

# Los inicios del Derecho Marítimo en los albores de la Independencia

Dr. Omar OLVERA DE LUNA



**Dr. Omar Olvera de Luna**

Universitario desde 1956. Licenciado en derecho, maestro en Procuración y Administración de Justicia, Doctor en Derecho, Doctor en Derecho marítimo, Doctor honoris causa; autor del Manual de derecho marítimo (1981), Contratos mercantiles (1982) y Derecho mercantil I. Catedrático de Derecho marítimo y Sociedades mercantiles desde 1969.

# Los inicios del Derecho Marítimo en los albores de la Independencia

Omar OLVERA DE LUNA

**L**os inicios del derecho marítimo en los albores de la Independencia, en México forma parte de su historia por su posición geográfica, de tener dos litorales comprendidos en el Océano Atlántico y en el Océano Pacífico, contar con ríos, lagos entre sus principales elementos que vincularon a nuestro país con el Derecho Marítimo, antes de la Independencia, en la Independencia y en fechas posteriores, por estar compuesta la superficie del planeta tierra con 369 000 000 de kilómetros cuadrados, del elemento agua y la corteza terrestre comprende únicamente 141 000 000 de kilómetros cuadrados, en su totalidad nos da 510 000 000 de kilómetros cuadrados, México siendo un país privilegiado.

La superficie marítima, que se tiene hoy en día nos permite estar en el quinto lugar en materia de extensión en América, solo por debajo de Canadá, Brasil, Estados Unidos de América y Argentina, teniendo una extensión marítima de 2 946 825 kilómetros cuadrados, el 68% de la costa mexicana corresponde al Océano Pacífico, incluyendo el Mar de Cortés y por otra parte se tiene el 32% de la costa mexicana en el Océano Atlántico que incluye el Golfo de México y Mar Caribe.

La República Mexicana tiene 17 Estados que cuenta con litoral y que corresponde a los Estados de: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas, en el Océano Pacífico, Tamaulipas, Veracruz, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo en el Océano Atlántico.

México no es ajeno en el concierto del mundo marítimo siempre ha estado representada el símbolo del agua en nuestra historia, se puede considerar la propia bandera en donde ha

## La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico

estado presente un lago y así lo refieren los historiadores en la menciona:

tras la caída del imperio y el advenimiento de la república, en su ley del 9 de abril de 1823 en congreso constituyente determino que el escudo fuera «el águila mexicana parada en el pie izquierdo sobre un nopal que nazca de una pequeña (peña) entre las aguas de la laguna y agarrando con el derecho una culebra en actitud de despedazarla con el pico; y que orlen este blazón dos ramas, la una de laurel y la otra de encino»<sup>1</sup>

El agua sigue estando presente en la descripción oficial del Escudo Nacional en la Ley Sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de febrero de 1984. por el entonces presidente Miguel de la Madrid Hurtado, que en el capítulo segundo de la ley mencionada da las características de los símbolos patrios, en su artículo 2 a la letra ordena:

Artículo 2.- El Escudo Nacional está constituido por un águila mexicana, con el perfil izquierdo expuesto, la parte superior de las alas en un nivel más alto que el penacho y ligeramente desplegadas en actitud de combate; con el plumaje de sustentación hacia abajo tocando la cola y las plumas de ésta en abanico natural.

Posada su garra izquierda sobre un nopal florecido que nace en una peña **que emerge**

---

<sup>1</sup> *Enciclopedia Océano de México* tomo 1, Ed. Océano, España, p. 7



**de un lago**, sujeta con la derecha y con el pico en actitud de devorar, a una serpiente curvada, de modo que armonice con el conjunto. Varias pencas del nopal se ramifican a los lados. Dos ramas, una de encino al frente del águila y otra de laurel al lado opuesto, forman entre ambas un semicírculo inferior y se unen por medio de un listón dividido en tres franjas que, cuando se representa el Escudo Nacional en colores naturales, corresponden a los de la Bandera Nacional.

Cuando el Escudo Nacional se reproduzca en el reverso de la Bandera Nacional el águila mexicana se presentará posada en su garra derecha sujetando con la izquierda y el pico la serpiente curvada.

Un modelo del Escudo Nacional, autenticado por los tres poderes de la Unión permanecerá depositado en el Archivo General de la Nación, uno en el Museo Nacional de Historia y otro en la Casa de Moneda.

Nuestra Independencia está estrechamente vinculada con los antecedentes históricos marítimos, en el tráfico por mar, es necesario recordar lo que señala Iñigo Fernández:

Como causa externa de la guerra de Independencia, se ha considerado tradicionalmente la invasión napoleónica a España. El emperador francés, Napoleón Bonaparte, deseaba a inicios del siglo XIX **imponer un bloqueo marítimo contra los ingleses**, sus acérrimos rivales. Este bloqueo continental implicaba que Francia controlara todos los países europeos que tuviera costas al norte, pues de ahí saldría los barcos que impedirían que otros navíos pudieran entrar o salir de Inglaterra. Con ello conseguiría que los ingleses no pudieran comerciar con sus colonias y los sumiría de esta manera, en una profunda crisis económica que facilitaría a Napoleón su conquista. Los dos únicos reinos que les faltaba a los franceses para concretar este plan era España y Portugal.<sup>2</sup>

Mauríce relata: “21 de octubre de 1805, Trafalgar, la vuelta a Cádiz llamaba al bloqueo de Inglaterra envió Nelson quien desde el 28 de agosto dispuso de superioridad de fuerza”<sup>3</sup>. La batalla marítima de Trafalgar es la gran derrota naval de Napoleón, y necesariamente el descontrol para España que permitió el avance de la Independencia en México ante el dominio de Francia al encarcelar al Carlos IV y Fernando VII, que al abdicar logró Napoleón Bonaparte el poder en España y posteriormente nombró a su hermano José como rey de España, por eso se consideró que cada provincia debería pelear y crear su propia junta que gobernar, Francia no logra sostener su posición y pierde el poder marítimo en la batalla naval del Trafalgar, podemos resumir parte de esta historia como lo menciona Marcelino González Fernández:

---

2 FERNÁNDEZ, Iñigo. *Historia de México*, Ed. Monclém Ediciones, México, 2003, p. 52

3 BROSSARD, Mauríce de. *Historia Marítima del Mundo*, Ed. Edimat Libros, Madrid, 1974, p. 442



## La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico



Batalla de Trafalgar.

Trafalgar fue el último gran combate naval a vela y uno de los más sangrientos. Se produjo en el momento de máximo esplendor de los navíos de línea, y fue el comienzo de su ocaso. Supuso grandes pérdidas para los contendientes, y sobre todo para los aliados. Inglaterra contaba con medios para una pronta recuperación, y su Armada se repuso rápidamente, lo contrario de lo que les pasó a la española y a la francesa. Trafalgar, para España significó su desaparición como potencia naval de primer orden. Para Francia representó renunciar definitivamente a invadir Inglaterra. Y para Inglaterra supuso eliminar el peligro de invasión, aumentar su comercio marítimo, y alcanzar y mantener la supremacía naval en el siglo XIX y parte del XX.<sup>4</sup>

Los inicios del Derecho Marítimo en México en los albores de la Independencia, debe considerarse que la transición entre la Colonia española y un México Independiente, en materia jurídica no se realizó en forma inmediata, por el contrario, es una época de evolución de las instituciones jurídicas y por eso el maestro Guillermo Floris Margadant refiere:

Dada la transición tan gradual entre el “Colonialismo” y la Independencia, en colaboración con tantos españoles liberales y criollos latinoamericanos, es natural que los jóvenes países independientes no rechazaran en forma inmediata y global

---

<sup>4</sup> Marcelino González Fernández *Historia, revista de historia de España* número 52, p. 18

toda la tradición jurídica española: por lo pronto se conservó el derecho español colonial en todo aquello que no fuera incompatible con la nueva Independencia. Las energías legislativas de las primeras generaciones de la fase independiente se dedicaron a organizar, institucionar y administrativamente, los nuevos estados, pero sus tentativas se vieron complicadas por las luchas entre liberales y conservadores, y entre mazonos y clericales.<sup>5</sup>

Se pueden mencionar diversas disposiciones entre los años 1793 a 1901, recopiladas por el Licenciado Jacinto Pallares en su proyecto de Código de Marina Mercante de México de 1901, en los términos jurídicos siguientes:

Ordenanzas marítimas militares o de la Armada Naval de 1748, 8 de Marzo de 1793 y de 18 de Septiembre de 1802, y mexicanas de Diciembre de 1888, 9 de Junio de 1891 y 15 de Junio de 1897.

Ordenanza de Matrículas de 12 de Agosto de 1802, derogadas en España por ley de Octubre de 1820. Ley de 9 de Junio de 1824. Autorizando al Ejecutivo para expedir patentes de corso que reglamentará y entre tanto se observarán las leyes 4, tít, 8, lib. 6 y 5, 6 y 8 siguientes, Nov. Recop. (Regl 26 de Julio de 1846).

- 28 de Enero de 1829. Subordinación de Capitanes de Puerto á Comandantes de Marina y vigencia de Ordenanza Naval.
- 30 de Enero de 1829. Requisitos para nacionalizar buques y para expedir las patentes.
- 18 de Octubre de 1831. Visita de sanidad de buques.
- 1º de Julio de 1830. Cualidades de la tripulación de buques.
- 30 de Junio y 16 de Agosto de 1830. Nacionalización de buques.
- 23 de Julio de 1830. Recomendando la observancia de la ley sobre dotación de tripulantes mexicanos, ó sea la Ordenanza de Matrículas de 27 de Octubre de 1820. (Error de fecha, pues sólo existe la Ordenanza citada de 12 de Agosto de 1802 y ley de 2 de Octubre de 1820).
- 3 de Febrero de 1836. Permiso para armarse en corzo contra Tejas.
- 8 de Noviembre de 1843. Sobre arqueo de buques, derogando la ley de 10 de Julio de 1842, y reviviendo la circular de 21 de Octubre de 1826.
- 22 de Abril de 1851. Art. 15 del Reglamento que refiriéndose á la Ordenanza de 1793, dice que habrá prácticos en cada puerto. (Tratado 5, tít.6).
- 24 de Diciembre de 1851. Reglamento de embarcaciones menores.

5 MARGADANT, Guillermo F. *Panorama de la Historia Universal del Derecho*, Ed. Miguel Ángel Porrúa, 4a edición, México, 1991, p. 349.

## La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico

- 15 de Septiembre de 1853. Intervención de Cónsules en naufragios con relación á la ley 1, tít. 8º, Lib. 9º, No. Recop. Y Ordenanza de la Armada, arts. 118 á 122, trat. 5 tít.6.º, y órdenes de 26 de Agosto y 4 de Octubre de 1831.
- 14 de Septiembre de 1853. Sobre requisitos de buques mercantes nacionales.
- 27 de Octubre de 1853. Sobre requisitos de buques mercantes nacionales.
- 30 de Enero de 1854. Acta de navegación del Gobierno de Santa- Anna derogada el 11 de Enero de 1856.
- 11 de Enero de 1856. Franquicias á buques mexicanos.
- 8 de Enero de 1857. Sobre patentes de navegación á sólo buques de 40 toneladas en adelante, para tráfico de altura, derogando el decreto de 14 de Septiembre de 1853.
- 9 de Julio de 1857. Modifica la anterior y permite el comercio de altura á naves de menos de 40 toneladas.
- 30 de Enero de 1860. Declarando vigente el Decreto ó Reglamento de 22 de Abril de 1851, sobre derechos de pilotaje y anclaje.
- 26 de Noviembre de 1859. Ley de Cónsules extranjeros, cuyo art. 10, fracciones 12 y 13, hablan de protestas, averías y naufragios.
- 31 de Agosto de 1867. Circular, sobre obligación del contrato de enganche de marineros.
- 1º de Diciembre de 1867. Sobre condiciones para que salgan de viaje los buques.
- 18 de Diciembre de 1867. Sobre examen de terceros pilotos.
- 18 de Diciembre de 1867. Sobre necesidad de pilotos á las naves de tráfico de altura.
- 18 de Diciembre de 1877. Sobre necesidad de 2º piloto en las naves.
- 2 de Marzo de 1868. Sobre que no se cambien Capitanes sin previa anotación de la patente, con arreglo al art. 5º Ordenanza de Matrículas.
- 26 de Marzo de 1868. Sobre medida de buques.
- 13 de Septiembre de 1868. Límites de las Capitanías de Puerto.
- 26 de Febrero de 1869. Circular sobre visita de fondeo.
- 19 de Marzo de 1869. Sobre delitos cometidos en buques extranjeros surtos en aguas mexicanas.
- 15 de Mayo de 1869. Registro de patentes.
- 20 de Junio de 1869. Sobre cabotaje y requisitos de los buques á él dedicados.
- 10 de Julio de 1869. Sobre despacho de embarcaciones con arreglo al tratado 5, tít. 6. art. 73. Ordenanza de la Armada Naval.
- 15 de Noviembre de 1869. Sobre derecho de practicaje con arreglo á Reglamento de 22 de Abril de 1851.
- 28 de Diciembre de 1869. Sobre que no podía navegar un buque que no es de



quilla.

- 4 de Enero de 1870. Sobre presentación de patentes.
- 30 de Marzo de 1870. Sobre propiedad de buques.
- 30 de Marzo de 1870. Sobre transmisión de propiedad de buques.
- 17 de Septiembre de 1870. Sobre dificultad de ejecutar contratos de enganche de marineros, atento el art. 5° constitucional.
- 31 de Diciembre de 1870. Resolución de la Secretaría de Relaciones sobre pasaportes.
- 9 de Marzo de 1872. Acuerdo de la Secretaría de Relaciones, sobre que no conviene dar facultades en general á los Cónsules para expedir patentes.
- 27 de Abril de 1875. Se circula un cuaderno de leyes relativas á legitimidad del comercio de naves mexicanas, y se inserta las citadas disposiciones de 30 de Noviembre de 1829, y 11 y 16 de Agosto de 1830.
- 7 de Octubre de 1878. Reglamento de arqueo de embarcaciones mercantes, adoptando las medidas de la Comisión Internacional reunida en Constantinopla en 1873.
- 28 de Agosto de 1878. Resolución sobre que la ley de 8 de Septiembre de 857 suprimió las matrículas.
- 22 de Abril de 1879. Reglamento de maquinistas.
- 11 de Septiembre de 1878. Reglamento de luces y abordajes.
- 11 de Septiembre de 1878. Historial de buques mercantes y de guerra.
- 12 de Septiembre de 1879. Reglamento de Capitanías de Puerto y buques mercantes.
- 7 de Septiembre de 1879. Reglamento de examen de Pilotos.
- 22 de Septiembre de 1879. Señales en caso de nieblas.
- 1880. Reglamentos (circulares) de 6 de Febrero y 22 de Junio; dos de los puertos de Alvarado y de la Isla del Carmen y otro del Puerto de Veracruz.
- 17 de Diciembre de 1881. Sobre uniformidad de voces de mando.
- 24 de Marzo de 1881. Reforma de los arts. 83 y 151 del reglamento de 12 de Septiembre de 1879.
- 5 de Octubre de 1885. Resolución de Gobernación sobre que la federación tiene jurisdicción en los puertos.
- 15 de Junio e 1886. Pago de derechos de avería, etc.
- 5 de Junio de 1888. Ley sobre vías de comunicación.
- 17 de Marzo de 1887. En lugar de renovación de fianzas debe rendirse informe de idoneidad de fiadores.
- 30 de Mayo de 1887. Noticias en caso de siniestros marítimos.
- 1888. En el “Diario Oficial” de Septiembre de este año se publicaron reglamentos

## La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico

de policía especiales de varios puertos.

- 24 de Enero de 1889. Qué se entiende por protesta de mar y qué derechos se deben pagar mientras se deroga el decreto de 15 de Junio de 1886.
- 20 de Febrero de 1890. Se aclara la circular de 5 de Diciembre de 1889 sobre pago por ocupación de costas marítimas.
- 10 de Junio de 1890. Reglamento de dotación de salvamento de buques.
- 5 de Junio de 1894. Autorización al Ejecutivo para expedir el Código de Marina.
- 30 de Julio de 1894. Cobro de derechos de capitanías, sanidad, practicaje, etc.
- 1° de Junio de 1894. Impuestos por visitas de sanidad y cuarentena y reglas de sanidad de puertos y buques.
- 12 de Julio de 1894. Tarifa para cobro de derechos de lazaretos y desinfección.
- 14 de Septiembre de 1894. Dos reglamentos uno de sanidad marítima y otro de médicos delegados.
- 10 de Septiembre de 1894. Código Sanitario.
- 17 de Diciembre de 1894. Autorización al Ejecutivo para expedir, bajo ciertas bases, leyes marítimas.
- 23 de Octubre de 1895. Se derogan los artículos del título 49 de la Ordenanza de Marina de Guerra sólo en lo relativo sanidad marítima, y subsisten leyes de 1° de Junio, 12 y 30 de Julio de 1894 y 10 y 14 de Septiembre de 1894 sobre sanidad marítima, atribuyendo á los Administradores de las Aduanas las facultades de las Capitanías extinguidas.
- 16 de Diciembre de 1895. Prórroga de facultades al Ejecutivo para expedir leyes marítimas.
- 4 de Septiembre de 1895. Supresión de capitanías y modo de subsistir sus funciones.
- 15 de Octubre de 1895. Reforma de los artículos de la Ordenanza Naval derogados el 23 de Octubre en lo relativo á sanidad.
- 26 de Noviembre de 1895. Servicio de muelles y tarifa de pilotos.
- 31 de Enero de 1896. Reglamento de situación de luces y abordajes.
- 24 de Febrero de 1896. Reglamento para atracar y cuotas que se pagan.
- 29 de Septiembre de 1896. Circular sobre equivalencia del pie calado, de que habla el reglamento de 22 de Abril de 1851, con las medidas decimales.
- 6 de Octubre de 1896. Decreto que deroga la ley de 15 de Julio de 1886 sobre derechos de protestas de mar y se nombran peritos retribuidos por el Erario.
- 14 de Diciembre de 1898. Enganche de marineros interpretando los arts. 683 y 684 del Código de Comercio y título 49 de la Ordenanza de la Armada de 15 de Octubre de 1895, y sobre exámenes de prácticos.
- 25 de Junio de 1898. Reglamento de arqueo de buques mercantes.

- 17 de Diciembre de 1898. Autorización al Ejecutivo para dar leyes marítimas hasta el próximo período de sesiones.
- 30 de Junio de 1898. Reglamento de señales para buques de guerra y mercantes, adoptando las del Código Inglés de 1896.
- 26 de Octubre de 1900. Varias disposiciones publicadas en el Diario Oficial sobre botes pescadores.
- Art. 725 y 726. Código de Procedimientos Federales sobre naufragios.
- 10 de Abril de 1901. Reglamento Internacional de luces de naves.

La recopilación de datos en materia legislativa del Derecho Marítimo en nuestro país, permite observar que en la época Colonial y en el periodo de la Independencia la prioridad no fue el mar, ni su reglamentación, a pesar de ser México un lugar de tradición marítima como se puede desprender de Carlos J. Sierra: “Su influencia económica y los lagos de Texcoco, Chalco, Xochimilco, Zumpango y Xaltocan, se convirtieron en vías fluviales donde las canoas se unificaron al ejercicio comercial”<sup>6</sup>, el mismo nombre de Anáhuac, que quiere decir “junto al agua”, en donde existen referencias de que navegaban sesenta mil o setenta mil canoas de las grandes, esto nos permite considerar la importancia del ámbito marítimo, que la propia conquista de Tenochtitlán, se realizó mediante la construcción de trece Bergantines el primero fue construido por Martín López y Miguel Pérez doce de los navíos se construyeron en el barrio de San Buenaventura Atempan, en Tlaxcala que fueron dotados en la laguna de Texcoco:

Al mismo tiempo, se tenía varios ríos que por su parte fortalecería la visión de la Ciudad de México; el Río Churubusco que estaba formada por los de San Ángel y Coyoacán atravesando en su curso los caminos de esos pueblos y el de Tlalpan. El río de la Piedad que se formaba por los derrames de las lomas situadas arriba de Tacubaya, atravesaba las calzadas e la Piedad, del Niño Perdido y de la Candelaria y la zona de los potreros de Algarin y Rancho de Xola. El Río Guadalupe formado por el de Tlalnepantla y el de los Remedios; el Río Consulado, que se formaba con los de Tecamachalco, la Ascensión y los Morales.<sup>7</sup>

Para considerar la importancia de la navegación no sólo en los litorales, sino en la propia Ciudad de México, es necesario comentar un hecho que le ocurrió al Presidente Benito Juárez: “En 1869 una compañía de navegación inauguró el vapor “La Guatimoc” para servicio entre la metrópoli y las poblaciones a orillas de los lagos; hizo seis viajes de prueba y luego invitó al Presidente Juárez, Secretarios de Estado y otros funcionarios;

---

6 SIERRA, Carlos J. *Historia de la Navegación en la Ciudad de México*, Corporación Mexicana de Impresión, 6a edición, México, 1996, p. 13

7 *Ibidem*, pp 45, 46 y 79.

La Independencia de México a 200 años de su inicio.  
Pensamiento social y jurídico



Pedro Sáinz de Baranda

acompañando al Primer Magistrado los señores Iglesias, Mejía, Balcáser, Luis Muñoz Ledo, Saavedra, Zárate, Romero e Inda, quienes se colocaron unos en la popa y otros en la proa; en ese momento explotó la caldera con terrible estrépito sin que se haya causado ninguna víctima; Ignacio Altamirano al hacer la crónica del suceso -que por otra parte, suspendía una vez más otro proyecto de navegación- señaló la buena suerte del señor Juárez”.

Otro dato importante que considero que se debe tener presente para entender que en el periodo de la Independencia, existían bases, para referirse al Derecho Marítimo, con mayor importancia como la que refiere el autor José Bravo Ugarte, quien menciona a los barcos llamados “Avisos”:

Además de las flotas, había unos barcos llamados Avisos, que traían el correo cada año. En 1628 se arregló que viniesen cada tres meses, y en 1765 que lo hiciesen cada mes. Una carta sencilla pagaba un real. El Correo Mayor quedó establecido oficialmente desde 1580 en la ciudad de México.<sup>8</sup>

8 UGARTE, José Bravo. *Compendio de Historia de México*, Ed. Jus, 13a ed. (revisada y adicionada por José

La historia de la Independencia de México se consuma en la mar, el 23 de noviembre de 1825 a las 11:00 horas cuando en San Juan de Ulúa se izó el pabellón nacional son los saludos de orden con disparo de los cañones por tres ocasiones.

El Vicealmirante IMN Mario Lavalle Argudín<sup>9</sup>, refiere:

En tanto Pedro Sainz de Baranda, comandante de las fuerzas navales, organizó la escuadrilla con buques de mayor porte, que con anterioridad había adquirido Mariano Michelena en Inglaterra. La escuadrilla quedó integrada por los buques siguientes: fragata *Libertad*, bergantines *Victoria* y *Bravo*, balandras *Papaloapan*, *Tampico*, *Orizaba*, *Chaico* y pailebot *Federal*. Coppinger abrigaba la esperanza de que de La Habana les llegasen los socorros de que tan necesitados estaban, así ocurrió al presentarse el día 5 de octubre el convoy compuesto de cuatro buques españoles de guerra, conduciendo víveres y los relevos para la guarnición de Ulúa. El día 6 zarpó nuestra escuadrilla de su fondeadero en Sacrificios, Sainz de Baranda iba auxiliado por el marino inglés al servicio de México Carlos Smith. A las 4:30 horas de la tarde se enfrentó la escuadrilla mexicana a la española tomando la formación de línea de batalla, dispuesto para el ataque, pero las sombras de la noche y un fuerte temporal dispersaron ambas fuerzas. Nuestros buques se reunieron en Sacrificios el día 10 y luego tomaron el fondeadero de la Blanquilla, permaneciendo allí hasta el día 11 de octubre, en que volvió a presentarse la flotilla enemiga compuéstá por las fragatas *Sabina*, *Casilda* y *Aretusa*, así como algunos transportes al mando del capitán de navío Ángel Laborde Navarro. La escuadrilla mexicana se situó en el canal de entrada a las 10 horas de la mañana. Los buques enemigos se pusieron en facha, con la idea de atraer a los nuestros para que abandonaran el punto ventajoso que habían tomado, pero éstos permanecieron el sitio que tenían y a las dos de la tarde, después de cuatro horas de estar a la vista uno de otro, temiendo los españoles empeñarse en un combate con fuerzas navales que juzgaron más poderosas, y hicieron por la vuelta de afuera, perdiéndose en el horizonte rumbo a La Habana, con el fin, posiblemente de aumentar sus efectivos y volver al ataque. El 5 de noviembre del brigadier Coppinger, en respuesta a la intimidación que le había hecho el general Barragán, pidió a éste un plazo de 48 horas, y la suspensión de las hostilidades, por un término que estipularía en una entrevista que había propuesto Barragán al jefe español, indicándole que podía llevarse a efecto en un buque que se fondearía entre Ulúa y la plaza, pero Coppinger no aceptó y, a su vez, propuso que dicha reunión tuviera lugar en el castillo y, en caso de no ser aceptada, que se nombrara a una

---

Gutiérrez Casillas), México, 1984, p. 92

9 LAVALLE ARGUDÍN, Mario. *La Armada en el México Independiente*, Secretaría de Marina, México, 1985, pp. 61, 62 y 63



persona de confianza, a la que se daría las seguridades prescritas o las leyes de la guerra. Por lo anterior, pasaron a Ulúa don José Antonio Juille y Moreno, José Román y don Juan Robles, los cuales acordaron con Coppinger lo que se redactó en el documento (suspensión del bloqueo de San Juan de Ulúa):

**Artículo 1.** La suspensión del bloqueo y de toda clase de hostilidades concedida por el general don Miguel Barragán deberá existir hasta el día último del presente mes. Adición de Barragán, “No estando facultados para prolongar la suspensión por más tiempo que el de 48 horas, éste es el que se propone en contestación de este primer capítulo”.

**Artículo 2.** En este intermedio se entrará en las negociaciones sobre la suerte de este castillo, para lo cual se nombrarán por el referido Brigadier (Barragán) dos oficiales comisionados que pasen a esa plaza a formar las estipulaciones necesarias al efecto, bajo las respectivas seguridades prescritas en semejantes casos (adición de Barragán) “Concedido en el concepto que se obtenga la confirmación del anterior”.

**Artículo 3.** Durante el expresado término se permitirá al Castillo el auxilio de víveres frescos al precio corriente para la guarnición, los que podrán ser conducidos diariamente, y en el orden que se acuerde; bien entendido, que tanto su conducción como su costo será satisfecho en el acto por el gobierno de la fortaleza. Concedido en iguales términos.

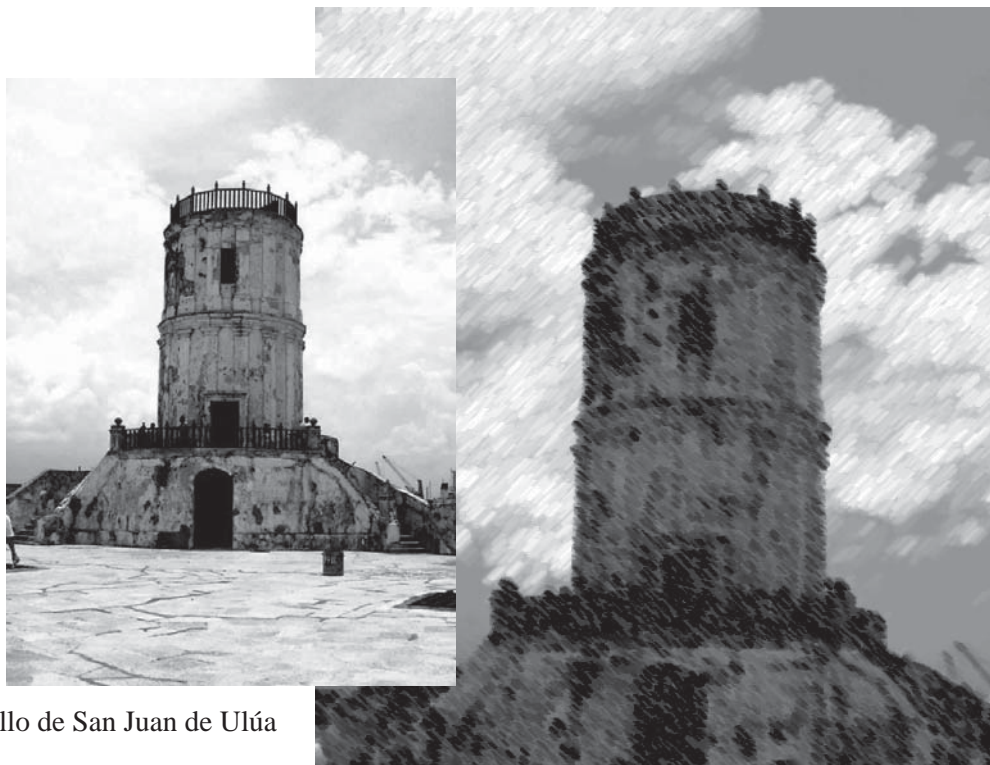
**Artículo 4.** No será permitida de una ni de otra parte la comunicación entre las dos plazas, excepto a los comisionados de las partes contratantes en el orden y forma que hasta ahora se ha observado. Concedido.

**Artículo 5.** Y finalmente se especifica con la mayor precisión, que sí al cumplirse el plazo señalado en el artículo 1 no apareciese convoy, se hará entrega de esta fortaleza según las condiciones que se hubieren ya estipulado; y si por el contrario se presentase en el expresado intermedio, cesarán las relaciones entabladas. Concedido.

Perdida toda esperanza de ser socorrido, el brigadier Coppinger procedió, en junta de oficiales, al arreglo de la capitulación de San Juan de Ulúa:

### **Oficio de Capitulación para la entrega del Castillo de San Juan de Ulúa.**

En la plaza de Veracruz a los 17 días del mes de noviembre de 1825 los señores capitanes don Miguel Suárez del Valle, del real puerto de artillería don Domingo Labrú, del batallón ligero primero de Cataluña, comisionados en virtud de poderes del señor comandante general interino del Castillo de San Juan de Ulúa y tropa que lo guarnece, brigadier don José Coppinger, para tratar acerca de las capitulaciones con arreglo a las instrucciones de aquél nos ha comunicado, en fuerza de las imperiosas circunstancias, y deseosas ambas partes contratantes determinar de un modo honroso los males que rodean a los beneméritos Jefes, Oficiales y tropa que componen la guarnición de la referida fortaleza, proponen los artículos siguientes:



Castillo de San Juan de Ulúa

**Artículo 1.** A la guarnición deberán concedérsele todos los honores de la guerra, y cuando salga de la fortaleza será en los términos usados en semejantes casos con cuatro piezas de artillería; y a dicha guarnición en que está incluida la marina, se le permitirá sacar sus equipos y enceres conducentes a su entrenamiento y comodidad. Concedido.

**Artículo 2.** Siendo los sentimientos humanos de ambas partes dirigidos al cuidado y curación de los enfermos, deberán éstos ante todas las cosas, pasarse a la plaza de Veracruz, para que en el sitio cómodo que deberá tener proporcionado para el número que exprese el estado respectivo, se atienda a la curación por cuenta de los sitiadores, con arreglo a sus respectivas clases; debiendo luego que hayan conseguido su restablecimiento, ser transportados a la plaza de La Habana en los mismos términos que se dirán para los demás de la guarnición; en el concepto de que ha su cuidado quedará un oficial, al que así como a los demás han de guardársele todas las consideraciones debidas y propias entre naciones civilizadas que se estipulan en este caso. Concedido debiendo venir los enfermos al momento de ocuparse la fortaleza por nuestras tropas, los que por su gravedad no puedan transportarse, deben asistirse allí.

**Artículo 3.** La guarnición, jefes y oficiales y empleados serán transportados a la ciudad de La Habana por cuenta de los bloqueadores, los que deberán aprestar los buques necesarios con la brevedad posible, de buena condición y comodidad, debiendo éstos servir convoyados por uno de guerra de suficiente fuerza, para evitar las depredaciones de los piratas, en el seguro concepto de que será mantenida la guarnición completamente de víveres frescos desde el momento de ratificado este

## La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico

tratado. Concedido.

**Artículo 4.** Hasta que la fortaleza no esté evacuada, y a la vela los buques que conduzcan la guarnición, no entrará la de los bloqueadores, ni se arbolará otro pabellón que el español, y sólo los jefes e individuos que deben hacerse cargo de ellos y de sus diferentes ramos, entrarán a éste, luego que cierre y ratifique esta capitulación, con la precisa condición de que en el acto de arriar el pabellón español será saludado por la fortaleza, y correspondido por las baterías de la plaza. Concedido, bajo el concepto de que los buques de transporte vendrán mañana 18 de noviembre, a fondear en las inmediaciones de esta plaza, para recibir a bordo la guarnición de Ulúa, que quedará embarcada el 19 a las ocho de la mañana.

**Artículo 5.** El comandante militar interino de la fortaleza, los jefes, los demás oficiales tanto de la plana mayor como de la tropa, el ministro de real hacienda, dependientes de dicho ramo y demás saldrán de la plaza con cuanto les pertenezca, pudiendo usar sus amias; incluyendo en esto el cuerpo de sargentos de los diferentes destacamento que componen la guarnición que de ninguna manera deben considerarse como prisioneros de guerra. Concedido.

**Artículo 6.** A los paisanos existentes en el castillo que antes de ahora residen en esta plaza se les conservarán las haciendas que les pertenezcan, privilegios y demás prerrogativas; y los que quisieran salir de ella y seguir al gobierno español con todos sus bienes y efectos para establecerse donde más les convenga, no serán inquietados ni se les hará cargo por sus opiniones políticas o cualquier delito que pudiesen haber cometido antes, o en el decurso del sitio. Concedido, entendiéndose en caso de que los privilegios y prerrogativas de que habla el artículo, no se oponga a nuestra Constitución.

**Artículo 7.** Los sitiados entregarán de buena fe y se les admitirá sin otro escrutinio ni averiguación, las municiones, armas (excepto las pertenecientes a los cuerpos), cañones y demás efectos concernientes a la plaza por los inventarios, sin derecho por parte de los bloqueadores a ninguna reclamación de propiedad real, que no siéndolo de aquella especie debe conducirse a La Habana, así como los archivos de las diferentes oficinas. Concedido.

**Artículo 8.** Los buques menores pertenecientes a particulares que se hallan armados, serán desarmados y devueltos a sus dueños. Concedido.

**Artículo 9.** Las propiedades existentes en esta plaza de los que hubiesen emigrado por razones políticas y adhesión al gobierno español serán respetadas, y cuando se presenten, ya por sí ya por medio de sus apoderados se les permitirá el poder disponer de ellas, en el orden y forma que les parezca. Concedido.

**Artículo 10.** Los prisioneros que haya de ambas partes serán puestos en libertad y entregados respectivamente. Concedido.

**Artículo 11.** En el caso de arribada a éste o a cualquiera otro puerto mexicano, extranjero o que no esté por el gobierno español se especifica que los individuos a quienes sobrevenga este accidente, continuará bajo las mismas garantías con respecto a sus personas e intereses; pues esta obligación no cesará por parte del gobierno mexicano, hasta que como queda dicho, los ponga de su cuenta en uno de los puertos

de la isla de Cuba. Concedido.

**Artículo 12.** Si después de concluido y ratificado por ambas partes del presente convenio, apareciese el convoy de relevo de la guarnición, si otro buque de guerra que con cualquier motivo se dirija a dicho punto, no se le hostilizará en manera alguna durante el término de noventa días, contados desde la fecha de la ratificación antes bien se les indicará como fuere más oportuno, conveniente o proporcionable, que la fortaleza ha variado de dominio, y que se le dará en absoluta libertad de maniobrar como guste, franqueando los auxilios que necesite, cuyo importe deberá satisfacer el Comandante o Comandantes de dicho buque o buques. Concedido, por el término de sesenta días.

**Artículo 13.** Las dudas que puedan originarse por defecto de las necesarias aclaraciones en los artículos antecedentes. Se decidirán a favor de la guarnición. “Las dudas que se susciten por falta de explicación en estos capítulos, se zanjarán por medio de conciliadores nombrados por ambas partes, inclinándose siempre a favor de los sitiados.

**Artículo 14.** La religiosidad con que deben cumplirse los precedentes artículos de este convenio por ambas partes, será asegurado hasta su total cumplimiento. Concedido.

El haber incluido dos documentos, es por considerar que es importante el conocimiento de los instrumentos por medio de los cuales se obtuvo la absoluta Independencia de México con la participación de la Armada de México, en su forma de organización que en esa época tuvieron, y que pocas veces se les reconoce y solo se menciona a los personajes de la política, que este artículo sea en memoria de los grandes marinos que participaron en la Independencia de México.

Nuestro México actual, mediante dos marinas la de Paz y la de Guerra, se configura el futuro de México por medio de la Marina Mercante Mexicana y la Armada de México, que se consagran en el artículo 73 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por medio de un decreto presidencial del entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari, el 22 de noviembre de 1991, se dispuso que el 23 de noviembre de cada año se conmemore el Día de la Armada, reconociendo a los marinos que han defendido la integridad y soberanía nacional, y a los que sirven salvaguardándola actualmente.

La Independencia de México debe tener como resultado el poder dar de comer a 60 millones de mexicanos en extrema miseria mediante la exploración y explotación de la mar, por medio de una Secretaría del Mar, que atiende la superficie marítima de México que es de 2,946,885 kilómetros cuadrados, superior a la terrestre de 1964,375 kilómetros cuadrados y además resolver los problemas mediante los Tribunales Marítimos, que

# La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico

requiere México.

La reflexión jurídica se debe a la propia situación que ocurre en la Administración Pública Federal, a saber:

Existe la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de la Reforma Agraria.

Existe la Secretaría de Marina y podría crearse la Secretaría del Mar.

Existe la Secretaría de la Reforma Agraria y los Tribunales Agrarios.

Debe de existir la Secretaría del Mar y los Tribunales Marítimos.

Lo anterior, tiene su fundamento en los artículos 73 fracción XIII y 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra ordenan:

**Artículo 73.-** El Congreso tiene facultad:

XIII.- Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al Derecho Marítimo de Paz y Guerra.

**Artículo 104.-** Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

II.- De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo.

## BIBLIOGRAFÍA

BROSSARD, Maurice de. *Historia Marítima del Mundo*, Ed. Edimat Libros, Madrid, 1974,

FERNÁNDEZ, Iñigo. *Historia de México*, Ed. Monclem Ediciones, México, 2003

LAVALLE ARGUDÍN, Mario. *La Armada en el México Independiente*, Secretaría de Marina, México, 1985

MARGADANT, Guillermo F. *Panorama de la Historia Universal del Derecho*, Ed. Miguel Ángel Porrúa, 4a edición, México, 1991

SIERRA, Carlos J. *Historia de la Navegación en la Ciudad de México*, Corporación Mexicana de Impresión, 6a edición, México, 1996

UGARTE, José Bravo. *Compendio de Historia de México*, Ed. Jus, 13a ed. (revisada y adicionada por José Gutiérrez Casillas), México, 1984

Marcelino González Fernández *Historia, revista de historia de España* número 52