

LA ARMADA DE MÉXICO A 200 AÑOS DE SU CREACIÓN
THE MEXICAN NAVY 200 YEARS AFTER ITS CREATION

NARRATIVA DE LA CONFERENCIA MAGISTRAL INAUGURAL

DOCTOR JOSÉ MANUEL VILLALPANDO

Los mexicanos le hemos dado la espalda al mar. Lamentablemente, no tenemos una cultura ya no digamos de aprovechamiento de los recursos marinos de que disponemos, sino ni siquiera de conocimiento de ellos. Por supuesto, de historia marítima mexicana sabemos muy poco, casi nada, incluyendo en ella tanto la historia de la navegación como la de la institución que tiene a su cargo la salvaguarda de los mares que nos pertenecen.

Tristemente, hasta los grandes poetas mexicanos, tan inspirados y que tan hermosamente han cantado a nuestros paisajes, ignoraron el mar y sus circunstancias, los océanos y su belleza. Simplemente, y a manera de ejemplo, bastan citar a un par de ellos, inmortales en nuestras letras, pero cuya notable coincidencia es que no hablaron en sus versos más que vaguedades de nuestros mares.

Ramón López Velarde, por ejemplo, de quien este año de 2021 recordaremos dos centenarios: el de la escritura de su mexicanísimo poema la «Suave Patria», el próximo 24 de abril, así como el de su fallecimiento, el 19 de junio. Poeta tan celebrado justamente por las palabras con las que describió a la patria, no tuvo más que unas cuantas para referirse al mar, y eso solo cuando anunció que «navegaré por las olas civiles con remos que no pesan...», lo cual permite deducir que jamás bogó ni remó en embarcación alguna. Es obvio: López Velarde nunca conoció el mar, y lo demuestra cuando en otros versos le pregunta a «Fuensanta», su musa: «¿Tú conoces el mar? Dicen que es menos grande y menos hondo que el pesar...», lo cual como figura retórica pasa, pero denota su carencia de la visión de quien al menos se ha asomado desde la playa o desde un acantilado a observar el mar.

Amado Nervo, en cambio, sí conoció el mar: él sí realizó largos viajes tanto a Europa como a Sudamérica, trasladándose en cómodos paquebotes. Su fama internacional de bardo inspirado lo vincularía con la Armada de México, porque sus restos mortales serían traídos a nuestro país en la corbeta *Zaragoza* en 1919. Pero a pesar de su experiencia marina solo fue capaz de legarnos unos breves versos, escritos para los niños, como aquellos de «las olas vienen, las olas van, cantando llegan, cantando irán», o ese otro que recrea un juego infantil: «con la mitad de un periódico, hice un barco de papel».

Si hasta los más ilustres poetas mexicanos le dieron la espalda al mar, ¿A quién debemos recurrir para llenar ese vacío literario de nuestras letras patrias? Afortunadamente viene en nuestra ayuda un gran poeta de una nación hermana, de Chile, país marinerero de larga tradición naval, Pablo Neruda, quien obtuviera el Premio Nobel de literatura, que vivió en México y quiso a México. Él, en una sencilla línea, logró captar la inmensidad de nuestros mares: «México, de mar a mar te viví...» Sea este verso de Neruda, el ideal al que debemos aspirar, «México, de mar a mar te viví...»



Y entrando al tema que nos ocupa en este día, es el momento de recordar que hace 200 años, para ser precisos el día 4 de octubre de 1821, se creó la Armada de México. Si un nuevo Estado nacía a la vida independiente, resultaba impostergable el dotarlo de los elementos indispensables para su supervivencia pervivencia, y uno de ellos fue el contar con una fuerza naval que asegurara su libertad para poder desarrollarse y progresar.

Son 200 años, sí, de una institución, pero son también 200 años en los que hombres y mujeres han participado en ella, formando parte de ella, viviendo para ella, sufriendo por ella; incluso, muriendo por ella. Son 200 años de una historia de amor a México y de amor al mar, representados en esos dos siglos de existencia de la Armada de México.

Es una historia de hombres y mujeres, donde también, y como nota distintiva, el amor a la Armada se transmite de padres a hijos, de abuelos a nietos.

Es una historia muchas veces incomprendida, reflejo de que no volteamos a ver el mar, y que las más de las veces es una historia en realidad desconocida, pues solo unos cuantos se han preocupado por saber de ella.

Una historia de hombres y mujeres, insisto, donde no hay buenos ni malos, dónde todos cumplen con su deber, dónde todos pueden ser llamados héroes.

Héroes, sí, porque no de otra manera puede calificarse la entrega y la vocación de servicio de ese puñado de hombres, pocos proporcionalmente hablando si se compara con nuestro Ejército Mexicano, que han dedicado su vida y sus afanes -y hasta su sangre- a servir a la Armada de México.

Una Armada, y hay que decirlo con claridad, que fue relegada por muchas décadas, deliberadamente hecha a un lado incluso; con poco personal, con pocas embarcaciones, con pocos recursos.

Y, sin embargo, una Armada que ha cumplido con su deber a lo largo de doscientos años, ininterrumpidamente, en una continuidad sobresaliente, sin rompimientos ni cortes, permaneciendo siempre leal a México, sin importar las ideologías políticas, sin divisiones a causa de las luchas partidistas.

Sus orígenes se remontan al año de 1821, cuando una vez consumada la Independencia de México, el libertador Agustín de Iturbide comprendió de inmediato la necesidad e importancia de contar con una fuerza naval permanente para defender a la nueva nación. ¿De dónde podría provenir un ataque? Del mar, obviamente. Amagado el puerto de Veracruz, y el castillo de San Juan de Ulúa aún en poder de los españoles, resultaba lógica la creación de la Armada de México, concomitantemente al instituirse también, bajo la figura del Ministerio de Guerra y Marina, las fuerzas permanentes que tendrían como misión la salvaguarda de la recién ganada independencia. Pero no solo eso: en la concepción geo-estratégica de la defensa, la primacía debía llevarla la fuerza naval, y por ello, Iturbide confió la organización y mando de dicho ministerio a un marino.

Por cierto, y como una nota de mi propia interpretación, es también probable que Iturbide se haya percatado de la importancia estratégica de contar con naves de guerra en ambos litorales, porque la naciente nación no solo tenía costas en el Golfo de México, sino que también abarcaba una inmensidad de línea de playa en el océano Pacífico; por ello, no sin cierta envidia, aceptó la ayuda que la escuadra

Chilena, al mando del Almirante Cochrane, inglés de nacimiento pero al servicio de aquel país hermano, quien acatando las órdenes de Bernardo O'Higgins, se presentó ante Acapulco con la misión de apoyar la consumación de nuestra independencia. Llegó tarde: cuando ancló en ese puerto, ya había desfilado triunfalmente el Ejército Trigarante en la capital. Sin embargo, Iturbide resolvió aprovechar sus servicios y le pidió que llevara la noticia de la Independencia a la península de la Baja California, específicamente a San José del Cabo y a Loreto.

Años después, mientras poco a poco la Armada adquiría barcos -con las limitaciones presupuestales que fueron comunes durante buena parte de la historia de la Armada-, el peligro que representaba el castillo de San Juan de Ulúa era patente; incluso, los españoles se atrevieron bombardear el puerto de Veracruz. Era indispensable arrojarlos de allí y a la Armada de México correspondió consumir la Independencia. La historia es conocida: las goletas *Anáhuac e Iguala*, así como una flotilla de balandras, a las órdenes del Capitán de Fragata Pedro Saíenz de Baranda -veterano por cierto de la batalla de Trafalgar-, consiguieron bloquear el islote donde se halla el castillo, ahuyentar a la escuadra española que intentaba aprovisionar a sus defensores y, finalmente, lograron que la fortaleza se rindiera a las autoridades militares mexicanas.

Y la Armada de México comenzó a ser leyenda. El país resultaba atractivo y un navío de guerra español, el *Asia*, desertó de sus banderas porque su tripulación quiso unirse a nuestra patria. Luego de varias peripecias, la nave llegó a Acapulco y de allí fue destinada al puerto de Veracruz, dando la vuelta al continente por el Estrecho de Magallanes. Ya rebautizado como *Congreso Mexicano*, el gigantesco navío, de varias decenas de cañones por banda, permaneció atracado por décadas en San Juan de Ulúa pues no hubo recursos para poder emplearlo en la vigilancia y defensa de nuestros mares; este episodio fue inmortalizado por el gran escritor Julio Verne, quien dedicó a él una de sus espléndidas novelas, titulada *Un drama en México*.

La falta de recursos era la verdadera tragedia; quizá por ello fracasamos en el intento de apoyar la independencia de Cuba. Débiles en el mar, por la carencia de dinero y de oficiales, tuvimos que recurrir a profesionales de los Estados Unidos. El Comodoro Porter comandaba nuestra pequeña escuadra que fue derrotada por la española cerca de Mariel, en aquella isla que pretendíamos alegar nos pertenecía por haber formado parte del Virreinato de la Nueva España.

Pero no todo era tragedia: para los años 40 del siglo XIX, el gobierno mexicano decidió apoyar a la Armada. Fresca aún la herida por las derrotas terrestres en Texas, y ante la intencionalidad de los dirigentes de esa República de aliarse con Yucatán, adquirimos a crédito dos buques modernos, las fragatas *Moctezuma y Guadalupe*, esta última quizá la más avanzada del mundo por la tecnología marinera que empleaba: casco de metal, máquina de vapor, paletas propulsoras laterales, cañones con movimiento sobre su eje. La pequeña escuadra mexicana, al mando del Comodoro Tomás Marín, derrotó a una escuadra texana compuesta por ocho embarcaciones frente al puerto de Campeche. Una gran victoria naval mexicana, la primera, la única, ensombrecida por el tristísimo hecho de que, al llevar a la *Guadalupe* a reparar a La Habana, fue requisada y embargada por los astilleros donde la adquirimos, pues México no cumplió con sus obligaciones de pago.



Por carecer de una marina de guerra competente, le fue imposible a México ofrecer resistencia seria a la invasión norteamericana de 1847, pues los barcos enemigos pudieron acercarse tranquilamente a nuestras costas y desembarcar a sus tropas invasoras. Sin embargo, los hombres de mar, los marinos mexicanos, no se quedaron con los brazos cruzados. Muchos decidieron unirse al ejército para repeler la agresión. Solo como ejemplo, recordemos al Segundo Teniente de la Armada, José Antonio Mijares, que muriera heroicamente al intentar echar de nuevo al mar a los americanos, allá en San José del Cabo, en la Baja California Sur. En su honor la plaza principal de esa ciudad lleva su nombre. Un corolario dramático a su sacrificio fue el calvario que padeció su viuda para poder cobrar la pensión del valiente marino.

Años después, combatiendo de nuevo contra barcos norteamericanos, el Comodoro Tomás Marín, fue derrotado frente a Antón Lizardo, allá en Veracruz. Sus dos barcos fueron apresados por las tres naves enemigas que lo acecharon, cazaron y capturaron. Más allá de sí Marín servía a los conservadores, era un marino mexicano, quizá el más prestigiado en aquella primera mitad del siglo XIX, que cumplió con su deber de oficial naval al enfrentarse a quienes protegían a los liberales. Las discordias civiles no deben empañar la valía y el pundonor de quienes, a lo largo de nuestra historia patria, han demostrado ser dignos ejemplos para la Armada de México.

De nueva cuenta, lo mismo sucedería cuando ocurrió la invasión francesa: la carencia de naves y de recursos también impedirían que la Armada se opusiera a los agresores; y de nueva cuenta también, los marinos mexicanos se incorporaron a los defensores de la República, para combatir en tierra. Allí está el ejemplo del comandante de la Armada, Manuel Márquez de León, quien, formando parte del Ejército de Occidente, a las órdenes del General Ramón Corona, participaría en la campaña, destacándose en la toma de Mazatlán, donde alcanzaría el generalato. Su destacada participación en el sitio de Querétaro en 1867, le merecería ser distinguido con la confianza del mando superior para encargarse de la custodia y posterior ejecución de Maximiliano de Habsburgo.

Por cierto, que un capítulo especial merece en la historia marítima de México la presencia de Maximiliano. Obviamente se trata de un usurpador, pero no puede pasar desapercibido que su paso por nuestro devenir dejaría una singular huella. Quizá porque su vocación fue ser marino -no solo navegó bastante, sino que llegó a ser comandante general de la Armada austriaca- en México trató de aplicar sus conocimientos navales, al menos en el papel, legislando ampliamente sobre temas que tenían vinculación directa con la actividad naval; por ejemplo, fue el primer legislador que en México habló acerca del mar territorial, además de que dispuso la creación de prefecturas marítimas y capitanías de puertos; hasta un reglamento para los «prácticos» expidió en su afán porque México contara con una regulación marítima moderna. Claro, todo esto solo fue un sueño fallido.

En cambio, Benito Juárez, una vez restaurada la República, se apuró a tratar de remediar la situación de la Armada: aunque -como siempre- había pocos recursos, ordenó la adquisición de dos nuevas naves cañoneras, la *Libertad* y la *Independencia*, que sería el pie de la renovada Armada de México de la que el país podría enorgullecerse a fines del siglo XIX y principios del XX.

Porque el General Porfirio Díaz decidió apoyar -como nunca se había hecho en México- el desarrollo naval. Aconsejado por su Jefe de Estado Mayor Presidencial, el Comodoro Ángel Ortiz Monasterio, mandó construir a diversos astilleros europeos y norteamericanos, diversos buques de guerra, los que ya reunidos, podrían ser denominados «la flota de don Porfirio». Comenzó con la goleta escuela *Zaragoza*, que incluso sería el primer barco mexicano en darle la vuelta al mundo, y seguirían después los cañoneros *Bravo* y *Morelos*, así como el *Tampico* y el *Veracruz*, rematando con dos transportes de guerra, el *Guerrero* y el *Progreso*. México contaba por primera vez en su historia con una Armada digna, con embarcaciones nuevas y eficientes. Encontró además el apoyo de los pocos oficiales navales que por ese entonces existían: la Armada de México recuerda con orgullo los nombres del propio Ángel Ortiz Monasterio, Manuel Azueta, Hilario Rodríguez Malpica, Othón P. Blanco y varios más.

Pero hacían falta más oficiales navales profesionales. Por ello don Porfirio establece y funda la Escuela Naval Militar. En ella estudiarían quienes en el futuro comandarían esos nuevos barcos, garantizando la formación de calidad dentro de la disciplina militar. Por supuesto, el patriotismo se inculcó a todos esos jóvenes que ya como cadetes o bien como aspirantes y luego guardiamarinas, fincaron el compromiso de servir a México como oficiales de la Armada. Como es sabido, en 1914, la Escuela Naval Militar sería la protagonista de un episodio donde la dignidad de la patria quedó en manos de los cadetes, pues solo ellos intentaron resistir una nueva agresión norteamericana, muriendo por efecto del combate dos de sus alumnos: el Teniente José Azueta y el Cadete Virgilio Uribe. Naturalmente, la conducta de todos ellos, la actuación de toda la Escuela Naval, le merecerá, como hoy honrosamente la llamamos, el calificativo oficial de «Heroica».

La Revolución Mexicana fue por otra parte, el escenario histórico para que la Armada participara en un conflicto entre hermanos. Oficiales navales hubo que se adhirieron al movimiento revolucionario por la esperanza de un México mejor; otros de sus compañeros resolvieron permanecer leales al gobierno constituido conforme los principios que se habían inculcado en la Escuela Naval. Se enfrentaron entre ellos en los combates navales sucedidos frente a Topolobampo, Sinaloa, cuando fue hundido el cañonero *Tampico* por el transporte *Guerrero*. Más allá de las ideologías, lo que poco se ha valorado antes de condenar a unos o ensalzar a otros, es que los tripulantes de esos dos barcos de la Armada de México, se vieron en la terrible situación de tener que matarse y hundirse entre ellos mismos, entre hermanos.

La triunfante Revolución decidió disolver las fuerzas federales que se le opusieron, tanto al Ejército como a la Armada, pero muy pronto reparó este error y decidió que los oficiales de nuestra marina de guerra permanecieran en el activo. No solo influyó en la determinación la evidente necesidad de personal técnicamente preparado para tripular y dirigir los barcos, sino sobre todo, la confianza en que los oficiales de la Armada siempre habían cumplido con su deber, bajo cualquier circunstancia, en todo tiempo. Por ello, tanto don Venustiano Carranza como el General Álvaro Obregón encomendaron a los hombres de la Armada, los que antaño habían sido «porfiristas» o hasta «huertistas» -según consideraciones políticas y de discriminación-, el mando de la Armada de México; por ello, otorgaron su beneplácito para que al frente de ella estuvieran Hilario Rodríguez Malpica y, después, Othón P. Blanco.



Lamentablemente, este reconocimiento a la valía patriótica y profesional no se vio acompañado de recursos económicos para dotar a la Armada de nuevas unidades navales, tanto como para reponer las que se habían perdido en la Revolución -el *Tampico*, el *Morelos*, el *Veracruz*-, como para incrementar la flota en aras de la tarea enorme de vigilar nuestros mares. Acaso unos viejos barcos, incluso alguno hasta de segunda o tercera mano, como el acorazado *Anáhuac*, o como el cañonero *Agua Prieta*, fueron adquiridos, pero en realidad resultaron inútiles para el servicio.

Pero la Armada resurgió gracias al entusiasmo de unos jóvenes oficiales que retaron la disciplina; comprendiendo que quizá había quienes en el gobierno sentían desconfianza hacia los mandos navales por su veteranía, saltándose los conductos lograron convencer al presidente Lázaro Cárdenas de la urgente necesidad de fortalecer a la Armada para que pudiera cumplir con su misión. Ellos fueron, entre otros, los tenientes Antonio Vázquez del Mercado, Antonio Aznar Zetina y Luis Bravo Carrera. Gracias a ellos el gobierno mexicano, a la vez que establecía amistosas relaciones comerciales con la República Española, encargó a los astilleros navales de ese país la construcción de una nueva flota para México. Esos nuevos barcos, que serían de gran tradición en la Armada por sus largos años de servicio eficiente, fueron el transporte *Durango*, los cañoneros *Guanajuato*, *Querétaro* y *Potosí*, así como la decena de guardacostas de la serie «G».

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, México comprendió de golpe la importancia de contar con una política de defensa naval. Por ello, la Armada dejó de formar parte -administrativamente- de la llamada entonces Secretaría de Guerra y Marina, y se creó, para su dirección, el Departamento Autónomo de Marina, al mando del comodoro Roberto Gómez Maqueo, y luego, elevándola de nivel en el gobierno federal, se establecería finalmente la Secretaría de Marina. Si bien se le encomendó a un general del ejército -el anecdótico Heriberto Jara que dispuso la construcción de astilleros en Chapultepec y la botadura de un barco de cemento- en realidad, las actividades militares y profesionales se les encargaron a los otros mandos, todos ellos marinos de trayectoria destacada, como Othón P. Blanco, designado Subsecretario y Ángel del Corzo como Oficial Mayor. Estas dos designaciones son la prueba evidente de la continuidad de la Armada de México a través de nuestra historia, pues pudo navegar de un período a otro, de un gobierno a otro contrario, sin sobresaltos: los mismos hombres, como Othón P. Blanco, quien fuera Jefe de la Armada en la época de Victoriano Huerta y años después, en los que continuó en servicio, fue el primer Subsecretario de la Secretaría de Marina, de la cual, solo para remachar el comentario, la designación de Ángel del Corzo significó el reconocimiento a la gesta del 21 de abril de 1914, porque él fue uno de los oficiales a cargo de los cadetes de la Escuela Naval ese día en que se cubrieron de gloria.

La época de la Segunda Guerra Mundial sería también ocasión para que la actuación de los hombres de la Armada de México nuevamente se cubriera de gloria. En efecto, no solo como cuando a las órdenes del General Lázaro Cárdenas una pequeña escuadrilla mexicana, compuesta por los cañoneros bajo el mando del Comodoro Gómez Maqueo fue suficiente para ahuyentar de Bahía Magdalena a una flota norteamericana, sino sobre todo cuando oficiales de la Armada, fieles a la tradición patriótica, en cumplimiento del deber y con el compromiso de servir a México,

fueron destinados a tripular los barcos petroleros mexicanos que luego serían hundidos por submarinos alemanes. En el *Potrero del Llano*, en el *Tuxpan*, en el *Amatlán*, en la *Faja de Oro*, en *Las Choapas*, varios de los oficiales y tripulantes que en ellos perecieron pertenecían, digna y orgullosamente, a la Armada de México.

El final de la contienda mundial, gracias a la alianza con los países vencedores, propició el aumento de las unidades de nuestra Armada, que se sumaron a las ya existentes, adquiridas, como se dijo, en España años antes. Así un puñado de nuevas corbetas -entre ellas: *Tomás Marín* y la *Blas Godínez*, con las que la Armada honró a dos de sus adalides históricos sin importar sus filiaciones políticas- y otro más de fragatas-transporte, como la *Usumacinta* o la *Tehuantepec* -en la que yo pude navegar en el viaje de prácticas del Primer Regimiento de Infantería de Marina en el que cumplí mi obligación cívica-, así como una veintena de «dragaminas», barcos todos con los que pudo acompañarse la política marítima y naval del gobierno mexicano, que por primera vez reconoció que en México hacía falta una «marcha al mar».

Apenas hace cincuenta años, las atribuciones a cargo de la Armada de México se incrementaron notablemente. Ya no solo estaría a su cargo la vigilancia y defensa de nuestro mar territorial y de sus playas. Ahora también sería responsable del auxilio a la población civil en casos de desastre en las costas mexicanas, de la vigilancia y supervisión del mar patrimonial -que incrementó en más de 3 millones de kilómetros cuadrados nuestra superficie marítima, pero también de colaborar en el combate al crimen organizado, especialmente contra el narcotráfico y la piratería en el mar, además de las de búsqueda y salvamento que cada vez son más necesarias. Apenas medio siglo y sin embargo, esas nuevas atribuciones tienen ya una historia que contar y que no ha sido escrita aún. Simplemente y como ejemplo, poco se sabe del apoyo que naves de la Armada de México han brindado no solo a nuestros connacionales en las terribles circunstancias de un huracán, sino que también, en casos similares, han llevado su auxilio a países cercanos como Haití o hasta la lejana Indonesia.

Ante esas nuevas encomiendas, fue necesario modernizar e incrementar la fuerza naval. Aparecieron entonces las patrullas «Azteca» así como nuevos guardacostas. Luego, para fortalecer la formación de oficiales, llegaría el velero escuela *Cuaubtémoc* y los cañoneros tipo «Holzinger», las interceptoras «Polaris» y más recientemente las patrullas «Costeras», «Oceánicas» y la «POLA», de largo alcance, hasta contar, al día de hoy con más de 250 unidades a flote, muchas de ellas ya construidas en México, en los diversos astilleros con que contamos en ambos litorales. Por supuesto, también fue reforzada la fuerza aeronaval con nuevos aparatos tanto de ala fija y de ala rotativa y, naturalmente, se ha adiestrado y elevado los rendimientos, ya de por sí notables, de la Infantería de Marina, cuerpo indispensable sobre todo ahora en que tiene a su cargo las más delicadas y riesgosas misiones de seguridad nacional.

Pero insisto, esta historia reciente aún está por contarse; es quizá temprano todavía para hacerlo -comúnmente es aceptado el principio de que la reflexión histórica requiere de que haya pasado el tiempo y precisamente, los límites establecidos son 50 años- pero no debemos olvidarla y es deber y compromiso de la Armada, en su momento, el fomentar su estudio y divulgación.

Y hay otra historia más que tampoco ha sido contada: la de las mujeres de la Armada. Y no me refiero a quienes, también desde hace medio siglo, han comenzado





a incorporarse a ella en las armas y en los servicios. No, se trata de otras mujeres, de las que no sabemos nada y cuya existencia ha transcurrido desde el momento mismo en que, en 1821, hace doscientos años, nació la Armada de México: las madres, las novias, las esposas, las viudas de los marinos mexicanos.

Porque ellas, esas mujeres, madres, novias, esposas, viudas, son también parte de la Armada y de su historia. Simplemente, valdría la pena saber que han pensado, a lo largo de las décadas, esas mujeres cuando los hombres a los que aman se embarcaban, sin saber si volverían. Hoy en día, a esas mismas mujeres podría preguntárseles qué sienten cuando ese hombre de su vida forma parte de la tripulación de un barco que navega en medio de un temporal para rescatar a unos náufragos, o qué sienten cuando ese hombre pilota un helicóptero que debe rastrear a delincuentes armados con cohetes, o bien, cuando ese hombre integra una partida de infantes de marina que cumplen con un operativo peligroso. La voz de las mujeres de la Armada, de esas mujeres, está ausente: vale la pena saber de ellas y de sus historias, porque también forman parte de la historia naval mexicana.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de la Armada de México. Una historia continua e ininterrumpida de doscientos años. Quizá la mejor prueba de que se trata de la misma Armada que la de hace dos siglos está en un pequeño detalle que pasa desapercibido para los legados, pero que en la propia Armada es uno de los deberes cotidianos del personal embarcado: la bandera trigarante, la bandera de la independencia, es más, la bandera de Iturbide, la bandera que nos dio la libertad, sigue ondeando en los buques de guerra de la Armada de México. Es la misma, la de tres colores en franjas diagonales, la llamada «bandera de torrotito» o «bandera de proa». En el Reglamento de Honores, Banderas y Luces de la Armada de México, se establece que esa bandera, la trigarante, «se iza en la driza del torrotito de proa en los casos siguientes: los días domingos; los días festivos y en ceremonias oficiales, los días en que haya buques de guerra extranjeros en puerto nacional, o cuando un buque nacional permanezca en puerto extranjero». Esta es la mejor demostración, palpable y visible, de una historia continua a lo largo de dos siglos exactos.

Podemos concluir resumiendo en unas pocas palabras lo que ha sido la historia de la Armada de México en estos doscientos años; para ello, nos atreveremos a modificar levemente, pero con el mismo sentido de patriotismo, la hermosa frase de aquel poeta que fuera también Almirante de la Armada de México, Gustavo Rueda Medina, cuando escribiera el lema de la Escuela Naval Militar. Hagamos una pequeña modificación en esas palabras, porque también podemos decir con el mismo orgullo: «Esta es la Armada de México, noble por la pureza de sus tradiciones; heroica por los hechos gloriosos de sus hijos». Sí, así es la Armada de México, institución bicentenario que está «para servir a México».