesquiera que estos sean. No es posible a un General en Jefe de un ejército dar sus disposiciones sobre artillería o ingenieros, sin que antes sean estudiados por un artillero o por un ingeniero, aun cuando el General tenga conocimientos en ambas materias; ni tampoco podrá juzgar de orden interior del Cuerpo Sanitario, ni disponer la forma en que debe marchar la caballería, y, si se estudia la gran responsabilidad de este General para tratar, tanto al interior como al exterior de su mando, asuntos que se relacionan con el buen orden y disciplina o sobre operaciones de guerra, se comprenderá cuan necesario es al lado de ese General, un conjunto de individuos, peritos cada uno en su arma.

Esta reunión de personas, Jefes u oficiales, pero especialistas, que estudian y alboran para que el jefe con su ejército marche sin tropiezos al éxito, constituye lo que se llama el Estado Mayor.

¿Cómo hubieran podido manejarse ejércitos, compuestos de millones de hombres, distribuidos en corporaciones múltiples, en la última guerra europea, sin el auxilio de los ESTADOS MAYORES? Siempre al mando, desde el más alto hasta el modesto por su pequeñez, requiere el auxilio de varios especialistas que normen la marcha de cada uno de los cuerpos que forman el conjunto.

La misión del **ESTADO MAYOR** está íntimamente ligado con la del Jefe, y tanto en el Ejército como en la Marina, los éxitos corresponden a la dedicación del primero para estudiar las cuestiones cuya resolución queda en manos del segundo; y tanto el triunfo como el fracaso atañe a ambos; la caída del imperio francés, al finalizar la guerra francoprusiana, se debió a mala interpretación en las operaciones de guerra, cuyo epílogo, el de sastre de Gravelotte, determinó claramente cuán funestos son los malos entendimientos entre el Ge-

neral en Jefe y el Estado Mayor, y, en cambio, en contraste con el caso que se cita, tenemos al Almirante TOGO, que, la impenetrabilidad de su carácter, escuchó impasible las deliberaciones de su Estado Mayor, la víspera del combate de Tushima.

En el presente caso y con referencia al Estado Mayor de la Armada, si se considera su labor, como antes quedó expresado, en el Departamento de Marina, sólo existía una persona con capacidad para estudiar los áridos problemas de una Armada pobre y raquítica como la nuestra: el Jefe del Departamento; más tarde quedó instalada la Sección Técnica que no hay que dudarlo, concurrió en su auxilio, pero la práctica demostró que nunca, uno o varios Jefes u Oficiales de Marina, con carácter de empleados, pueden tener la independencia de labores que posee el **ESTADO MAYOR**; el fracaso de la Sección Técnica demostró su inutilidad. Es, pues, indispensable que la corporación aludida subsista en nuestra Marina, por la falta de leyes y reglamentos que no existen, por la imprescindible necesidad de estudio para remediar faltas inveteradas y para proceder al remedio del mal estado que guarda un material caduco en todos sus sentidos; si en una corporación nueva, se requiere proveer del remedio a los males que se puedan presentar, con más razón en nuestra Armada, que le falta una buena organización desde que principió su vida.

Los servicios de Marina si no son por su índole propia, más nunca podrán ser menos importantes que los correspondientes al ejército de tierra, la gran variedad de sus uniformes flotantes navales, así como la importancia técnica de los múltiples y complicadísimos servicios a bordo de cada buque, según su clase, tipo y dimensiones, la importancia de los mismos por su costo y requisitos indispensables para su buen manejo y conservación, justifican que en su seno deben existir corporaciones netamente especiales según sus funciones; así, existen los Cuerpos de Guerra, los de Ingenieros de la Marina, Maquinistas Navales, los de Infantería de Marina y Artillería Naval; el de Torpedistas, Electricistas, Motoristas, Radiotelegrafistas, Sanidad, Administración Naval, Detall General, etc., servicios que a su vez justifican el funcionamiento de departamentos destinados a agrupar y atender todo lo concerniente a esas especialidades en la forma más conveniente y de modo de asegurar la mayor eficacia de los distintos personales, como de todo cuanto se refiera a la construcción, adquisición, manejo y conservación del material; a mayor abundamiento, si a los servicios netamente navales, o relacionados con el material flotante de la Marina, se unen los correspondientes de tierra que como inmediatos auxiliares de la Marina le son indispensables para su buen funcionamiento.

En México, debido por una parte a sus condiciones económicas, y quizá a la poca simpatía, con la que desgraciadamente cuenta la Marina de Guerra, de un modo erróneo, puesto que con ello no parece dársele importancia que por su doble misión tiene en todas partes, no se le ha tendido aún la mano para colocarla en su verdadero lugar, como eficaz y leal colaboradora de los elementos militares de tierra en todo aquello relacionado con el desarrollo y seguridad de nuestro país y del mantenimiento del orden y de sus fuerzas vitales legítimamente constituidas.

Por estas razones, nuestra incipiente Marina, se ha mantenido por lustros y bajo los auspicios de distintas administraciones del país, en un estado absolutamente embrionario, contribuyendo a la atrofia de su organismo el hecho de no tener ninguna autonomía.

En estas condiciones, todos esos vastos e importantísimos servicios en los

que racional y lógicamente debería estar organizada y subdividida, no han podido tener lugar y de tiempo inmemorial sólo ha existido un Departamento de Marina que (Como una arma del ejército de tierra), forma parte de la Secretaría de Guerra y Marina, y en el cual, naturalmente, se encuentran, igualmente en estado embrionario, todos aquellos servicios importantes que deberían caracterizarlo y que en esa forma, sin horizontes, no pueden desarrollarse y tomar la amplitud que sería de desearse dentro de ese pequeño y modesto Departamento actual de Marina, están, pues, digámoslo así, en estado latente todas las aspiraciones y los buenos deseos para su desarrollo, dentro de ese departamento administrado y dirigido por muchos años por algún jefe de la Marina, directamente asesorado por empleados civiles, que sin conocimientos profesionales, ni práctica en ninguno de los múltiples y complicados servicios de la Armada, han sido sus únicos colaboradores, ha venido vegetando esa institución digna de mejor suerte, dando por resultado un estancamiento notorio de todo cuanto pudo tener alguna tendencia al adelanto y progreso, y no dejando dentro de sus actividades más que aquellas cosas o asuntos sancionados por una rutina característica de indolencia y abandono.

Ninguno de los servicios pudo, pues, en esa forma tomar el desarrollo y el adelanto que era de desearse, nunca se sintió necesidad de organizarlos y reglamentarlos, así es que no solamente se dejaron de hacer y de formar esos nuevos reglamentos, sino que jamás se revisaron y formaron las Leyes de Marina y Reglamentos ya existentes.

En la forma deprimida y deficiente, en que por tantos años funcionó dicho Departamento, no solamente no pudieron atenderse en la forma acertada y debida a la multitud de asuntos de índole esencialmente técnica, que encierran los numerosos y cotidianos problemas emanados del manejo del material naval y mucho menos a los más complicados relacionados con el estudio de proyectos para la construcción de adquisición del mismo, tampoco pudo hacerse una revisión minuciosa en los asuntos relacionados con problemas económicos y de contabilidad a la Marina, para depurar el manejo de esos fondos y obtener economía y eficacia en los servicios, y esto, porque la mayor parte de estos problemas van íntimamente ligados con los anteriores, es decir, los de carácter técnico que no podían ser resueltos por los colaboradores civiles, dando por resultado el que para la mayor parte de dichos asuntos y aun para los de mayor trascendencia, recayera el acuerdo de archivarlos, lo cual aparte de ser una solución deficiente, en muchos casos fue seguramente también una resolución perjudicial a los intereses de la Nación. Estando las cosas en esta forma tan deficiente, nada de particular y mucho menos de censurable, tiene el hecho de reunir un grupo de Oficiales superiores y jefes de los distintos cuerpos que forman la Armada, para que con sus conocimientos y práctica, laboren por el bien de la misma, y más aún, para que con esta nueva y eficaz colaboración se inicie una nueva era para la Marina, buscando y procurando por cuanto medio sea posible, mejorarla y desarrollarla dentro de nuevos horizontes, para lo cual y siempre dentro de los límites de economía requeridos por la situación general de nuestro país y por las restricciones inherentes al organismo mismo del que forma este Departamento, es decir, dentro de las escasas posibilidades que le proporciona la falta de autonomía completa de los servicios de Marina, procurará poner fin a aquella nociva rutina, que en medio tan estéril se había seguido anteriormente, y por tantos años, por esto puede asegurarse, que la autorización superior para la creación y organización del **ESTADO MAYOR DE LA ARMADA**, dentro de un funcionamiento económico, vino a llenar el vacío existente y al que puede confiársele la misión importantísima que debe tener y

de cuyas actividades pueden esperarse resultados que no es justo exigir inmediatos, pero que poco a poco irán palpándose con gran beneficio de todo lo que deba servir de base a una futura racional organización de nuestra Marina. Aún dentro de los modestos límites que le marque sus escasos elementos pecuniarios.

Ya que por esta última razón, quizás, no se haya podido todavía dar otra organización dentro de un espíritu de mayor autonomía a nuestra Marina, en bien de su propio desarrollo y adelanto, ya que no ha sido posible formar en modo separado e independiente, agrupaciones a las que con el nombre de Departamento o Secciones, pueda encomendarse el desempeño de todos y cada uno de los servicios especiales de la Marina, debe considerarse como un paso acertadísimo el establecimiento del Estado Mayor, para poder atender dichos servicios en forma indiscutiblemente mucho más eficiente que la que en años anteriores se seguía.

El Estado Mayor formado actualmente con jefes profesionistas de la Armada, competentes en cada una de las especialidades de Marina, y funcionando en inmediato contacto con el jefe del Departamento del ramo, como un Consejo de la Armada, cuyas labores se reparten según las aptitudes especiales de cada uno de sus miembros; es la garantía más cumplida de que los diversos asuntos del ramo de Marina que a diario entran para estudio, resolución y tramitación en la Secretaría de Guerra, podrán ser despachados con aquel acierto que reclama un buen servicio general, con aquella eficacia que requieren los intereses de la nación en ese ramo, y con aquella prontitud que son de exigirse, sin por ello distraer en su despacho ni la atención, ni la inmediata actividad del Jefe del Departamento, quien, aún suponiéndolo dotado de la mayor capacidad e inteligencia y de la más notoria pericia profesional, ni tendría el tiempo material, ni podría abarcar en sí mismo todos los conocimientos que se necesitan para resolver tan numerosos, tan complicados y tan repetidos problemas, cuyo conjunto forma el servicio de la Armada.

Es posible que, con todo lo expuesto, haya quedado demostrada la necesidad de que el **ESTADO MAYOR DE LA ARMADA** existía; sin embargo, espíritus de poco o ningún patriotismo intentan debilitar a la Marina pidiendo la supresión de un cuerpo que sólo trabaja por su bienestar y progreso, por distribuir para el buen servicio y de manera eficiencia los poquísimos elementos con que cuenta, y, finalmente, por la tendencia constante al mejoramiento intelectual.

El actual **ESTADO MAYOR**, desde su establecimiento, hasta la fecha, no ha descansado en sus trabajos y ha logrado mucho, si se quiere, pero aún tiene que ultimar una gran cantidad de asuntos en cartera: sus labores hasta ahora y descartando las que origina la diaria labor, consisten en: Formación de la ley Orgánica de la Armada, la que tomando como punto de partida la primitiva que data de 1900, se consiguió formarla adecuada a nuestro medio y conforme a las necesidades de la época.

Teniendo en cuenta los recursos probables de la Nación se terminó un programa naval que responde a las necesidades del país en un período relativamente largo.

Se dictó un Reglamento para la Escuela Naval Militar, se reformó el de uniformes de la Armada y se terminó un estudio minucioso para la selección

de textos conforme a un plan de estudios juiciosos y razonado, y que regirá en la ya citada Escuela Naval.

Iniciada por Departamento de Marina una ampliación al edificio de la Escuela Naval, se llevó a cabo la obra de acuerdo con los planos y especificaciones formados por el **ESTADO MAYOR**.

Se ha iniciado la reforma a la ordenanza naval para que dicha ley esté de acuerdo, tanto con la Constitución de 1917, como con la nueva Ley Orgánica. Este trabajo es en exceso laborioso, pues se comprenderá la necesidad del concurso de todos los miembros del **ESTADO MAYOR** para conseguir unificar el resultado de sus estudios tomados en distintas fuentes; además, y para conseguir un resultado completo, deben hacerse y también ya se han iniciado, todos los Reglamentos Orgánicos, que de la misma ordenanza se desprendan; entre ellos hay empezados los siguientes:

Reforma al Reglamento de la Escuela Naval Militar

- Reglamento de Arsenales.
- Reglamento de las Escuelas de Maestranza, con estudio sobre su creación y organización; de la Escuela de Contramaestres, Condestables, Marinería y Fogoneros.
- Reglamento de Inspectores de material de la Armada.
- Reglamento del Servicio Interior a Bordo de los buques de Guerra.
- Reglamento de exámenes para Ingreso y ascensos del Personal Subalterno de la Armada.
- Reglamento de Exámenes para Electricistas.
- Reglamento de Exámenes para Maquinistas.
- Reglamento de Exámenes para Dibujantes.
- Reglamento de Exámenes para Maestros y Obreros de Taller.
- Reglamento de Exámenes para el **ESTADO MAYOR DE LA ARMADA**.
- Reglamento Especial para Exámenes del Personal Civil que ingresa a la Armada.
- Reglamento de Puertos para Buques visitantes.

Para controlar todos los asuntos de la Armada, se establecieron los Subinspectores Navales, cuya labor es efectiva, por motivos fáciles de comprender; estas Subinspecciones tienen por objeto vigilar, tanto en los buques como en las dependencias, el exacto cumplimiento de las leyes y disposiciones, revisar constantemente el material y tener al tanto a la superioridad de las faltas que se noten.

Consecuentemente con lo anterior, se estudiaron y se dictaron reglas generales para llevar a cabo, rápidamente las obras de reparación a los buques, así como para rendir, con sencillas, la documentación respectiva.

Durante el año próximo pasado, se empezó el proyecto para la construcción de un buque-escuela de 2,800 toneladas; este trabajo, bastante adelantado, tuvo que suspenderse por exceso de labores en otros ramos. Sin embargo, aún se continúa el estudio y trazo de los guardacostas, que constan en el programa naval.

También se hicieron proyectos completos para cambio del dique y la .

construcción del varadero, mereciendo este último, la aprobación satisfactoria de las casas contratistas de Estados Unidos, a las que se remitió para la formación de presupuestos.

Como se ve, el **ESTADO MAYOR**, en poco menos de dos años de actividad, ha logrado, con su estudio, abrir una nueva era en la senda del servicio encomendado a la Armada; su actividad no ha decaído y si sus enemigos asientan hechos falsos para comprobar sus buenos deseos por su desaparición, conveniente sería, que al abogar por ésta dijeron, a qué persona o personas deberá confiarse la ruda labor que con tanta fe y patriotismo desempeña un grupo de Jefes de la Armada, cuya situación impersonal carece de carácter privativo que se le quiera dar, olvidando a este respecto, que las comisiones son de desempeñadas por miembros pertenecientes a los distintos Cuerpos de la Marina, que no tienen más recomendación que sus conocimientos y buenos deseos para el trabajo.

Si de economía se trata, tampoco esto debe tomarse en cuenta, pues, siendo el personal que forma el Estado Mayor del Cuerpo permanente, éste deber ser pagado en cualquiera otra comisión que desempeñe. Como comprobación de este aserto, se hace la siguiente comparación del presupuesto del Departamento, en lo que se refiere a personal, teniendo a la vista la Ley de Egresos de los años de 1921 y 1923.

DEPARTAMENTO DE MARINA 1917

*El Jefe del
Departamento
de Marina,
contralmirante
Hilario
Rodríguez
Malpica, con el
Subjefe, capitán
de navío
Eduard Oliver
G., en el
despacho del
primero.*



*Contralmirante
Hilario
Rodríguez
Malpica, con
otros
funcionarios del
Departamento.*



*Departamento
de Marina,
Salón de
Juntas.*



*Sección de
Archivo.*



*Comisión
Técnica de
Marina.*



*Sección de
Buques de
Guerra.*



*Sección de
Contabilidad.*



Escalafón General de la Armada

Cerrado hasta el 11 de abril de 1919

Oficiales Generales

Empleos	Milicia	NOMBRES	Antigüedad de Patente	Comisión que desempeña
Contralmirante.....		P. Hilario Rodríguez Malpica....	4 enero 1915....	Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra.
Comodoro.....		P. Rafael Montalvo.....	1º enero 1915....	Comandante General de Marina del Golfo.

CUERPO DE GUERRA

Jefes

Capitán de Navío.....		P. Willebaldo Miranda.....	16 agosto 1914....	Comisionado en Salina Cruz.
" " "		A. Rafael Genesta.....	1º junio 1915....	En disponibilidad en Veracruz.
" " "		P. Eduardo Oliver G.....	1º julio 1917.....	Subjefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra.
" " "		P. Luis G. Izaguirre.....	1º julio 1917.....	Comandante del Arsenal Nacional.
" " "		P. José de la Llave.....	16 mayo 1918....	Director del Varadero Nacional y Comandante accidental del cañonero "General Guerrero."
" " "		P. Arturo F. Lapham.....	16 mayo 1918....	Director de la Academia Naval Militar.
" " "		Fragata P. Alfonso Galcáneo Díaz.....	1º enero 1915....	Comisionado en la Secretaría de Comunicaciones como Capitán de Puerto de Tampico.
" " "		P. Carlos M. Carranza.....	3 septbre. 1915.	1er. Vocal del Consejo de Guerra de Veracruz.
" " "		P. Alberto Zenteno.....	11 novbre. 1915.	Jefe del Departamento de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones.
" " "		P. Hiram Toledo.....	1º julio 1917.....	Comandante del cañonero "General Zaragoza."
Teniente Mayor.....		P. Isaac Serrano Tello.....	1º enero 1915....	2º Comandante del cañonero "Gral. Zaragoza."

MARINA				
Empleos	Militar	NOMBRES	Ant. gñedad de Patente	Comision que desempeña
Teniente Mayor.....		P. Manuel Azúeta.....	16 septbre. 1915.	Comandante del transporte «Progreso.»
" "		P. Hiram Hernández.....	16 septbre. 1915.	Jefe del Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico.
" "		P. José A. Cházaro.....	5 mayo 1917....	A disposición del Jefe de las Armas de Hermosillo, Son.
" "		P. Guillermo N. Bravo.....	5 mayo 1917....	Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Marina del Golfo.
" "		P. Guillermo León Tagle.....	5 mayo 1917....	Comandante del aviso «Sonora.»
" "		P. Edmundo Elizondo.....	5 mayo 1917....	Comandante de la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo.
" "		P. Manuel Lozano.....	5 mayo 1917....	Comandante del transporte «Chiapas.»
" "		P. Nicolás Gutiérrez.....	1º julio 1917.....	Comisionado en la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo.
" "		P. Ambrosio Illades.....	1º julio 1917.....	Subdirector de la Academia Naval Militar.
Oficiales				
Primer Teniente.....		P. Luis Schaufelberger.....	16 septbre. 1915.	Comandante del cañonero «Nicolás Bravo.»
" "		P. Manuel G. Camiro.....	16 septbre. 1915.	Segundo Comandante del transporte «Progreso.»
Segundo Teniente....		P. Germán F. Rojas.....	5 mayo 1917....	Comandante accidental del aviso «Tritón.»
" "		P. Luis R. Nava.....	5 mayo 1917....	2º Comandante del transporte «Chiapas.»
" "		P. Roberto Alcázar.....	5 mayo 1917....	Jefe de la Fracción de Xcalak de la Flotilla del Sur.
" "		P. Angel Gutiérrez A. Vega.....	5 mayo 1917....	Jefe de Brigada de la Academia Naval Militar.
" "		P. Gustavo A. Bravo.....	5 mayo 1917....	Comandante accidental del aviso «Ligera.»
" "		P. Diego M. Corona.....	5 mayo 1917....	2º Comandante del cañonero «Gral. Guerrero.»
" "		P. Benjamín León.....	5 mayo 1917....	Cañonero «General Zaragoza.»
" "		P. Mario Rodríguez Malpica.....	5 mayo 1917....	Oficial 2º Técnico del Departamento de Marina de la Sra. de Guerra, comisionado en Nueva York.
Subteniente.....		P. Manuel Aguilar.....	1º agosto 1917....	Cañonero «Gral. Zaragoza.»
" "		P. Rafael Vázquez del Mercado.....	1º agosto 1917....	Aviso «Sonora.»
" "		P. Eduardo Camacho Carreño.....	1º agosto 1917....	Cañonero «Gral. Guerrero.»
" "		P. Roberto Orduña Carrasco.....	1º agosto 1917....	Cañonero «Gral. Guerrero.»
" "		P. Heiadio Illades.....	3 dicbre. 1917..	Transporte «Chiapas.»

Empleos	Milicia	NOMBRES	Antigüedad de Patente	Comisión que desempeña
Subteniente.....		P. David Fernández.....	1º marzo 1918...	Cañonero «Gral. Guerrero.»
".....		P. Ricardo Ochoa Díaz.....	11 abril 1918....	Transporte «Progreso.»
".....		P. Daniel M. López.....	21 septbre. 1918.	Transporte «Chiapas.»
".....		P. Carlos Castillo Bretón.....	21 septbre. 1918.	Aviso «Sonora.»
Aspirante de 1ª.....		P. José Guillermo Cano.....	20 mayo 1917....	Transporte «Chiapas.»
" ".....		P. Luis Sevilla Gutiérrez.....	11 enero 1918....	Comisionado en el transporte «Progreso.»
" ".....		P. Roberto Laurencio.....	11 enero 1918....	Comisionado en el transporte «Progreso.»
" ".....		P. Enrique Montalvo.....	11 enero 1918....	Cañonero «Gral. Zaragoza.»
" ".....		P. Ignacio Ríos.....	1º marzo 1918....	Comisionado en el aviso «Sonora.»
" ".....		P. Maximiliano M. Remes.....	1º agosto 1918..	Cañonero «Gral. Zaragoza.»
" ".....		P. Luis Suárez V.....	11 abril 1919....	Comisionado en el cañonero «Gral. Guerrero.»

CUERPO DE MAQUINISTAS

Jefes

Maquinista Subinspector.....	P. José María Miranda.....	16 agosto 1914...	Comisionado en la Sria. de Comunicaciones como Subinspector de Máquinas del Pacífico.
Maquinista Subinspector.....	P. Inocencio de J. Sierra.....	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del cañonero «Gral. Guerrero.»
Maquinista Subinspector.....	P. Teodoro Madarigla.....	16 septbre. 1915.	Comisionado en la Sria. de Comunicaciones como Subinspector de máquinas del Golfo.
Maquinista Subinspector.....	P. Ignacio García Juradó.....	16 septbre. 1915.	Subinspector de máquinas de los buques de guerra del Golfo.
Maquinista Subinspector.....	P. José C. Santos.....	16 septbre. 1915.	Dique flotante del Arsenal Nacional.
Maquinista Subinspector.....	P. Pedro Cassou.....	20 abril 1916....	Jefe de talleres del Arsenal Nacional.
Maquinista Subinspector.....	P. José María Liévana.....	19 julio 1918....	Jefe de talleres del Arsenal Nacional.
Maquinista Mayor...	A. Jesús M. Tamayo.....	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del cañonero «Nicolás Bravo.»
" ".....	P. Herminio Cruz.....	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del cañonero «Gral. Zaragoza.»
" ".....	A. Miguel Domínguez.....	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del transporte «Progreso.»

MARINA				
Empleos	Militia	NOMBRES	Antigüedad de Patente	Comisión que desempeña
Maquinista mayor.....		P. Rafael Rodríguez Malpica...	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del aviso «Maclovio Herrera y encargado de las embarcaciones pequeñas del Arsenal Nacional.
"	"	P. José L. Girard.....	1º julio 1917.....	Jefe de talleres de la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo.
"	"	P. León del Frago.....	1º julio 1917.....	Jefe de máquinas del transporte «Chiapas.»
"	"	A. Gonzalo Rojas.....	1º septbre. 1917.	Oficial primero del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra.
Primer Maqta. de 1ª		P. Gilberto Camacho.....	1º julio 1917.....	Pertenece al cañonero «General Guerrero.»
"	"	P. Enrique Pawling Dorantes..	1º julio 1917.....	Jefe de máquinas del aviso «Sonora.»
Primer Maqta. de 2ª		A. Manuel Cinta Palacios.....	16 septbre. 1915.	Jefe de máquinas del aviso «Ligera.»
"	"	A. Vicente Parrilla.....	16 septbre. 1915.	Comisionado en la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo.
"	"	P. Francisco Calzada.....	1º julio 1917.....	Comisionado en el transporte «Progreso.»
"	"	P. Martín Mercado.....	1º julio 1917.....	Comisionado en la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo.
"	"	P. Juan Sánchez Terán :.....	1º julio 1917.....	Cañonero «General Zaragoza.»
"	"	A. Fernando González.....	16 dicbre. 1918.	Arsenal Nacional.
Segundo Maquinista.		A. Rafael Rodríguez.....	22 julio 1915....	Comisionado en el aviso «Triton.»
"	"	A. Enrique M. Casas.....	7 agosto 1915....	Remolcador «Uribe.»
"	"	P. Luis Ocampo.....	25 septbre. 1915.	Transporte «Chiapas.»
"	"	P. Luis Pérez Chipuli.....	10 novbre. 1915.	Comisionado en el transporte «Progreso.»
"	"	A. Ignacio Calderón Foster.....	13 marzo 1916....	Transporte «Progreso.»
"	"	P. Manuel Obregón.....	2 mayo 1917.....	Transporte «Progreso.»
"	"	A. Rosendo Pacheco.....	28 novbre. 1917.	Varadero Nacional.
"	"	P. Santiago Vázquez N.....	1º marzo 1918....	Cañonero «General Guerrero.»
"	"	A. Ernesto de la Fuente.....	11 abril 1918....	Aviso «Sonora.»
"	"	A. Roberto Boscó.....	21 julio 1918....	Transporte «Chiapas.»
"	"	P. Luis Bribiesca.....	21 dicbre. 1918.	Transporte «Chiapas.»
Tercer Maquinista....		A. Raymundo Torre.....	30 mayo 1917....	Comisionado en el aviso «Sonora.»
"	"	A. Raymundo Hernández.....	11 novbre. 1917.	Cañonero «General Guerrero.»
"	"	A. Antonio Gamallo.....	2 octubre 1918.	Transporte «Progreso.»
"	"	A. Bruno Reyes Mar.....	12 febrero 1919.	Cañonero «General Zaragoza.»
3ª Maqta. Electricista		A. José Cabral.....	24 julio 1915.....	Arsenal Nacional.

				
Empleos	Milicia	NOMBRES	Antigüedad de Patente	Comisión que desempeña
8 ^{va} Maqta. Electricista		A. Alvaro E. Algara.....	20 novbre. 1918.	Transporte «Chiapas»
" "	"	A. Salvador Villar y Bustamante	24 febrero 1919.	Cañonero «General Guerrero»
CUERPO DE INGENIEROS NAVALES				
Oficiales				
Primer Ing. Naval...		A. Carlos P. Echeverría.....	1 ^o agosto 1918.	Varadero Nacional y comisionado en Nueva York.
CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA				
Oficiales				
Capitán Segundo.....		Mariano Núñez García.....	1 ^o junio 1916.	Jefe del destacamento del Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico en Islas Marias.
" "		Francisco Alcaraz.....	11 octubre 1917.	Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico. Matriz.
Teniente.....		Edmundo Escobedo.....	21 septbre. 1917.	Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico. Matriz.
"		Javier J. Jiménez.....	21 julio 1918.	Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico. Matriz.
Subteniente.....		J. Guadalupe Pacheco.....	23 mayo 1917.	Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico. Matriz.
"		Luis Durán.....	15 novbre. 1917.	Jefe del destacamento del Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico, en Guaymas, Son.
"		Alejandro Magallón.....	29 agosto 1918.	Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico. Matriz.
CUERPO DE ADMINISTRACION NAVAL				
Oficiales				
Guardaalmacén de 1 ^a		Felipe Martínez Tapia.....	6 agosto 1915.	Encargado del Depósito de Combustible de la fracción de Xcalak de la Flotilla del Sur, Q. R.
" "		Enrique Rivera.....	15 junio 1917	Arsenal Nacional.
" "		Saturnino Trejo.....	19 enero 1918	Varadero Nacional.
" "		Ernesto Castañares.....	30 abril 1918.	Almacenes Generales de Marina.
Guardaalmacén de 2 ^a		Jesús Gallardo.....	15 enero 1917.	Varadero Nacional.
" "		Procopio Rebollo.....	21 marzo 1917.	Encargado del Depósito de Combustible de Isla Mujeres. Flotilla del Sur, Q. R.

ARMADA				
Empleos	Milicia	NOMBRES	Antigüedad de Patente	Comisión que desempeña
Guardaalmacén de 2º		Antonio Oliveros	11 agosto 1917.	Arsenal Nacional.
"	"	Rafael Flores.....	22 abril 1918.	Encargado del Depósito de Combustible en Manzanillo, Col.
"	"	Juan Gómez Gallardo.....	21 febrero 1919.	Encargado del Depósito de Combustible en Salina Cruz, Oax.

México, D. F., 11 de abril de 1919.

El General de Brigada, Oficial mayor, E. del D.
Juan J. Ríos.

NOTA.—Egalanamos nuestras páginas en el presente número, con los retratos de los principales Jefes de nuestra Armada, que bondadosamente se sirvieron proporcionarnoslos: como no ha sido nuestro propósito herir la susceptibilidad de los que no aparecen, deseamos hacer esta salvedad, que no pudimos obtenerlos de los interesados, a pesar de nuestras reiteradas gestiones de más de seis meses a esta parte.—Capitán Lazcano, Secretario de Redacción.





Comodoro
Rafael Montalvo,
Jefe de la Comandancia
General de Marina del
Golfo



Contralmirante
Hilario Rodriguez Malpica,
Jefe de la Armada
Nacional.



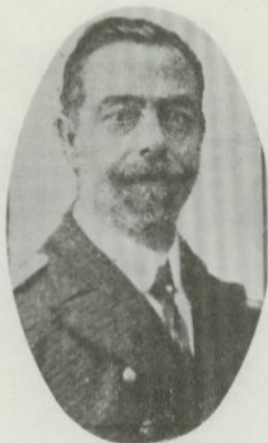
Capitán de navío
Arturo Laphan,
Director
de la Academia Naval.



Capitán de navío
Eduardo Olivier G.,
Jefe del Varadero Nacional
de Guaymas.



Capitán de navío
Luis G. Izaguirre,
Comandante
del Arsenal Nacional de
Veracruz.



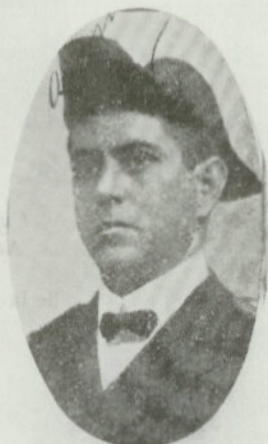
Capitán de fragata
Alberto Zenteno,
Jefe del Departamento de
Marina Mercante.



Capitán de fragata
Juan de Dios Bonilla,
Comandante del transporte
de guerra Progreso.



Capitán de fragata
Carlos M. Carranza.



Capitán de fragata
Alfonso Calcanoe Díaz,
Jefe de E. M. de la
Comandancia de Marina
del Golfo.



Capitán de fragata
Hiram Toledo,
Comandante del cañonero
General Zaragoza.



Teniente mayor
Isaac Serrano Tello,
Comandante del cañonero
General Zaragoza.



Maquinista Subinspector
Teodoro Madariaga.



Teniente mayor
Manuel Azueta,
Comandante del transporte
Progreso.



Teniente Mayor
Guillermo N. Bravo,
2º Comandante del
Arsenal Nacional.



Teniente mayor
A. Illades,
Subdirector de la
Academia Naval de
Veracruz.



Teniente mayor
Guillermo León Tagle,
Comandante del aviso
Sonora.



*Maquinista Subinspector
del Golfo,*
Ignacio García Jurado.



Maquinista Subinspector
Pedro Cassou,
Jefe de Talleres del
Arsenal Nacional.



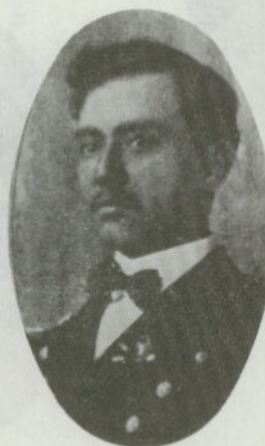
Maquinista Subinspector
José C. Santos,
encargado del dique y Jefe
de la Estación de Torpedos
en el Arsenal Nacional.



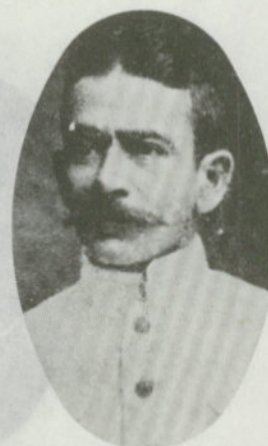
Maquinista mayor
Jesús Tamayo,
Jefe de Máquinas del
cañonero Nicolás Bravo.



Maquinista mayor
Miguel Domínguez,
Jefe de Máquinas del
transporte Progreso.



Maquinista mayor
Herminio Cruz,
Jefe de Máquinas del
cañonero General Zaragoza



Maquinista mayor
Rafael Rodríguez Malpica,
Jefe de Máquinas del aviso
Maclovio Herrera.

DEPARTAMENTO DE MARINA DE GUERRA 1918

En este Departamento se despachan de su incumbencia con el personal que ha estado prestando sus servicios desde que ha quedado organizado nuevamente.

Las unidades navales de que consta en la actualidad la Marina de Guerra, es la siguiente:

En el litoral del Golfo

Cañoneros: *General Zaragoza* y *Nicolás Bravo*; transporte, *Progreso*, "Escuela de grumetes, Yucatán, avisos de guerra: *Sonora*, *Ligera*, *Alameda*, *Maclovio Herrera*, *Tritón*, (pertenece a Comunicaciones), remolcador, *Cadete Uribe*, (al servicio del Arsenal Nacional).

En el mar de las Antillas

Aviso de guerra *Ventura*, remolcador, *Explorador*, remolcador *Coatzacoalcos*, vapores del río: *Teniente Azueta*, y *Tamalcab*; canoas: *Mérida*, *Cozumel*, *Holboxeña*, *Nieves*, motores: *Jesús Carranza*, *Gustavo Garmendia*, *Maya* y *Juárez*.

En el Pacífico

Cañonero *General Guerrero*, transporte *Chiapas* y pailebote *Blanca*.

Los establecimientos navales y demás dependencias son:

La Comandancia de buques, así como a los demás jefes de las distintas dependencias navales.

La flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo con residencia de Payo Obispo.

El Arsenal Nacional de Veracruz con sus talleres y dique flotante.

El Varadero Nacional de Guaymas.

Dique seco de Salina Cruz.

Cuerpo de Infantería de Marina en Mazatlán.

Depósitos de combustible y carboneros de Manzanillo, Salina Cruz, Mazatlán, Veracruz, Cozumel, Tampico, Coatzacoalcos.

El Arsenal Nacional de Veracruz, ha hecho las reparaciones necesarias a los cañoneros *General Zaragoza* y *Nicolás Bravo*, cuyas unidades navales han quedado nuevamente al servicio, gracias a los importantes trabajos de modificación ejecutados en ellos, por lo que en breve se podrá contar con dos unidades más en el Golfo par toda clase de comisiones y transporte de tropas. En este mismo establecimiento se han llevado a cabo las reparaciones del transporte *Progreso* y de los avisos *Sonora* y *Ligera*, así como la construcción y reparación de armas y camiones para las fuerzas de la Primera División, y en general todos los trabajos de la Secretaría de Hacienda y Comunicaciones, y además la limpia de fondos, reparaciones y reconocimientos a buques del comercio y de propiedades particulares.

Este arsenal cuenta con talleres de fundición, carpintería de blanco, carpintería de rivera, albañilería y planta eléctrica; en breve tiempo se procederá al establecimiento de un taller de soldadura autógena.

El dique flotante, único en su género en el litoral del Golfo, se encuentra en la actualidad en muy malas condiciones debido al mucho tiempo que tiene de servicios, pero a iniciativa de este Departamento y por acuerdo del ciudadano Presidente de la República, se dispuso se le hicieran las reparaciones que fueran necesarias, habiendo presentado el comandante de dicho establecimiento, el presupuesto de las mencionadas reparaciones que ascienden a la cantidad de \$30,000.00.

En la estación de lanzamientos de torpedos anexa al Arsenal Nacional, se han verificado varias pruebas de resistencias y velocidad del torpedo *Whitehead*, obteniéndose en las últimas que se han llevado a cabo, resultados muy satisfactorios.

El Varadero Nacional de Guaymas, presta iguales servicios que el Arsenal Nacional, y por disposiciones del ciudadano Presidente de la República, se están llevando a cabo las reparaciones generales del cañonero *General Guerrero*, el que quedará en poco tiempo listo para navegar, y tan luego se termine este trabajo, pasará el transporte *Chiapas*, a fin de que se le hagan las reparaciones que le sean necesarias; este barco fue adquirido últimamente por nuestro gobierno, para marchar a una comisión al puerto de Mazatlán.

En lo que corresponde a las embarcaciones de la Flotilla del Sur, como el pailebote *Aire Libre*, *Isidoro* y las canoas *La Sirena*, *La Amalia* y *La Ascensión*, fueron devueltas a sus propietarios por acuerdo del ciudadano Presidente,

pues dichas embarcaciones han venido prestando sus servicios desde el año de 1915 al 23 de octubre de 1918 en que fueron entregadas.

Con motivo de la campaña en años anteriores en el territorio de Quintana Roo, se adquirieron embarcaciones y pertrechos que necesariamente hubo que atender para su conservación; pero habiendo cesado las causas que motivaron esto y encontrándose cerca de la aduana de Payo Obispo, que puede perfectamente vigilar los intereses fiscales en el Río Hondo, se impuso la necesidad de organizar en forma tal, que diera por resultado suspender la fortísimas erogaciones de dinero que se hacían introduciendo toda clase de economías. Teniendo en cuenta lo anterior, es conveniente reducir el presupuesto de la Flotilla del Sur del Territorio de Quintana Roo, que importa en el presente año fiscal, la suma de \$143,959.95, estableciéndose en su lugar y en el mismo punto "Servicios Navales de Quintana Roo, dedicados a la vigilancia de las islas y costas orientales de Yucatán, por las embarcaciones siguientes: vapores, *Explorador*, *Cuauhtémoc* y *Coatzacoalcos*; canoas, *Cozumel*, *Holboxeña* y *Nieves*, así como los motores *Jesús Carranza*, *Gustavo Garmendia*, *Maya* y *Juárez*, quedando además un taller para las reparaciones de estas embarcaciones.

Los vapores de río *Capitán Azueta* y *Tamalcab*, pasaron a depender de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quedando a las órdenes de la aduana marítima de Payo Obispo, a fin de que hagan la vigilancia en el Río Hondo. Todos los objetos, embarcaciones, casas, pertrechos y herramientas que se encuentran en Bacalar, Kcalak, Payo Obispo y Bahía de la Ascensión, propiedad del Supremo Gobierno y dependientes de la Flotilla del Sur, serán inventariados quedando todo aquello que pueda utilizarse para beneficio de la nueva organización, y emitiendo al Arsenal Nacional lo restante.

Puede decirse que con este servicio de seguridad, no sólo se protegerá el desarrollo comercial de aquella costa, que puede decirse abandonada, sino que impondrá el respeto a las embarcaciones pescadoras extranjeras que con frecuencia hacen tráfico clandestino, explotando las pesqueras en mares territoriales e introduciendo contrabando por las islas y costas de Yucatán.

En vista de que las escuelas náuticas son dependencias de esta Secretaría, fue dispuesto que los individuos que soliciten examen de competencia para pilotos de la Marina Mercante, fueran examinados por esta Secretaría, y que la de Comunicaciones les expida los títulos correspondientes después de su práctica.

En el mes de agosto, esta Secretaría, celebró un contrato con el representante de la Compañía de vapores del Sureste, para la reparación de sus barcos en el Arsenal Nacional, concediéndoseles un descuento del cincuenta por ciento en las estadías de sus naves en el Dique flotante, quedando obligada la citada Compañía a transportar mensualmente libre de flete, hasta diez toneladas de carga para el gobierno.

El buque escuela de grumetes *Yucatán*, se encuentra aún fondeado en el puerto de Veracruz, sirviendo como tal a los jóvenes grumetes a quienes se les imparte la instrucción marinera respectiva, a fin de que pasen a prestar sus servicios prácticos a los distintos buques de guerra; a la fecha se le está construyendo el velámen respectivo para que pueda navegar, siendo esta obra ejecutada por los mismos grumetes bajo la vigilancia de los oficiales.

Los aspirantes a alumnos y los alumnos de la Escuela Naval Militar, que

se abrirá próximamente, se encuentran haciendo sus estudios teórico-prácticos a bordo del cañonero *Nicolás Bravo*, pero últimamente y en vista de ser crecido el número de ellos, a iniciativa de este departamento y por acuerdo del ciudadano Presidente, se procederá en breve tiempo a la apertura del plantel destinado para tal objeto, para lo cual ya se nombró al director y se hizo la compra de muebles, camas, ropa y todo aquello que fuere necesario para el número de estudiantes que marca el reglamento interior.

Siendo de verdadera necesidad formar el proyecto de Ley Orgánica de la Armada, la superioridad tuvo a bien disponer se nombrara una comisión del personal de la Armada que se encargue de revisar, estudiar y proponer las reformas que dicha comisión estime convenientes, a fin de que sea presentada a la Cámara de Diputados para su aprobación.

Se está formando con toda escrupulosidad, el Escalafón de la Armada Nacional y en él figuran sólo los ciudadanos Generales, Jefes y Oficiales que presentan sus servicios en la expresada y que se les haya reconocido ya los grados que ostenten.

En el mes de marzo del año de 1921 se constituyó por orden del C. Secretario de Guerra y Marina, una comisión presidida por el C. contralmirante don Hilario Rodríguez Malpica, Jefe del Departamento de Marina, con el fin de que formulara un proyecto de Programa Naval, para mejorar y reorganizar los servicios de la Armada.

Por primera vez en la Historia de nuestra Marina se hacía un estudio de aquella naturaleza y eso fue motivo de regocijo entre los diferentes elementos marítimos del país, pues iba a recibir un gran impulso nuestra Marina de Guerra.

La comisión, después de llevar a cabo múltiples estudios y de hacer diversas consideraciones que originaron discusiones y exposición de diferentes opiniones, llegó a producir un proyecto de Programa Naval, que fue sometido a la consideración superior, sin que se llegara, desgraciadamente a resolución alguna sobre el particular.

El mencionado proyecto sobre el que recayó el ACUERDO de "pendiente", decía:

PROGRAMA NAVAL

Organización y desarrollo de los diversos servicios marítimos militares del país.

La República Mexicana a través de los años, ha ido experimentando sucesivas conmociones que han dado por resultado el mejoramiento de su pueblo, manifestado en las reformas a su Ley Fundamental, que paulatinamente se ha ido adaptando a los progresos de la sociedad, satisfaciendo así las aspiraciones populares.

Pero al conquistarse aquellas reformas, no se han aprovechado satisfactoriamente en beneficio de algunos Ramos de la Administración Pública, entre los cuales puede contarse el de Marina, que ha sido casi olvidado.

La falta de preparación de los gobiernos de la república para legislar en aquel Ramo; el poco espíritu marineró de nuestro pueblo y la carencia de profesionales del mismo Ramo en las altas esferas de la administración Pública, han sido causas contribuyentes al estado lamentable en que se encuentra la Marina Nacional, que por lo que toca al servicio de Marina de Guerra, apenas cuenta con tres o cuatro embarcaciones de poco tonelaje, insuficiente del todo para satisfacer un buen servicio.

“La comisión que suscribe, ampliamente satisfecha por la labor que se le ha encomendado, de formular un Programa Naval que sirva de base para la reorganización de la Armada, se complace en someter a la distinguida consideración del C. Secretario de Guerra y Marina, estas exposiciones, que al juicio de la misma comisión vienen a constituir las bases sobre las cuales deben tomarse las providencias necesarias que tiendan al mejoramiento de la Armada Nacional, tanto en material como en personal.

En estas exposiciones se esbozan en términos generales pero concretos, las medidas que deben tomarse al efecto de proceder a la organización de la Marina de Guerra considerando las necesidades actuales del servicio y su futuro florecimiento.

Comprende pues este programa, reformas a las leyes reglamentos vigentes; reparación al material en servicio; adquisición de nuevo material y algunas otras sugerencias.

La Constitución de 1917 establece nuevos principios, en armonía de los cuales, debe estar la legislación del país, por lo que procede estudiar y reformar en su caso, las leyes y reglamentos del servicio naval militar, adaptándolos convenientemente de la Constitución General.

Actualmente se considera en vigor la Ley Orgánica de la Armada de 1905, que no responde satisfactoriamente, ni a las necesidades actuales del servicio, ni a las nuevas orientaciones constitucionales.

La Ley Orgánica de la Armada es la ley fundamental que rige dicho instituto, y por tanto sus prevenciones requieren cuidadoso estudio pues sería la base sobre la que descansa la organización que se dé al servicio naval militar.

Existen ya estudios acerca del particular que han verificado otras comisiones y sólo falta a este respecto, completar el trabajo y darle forma de ley.

Uno de los puntos principales en que debe fijarse la atención del personal, pues en ningún otro ejercicio o actividad del hombre, se necesita tanto la pericia y experiencia, como en el servicio de mar, cuya práctica se adquiere solamente con la vida a bordo durante largos años.

A efecto de contar con personal preparado debidamente que garantice un buen servicio, conviene que oficiales y guardiamarinas, ejerciten un período de prácticas a bordo de los buques de flotas extranjeras, ya que no contamos con elementos propios.

De esta manera, aquellos oficiales podrán constituirse en instructores de nuestras dotaciones y aportarán a nuestro servicio los conocimientos y prácticas que adquieran.

Para llenar tales fines, también es necesaria la adquisición de un buque-escuela con los elementos necesarios para impartir instrucción de artillería, torpedos, aparejos, máquinas, navegación, hidrografía con su reglamento especial y amplia autorización para hacer toda clase de prácticas, dando preferencia a la navegación en nuestras costas, para hacerlas bien conocidas en detalle al personal.

El buque-escuela viene a ser el complemento indispensable de las escuelas de Marina, a las que debe darse especial atención.

Actualmente contamos con la Academia Naval Militar, que rinde contingentes de oficiales de cubierta y de máquinas; pero su pequeña planta (ochenta alumnos) no basta a cubrir las necesidades del servicio, pues las promociones anuales, resultan de cuatro a ocho oficiales.

Conviene pues, aumentar su planta a ciento cincuenta alumnos, con la ampliación correspondiente de material que sea necesaria, ya que por ahora las condiciones del Erario no permiten construir un nuevo edificio especial, como sería de desear y en lugar conveniente.

Contando ya con personal adecuado, apto y eficiente, la Nación quedará garantizada en el buen manejo del material flotante, que requiere además, algunos accesorios, como son las estaciones de aprovisionamiento, que contribuyen al feliz éxito de las operaciones.

Actualmente no se cuenta ni con una sola estación propia y el servicio naval militar del país, tiene que ser tributario del comercio local y estar por tanto expuesto a sus caprichos.

Con frecuencia se tropieza con grandes dificultades para proveer a nuestros pocos buques, de carbón o aceite combustible, de agua, grasas y pertrechos varios, pues los particulares que tienen esos elementos, no siempre están dispuestos a proporcionarlos en cualquier momento.

Por tal motivo es necesario que la Nación cuente con sus propios elementos y para ello conviene establecer cuando menos cuatro estaciones de aprovisionamiento, repartidas en los lugares convenientes, de acuerdo con la extensión de nuestros litorales.

Los puntos que se proponen son: en la costa del Atlántico, Veracruz e Isla Mujeres, y en la del Pacífico, Guaymas y Salina Cruz.

Dichas estaciones tendrán depósitos de agua, de carbón mineral, de aceite combustible y tendrán además algunos pertrechos navales, contando con facilidades para proporcionar dichos elementos a los buques de la Armada.

Por lo que toca al material flotante, puede decirse que la nación no cuenta sino con muy raquíticos elementos: los cañoneros *Bravo* y *Zaragoza* y el transporte *Progreso*, con dotación completa de armamento; y cañonero *Agua Prieta* y el torpedero *Mayo* de reciente adquisición, sin armamento; el transporte *Chiapas* y el aviso *Sonora* actualmente en reparación sin armamento.

Estas pocas embarcaciones ya muy trabajadas, son del todo insuficientes para satisfacer nuestras necesidades; requieren frecuentes reparaciones, pues ya en el último tercio de su vida; por ser tan pocas y de pequeño tonelaje, no son

suficientes para atender a cualquier emergencia y por otra parte, no corresponden a la representación exterior que debe tener México, como nación de cierta categoría pues resulta que algunas Repúblicas del Continente Americano, de igual o inferior importancia que México, tienen la satisfacción de presentar al mundo, una flota que aunque pequeña está bien organizada. Tal sucede en el Perú, en Argentina, en Cuba, Brasil, Chile y Uruguay.

Siquiera pues por mantener nuestra representación en armonía con las tradiciones y glorias de nuestra raza y por el puesto que a México corresponde en el concierto de las naciones, debe procurarse mantener sino una Escuadra poderosa, si al menos un pequeño conjunto de embarcaciones adecuadas, que puedan con orgullo conducir a lejanos mares al pabellón del *Aguila Azteca*, entre las demás banderas del mundo.

A este respecto y teniendo muy en cuenta la situación del tesoro nacional, conviene hacer un estudio especial acerca del modo más provechoso de emplear los fondos que se destinen a la compra de material determinando la clase y número de embarcaciones que deben adquirirse.

Por la misma consideración no sería posible adquirir de un sólo golpe todo el material que se propone, y por tanto procede analizar que se necesita de urgencia.

La comisión que suscribe estima que además del buque escuela de que ya se habló, necesitamos por lo pronto dos transportes con artillería ligera, de un tonelaje no mayor de dos mil toneladas y calado máximo de doce pies.

Y para vigilancia de las costas y representación del país, se requieren por lo pronto, dos cruceros gemelos de tres a cuatro mil toneladas del desplazamiento.

Esto por lo que toca al material flotante destinado al servicio de navegación; en cuanto al material fijo, auxiliar indispensable de los buques, es de todo punto necesario contar con un dique en la costa del Golfo, pues el que está en servicio amerita una seria y costosa reparación que tal vez no convenga llevar a cabo, en relación con las utilidades que rendirá, comparándolas con las que se obtengan con la adquisición de un nuevo dique.

El servicio de la costa del Pacífico, aunque requiere igualmente la reparación del Veradero Nacional de Guaymas, puede sin embargo, atenderse con los servicios del dique de Salina Cruz.

Posteriormente irán haciéndose las adquisiciones que más adelante se detallan, según vaya disponiéndose de fondos.

La comisión estima que las adquisiciones que se verifiquen deben ser de material nuevo, o al menos no mayor de cinco años de vida, pues la experiencia ha demostrado ya, los grandes inconvenientes que resultan con la adquisición de material muy usado.

También estima la comisión que en las adquisiciones de material, debe buscarse homogeneidad, tanto en tipos de embarcaciones como en armamento, pues tanta diversidad de estos últimos, ha traído grandes dificultades en el aprovisionamiento.

Para la adquisición del material que se propone, debe nombrarse una comisión, que especifique las condiciones que debe reunir dicho material, para que preste el mayor y mejor servicio posible, teniendo en cuenta tonelaje, calado, velocidad, costo, etc.

En cuanto al material que existe, todavía puede prestar buenos servicios si se atiende a su reparación general, que la requiere muy seria, al aviso *Sonora*, el Varadero Nacional de Guaymas, el dique flotante de Veracruz y algunas embarcaciones menores.

Para el completo desarrollo de este programa, se requiere indispensablemente contar con los fondos necesarios, que como constituyen una cantidad crecida fuera de presupuesto, se hace necesario que el congreso de la Unión autorice el gasto correspondiente.

Desde luego la Nación no podría disponer en junto y de una sola vez de la cantidad que se necesita, por lo que sería necesario disponer de ella por anualidades que el mismo Congreso determine y cuyo monto se graduará según el tiempo en que se estime debe cumplirse este programa.

Para calcular la suma total que se quiere, deben considerarse los diversos destinos que se van a dar a los fondos, bajo las siguientes consideraciones:

La comisión estima que el programa que se propone, podría desarrollarse cumplidamente en el término de cuatro años, pues durante este período se habría formado ya el personal suficiente: ya se tendrían instaladas las estaciones de aprovisionamiento; ya estarían en vigor las nuevas leyes que flotante estaría garantizando en su manejo.

En cuanto a la suma total, debe estimarse en la siguiente forma:

Para instrucción de personal, considerando instalación o ampliación de escuelas y prácticas de Oficiales en las flotas extranjeras sucesivamente en cuatro años y prácticas a bordo en los buques nacionales... \$1'700,000.00

Instalación de cuatro estaciones de aprovisionamiento con sus depósitos de agua, carbón, aceite combustible, grasas y pertrechos, muelles, embarcaciones menores y accesorios, estación inalámbrica, etc... \$1'500,000.00

Adquisición de un buque escuela de dos mil toneladas con dotación completa para toda clase de prácticas... \$800,000.00

Adquisición de un dique flotante de cuatro mil toneladas y reparación del Varadero Nacional de Guaymas. \$2'500,000.00

Para adquisición del material flotante que adelante se detalla, previo análisis de condiciones y orden progresivo de adquisición... \$13'500,000.00

Los conceptos expresados hacen un total de \$20'000,000.00 cuya ministración como ya se dijo, debe solicitarse al Congreso de la Unión por anualidades en el término de cuatro años.

Resumiendo pues, de acuerdo con las consideraciones anteriores la comisión estima que para lograr la organización que se desea en el Servicio Naval

Militar del país, deben tomarse las medidas a que se contraen los puntos siguientes:

Primero: Nombramiento de comisiones para el estudio y reformar en su caso, la Ley Orgánica de la Armada y Ordenanza General de la misma, que se someterán a la aprobación del Congreso.

Segundo: Nombramiento de comisiones para el estudio y reforma en su caso, de todos los reglamentos del Servicio Naval Militar, derivados de las Leyes expresadas y que se someterán a la aprobación del C. Secretario del Ramo.

Tercero: Gestionar el consentimiento de gobiernos de naciones amigas que convenga, para que en sus flotas de guerra se instruyan los Oficiales de Marina que la Secretaría del Ramo designe estando comprendidos entre ellos invariablemente, los Guardiamarinas que terminen sus estudios en la Escuela Naval Militar.

Cuarto: Autorizar la reparación inmediata del dique flotante de Veracruz, u ordenar la adquisición de un nuevo dique con capacidad de tres o cuatro mil toneladas.

Quinto: Adquisición inmediata de un buque-escuela, no menor de dos mil tonealdas de desplazamiento, con aparejo de fragata propulsión de vapor, donde se impartirá instrucción a Oficiales, Guardiamarinas y marinería.

Sexto: Establecimiento de una Escuela de maestranza adscrita al Arsenal nacional y ampliación de la Escuela Naval Militar.

Adquisición progresiva del material flotante que en seguida se expresa:

Cuatro transportes de 1 500 a 2 000 toneladas.

Cuatro cruceros de 3 500 a 4 000 toneladas.

Diez tropederos del tipo que se analice.

Cuatro submarinos del tipo que se analice.

Dos buque-tanques petroleros de 3 000 barriles.

Octavo: Instalación de cuatro estaciones de aprovisionamiento de agua, combustibles y pertrechos en Veracruz, Isla Mujeres, Guaymas y Salina Cruz.

Noveno: Remisión por los conductos debidos al Congreso de la Unión, de iniciativa de Ley, votando la suma de \$20'000,000.00, que se empleará por partidas anuales, en la reparación del material existe en adquisición de que se propone y en la instalación de las nuevas dependencias expresadas.

La comisión se permite sugerir la idea de que con objeto de facilitar la construcción del material flotante que se propone, así como del fijo, lográndose la homegeneidad deseada y una posible reducción en su costo, se lancen convocatorias que tiendan a establecer contratos con los constructores, a efecto de que proporcionen todo el material expresado, mediante pago por anualidades.

En esta forma podría la Nación contar con todo el material que se hace necesario, en un período relativamente corto, quedando solamente la obligación de hacer los pagos posteriores cada año, en la forma que se estipule.

En caso de que la superioridad se sirva aprobar este programa general, procederá de inmediato nombramiento de comisiones para el estudio y reformas de las Leyes y Reglamentos de la Armada; la aplicación de la Escuela Naval Militar; la reparación del dique flotante de Veracruz o la adquisición de un nuevo dique, según dictamine la comisión especial; y la adquisición del buque-escuela, para todo lo cual la Nación podría soportar sin gran esfuerzo, el gasto necesario, dentro del año corriente.

La comisión considera que con las exposiciones anteriores se satisfacen los deseos del C. Secretario y por tanto las eleva a sus distinguida consideración.

México, D.F. marzo de 1921.

En 1925 se tenía ya un programa naval que incluía la construcción de buques para el transporte de tropas la vigilancia de las costas y el aprovisionamiento de combustible. Entonces existía en el Golfo una flotilla de buques de guerra, cuyo Jefe era el Comandante del crucero acorazado *Anáhuac* comprado en 1924 al Brasil; se añadían los cañoneros *Bravo*, *Covarrubias*, *Guaymas*, *Acapulco*, *Mazatlán*, *Mayo* y el transporte *Progreso*. La memoria de 1926 señaló la reorganización de la escuadrilla, puesta al mando del Comodoro Hiram Hernández, el número tipo de los buques y tonelaje se indican a continuación: un crucero acorazado de 3 162 tons., cañoneros de 1927, un transporte de 1 585 tons., cinco guardacañoneros de 1297 y 1227, un transporte de 1585 tons., cinco guardacostas de 526 tons., cada uno, dos buques menores de 70 y 71 tons. Todos estos en servicio tres amarrados de 593, 597 y 526 tons.

Hacia 1927 el personal de la Armada estaba compuesto por 15 oficiales generales, 44 jefes, 117 oficiales, 140 cadetes, 45 profesores y 750 de clases y marinería pertenecientes a los Cuerpos de Guerra, máquinas, ingenieros, Infantería de Marina, radiotelegrafistas, y guarda-almacenes, clases, marinería y servidumbre.

El guardacostas *Covarrubias* se perdió durante la asonada llamada “de los Comodoros”² en 1929, cuando, estando en Veracruz la escuadrilla al mando de Hiram Hernández arrumbó hacia Tampico y regresó al puerto de partida. Se alegó haber sido un ardid para evitar que los buques se secundaran la rebelión de Jesús M. Aguirre, de todos modos fueron juzgados con el sonado “Proceso de los Comodoros”.

Los buques involucrados fueron: Crucero acorazado *Anáhuac*, los cañoneros *Bravo* y *Agua Prieta*, el transporte improvisado *Dos Equis* y el guardacostas auxiliar *Tampico*.

Tras estos hechos Othón P. Blanco sometió a la consideración del gobierno su “Informe sobre Programa Naval”, tratando de reestructurar la Armada: Propuso un material flotante de al menos dos cazasubmarinos de 850 tons., dos sumergibles de 650 tons., dos flotillas hidroaviones, cuatro cañoneros de 1 500 tons., y un buque escuela mixto 1 700 tons.

En 1932 se ordenó una completa reorganización del Departamento de Marina, todavía dependiendo de la Secretaría de Guerra y Marina la Jefatura

² Véase *Infra* apéndice “Guardacostas auxiliares 1923-1930”, en *Memorias de Marina II*.

se ocupaba del Mando, preparación administración e inspección de la Armada. A la vez se planteó la iniciativa de establecer cuatro Jefaturas de Operaciones Navales, dos en el litoral del pacífico y dos en el Golfo, cada una al mando de un Jefe del Cuerpo General de la Armada, dos Jefes u Oficiales, dos radiotelegrafistas, cinco de tripulación y el material flotante.

Aquí surge un especie de escisión entre Jefes y Oficiales: Los jóvenes buscaron oportunidades y el Ejecutivo haciendo eco a sus planteamientos proyectó un programa de reforma a las Unidades Navales, incluyendo la adquisición de dos transportes de 1 600 tons., y velocidad de 20 nudos diez guardacostas de 120 tons., y 25 de velocidad.

El convenio de contratación se firmó en julio de 1933. Cuarenta oficiales fueron enviados a España en comisión revisora de los buques en construcción de 1934 a 1936 fueron entregados el transporte *Durango*, los cañoneros *Potosí*, *Querétaro* y *Guanajuato* y los diez guardacostas del G-20 al G-29. El transporte *Zacatecas* fue el único que quedó pendiente de entrega, debido a la Guerra civil Española, cuando estaba en proceso de construcción.

Se solicitó la baja de los buques *Tampico* y *Anáhuac*.

Se establecieron cuatro comandancias, dos en cada litoral; también se crearon escuelas de marinería a bordo del cañonero *Bravo* y del transporte *Progreso*.

En esa época la Armada contaba con un contralmirante, ocho comodores, 26 jefes, 401 oficiales y 1 481 marineros.

En la memoria de Guerra y Marina 1938-1939, rendida por el general de división Agustín Castro, se acentó que la Armada contaba con dos transportes, cuatro cañoneros, trece guardacostas, tres lanchas de motor, dos remolcadores y dos balandros.

se ocupaba del Almirante, preparación administrativa e inspección de la Armada. A
la vez se planteó la necesidad de establecerse dentro de Operaciones Na-
vales, dos en el interior del país y dos en el exterior, cada una al mando de un
jefe del Cuerpo General de la Armada, dos Jefes de Oficiales, dos radioes-
tacionistas, cinco de tripulación y cincuenta flotantes.

Algunos de los aspectos de acción entre Jefes y Oficiales. Los jóvenes pas-
aron oportunamente y el Ejército navarro con sus planteamientos previos
un programa de reforma a las Unidades Navales, incluyendo la adquisición de
los transportes de 1.600 toneladas, y velocidad de 20 nudos diez guardacostas de 120
toneladas y 25 de velocidad.

El convenio de construcción se firmó en julio de 1935. Cuarenta oficiales
fueron enviados a España en comisión revisora de los buques en construcción.
En 1936 se fueron enviados el transporte Durango, los cañoneros Potosí,
Guernica y Guadalupe y los diez guardacostas del G-30 al G-39. El transporte
Guernica fue el único que quedó pendiente de entrega, debido a la Guerra civil
Española, cuando estaba en proceso de construcción.

Se solicitó la paga de los buques. También y al mismo tiempo.

Se establecieron cuatro comandancias, dos en cada flota; también se
crearon escuelas de marinería a bordo del cañonero Guernica y del transporte
Potosí.

En esa época la Armada contaba con un contralmirante, ocho comandantes,
30 jefes, 401 oficiales y 1.481 marinos.

En la memoria de Guerra y Marina 1938-1939, remitida por el general de
División Alfonso Castro, se refiere que la Armada contaba con dos transportes,
cuatro cañoneros, tres guardacostas, tres lanchas de motor, dos remolcadoros
y dos palanqueros.

MEMORIA DEL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE LA MARINA NACIONAL AL DESLIGARSE DE LA SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL

El primero de enero de 1940 y hechas previamente las modificaciones necesarias de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, empezó a tratar los asuntos que pasaron hacer de su competencia, el Departamento de Marina Nacional.

Esta dependencia que se formó como resultado del deseo del Ejecutivo Federal de encausar en una forma lógica las actividades marítimas nacionales, actividades de un sector de la economía del país, al que hasta entonces no se había concedido la importancia que efectivamente tiene en el desarrollo de la vida de la Nación y el que como consecuencia, sufriría un desnivel cultural y económico así como social, con relación a otros sectores a los que por la naturaleza misma de el desolvimiento político de la República, tocó quedar mejor atendido o más favorecidos por el proceso constructivo de la revolución.

Debe hacerse notar que tal deseo fue estimulado por el convencimiento nacional del propio conocimiento de los problemas económicos de nuestro país, de que la economía nacional en tales condiciones dejaba al margen una fuerte corriente de energía indispensable para su integral resurgimiento, al mismo tiempo que el gobierno olvidaba a una parte numerosa del pueblo mexicano, cuyo mejoramiento está obligado a atender.

Una necesidad nacional ha sido por tanto satisfecha con la creación de esta nueva dependencia del Ejecutivo en la que se agrupan en forma armónica sectores, y cuya conjunción se hacia necesaria para la solución de los grandes problemas marítimos de la patria.

Los servicios propios de estas actividades se efectuaban ya desde hacia tiempo pero diseminadas como estaban en distintas dependencias alejadas unas de otras por la natural ley de su trámite no alcanzaban a pasar de todo la

eficiencia lograda ahora a conjugar en una sola organización las distintas que en sus oficinas de origen aquellas conservan.

Así se agruparon en el Departamento de la Marina Nacional, como razón de ser de su creación y elementos básicos de su actividad: la Armada Nacional, la Marina Mercante, las industrias pesqueras y la Administración de las obras marítimas del país.

Esta dependencia deja de funcionar como tal, y el día primero de enero de 1940 ejerce sus funciones como **Secretaría de Marina**.

MEMORIA DEL DEPARTAMENTO AUTÓNOMO DE LA MARINA NACIONAL AL DESIGARSE DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

El primer día de enero de 1940 y hechas previamente las modificaciones necesarias de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, empezó a tratar los asuntos que habían pasado de su competencia, el Departamento de Marina Nacional.

Esta dependencia que se formó como resultado del desdoblamiento del Departamento de Marina Nacional en una forma lógica las actividades marítimas nacionales, actividades de un sector de la economía del país, al que hasta entonces no se había concedido la importancia que evidentemente tiene en el desarrollo de la vida de la Nación y el que como consecuencia, satipa un desarrollo cultural y económico así como social, con relación a otros sectores a los que por la naturaleza misma de el desenvolvimiento político de la República, poco quedaba mejor atendido o más favorecido por el proceso constructivo de la revolución.

Debe hacerse notar que tal desdoblamiento fue estimulado por el desenvolvimiento general del propio desenvolvimiento de los problemas económicos de nuestro país, de que la economía nacional en tales condiciones dejaba al margen una gran parte corriente de energía indispensable para su integral desenvolvimiento, al punto que el gobierno olvidaba a una parte importante del pueblo mexicano, cuyo mejoramiento está obligado a atender.

Una vez establecida nacional la vida por tanto satisfecha con la creación de esta nueva dependencia del Ejecutivo en la que se agruparon en forma armónica sectores y cuya conjunción se hacía necesaria para la solución de los grandes problemas marítimos de la patria.

Los servicios propios de estas actividades se establecieron ya desde hacía tiempo pero dispersados como estaban en distintas dependencias, algunas unas de otras por la natural ley de su trámite no alcanzaban a pasar de toda la



El C. *Presidente de la República* **general Lázaro Cárdenas del Río**, creó el Departamento Autónomo de la Marina nacional, el 1° de enero de 1940.



Vicealmirante IMN **Roberto Gómez Maqueo**, Jefe del Departamento Autónomo de Marina.

MEMORIA RENDIDA EN EL AÑO DE 1942

POR EL SECRETARIO DE MARINA
GENERAL DE DIVISION HERIBERTO JARA

Por decreto del 31 de diciembre de 1940 que reformó la Ley de Secretaría y Departamento de Estado, comprendiendo los mismos servicios y ramos que integraban el extinto Departamento Autónomo de Marina, elevándose este a la categoría de Secretaría de Estado en atención a su importancia de las grandes instituciones marítimas del país, tales como la Armada Nacional, la Marina Mercante, las Industrias Pesqueras y la ejecución de Obras Portuarias en ambos litorales.

En este período se encontraban en reparación en los E.U.A. los siguientes buques: En New Port. Beach, Cal. el *G-20*, *G-21*, *G-22*, *G-23*, *G-24*, *G-29* y en Galveston Tex. el *G-25* y el transporte *Durango*. El cañonero *Guanajuato* se reparaba en Oakland, Cal.

Todos estos buques fueron dotados de ametralladoras antiaéreas, rampas para cargas de profundidad y las cargas, así como cinturón antimagnético (*desgausin*).

Una vez establecida la **Secretaría de Marina**, por decreto del 31 de diciembre de 1940, la Armada cobró ímpetu, pero fue hasta 1947-1948 cuando agregó a la flota cinco corbetas de 600 tons. de desplazamiento, artillada, con una pieza de 3" y fueron: Tomás Marín, David Porter, Virgilio Uribe, Pedro Sáinz de Baranda y Blas Godinez.

En febrero de 1947 se adquirieron las fragatas-transporte *California*, *Papaloapan*, *Usumacinta* y *Tehuantepec*.

En noviembre de 1951 se recibieron en Seattle nueve guardacostas designados como *G-30* y en 1962 se adquirieron 20 dragaminas *DM-01* a *DM-20* que se agruparon en flotilla de cinco.

En 1963 se dieron de baja cinco guardacostas, designados como G-30 a G-38.

En 1963 se dieron de baja cinco guardacostas Tipo G-20, *Zaragoza II*, buque-escuela que fue adquirido desde 1939 y que se incendió en el puerto de Veracruz.

En 1969 la Armada constaba de 36 unidades a flote, designadas al Golfo y 17 en el Pacífico, seis transportes; *Durango*, *California*, *Papaloapan*, *Tehuantepec*, *Usumacinta* y *Zacatecas*, tres cañoneros *Querétaro*, *Guanajuato* y *Potosí*, una corbeta *Virgilio Uribe*, un guardacostas G-38 y los dragaminas 04, 07, 08, 09 y se anunció la compra de cinco remolcadores de alta mar.

MEMORIA RENDIDA EN EL AÑO DE 1942

POR EL SECRETARIO DE MARINA
GENERAL DE DIVISION HERIBERTO JARA

Por decreto del 31 de diciembre de 1940 que reformó la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, comprendiendo los mismos servicios y ramos que integran el eximio Departamento Autónomo de Marina, elevándose este a la categoría de Secretaría de Estado en atención a su importancia de las grandes instituciones marítimas del país, tales como la Armada Nacional, la Marina Mercante, las Industrias Pesqueras y la Dirección de Obras Portuarias en ambos litógrafos.

En este período se encontraban en reparación en los E. U. A. los siguientes buques: En New Port, Beach, Cal. el G-30, G-31, G-32, G-33, G-34, G-35 y en Galveston, Tex. el G-36 y el transporte *Durango*. El cañonero *Guanajuato* se reparaba en Oakland, Cal.

Todos estos buques fueron dados de alta en los arsenales navales, tanto para cargas de profundidad y las cargas, así como también en armamento (desguase).

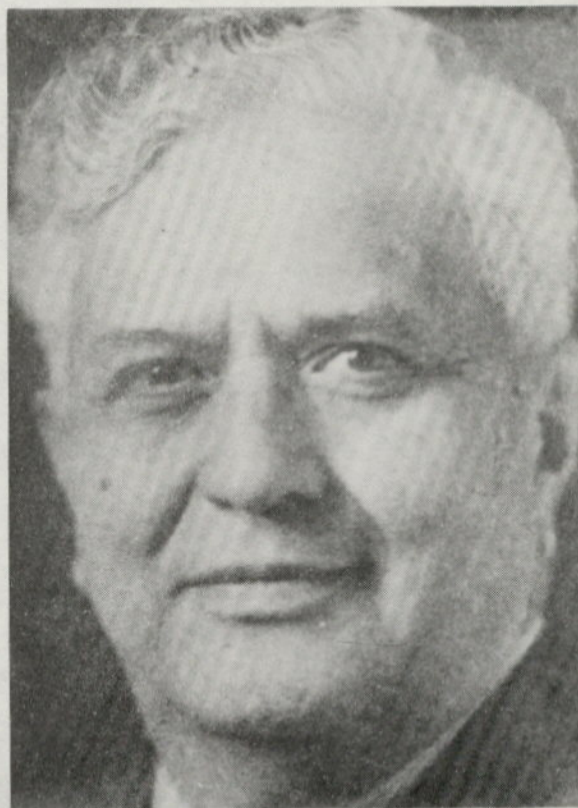
Una vez establecida la Secretaría de Marina, por decreto del 31 de diciembre de 1940, la Armada cobró impulso, pero fue hasta 1947-1948 cuando surgió a la flota cinco corbetas de 600 toneladas de desplazamiento, armadas con una pieza de 3" y fueron: *Tomás Martín*, *David Porter*, *Virgilio Uribe*, *Pedro Sáenz* de Baranda y *Blas Godínez*.

En febrero de 1947 se adquirieron las fragatas-transporte *California*, *Papaloapan*, *Usumacinta* y *Tehuantepec*.

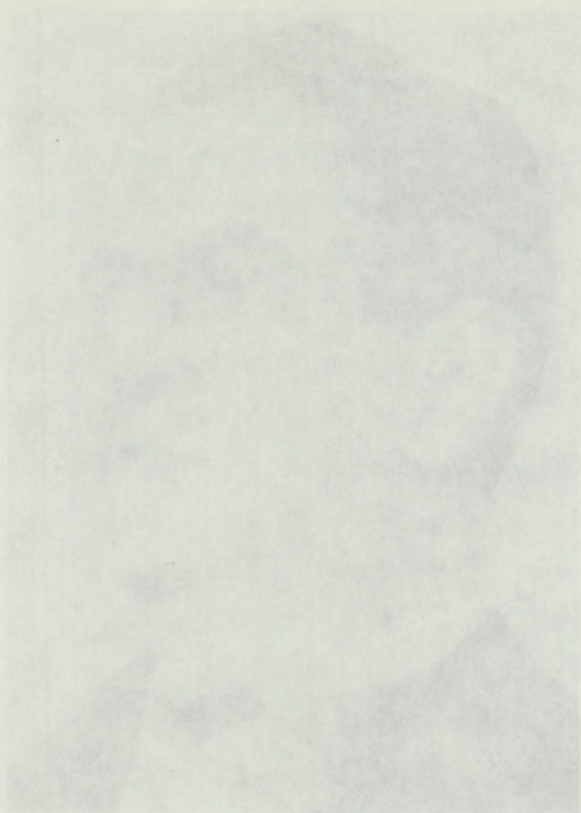
En noviembre de 1951 se recibieron en San Luis nueve guardacostas designados como G-30 y en 1952 se adquirieron 20 dragaminas DAI-01 a DAI-20 que se agruparon en flotilla de cinco.



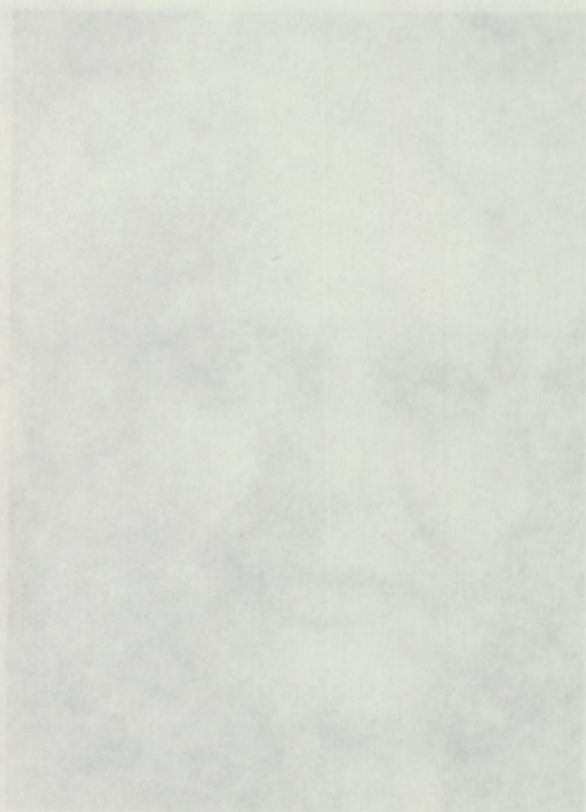
C. Presidente de la República, general Manuel Avila Camacho. Creó la Secretaría de Marina, por decreto del 31 de diciembre de 1940.



General Heriberto Jara Corona, primer *Secretario de Marina.*



General Manuel Rodríguez, Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, en un momento de su vida.



General Héctor Jara, Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, en un momento de su vida.

EL ARTICULO 32 CONSTITUCIONAL BASE PARA NACIONALIZAR LA MARINA NACIONAL

La Constitución de 1917 en su artículo 32, asienta las bases para nacionalizar nuestra Marina; los extranjeros, por valiosa que resulte su colaboración quedan incluidos al declarar: "Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para desempeñar cualquier otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación.

Lo anterior corresponde a la reforma propuesta por el diputado Cándido Aguilar y que fue agregado al proyecto de artículo 32 de la Constitución.

DIARIO DE DEBATES DE LA 45a. SESION ORDINARIA CELEBRADA EN EL TEATRO ITURBIDE EN QUERETARO

Veamos como se desarrollaron los debates en la sala de comisiones de Querétaro de Arteaga, el martes 16 de enero de 1917 bajo la Presidencia del C. Luis Manuel Rojas la intervención que tuvo la comisión integrada por Francisco Mújica, Alberto Román, L. G. Monzón, Enrique Recio y Enrique Colunga, para estudiar la iniciativa del Diputado Cándido Aguilar. Pero vayamos a los hechos.

Ciudadanos diputados:

"El artículo 32 del proyecto de Ciudadano Primer Jefe contiene una reforma de positiva importancia, la cual consiste en prohibir que los extranjeros en época de paz puedan servir en el ejército o en las fuerzas de policía y seguridad pública."

"Esta forma será inspirada en el más puro y alto patriotismo. A quien sino a los mexicanos deben encomendarse la vigilancia efectiva, y la conservación

absoluta del orden público. ¿Quién sino ellos tienen la obligación imperiosa de velar por la integridad nacional? Con la patria están vinculados estrechamente nuestros afectos, nuestros intereses, nuestros deseos de bienestar y somos por consiguiente, los inmediatamente obligados a servir con entera lealtad y honradez”

“El extranjero, con raras excepciones, ni siente con nosotros las lamentaciones de la patria, ni se preocupa en nada por el bienestar y engrandecimiento de México, por lo regular, su afán único es procurarse una fortuna que les permita vivir cómodamente y no aparta ni por un solo instante de su mente el pensamiento y el recuerdo de su país nativo”

“La comisión acepta en todas sus partes el artículo 32 del proyecto del Ciudadano Primer Jefe, por que abriga la convicción de que encierra una positiva garantía para la patria y pasa a estudiar la iniciativa que ha propósito éste artículo presentó con toda oportunidad al C. Diputado Cándido Aguilar con el objeto de adicionar el precepto referido si los creyera necesario y oportuno”

“La reforma propuesta por el Diputado Aguilar, es la mencionada a principio de este escrito “para pertenecer a la Marina Nacional... etc.”

“El Diputado Aguilar fundamenta debidamente su iniciativa: hace notar con gran acierto que nuestra República por su situación geográfica y por la considerable extensión de sus costas así como por la rica variada de sus productos, está llamada a desarrollar grandes intereses marítimos y que para vigilar efectivamente estos, se necesita fomentar la Marina de Guerra y la Mercante. Continúa exponiendo al Diputado Aguilar que nadie ignora la importancia que la Armada tiene en todo el país; que los elementos de ellas deben estar siempre en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo, para que constituya una garantía de orden y estabilidad y para que defiendan llegado el caso, luchando con heroísmo, la integridad y el decoro nacional.

Que por consiguiente, es indispensable el requisito de Ciudadano mexicano por nacimiento para los jefes, oficiales y clases de nuestra Armada y la calidad de mexicano para ser marino.

“El amor a la patria nos dice el Diputado Aguilar brota de los vínculos de la sangre, nace y se robustece en el hogar con los sentimientos cariñosos que naturalmente ligan al hombre con la tierra donde ha nacido y a vivido cultivando los efectos más profundos”. Opina el Diputado que el requisito de mexicano por nacimiento se exija igualmente a los capitanes, pilotos y maquinistas de los buques mercantes, bastando en esto que los patrones y sobrecargos tengan la calidad de mexicanos por nacimiento y que las dos terceras partes de la tripulación se componga de mexicanos”

“Hace observar que otros países poderosos y cultos han actuado en el sentido indicado y que es práctico aprovechar las lecciones de la experiencia”.

“Expone finalmente, que 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 los transportes por la 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 aún extranjeros, vieron con tibieza y aún con agrado esta actitud antipatriótica”

“A nadie se oculta, señores diputados, la verdad de las observaciones del

Diputado Aguilar; están en la conciencia de todos nosotros; hemos sido testigos oculares en muchos casos de lo que se ha referido antes. Urge pues, poner el remedio pronto y eficaz.

La comisión encuentra justas todas las observaciones hechas por el señor Aguilar y cree, como él, que se hace necesario tomar medidas enérgicas y radicales para evitar que estos actos se repitan en lo sucesivo; hace suyos los conceptos e ideas emitidas por el diputado Aguilar y somete desde luego a la consideración de la Asamblea el artículo 32 redactado en la siguiente forma:"

"Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias para todos los empleos, cargos o comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano"

En tiempo de paz extranjero podrá servir en el Ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

"Para pertenecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes, debiendo tenerla, además los que compongan las dos terceras partes de su tripulación"³. A discusión el día 18.

Diario de los debates de la 51a. sesión ordinaria celebrada en el teatro Iturbide en Querétaro.

La reforma propuesta por el diputado Cándido Aguilar y que fue agregado como hemos visto al proyecto al artículo 32, está a discusión.

— El C. Cravioto: Pido la palabra, sr. Presidente.

— El C. Presidente: Tiene usted la palabra.

— El Cravioto: Señores Diputados: El tema del artículo a debate, osea el mexicanísimo, es un tema que se presta a desarrollarse en brillantes frases y hasta para hacer un bonito estudio, pasando en revisión nuestra psicología social y el desarrollo de este mexicanismo, desde los tiempos de la Independencia hasta la época del decaimiento del general Díaz; pero desgraciadamente, la premura del tiempo no me permite entrar en ese tema, y sólo quiero llamar la atención de ustedes sobre la omisión seria que indudablemente satisfará el espíritu patriótico que la anima. Propongo, casi sin fundamentar, porque su sólo enunciado bastará para convencer a la Asamblea y a la Comisión que se agregue a este artículo lo siguiente: los mexicanos serán preferidos... para toda clase de concesiones".

Creó yo que esto satisfará la natural preferencia que queremos dar a los nacionales y contribuirá a responder la pregunta del señor Macías sobre qué cosa le damos a los extranjeros: damos preferencia a nuestros nacionales para todos los empleos, cargos y comisiones y también para las concesiones; los nacionalizados disfrutarán de esas mismas ventajas, para concluir como dije, soy mexicanista: debo declarar que entiendo este mexicanismo, no de ninguna manera como odio a los extranjeros ni como repugnancia para ellos, puesto que los necesitamos y nos traen un gran acopio de riqueza, de inteligencia y trabajo material. Entiendo el mexicanismo en esta forma: en arreglo a las circunstancias, hay que preferir a los mexicanos en igual de circunstancias y en nombre de este mexicanismo pido también a la Asamblea, como a la Comisión se sirva aprobar lo que propongo"

³ Diario de los debates del Congreso constituyente. Vol. 2 p. 484-485.

“Un. C. Secretario: Por acuerdo de la Presidencia, se pregunta, a la Asamblea si permite retirar el dictamen de la Comisión para que lo presente modificado. Se le concede permiso.

La Comisión a presentado en los siguientes términos el artículo:

“Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos y comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el ejército y en las fuerzas de policía o seguridad pública”.

Para permanecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esa misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes, debiendo tenerlas, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación”.

“El C. Cravioto: Yo suplico a la Comisión que, con objeto de hacer más clara la idea y más precisa, le agregue la palabra “oficial”.

“El mismo C. Secretario: No hay quien pida la palabra. Se va a proceder a la votación de los artículos 31 y 32”

“La Presidencia suplica a los señores Diputados que no abandonen sus curules, porque ayer no se pudo hacer la votación porque a la hora de votar no había quorum”

“El C. Secretario: El resultado de la votación fue el siguiente:

139 votos por la afirmativa”

SE DA CUMPLIMIENTO AL ARTICULO 32 DE LA CONSTITUCION

La Constitución, promulgada en Querétaro el 5 de febrero de 1917, entró en vigor, el 5 de mayo del mismo año; para entonces los barcos tienen que regirse conforme las nuevas disposiciones asignarse sus dotaciones respectivas para que en su calidad sean mexicanos por nacimiento. No obstante existía una resistencia pasiva u obstrucción por partes de las compañías navieras para acatar lo dispuesto.

La capitania del puerto, dependiente en aquel entonces de la Comandancia General de Marina, a cargo del capitán de fragata Juan de Dios Bonilla, con órdenes terminantes y estrictas de no despachar embarcaciones que no compra la Ley recién promulgada, no tiene más que recurrir a la designación de capitanes, pilotos, maquinistas, entre el personal que reúne los requisitos indispensables, marinos mexicanos se entrevistan con Cándido Aguilar y él les infunde confianza, diciéndoles que la Ley a de acatarse.

El primero de junio de 1917 se da cumplimiento al artículo 32 al tomar posesión de los barcos mercantes nacionales capitanes mexicanos por nacimiento como sigue:

BUQUES
México

CAPITANES
José del Carmen Solís

Coahuila	Armando Ascorve
Tamaulipas	Luis G. Pliego
Sonora	Luis Hurtado de Mendoza
Jalisco	Agustín Cendrero
Tehuantepec	Alberto Pawling
Puebla	Agustín Guillen
Tabasco	Rafael Izaguirre Castañares

Es Rafael Izaguirre quien recibe el *Tabasco* del capitán español Jesús Espizua a las 15 horas aproximadamente. Comienzan desde luego a cargarlo y el 3 de junio a las cinco de la tarde zarpa de Veracruz a Progreso, acompañan al capitán Izaguirre como primer oficial Francisco Pérez Grovas; segundo oficial Salvador Vidal Zamudio y jefe de máquinas Iris Díaz Ruíz.

Para los anales de la Marina Mercante, el viaje del *Tabasco* con tripulación mexicana fue memorable, al confirmar y sentir en definitiva, un derecho que asiste a los marinos de México, el de ocupar y desempeñar los diversos cargos a bordo de los buques nacionales.

Por decreto del 10 de febrero de 1944, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, general Manuel Avila Camacho, modifica el artículo 32 Constitucional, quedando como sigue:

“Para permanecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con Bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante del aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal de la República”.

PRIMERO DE JUNIO “DÍA DE LA MARINA”

En recuerdo del acontecimiento marítimo de primero de junio de 1917, en que se aplicó el artículo 32 Constitucional, para que capitanes mercantes nacionales, posesión de los buques mexicanos al mando de extranjeros y también como homenaje a la Marina Nacional, a iniciativa de algunos marinos fue creado, el acuerdo del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Manuel Avila Camacho, el primero de junio de cada año, como “**DÍA DE LA MARINA NACIONAL**”

Cándido Aguilar, Francisco Mújica y Heriberto Jara, paladines en el Congreso, encausaron los lineamientos de la Marina, y es precisamente el general Jara, quien siendo Secretario de Marina inaugurará los primeros festejos del día de la Marina Nacional en esta capital, ceremonia que se llevó a efecto en el Estado que se situaba en el que hoy es el multifamiliar Juárez.

ACUERDO QUE DECLARA DÍA DE LA MARINA NACIONAL EL PRIMERO DE JUNIO DE CADA AÑO

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ACUERDO DE LA SECRETARIA DE MARINA

CONSIDERANDO: Que últimamente se ha venido activando el desenvolvimiento de los programas que llevarán el mejoramiento de la Marina en sus diversas ramas, para colocarla en el sitio que le corresponde como medio de intercambio económico y cultural entre los pueblos.

CONSIDERANDO: Que las expediciones marítimas escribieron en la historia del mundo las páginas más brillantes, al entregar a la cultura nuevas tierras y fuentes de riqueza que no hubiesen sido conocidas sin el arrojo de los navegantes, siendo a ellos a quienes corresponde el mérito de contribuciones fundamentales para el incremento de la civilización no pudiendo por lo tanto dejarse pasar inadvertida la necesidad de emprender una labor que, al mismo tiempo que de a conocer a la nación la importancia que en el momento actual tiene la Marina, sirva para estimular los esfuerzos de quienes contribuyen al desarrollo de esa actividad y corresponder a los méritos de los que, con su ejemplo colocaron las bases sobre las que descansan.

CONSIDERANDO: Que el Ejecutivo de mi cargo estima que una de las mejores formas que pueden ser adaptadas para divulgar entre la población el cariño a las Marinas de Guerra y Mercante, es destinar un día del año para solemnizar a la Marina Nacional y al efecto, por haber sido el primero de junio de 1917, el día en que se aplicó definitivamente el artículo 32 Constitucional, dotando a las embarcaciones que en arbolan la Bandera Nacional con tripulantes mexicanos por nacimiento, es conveniente que la indicada fecha sea escogida para el fin de que se trata.

Atento a los considerandos que anteceden, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO SE DECLARA DIA DE LA MARINA NACIONAL EL PRIMERO DE JUNIO DE CADA AÑO

Y para su debida observación, de conformidad con la fracción 1 del artículo 89 de la Constitución General de la República, expido el presente acuerdo, en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en México, Distrito Federal, a los once días del mes de abril de mil novecientos cuarenta y dos.- El Presidente Constitucional de la República, Manuel Avila Camacho.- Rúbrica.- Secretario de Marina, Heriberto Jara.- Rúbrica.

DIARIO OFICIAL



DIARIO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

DIAS DEL AÑO DEL CAROLLO DEL SIGLO XXI

SECCION QUINTA

DECRETO QUE REFORMA LA LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO, CREANDO LA SECRETARIA DE MARINA

DIARIO OFICIAL



ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

DIRECTOR: LIC. CARLOS FRANCO SODI

SECCION QUINTA

Registrado como artículo de
2a. clase, en el año de 1994.

MEXICO, MARTES 31 DE DICIEMBRE DE 1940

Tomo CXXIII

Núm. 46

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBERNACION

DECRETO que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de Marina.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme, el siguiente

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decrete:

LEY QUE REFORMA LA DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO

ARTICULO UNICO.—Se reforman los artículos 1º y 15 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en los siguientes términos:

Artículo 1º.—Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación y para el estudio y planeación de la política de conjunto, que en ciertos ramos deba seguirse, así como para promover y gestionar lo conveniente, habrá las siguientes Dependencias del Ejecutivo:

Secretaría de Gobernación.
Secretaría de Relaciones Exteriores.
Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
Secretaría de la Defensa Nacional.
Secretaría de la Economía Nacional.
Secretaría de Agricultura y Fomento.
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
Secretaría de Educación Pública.
Secretaría de la Asistencia Pública.

Secretaría de Marina.
Departamento del Trabajo.
Departamento Agrario.
Departamento de Salubridad Pública.
Departamento de Asuntos Indígenas.
Departamento del Distrito Federal.

Artículo 15.—Corresponde a la Secretaría de Marina, lo siguiente:

I.—La organización, administración y preparación de la Armada Nacional.

II.—El activo de la Armada Nacional que comprende:

- a).—Cuerpo de la Armada.
- b).—Servicios de la Armada, y
- c).—Establecimientos de Educación Militar de la Armada.

III.—Las reservas de la Armada Nacional que se constituyan de acuerdo con las leyes relativas.

IV.—Los retiros de la Armada Nacional que comprende:

- a).—El personal activo y
- b).—Al personal de reserva.

V.—El desarrollo de los planes y órdenes que sean formulados al efecto para la defensa del país o de sus instituciones y que se relacionen con la Armada Nacional.

VI.—La atención a todos los beneficios y obligaciones que corresponden al personal de la Armada Nacional, de acuerdo con sus leyes y reglamentos propios, así como de las leyes y reglamentos que se relacionen al Ejército y le sean comunes.

VII.—El servicio de hidroaviación de la Marina.

VIII.—La educación pública naval.

IX.—La asesoría técnica en toda clase de comunicaciones por agua.

X.—El ejercicio de la Soberanía Nacional en aguas territoriales, y la vigilancia de las costas.

XI.—La asesoría técnica y la inspección en su caso, de las obras en construcción navales y otras destinadas a la Marina Nacional.

XII.—Almacenes y entaciones de combustibles y lubricantes de la Armada Nacional.

XIII.—La adjudicación y otorgamiento de contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, así como de astilleros, diques y varaderos.

XIV.—Policía marítima.

XV.—Costas, puertos y faros.

XVI.—Obras marítimas y conservación de puertos y faros.

XVII.—Marina mercante.

XVIII.—Contribuir a la formación de instituciones de crédito que se creen para el desarrollo de la marina mercante y el fomento de la pesca.

XIX.—El asesoramiento técnico, en sus casos, de las asociaciones de marinos y de pescadores.

XX.—La conservación, desarrollo, organización, fomento, protección, vigilancia y control de la fauna y de la flora marítima, fluviales y lacustres.

XXI.—Los viveros, la fijación de dunas marítimas, contratos, concesiones y permisos de pesca.

XXII.—La administración de los recursos del mar y las vedas de las diferentes especies de pesca.

XXIII.—Los congresos, exposiciones, ferias y todo género de propaganda oficial y cultural en materia marítima.

XXIV.—Los institutos de investigación, de enseñanza elemental y superior y todo género de propaganda social y cultural en materia de pesca y cartas piscícolas.

XXV.—Las exploraciones y recolecciones científicas de la flora y fauna marítima, fluvial y lacustre.

XXVI.—Las estaciones experimentales y laboratorios de pesca marítima, fluvial y lacustre.

XXVII.—Las salinas formadas directamente por las aguas marítimas.

XXVIII.—La inspección general y particular de todos los servicios de la Armada Nacional, marina mercante y explotación de la pesca en general.

XXIX.—La formación y archivo de cartas marítimas, y la estadística marítima en general.

TRANSITORIO:

UNICO.—Esta reforma entrará en vigor el 1º de enero de 1941.

Jesús U. Molina, D. P.—Alfonso Gutiérrez Gurria, S. P.—Juan Gil Preciado, D. S.—Máximo García, S. S.—Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta.—M. Avila Camacho.—Rúbrica.—El Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación, Miguel Alemán.—Rúbrica.

DECRETO que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme, el siguiente

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY QUE REFORMA LA DE SECRETARÍAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO

ARTÍCULO PRIMERO.—Se reforman los artículos 1º y 11 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, los cuales quedarán en los términos siguientes:

Artículo 1º.—Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación y para el estudio y planeación de la política de conjunto, que en ciertos ramos debe seguirse, así como para promover y gestionar lo conveniente, habrá las siguientes Dependencias del Ejecutivo:

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de la Defensa Nacional.

Secretaría de la Economía Nacional.

Secretaría de Agricultura y Fomento.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Secretaría de Educación Pública.

Secretaría de la Asistencia Pública.

Secretaría de Marina.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Departamento Agrario.

Departamento de Salubridad Pública.

Departamento de Asuntos Indígenas.

Departamento del Distrito Federal.

Artículo 11.—Será de la competencia de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social:

I.—Vigilar la observancia de la Ley Federal del Trabajo y sus Reglamentos, en relación con las industrias y zonas especificadas en la fracción X del artículo 73 Constitucional.

II.—Reconocimiento y registro de las asociaciones obreras, patronales y profesionales de carácter federal.

III.—Previsión social de los trabajadores en los términos del artículo 123 Constitucional.

IV.—Seguros sociales a que se refiere la fracción XXIX del mismo artículo 123.

V.—Seguridad e Higiene Industrial.

VI.—Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo.

VII.—Contratos de trabajo de los extranjeros y de los nacionales en el extranjero, en cooperación con las

Secretarías de Gobernación, Economía Nacional y Relaciones Exteriores.

VIII.—Planeación de oportunidades de trabajo a los desocupados.

IX.—Organización, fomento y vigilancia de Sociedades Cooperativas de Consumo formadas por trabajadores.

X.—Estudios e iniciativas relacionadas con la Ley Federal del Trabajo y sus Reglamentos.

XI.—Investigación científica de los problemas de la clase trabajadora.

XII.—Salas de Exposición, Gabinetes y Museos del Trabajo y Previsión Social.

XIII.—Congresos y reuniones nacionales e internacionales de trabajo.

ARTICULO SEGUNDO.—Se reforma la fracción LX del artículo 6º de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado para quedar en los siguientes términos:

"IX.—Organización, fomento y vigilancia de toda clase de Sociedades Cooperativas, exceptuando las de Consumo formadas por trabajadores".

TRANSITORIOS:

ARTICULO PRIMERO.—Esta reforma entrará en vigor el primero de enero de 1941.

ARTICULO SEGUNDO.—La Secretaría de la Economía Nacional pasará a la del Trabajo y Previsión Social todos los expedientes y documentos relacionados con el Ramo de Cooperativas de Consumo formadas por trabajadores, así como el personal y muebles de las oficinas correspondientes.

Jesús U. Molina, D. P.—Alfonso Gutiérrez Gurria, S. P. Juan Gil Preciado, D. S.—Máximo García, S. S.—Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta.—M. Avila Camacho.—Rúbrica.—El Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación, Miguel Alemán.—Rúbrica.

**MEMORIA DE MARINA RENDIDA EN
EL AÑO DE 1951
POR EL SUBSECRETARIO DE MARINA, ING. ALBERTO J.
PAWLING, ENCARGADO DEL DESPACHO DEL 1o. DE
SEPTIEMBRE DE 1950 AL 31 DE AGOSTO DE 1951**

Se efectuaron maniobras navales en las proximidades del puerto de Acapulco, Gro. En los meses de noviembre y diciembre de 1950, que comprendieran: ejercicios tácticos, tiro naval y guerra anti-submarina y resolución de supuesto táctico.

Estas maniobras fueron presenciadas desde la fragata *Usumacinta* por el C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos Miguel Alemán Valdés, Ing., Alberto J. Pawling, Subsecretario encargado del Despacho y contralmirante Manuel Zermeño Araico, Director General de la Armada.



Buques de la Armada de México navegando en línea de fila, durante las maniobras navales.



El C. Presidente de la República observando el tiro de la fragata Usumacinta.



El buque insignia fragata Usumacinta ante el buque "blanco" sobre el que se hizo el tiro.

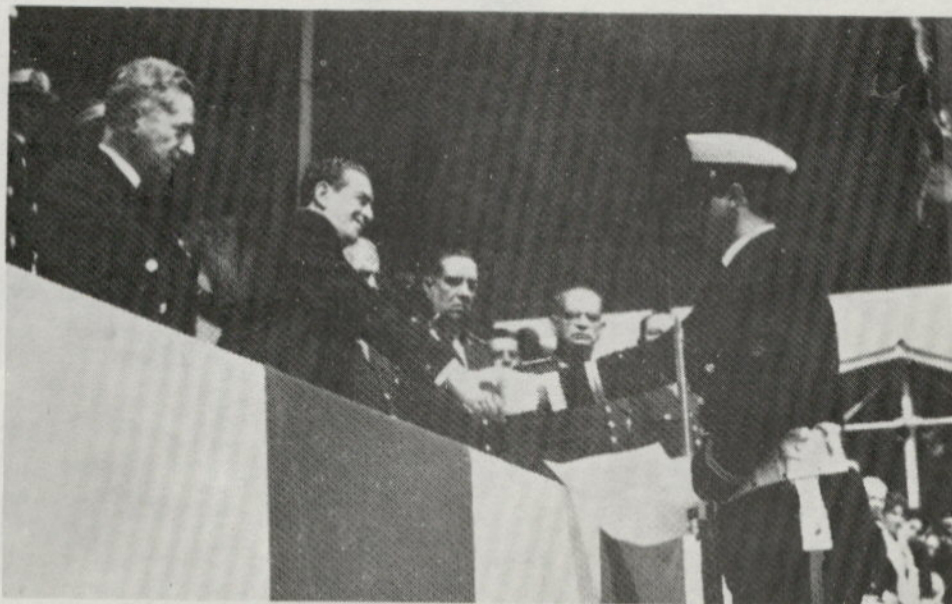


Los buques de la Armada que tomaron parte en las maniobras, navegando en línea de fila.

MEMORIA DE LA SECRETARIA DE MARINA RENDIDA EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 1960

POR EL SECRETARIO DE MARINA
ALMIRANTE C.G. MANUEL ZERMEÑO ARAICO

El programa de Progreso Marítimo de México continua en su labor de esfuerzo, tendiente a lograr el aprovechamiento total de nuestros mares, costas y puertos, vinculándolos a la vida económico nacional, mediante la terminación de las obras portuarias iniciadas, la proyección de nuevas obras, la multiplicación de construcciones navales y la estructuración de las bases para la creación de la Marina Mercante Nacional, dando el más firme apoyo a la iniciativa privada. Para el mejoramiento de la **Armada de México**, se ofrecen mayores estímulos a



*El Presidente de la República entrega los despachos a los conscriptos del
S. M. N., Infantería de Marina.*

los marinos, se labora para crear en nuestro pueblo una conciencia marítima que lo vincule más estrechamente a la realidad económico-geográfica de nuestro país.

Con motivo del incidente que originó la ruptura de relaciones con el gobierno de Guatemala, la **Armada de México** ha realizado a partir del 31 de diciembre, servicio regular de vigilancia de costa y mar territorial en los límites con Guatemala.

El Departamento de Aeronáutica Naval de la Armada adquirió en los E.U.A., tres aeronaves de entrenamiento para la Escuela Naval y cuatro helicópteros, destinados a integrar el Escuadrón de Búsqueda y Salvamento de la Armada.

MEMORIA DE LA SECRETARÍA DE
MARINA RENDIDA EL 1 DE
SEPTIEMBRE DE 1960
POR EL SECRETARIO DE MARINA
ADMIRANTE C. G. MANUEL ZERMEÑO ARAGO

El programa de Progreso Marítimo de México continúa en su labor de esfuerzo, tendiente a lograr el aprovechamiento total de nuestros mares, costas y puertos, vinculados a la vida económica nacional, mediante la terminación de las obras portuarias iniciadas, la provisión de nuevas obras, la multiplicación de construcciones navales y la construcción de las bases para la creación de la Marina Mercante Nacional, dando el más firme apoyo a la iniciativa privada. Para el mejoramiento de la Armada de México, se otorgan mayores énfasis a



El Presidente de la República entregó los despachos a los principios del
20 de septiembre de 1960.

UNIDADES DE LA ARMADA DE MEXICO EN EL AÑO DE 1970

En el Golfo de México

Transporte *Durango*: fue construido en los Astilleros de la Unión naval de Levante. Valencia. España en 1936. Dimensiones: Eslora 86 m., manga 12.2 m, puntal 3.1 Desplazamiento 1 600 toneladas, Velocidad 18 nudos máxima, de crucero 12 nudos. Radio de acción 3 000 millas a 12 nudos tripulación 149 hombres. Artillería: dos cañones de 101 mm, dos cañones de 57 m., dos ametralladoras A-A de 25 mm., cuatro ametralladoras A-A de 20 mm.

Cañonero *Querétaro*: fue construido por la sociedad española de construcción naval, El Ferrol, España, en 1934. Características: Eslora 80.5 m, manga 11.5 m, punta 3 m. Desplazamiento 1 300 toneladas. Velocidad máxima 18 nudos, de crucero 14 nudos. Radio de acción 3 781 millas a 14 nudos, tripulación 84 hombres. Artillería, tres cañones de 101 mm, seis ametralladoras A-A de 20 mm.

Corbeta *Virgilio Uribe*: Construido por Former United States Patrol Vessels. E.U. 1943-1944. Fue dado de alta en la **Armada de México** en 1947. Características: Eslora 56.23 m (184'5''), manga 10.084 m. (33'1''0, puntal 2.75 m. (9'5''), Desplazamiento 600 toneladas. Velocidad máxima 14.6 nudos, de crucero 10 nudos, radio de acción, 600 millas a 10 nudos. Tripulación 51 hombres. Artillería: Un cañón de 3.50 Cal., tres ametralladoras A-A de 40 mm, y seis ametralladoras A-A de 20 mm.

Patrulla B *Azueta*: Construida por los astilleros Tampico de la **Secretaría de Marina** en 1959 Dimensiones: Eslora 25.93 m. (85'1''), manga 4.88 m. (16'), puntal 2.13 m. (7') desplazamiento 80 toneladas. Velocidad: máxima 12 nudos de crucero 9 nudos. Radio de acción 874 millas a 9 nudos. Tripulación 17 hombres, artillería: 2 ametralladoras A-A de 13 mm.

Patrulla B *Villalpando*: Construido por los astilleros Tampico en la

Secretaría de Marina en 1969. Dimensiones: eslora 25.93 m (85'1"), manga 4.85 m. (16'), puntal 2.13 m (7"). Desplazamiento: 80 toneladas. Velocidad: máxima 12 nudos de crucero 9 nudos, radio de acción 864 millas a 9 nudos tripulación 17 hombres. Artillería 2 ametralladoras A-A de 13 mm.

Buque tanque *Tlaxcala*: Construido por forme United States Selfpropelled Fuel Oil Barge, District Craft, Built By Glo. Lakler and Son Ponset, mass E.U. 1943. Dimensiones: eslora 53.049 m (174'5"), manga 10.06 m (33'). puntal 3.37 m (33'), puntal 3.37 m (11'8") desplazamiento: 440 toneladas. Velocidad máxima 8 nudos de crucero 6 nudos. Radio de acción 1728 millas a 6 nudos. Tripulación 32 hombres.

Dragaminas: 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 14, 18 y 19. Construidos en former U.S. Steel Hulled "180 ft", 1943-1944 alta en 2-x-62 en Orange Texas E.U. características; eslora 56.26 m (184'6"), manga 10-22 m. (33'5/8") puntal 4.27 m, (14'). Desplazamiento de cada uno 650 toneladas. Velocidad: máxima 15 nudos de crucero 12 nudos. Radio de acción 5 760 millas 12 nudos. Tripulación 90 hombres. Artillería: un cañón de 3.50 cal. dos ametralladoras A-A de 40 mm, 6 ametralladoras A-A de 20 mm. hacen un total en el Golfo de México de 19 unidades.

En el Océano Pacífico

Transporte *California*: Construido por Blethlee S.B. Co. Hingham, E.U. en 1945. Alta junio 1964 características: eslora 93.3 m., manga 11.3., puntal 3.9 m. Desplazamiento 1 400 toneladas. Velocidad: máxima 23.6 nudos de crucero 13 nudos. Radio de acción 5 500 millas a 15 nudos tripulación 150 hombres. Artillería un cañón de 127 mm., 6 ametralladoras A-A de 40 mm 6 ametralladoras A-A de 20 mm.

Transporte *Tehuantepec*: Construido por Consolidated Steel Co. Orange Texas. E.U. 1945 dimensiones: eslora 93.3 m, manga 11.3 m, puntal 3.9 m. Desplazamiento 1 400 toneladas. Velocidad máxima 28.6 nudos, de crucero 13 nudos. Radio de acción 5 500 millas a 15 nudos. Tripulación 150 hombres. Artillería: un cañón de 127 mm, 6 ametralladoras A-A de 40 mm y 6 ametralladoras A-A de 20 mm.

Transporte *Usumacinta*: Construido por Consolidated Steel Co. Orange Texas. E.U. 1945. Dimensiones: eslora 93.3 m., manga 11.13 m, puntal 3.9 m. Desplazamiento 1 400 toneladas. Velocidad máxima 23.8 nudos de crucero 13 nudos. Radio de acción 5 500 millas a 15 nudos. Tripulación 150 hombres. Artillería: un cañón de 127 mm, 6 ametralladoras A-A 40 mm. y 6 ametralladoras A-A de 20 mm.

Cañonero *Guanajuato*: Construido por la Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol en 1934 Dimensiones: Eslora 80.5 m, manga 11.5 m. puntal 3 m. Desplazamiento: 1 300 toneladas. Velocidad máxima 18 nudos, de crucero 14 nudos. Radio de acción 3 781 millas a 14 nudos, tripulación 84 hombres. Artillería: tres cañones de 101 mm, seis ametralladoras A-A de 20 mm.

Cañonero *Potosí*: Construido por la Sociedad Española de Construcción Naval matagorda, Cádiz en 1934. Dimensiones: Eslora 80.5 m, manga 11.5 m., puntal 3 m. Desplazamiento 1 300 toneladas. Velocidad máxima 18 nudos, de

crucero 14 nudos, radio de acción 3 781 millas a 14 nudos, tripulación 84 hombres. Artillería tres cañones de 101 mm. seis ametralladoras A-A de 20 mm.

Dragaminas 11, 12, 13, 15, 16, 17, 20. Dimensiones: Eslora 56-26 m. (184'6''), manga 10-22 m (33'5/8'') puntal 4.27 m (14'). desplazamiento 650 toneladas cada uno, velocidad máxima 15 nudos, de crucero 12 nudos. Radio de acción 5 760 millas a 12 nudos. Tripulación 90 hombres. Artillería un cañón de 3.50 cal., dos ametralladoras A-A de 40 mm. y seis ametralladoras A-A de 20 mm.

Transporte *Zacatecas*: Construído en los Astilleros de Veracruz en 1959. Dimensiones: Eslora 48.19 m. (158''), manga 8.74 m, (27'2'') puntal 2.74 m (9). Desplazamiento 780 toneladas. Velocidad máxima 12 nudos, de crucero 10. Radio de acción 2 500 millas a 18 nudos. Artillería: Una ametralladora A-A de 40 mm., dos ametralladoras A-A de 20 mm.

Guardacostas 38: Construído por Formen U.S. Submarine Chasers en 1945. Alta en la Armada en 1951. Dimensiones: Eslora 52.9 m. (173'7''), manga 7.015 m. (23'), puntal 3.35 m (11'). Desplazamiento 318 toneladas. Velocidad máxima 14 nudos, de crucero 12 nudos. Radio de acción 1 522 millas a 12 nudos. Tripulación 48 hombres Artillería: dos ametralladoras A-A de 20 mm.

Buque hidrográfico *Sotavento*: Construído por Built Higgins New Orleans en 1947. Dimensiones: Eslora 30.57 m (165'5''), manga 8.54 m (28'), puntal 3.05 m (10'). Desplazamiento 503 toneladas. Velocidad máxima 11.5 nudos, de crucero 9 nudos. Radio de acción 3 240 millas a 9 nudos. Tripulación 25 hombres.

Buque tanque *Aguascalientes*: Construído por Formen U.S. Self Propelled. Fuel Oil Barge, District Graft, Build by glo, lakler and Son. Neponset, mass., E.U. 1943. Alta en la Armada 1964.

Hacen un total en el Pacífico 17 unidades.
Gran total: 36 unidades.

Nota: Con fecha 10 de enero de 1970 han sido dados de baja el guardacostas "# 8" y los dragaminas 04, 07, 08, 09 quedando en la Armada 31 unidades, 15 en el Golfo y 16 en el Pacífico.

BUQUES DE LA ARMADA ADQUIRIDOS DE 1971 A 1985

En 1971 se tuvieron dos destructores tipo Fletcher nombrados *Xicotencatl Cuitláhuac*, con el buque de salvamento *Pánuco*, un gran salto a la modernización que continuó: en 1972-1973 cuando se incorporaron 19 guardacostas. *Escobedo Lerdo*, *Zamora*, *Llave*, *Arriaga* y *Alvarez*, *Santos*, *Prieto*, *Doblado*, *Valle*, *Altamirano*, *Zarco*, *Vallarta*, *Ortega*, *Aldama*, *Matamoros*, *Farias*, *Ocampo* y *Galeana*.

En 1973 se recibieron en los E.U.A. el dragaminas *DM-04* el buque escuela *Manuel Azueta* ("Maznueta"), y el buque taller *Guerrero*, con Escocia se trató de 21 buques-patrullas tipo *Azteca*, denominados: *Córdova*, *Izazaga*, *Quintana Roo*, *Arispe*, *Bautista*, *Rayón*, *Guzmán*, *Romero*, *Fuente*, *Ramírez*, *Mata*, *Rejón*, *Mariscal*, *Rojas*, *Romaix*, *Jara*, *Lizardi*, *Mújica*, *Macías*, *Calderón*, y *Velazco*, entregados entre 1974 y 1976.

El 1o. de junio, *Día de la Marina* de 1976, Astilleros de Veracruz entregó de ese mismo tipo, el *Zaragoza* fabricado allí.

En 1977 y 1978 se construyeron en el país siete buques patrullas más cuatro en Veracruz, el Tamaulipas, Yucatán, Veracruz y Tabasco y tres en Salina Cruz, Oax., el *Maza*, *Vicario* y *Ortíz*.

En 1978 se compraron los remolcadores: *Otomí*, *Yaqui*, *Seri* y *Cora*.

En 1980 se incorporaron a la flota dos buques de investigaciones pesquera: el *Onjuko*, procedente del Japón y el *Humboldt* donado por la Secretaría de Pesca.

En 1981, astilleros de Veracruz entregó el buque patrulla *Campeche*, tipo *Azteca*.

En 1985 entró en servicio el buque oceanográfico *Altair* prestado por cinco años, y en mayo de 1986 fueron botados dos buques logísticos el *Huasteco* construido en astilleros de Tampico y el *Zapoteco* en el de Salina Cruz, Oax.

GALERIA DE SECRETARIOS DE MARINA



General de División
Heriberto Jara Corona
1-I-1941 al 1-XII-1946



Contralmirante
Luis Schaufelberger
1-XII-1946 al 9-V-1948



Comodoro
David Coello Ochoa
9-X-1948 al 22-X-1949



Ingeniero
Alberto Pawling
22-X-1949 al 7-XI-1952



Licenciado
Raúl López Sánchez
7-XI-1952 al 1-XII-1952



General
Rodolfo Sánchez Taboada
1-XII-1952 al 2-V-1955



Ingeniero naval
Alfonso Poire Ruelas
2-V-1955 al 22-XII-1955



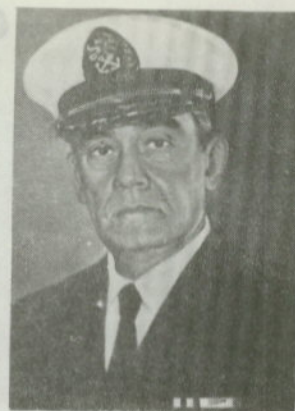
Almirante
Roberto Gómez Maqueo
23-XII-1955 al 1-VI-1958



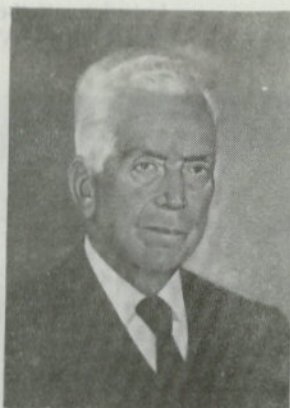
Almirante
Héctor Meixueiro Alejandre
1-VI-1958 al 1-XII-1958



Almirante
Manuel Zermelo Araico
1-XII-1958 al 1-XII-1964



Almirante
Antonio Vázquez del Mercado
1-XII-1964 al 1-XII-1970



Almirante
Luis Bravo Carrera
1-XII-1970 al 1-XII-1976



Almirante
Ricardo Cházaro Lara
1-XII-1976 al 1-XII-1982



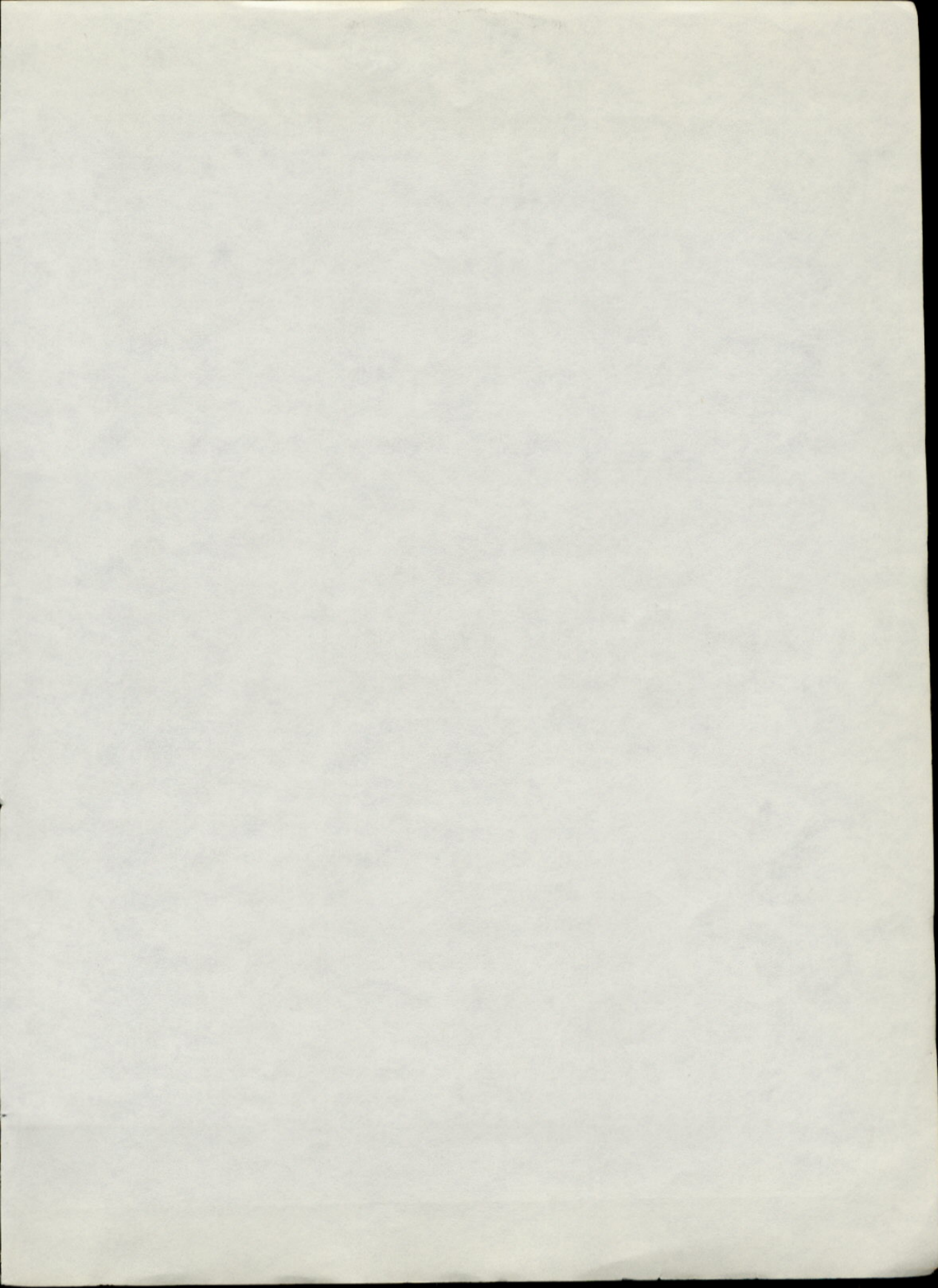
Almirante
Miguel Ángel Gómez Ortega
1-XII-1982 al 1-XII-1988



Almirante
Mauricio Scheleske Sánchez
1-XII-1988 al 18-VII-1990



Almirante
Luis Carlos Ruano Angulo
18-VII-1990



Esta obra se terminó de imprimir en
febrero de 1992 y la edición
estuvo a cargo de la Dirección de
Ediciones Gubernamentales,
dependiente de la Unidad de
Comunicación Social de la Secretaría
de Marina-Armada de México

Impreso en el Taller Gráfico de la
Secretaría Particular del C.
Secretario de Marina

Tiraje: 500 ejemplares

Esta obra se terminó de imprimir en
febrero de 1975 y la edición
actual a cargo de la Dirección de
Ediciones Clásicas.
Deposito de la Unidad de
Comunicación Social de la Secretaría
de Marina-Armada de México

Impreso en el Taller Gráfico de la
Secretaría Particular del C.
Secretario de Marina

Tiraje: 500 ejemplares