Historia General de la

Secretaría de Marina-Armada de México

Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución

Tomo I

Secretaría de Marina-Armada de México
Estado Mayor General
Unidad de Historia y Cultura Naval
Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México

México
2012

Vivir Mejor
Fomentar la lectura mejora la educación y la cultura
INEHRM
Gobierno Federal
SEMAR
SEP
Estados Unidos Mexicanos

Primera edición, 2012
ISBN 978-607-7916-81-9 (Obra completa)
ISBN 978-607-7916-95-6 (Tomo I)

Derechos Reservados
© 2012, por la investigación, revisión histórica, redacción, edición y diseño.
Secretaría de Marina-Armada de México, Eje 2 Oriente, Tramo H.E.N.M. Núm. 861, colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México, D. F., 04830.

© 2012, por la producción.
Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Francisco I. Madero Núm. 1, colonia San Ángel, Delegación Álvaro Obregón, México, D. F., 01000.

Portada, contraportada y solapas: Óleo que representa la historia de la Armada de México.
Autor: Tte. Frag. SIN. Dib. Juan José Vallejo Estrada; óleo del Buque Escuela Corbeta Zaragoza y óleo del Buque Escuela Velero Yucatán. Fuente: SEMAR.
Imágenes de solapas:
Fuentes: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Codex_Mendoza_folio_67r_bottom.jpg?uselang=es.
http://www.mexicolore.co.uk/images-5/561_17_2.jpg.
http://arelarte.blogspot.mx/2009/07/arte-y-deporte-culturas-prehispanicas.html.
http://www.mexicomaxico.org/introTenoch.htm; http://ordorenascendi.blogspot.mx/2011/12/el-descubrimiento-de-america-y-ii.html; http://www.venelogia.com/archivos/3169/.
http://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/11/27111838.html;http://labatallademonterrey1846.blogspot.mx/2011_02_01_archive.html; http://www.artehistoria.jcyl.es/civilizaciones/obras/10213.htm; http://1.bp.blogspot.com/-BG_4Oa0Qj3U/Tu7Q1-MmMmI/AAAAAAAAJcY/_u5ukB9Knn4/s1600/pie3.JPG.
http://www.minube.com/rincon/fuerte-de-san-juan-de-ulua-a18319; http://www.mexicolore.co.uk/index.php?one=azt&two=lif&id=403&typ=reg

Impreso y hecho en México

Historia General de la
Secretaría de Marina-Armada de México

Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución

Tomo I

México
2012

GOBIERNO FEDERAL

SEMAR

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Directorio

Secretario de Marina
Almirante
Mariano Francisco Saynez Mendoza

Subsecretario de Marina
Almirante C.G. DEM.
Jorge Humberto Pastor Gómez

Oficial Mayor de Marina
Almirante C.G. DEM.
José Máximo Rodríguez Carreón

Inspector y Contralor General de Marina
Almirante C.G. DEM.
Manuel Paulín Fritsche

Jefe del Estado Mayor de la Armada
Almirante C.G. DEM.
José Santiago Valdés Álvarez

Jefe de la Unidad de Historia y Cultura Naval
Capitán de Navío C.G.
Marciano Valdez Martínez

Subjefe de Investigación e Integración del Acervo Histórico
Capitán de Navío C.G. DEM.
Juan Carlos Vera Salinas

Jefe del Departamento de Investigación Histórica
Capitán de Corbeta SDN. Prof.
Leticia Rivera Cabrieles

Jefe del Departamento del Acervo Histórico
Teniente de Fragata SAIN. Ofta.
Cresenciano Bemol Domínguez

Jefe del Departamento de Proyectos Editoriales
Teniente de Fragata SAIN. L. Com. Gráf.
Marisol Fernández Pavón

Secretaría de Educación Pública

Secretario de Educación Pública
José Ángel Córdoba Villalobos

INEHRM

Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México

Director General
José Manuel Villalpando

Directora General Adjunta de Promoción de la Historia
Carmen Saucedo Zarco

Director General Adjunto de Investigación y Documentación
Pablo Serrano Álvarez

Directora del Proyecto Editorial
Lourdes Martínez Ocampo

Consejo Técnico Consultivo
Rafael Estrada Michel, María Teresa Franco,
María del Refugio González, Josefina MacGregor,
Álvaro Matute, Santiago Portilla, Ricardo Pozas Horcasitas,
Salvador Rueda Smithers, Antonio Saborit, Enrique Semo,
Fernando Zertuche Muñoz.

Unidad de Historia y Cultura Naval



Coordinador general
Capitán de Navío C.G. Marciano Valdez Martínez

Coordinación histórica
Capitán de Navío C.G. DEM. Juan Carlos Vera Salinas
Capitán de Corbeta SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles

Coordinación editorial
Teniente de Fragata SAIN. L. Com. Gráf. Marisol Fernández Pavón

(Coautores)
Leticia Rivera Cabrieles
Vera Moya Sordo
María Delta Kuri Trujeque
María Eugenia Rodríguez Ávila
David Granados Paredes
Ángel Amador Martínez
Yasir Armando Huerta Sánchez
Josimar Daniel Rangel González
Mario Óscar Flores López
José Herón Pedro Couto

Diseño

Tte. Frag. SAIN. L. Com. Gráf. Marisol Fernández Pavón
Tte. Corb. SAIN. L. Com. Gráf. Susana Velázquez Álvarez

Investigación Iconográfica
(Capítulos IV, V, VI)

Capitán de Corbeta SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles

Corrección de estilo

Lic. Andrea Rivera Villegas
Pasante Ma. Refugio Puente Anguiano

Revisión y cuidado de textos

Tte. Frag. SAIN. L. Ccias. Com. Elizabeth Barillas Camacho
Tte. Corb. SSN. CD. Agustín Juárez Vargas
1er. Mtre. SAIN. Ofta. María del Rocío Curiel Lugo

Ayudantes de investigación y apoyo editorial

Tte. Corb. SAIN. L. Com. Gráf. Susana Velázquez Álvarez
Tte. Corb. SAIN. L. Ccias. Com. Guadalupe Manig Jiménez
Tte. Corb. SAIN. Ofta. Leonardo González Garduño
2do. Mtre. SAIN. Ofta. María Isabel Granciano García
2do. Mtre. SDN. Prof. Dep. Roberto Tabares Chávez
2do. Mtre. SAIN. Ofta. Jorge Juárez Martínez
3er. Mtre. SAIN. Ofta. Claudia Quintanar Martínez
3er. Mtre. SAIN. Ofta. Marisol Gómez Valente
3er. Mtre. SAIN. Ofta. María Georgina Sixtos Hernández
3er. Mtre. SAIN. Ofta. Taniha Díaz Meléndez
3er. Mtre. SAIN. Ofta. Paulina Hernández Islas

Cabo SAIN. Ofta. Joel Ríos Villagrán
Cabo SAIN. Ofta. Nancy Caballero Mendoza
Cabo SAIN. Ofta. María Elena Maza Pérez
Cabo SAIN. Ofta. Guadalupe Meixueiro Palacios
Cabo SAIN. Ofta. Amarna E. Mendoza Urbina
Mro. SAIN. Ofta. Diana Delgado Manuel
Mro. SAIN. Ofta. Nancy Rosas Magaña
Mro. SAIN. Ofta. Aline Niza Velasco Rodríguez
Mro. SAIN. Ofta. Cynthia Moreno Álvarez
Pasante Omar Palacios Aponte
Julieta Leyva Trujillo

Índice

Dedicatoria
del almirante secretario de marina
Mariano Francisco Saynez Mendoza. 15

Presentación
del almirante secretario de marina
Mariano Francisco Saynez Mendoza 17

Prólogo
del Director General del INHERM
José Manuel Villalpando 19

Introducción
Doctor Federico Lazarín Miranda 21

Capítulo I

La navegación mesoamericana y el contacto con Europa

Introducción 33

La navegación prehispánica 34
Los europeos y su llegada a América 42
Conquista de Tenochtitlan 48

Ilustraciones 57
Fuentes consultadas 65

Capítulo II

El Sistema Naval Español durante el Virreinato: Flotas, Armadas y Defensa Costera en los siglos XVI-XVIII

Introducción 69

La expansión del imperio ultramarino: comienzo y auge del sistema de flotas de la Carrera de Indias 70
Las armadas de protección de las flotas de Indias 82
La Nao de China y la ruta del comercio transpacífico 90
Oficiales y tripulación de las flotas y armadas 101
La defensa amurallada 102
Consolidación y declive del sistema naval de los Habsburgo 113
Las reformas borbónicas y la especialización militar del sistema naval español 118

Ilustraciones 125
Fuentes consultadas 133

Capítulo III

La Guerra de Independencia y el surgimiento de la Armada Nacional

Introducción 137

La insurgencia en San Blas, Nayarit 143
Acapulco y el Padre Morelos 147
El comercio por mar para la causa insurgente 150
Mezcala 152
El Golfo de México: Nautla y Boquilla de Piedras 156
Juan Galván, la primera bandera insurgente y las patentes de corso 162
El liberal español Javier Mina 166
La consumación 170
El Imperio mexicano y el Ministerio de Guerra y Marina. 172
Los españoles se resisten a reconocer la Independencia 174
Creación del Almirantazgo 176
Las condiciones de la Armada Imperial en 1822 177
El Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa y la conformación

de la primera Escuadrilla Imperial 179
Inician las hostilidades 182
Se intenta firmar un armisticio 182
Ataque al Emperador Iturbide 186
Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, Primer Comandante de la Escuadrilla Imperial 189
La caída del Imperio 191
Comienzan las dificultades: la disputa por la Isla de Sacrificios 194
Primera vez Heroica Ciudad de Veracruz 196
A la Marina sólo toca consumar esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional 198
Hay barcos pero no tripulaciones 202
Se ciñe aún más el bloqueo y se efectúa el tercer bombardeo 204
Planes para ocupar la Isla de Sacrificios 209
La Escuela Naval de Tlacotalpan 211
La toma de la Isla de Sacrificios: se estrecha el bloqueo 213
La última fase del bloqueo: La capitulación de Ulúa 215

Ilustraciones 223
Fuentes consultadas 229

Capítulo IV

La Marina de Guerra en el siglo XIX 1825-1867

Introducción 237

Un contexto histórico adverso 239
El nuevo orden internacional posterior a las guerras napoleónicas y la disolución del imperio español: la expansión del capitalismo 239
La construcción del Estado mexicano y los problemas internacionales . 244
Los difíciles comienzos de la Armada mexicana 251
El Comodoro David Porter y la Escuadra mexicana 256
Gestiones para adquirir más barcos en Estados Unidos 257
La organización de la nueva escuadra 259
El combate de Mariel 261
Disolución de la Escuadrilla Nacional 263
La expulsión de los españoles 264
La Ley de empleos del 10 de mayo de 1827 265
Las Leyes de Expulsión del 20 de diciembre de 1827, 20 de marzo de 1829 y sus consecuencias para la Marina de Guerra Nacional 266

Intento español de reconquista 267
La vanguardia de reconquista 268
Antonio López de Santa Anna y la organización de la defensa 269
La Marina de Guerra de 1830 a 1840 y los movimientos separatistas 272
Sublevaciones en Tabasco 274
La Independencia de Texas 276
La rebelión de Yucatán 281
La Guerra Naval entre México y Francia de 1838 285
Las causas del conflicto 286
Del ultimátum a la guerra 291
La conducción de la guerra 293
Las negociaciones de paz 295
Análisis de las estrategias políticas y navales 296
Consideraciones finales 300
La guerra militar y naval entre México y Estados Unidos (1846-1848) 301
Los antecedentes 303
La estrategia operacional 309
Las ofensivas terrestres en el Norte de México 311
Las ofensivas navales 312
El Golfo de México 312
El Océano Pacífico 322
Las ofensivas terrestres hacia la Ciudad de México 326
La guerra encubierta 329
Las contradicciones de la clase dirigente de México 332
El Tratado de Guadalupe-Hidalgo 334
Consideraciones finales 304
La Marina de Guerra de 1850 a 1860. Filibusterismo y la guerra naval entre liberales y conservadores 335
Filibusteros en el Pacífico 339
Combate naval entre liberales y conservadores 340
La Segunda Intervención francesa y el Segundo Imperio 343
La Escuadra francesa en los litorales del Golfo de México 346
La Escuadra francesa en el Pacífico 348
El Emperador Maximiliano y la reorganización de los servicios marítimos del país 349

Epílogo 351
Ilustraciones 352
Fuentes consultadas 361

Capítulo V

La Modernización Naval durante el Porfiriato

Introducción 377

La Armada durante la República Restaurada 379
La situación marítima durante los primeros años del gobierno porfirista 381
La Armada Nacional porfiriana 382
La corbeta Zaragoza y su viaje de circunnavegación 385
Escuela Naval Militar 387
Actividad marítima e infraestructura portuaria y naval 390
La pacificación de Yucatán 395
Causas del levantamiento armado 395
El Pontón Chetumal y Payo Obispo 396
La Campaña de Pacificación 398
El cañonero *Guerrero* y su viaje a Nicaragua 400

Ilustraciones 402
Fuentes consultadas 409

Capítulo VI

Los marinos en la Revolución Mexicana

Introducción 419

Los marinos durante el gobierno de Francisco I. Madero 421
El Comodoro Azueta y su lealtad durante la rebelión de Félix Díaz 422
La Decena Trágica 424
La Armada Nacional en la administración de Huerta 426
Huerta asume la Presidencia de la República 426
Operaciones navales en el Pacífico 1913-1914 427
La flotilla del Golfo ante el asedio constitucionalista en Tampico 442
Intervención y toma del puerto de Veracruz en 1914 444
Marinos en la División del Norte 450
Los marinos al triunfo de la Revolución Constitucionalista 453
El artículo 32 constitucional 454

Ilustraciones. 457
Fuentes consultadas 463

Capítulo VII

La Armada posrevolucionaria y su Institucionalización (1920-1940)

Introducción 477

Contexto internacional 478
Los gobiernos posrevolucionarios 487
La administración de Álvaro Obregón 487
La administración de Plutarco Elías Calles 496
El Maximato 499
La rebelión escobarista 500
El proceso y Jurado de los Comodoros 503
La institucionalización de la Armada 511
El cardenismo 514
La Secretaría de Marina 517

Ilustraciones 519
Fuentes consultadas 527

Semblanzas de los Coordinadores y de los Autores

Marciano Valdez Martínez 531
Juan Carlos Vera Salinas 531
Leticia Rivera Cabrieles 532
Marisol Fernández Pavón 533
Vera Moya Sordo 533
María Delta Kuri Trujeque 534
David Granados Paredes 534
Ángel Amador Martínez 535
Ma. Eugenia Rodríguez Ávila 535
Josimar Daniel Rangel González 536
Yasir Armando Huerta Sánchez 536
Mario Oscar Flores López 537
José Herón Pedro Couto 537

A la memoria de los marinos mexicanos
que ofrecieron su vida por dar honra
y libertad a su Patria.

A la memoria de los marinos mexicanos
muertos en su lucha contra la furia del mar
en el estricto cumplimiento de su deber.

A los cadetes de la Escuela Naval Militar de Veracruz
que combatieron al invasor el 21 de Abril de 1914.

A los marinos militares
que todos los días dan el máximo
de sus esfuerzos para combatir
y si es necesario ofrendan la vida misma
con el único fin de mantener
a nuestro querido México con paz y libertad.

Almirante
Mariano Francisco Saynez Mendoza.
Otoño 2012

Presentación

Conocer la historia de nuestra nación nos permite comprender su acontecer y aprovechar las experiencias que nos posibiliten construir un futuro más promisorio, por lo que, para los hombres de mar, la historia marítima de nuestro país es de gran trascendencia, toda vez que es como tender un puente entre el pasado y el presente que nos permita alcanzar un puerto seguro.

En este viaje a través de la lectura el investigador, el marino o el lector ávido de conocer de primera mano la grandeza de corazón de los marinos mexicanos y nuestra épica histórica encontrará una aportación muy valiosa que solamente pudo ser reunida con innumerables fuentes fidedignas y nutrirse de documentos, observaciones y profundas reflexiones.

Son páginas llenas de añoranzas y evocaciones sobre las que gravita la vida marítima de México. Para llegar a su perfecta reproducción, fue menester ser paciente y trabajar una laboriosa obra con el propósito de ir situando en nuestra historia el afán de hombres que han buscado la prosperidad nacional en el auge de la Marina.

Seguir atentamente los capítulos de este libro es recorrer más de cinco siglos de la Historia de México vista desde el mar. Una sencilla enumeración de materias bastará para suscitar el interés hacia el estudio de nuestra historia. El camino se inicia con las actividades marítimas y lacustres desarrolladas por las civilizaciones precortesianas, las expediciones de Grijalva y Cortés en el Golfo de México, la acción de la Armada de Barlovento durante la Colonia, los viajes de la Nao de China, la piratería en el Golfo de México y el comercio de ultramar manejado por la Casa de Contratación de Sevilla, hasta llegar al movimiento de Independencia.

El interés de la obra se intensifica con el periodo del México independiente y con la revisión de nuestra vida marítima durante la época porfiriana. Incidentes de la Revolución quedan aquí nítidamente expuestos con el relato de las hazañas realizadas en embarcaciones mexicanas tales como: el viaje del cañonero Tampico al Pacífico y del cañonero Morelos y su pérdida en Mazatlán, así como con la conformación de los Tratados de TeoIoyucan, la aplicación del Artículo 32 Constitucional, los programas navales, el movimiento Delahuertista de 1923 y la flotilla del Golfo.

Hay páginas que conmueven porque contagian la emoción con que fueron escritas. Me refiero al relato de la heroica defensa de los Cadetes de la Escuela Naval frente al desembarco de los estadounidenses en 1914, y otros en que nos trasladan al tiempo de conformación de la Secretaría de Marina luego de decretarse su separación de la Secretaría de la Defensa Nacional, transcurridos los periodos violentos de la lucha interna que agobiaban al país.

En el segundo tomo se revisa la historia de la Marina desde el periodo de su reforma administrativa hasta su desempeño actual: primero, salvaguardar la independencia, la soberanía e integridad territorial, proteger los intereses marítimos de México y mantener el Estado de Derecho en sus zonas marítimas y costeras; segundo, posicionarse como una Armada integrada por personal naval con altos niveles de profesionalismo y calidad moral, preparada para salvaguardar la vida humana en la mar y proporcionar apoyo a la población en casos y zonas de desastre; y tercero, ser una Armada que contribuya al desarrollo marítimo del país y con ello al bienestar de la población.

Mi agradecimiento a las personas e instituciones que brindaron un punto de apoyo, para la conformación de la presente obra: al Museo Nacional de Antropología, al Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, al Archivo Histórico y Biblioteca de la Secretaría de la Defensa Nacional, al Archivo Histórico de la Secretaría de Marina, a la Biblioteca y Hemeroteca Nacionales de la Universidad Nacional Autónoma de México, al Centro de Estudios de Historia de México, a El Colegio de México, al Museo Nacional de Historia, al Archivo General de la Nación, a la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, a las bibliotecas de Historia de la Universidad Autónoma Metropolitana. Hacia el extranjero, ofrezco mi reconocimiento al Archivo General de Indias,archivos del Museo Naval de Madrid y el Archivo Nacional de Inglaterra, como siempre, por el entendimiento y las facilidades otorgadas. Mi especial agradecimiento al licenciado José Manuel Villalpando César, Director del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, pues, gracias a su invaluable apoyo, esta investigación ha podido editarse e imprimirse.

Las vicisitudes de nuestro país forman parte de los hechos históricos más apasionantes de la época moderna, y en éstos la Marina desempeñó un papel protagónico de primer orden, ya que los hombres de mar nunca estuvieron ausentes del complejo proceso de formación y desarrollo de la nación mexicana.

Quiera la buena suerte de nuestro querido México que este trabajo sirva de mucho para fomentar la conciencia marítima y con ello impulsar aún más el tan necesario poder marítimo de nuestro país.

Almirante
Mariano Francisco Saynez Mendoza
Otoño de 2012

Prólogo

A partir de 2009, hemos tenido el privilegio de colaborar en obras impresas cuyo contenido se centra en la amplia gama de actividades desarrolladas por la Secretaría de Marina-Armada de México y las instituciones que la precedieron. Desde su labor toral en la consolidación de nuestra Independencia, sus orígenes como Institución Naval, el encuentro de culturas por medio del mar, los ensayos biográficos del Comodoro Manuel Azueta Perillos, el Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres y el Coronel de Infantería Juan Davis Bradburn, esta sociedad cierra con broche de oro con esta colosal obra titulada Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México, la cual consta de dos tomos.

El primer tomo analiza el desarrollo histórico de la Armada mexicana desde su nacimiento en 1821 hasta 1940; aunque cabe precisar que se parte de los antecedentes de esta Armada Nacional desde la época prehispánica hasta la independencia. El segundo tomo tiene como interés fundamental la revisión de la política naval, desde la consolidación de la Marina de Guerra como Secretaría de Estado, hasta el sexenio del Presidente Felipe Calderón Hinojosa, capítulo en el que se abordan los desafíos que se han debido librar para combatir el crimen organizado y continuar con las tareas que se han realizado de forma permanente en materia de defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior, así como de ayuda humanitaria.

Esta obra no trata únicamente de un análisis del pasado, también se enfoca en el presente con algunas notas prospectivas de su alcance en el porvenir, debido a la titánica labor efectuada por el equipo de historiadores y politólogos de la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México, quienes han demostrado un interés particular en dar a conocer los antecedentes de esta institución armada, su estado actual y sus expectativas, de lo cual en esta obra nos ofrecen un panorama íntegro.

Motivo de enorme orgullo es para la Secretaría de Educación Pública y, en particular, para el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM), concluir nuestra colaboración con este trabajo que ofrece una amplia visión de una parte de la historia mexicana, no sólo mediante el discurso histórico, sino también desde las perspectivas políticas de la Secretaría de Marina-Armada de México.

No podemos concluir sin extender un agradecimiento sincero al Almirante Mariano Francisco Saynez Mendoza, Secretario de Marina, sin cuyo respaldo, este libro como los anteriores en los que colaboramos, no hubiera sido posible.

Licenciado
José Manuel Villalpando
Otoño de 2012

Introducción

En el mar, por México y por siempre.

Doctor Federico Lazarín Miranda[1]

El poder naval en la historia mundial

La Tierra es el nombre del planeta que habitamos. Curiosa paradoja: cerca del 75 por ciento de su superficie es agua dulce y salada. Por ello es que desde muy tempranas épocas el hombre utilizó la superficie de ríos, lagos, mares y océanos para trasladarse con mayor rapidez.

Como afirma Michael White, la mayor parte de las grandes ciudades fueron edificadas cerca del agua, en bahías y penínsulas, también se construyeron puertos para facilitar el acceso a las vías acuáticas. Así fue posible que las sociedades antiguas hicieran contacto entre ellas e iniciaran intercambios de mercancías, ideas y costumbres. Hasta mediados del siglo XX, todo el comercio intercontinental se efectuaba por transporte marino. Ya fuera entre Europa y Asia o entre Europa y América, el intercambio se realizaba exclusivamente en barcos mercantes.[2]

Con la evolución de las sociedades, algunas se hicieron más complejas y buscaron el dominio de otras, por lo que se hizo necesaria la creación de navíos que permitieran el ataque o la defensa de las zonas ribereñas, lacustres y costeras. De esa forma el arma naval se fue perfilando y desarrollando lentamente en las distintas sociedades y culturas.

Si bien se puede afirmar que desde entonces se inició la carrera armamentista naval que por varios siglos ha suministrado artefactos para la guerra marina a las sociedades, a su vez estas armas tuvieron gran influencia sobre las guerras y en el destino de las naciones. También es claro que esta carrera no afectó a las sociedades de la misma forma como sucedió en el siglo XX, debido a la gran productividad y desarrollo científico que modificó constantemente la tecnología de armamento en ese siglo.[3]

La historiografía acerca de temas navales en México es mínima, por no decir que casi nula: la mayor parte de los trabajos se han escrito en los Estados Unidos y Europa occidental. Un buen compendio sobre la historia de las fuerzas navales se puede encontrar en el texto *Técnicas bélicas de la guerra naval*,[4] en él se presentan cinco grandes periodos de la historia naval militar mediante la reconstrucción de batallas navales en distintas épocas y regiones del mundo para mostrar la evolución de las formas de hacer la guerra desde y en el mar a lo largo del tiempo. Ligada a las técnicas se muestra la evolución de la tecnología en navíos, armamento y personal de marinería. Dicha periodización es la siguiente:

1 El doctor Federico Lazarín Miranda es Coordinador de la línea en Historia del Posgrado en Humanidades y pertenece al Área de Historia del Estado y la Sociedad y al Cuerpo Académico de Historia Mundial de la Universidad Autónoma Metropolitana.

2 Michael White, *The Fruit of War. How Military Conflict Accelerates Technology*, Great Britain, Pocket Books, 2005, pp. 243-244.

3 Ibídem, p. 243.

4 Varios Autores, *Técnicas Bélicas de la Guerra Naval. 1190 a.C.-Presente*, Madrid, Libsa, 2010.

- La época de la galera (1190 ac–siglo VII dc)
- La era de los cañones (678–1607)
- La época de la vela (1607–1780)
- El siglo XIX (1780–1880)
- La era moderna (1880 al presente)[5]

Como se puede observar, la periodización se centra en los cambios experimentados en la tecnología naval y es buen principio para conocer la historia de las marinas de guerra.

Sin lugar a dudas, las características que tomaron las marinas de guerra tienen mucho que ver con la evolución del Estado, desde las propias ciudades Estado, a los antiguos imperios y a las monarquías, hasta llegar al Estado-Nación. John B. Hattendorf afirma que con el establecimiento de las armadas estatales, a mediados del siglo XVII, la forma y el carácter de guerra naval cambiaron dramáticamente, de tal manera que los usos y funciones del poder naval se han mantenido en la larga duración prácticamente de forma similar desde ese siglo hasta la actualidad.[6]

Este autor, además, asegura que a partir de ese momento se dieron variaciones y diferentes tipos de armadas de acuerdo con el potencial económico de las distintas naciones que las crearon y su participación en la situación política mundial. Estas diferencias dependieron de distintos factores interrelacionados de forma compleja, a saber: la vulnerabilidad frente a un enemigo naval, la importancia de las actividades marinas (comercio, transporte, pesca, etc.), la posición en la situación geoestratégica y política mundial incluidas las aspiraciones de prestigio y dominio mundial.

A los anteriores factores se pueden sumar las capacidades financiera, industrial y tecnológica para establecer una fuerza naval. Se debe contar también con una estructura administrativa adecuada para controlar y dirigir a la marina y contar con la logística necesaria para su buen funcionamiento, así como el personal con la suficiente capacitación para operar buques de guerra en cualquier condición, incluso en las inciertas circunstancias que presenta el mar.[7]

De esa forma, las armadas han tenido un desempeño fundamental en la historia mundial desde el siglo XVII en las estrategias gubernamentales de guerra naval y control de las actividades sociales en el mar, de manera que el uso militar del mar cobró importancia, pues había que proteger a los barcos mercantes amigos, proteger las costas, crear bases navales y contar con todos los medios de control y apoyo de las operaciones militares. Incluso en la diplomacia internacional, las fuerzas navales han sido protagonistas muy importantes.

Hattendorf considera que los cambios fundamentales en las fuerzas navales se dieron entre 1775 y 1850, es decir, fue cuando se adoptaron muchas de las características que aún hoy conservan. En aquel periodo se dieron innovaciones en la tecnología, en las tácticas, estrategias y en la estructura de las armadas.

Incluso es interesante resaltar que los cambios tecnológicos se adelantaron a las mudanzas en la estrategia y la táctica. Se debe recordar que en la segunda mitad del siglo XVIII la industrialización hizo su aparición en el mundo y ello posibilitó que la construcción de barcos en los astilleros incorporara cambios profundos en los navíos desde la paulatina utilización del vapor como fuente de energía para

5 Varios Autores, *op. cit*.

6 John B. Hattendorf, "13 Sea Warfare", en Charles Townshend *The Oxford History of Modern War*, Great Britain, Oxford University Press, 2005, p. 245.

7 Ibídem, pp. 245-246.

propulsarlos, lo que les dio mayor velocidad y autonomía. La sustitución también paulatina del acero por la madera en los cascos y cubiertas les dio mayor fortaleza, resistencia y durabilidad.[8] A su vez, en el terreno del armamento sucedieron cambios de similar importancia: la industrialización desplazó a las armerías tradicionales que fabricaban los artefactos bélicos de forma artesanal y dio paso a la industria del armamento que posibilitó la fabricación estandarizada de éste, así la producción de pistolas, fusiles y artillería se hizo con mayor rapidez y en volúmenes nunca antes imaginados.[9]

Otro adelanto importante sucedió en 1849, cuando el Capitán Claude Etienne Minié patentó un proyectil para fusiles que ya no era de forma esférica sino más bien cilíndrica y con la punta cónica, característica que daba mayor estabilidad a la bala al salir del fusil. Este desarrollo muy pronto fue llevado a los proyectiles de la artillería, cambios tecnológicos que dieron paso a las armadas modernas.[10]

Las transformaciones tecnológicas también se dieron en el propio armamento, en el decenio de 1850 a 1860. Hicieron su aparición los fusiles y artillería con cañones de ánima rayada y de retrocarga,[11] de tal forma que la velocidad, alcance y precisión de los proyectiles mejoraron notablemente, aunado al desarrollo de los buques, lo que dio grandes ventajas en ahorro de tiempo durante las acciones navales.

A partir de ese decenio, se dieron cambios fundamentales en los modelos de armamento de tierra y de mar que prácticamente no se habían modificado desde el siglo XVII, por lo que los estrategas militares (almirantes, generales y hombres de Estado) tuvieron que enfrentar la posibilidad de hacer la guerra en condiciones y con armamento que ellos mismos no habían utilizado.[12]

En el terreno de la organización militar, a fines del siglo XVIII se dieron cambios muy importantes que trascendieron a la estructura naval. La Independencia de las colonias inglesas en el norte de América, la Revolución francesa y, más específicamente, lo que se conoce como las Guerras Napoleónicas (1803-1815) posibilitaron el surgimiento de un nuevo tipo de ejército y armada. A partir de entonces se considera que las fuerzas castrenses adoptaron una estructura de tipo napoleónica.

¿Qué significa un ejército napoleónico? El término se refiere a la organización y estructura que se dio a los ejércitos en la Revolución francesa y las guerras que Napoleón Bonaparte realizó por buena parte de Europa.

La guerra de Independencia estadounidense enfrentó a milicias de colonos contra tropas inglesas, así, en las colonias se formó una fuerza de combatientes regulares o "continentales que defendía el ideal de un gobierno del pueblo defendido por un ejército popular"[13]. La Revolución francesa, en su ataque al Antiguo Régimen y a la Corona, generó una situación similar: el pueblo luchando por un gobierno civil.

8 Ibídem, pp. 246-249.

9 White, *op. cit*., pp. 243-287.

10 *Military Factory*. http://www.militaryfactory.com/smallarms/indexMAIN.asp. 13/01/2012, *History Net*. http://www.historynet.com/weaponry-the-rifle-musket-and-the-mini-ball.htm. 08/01/2012, John Walter, *The Rifle Story: An Illustrated History from 1756 to the Present Day*. EUA, MBI Publishing, 2006, pp. 16-61, y William H. McNeill, *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desd el 1000 d.C*., México, Siglo XXI (Historia), p. 256.

11 El ánima rayada del cañon significa que en su interior tiene un estriado que va de principio a fin en forma curva, de tal manera que el proyectil toma un movimiento giratorio al ser disparado; por ello su traslación adquiere mayor velocidad y precisión, pues ofrece menos resistencia al avance en el aire. La retrocarga significa que el arma puede ser alimentada de munición por la parte trasera. *History Net*. http://www.historynet.com/weaponry-the-rifle-musket-and-the-mini-ball.htm. 08/01/2012, y John Walter, *The Rifle Story: An Illustrated History from 1756 to the Present Day*. EUA, MBI Publishing, 2006, pp. 16-61.

12 McNeill, *op. cit*., p. 257.

13 John A. Lynn, "XI. Naciones en armas", en Geoffrey Parker (ed.) *Historia de la guerra*, España, Akal, 1ª. reimp., 2010, p. 196.

¿Cuáles eran las características de ese ejército napoleónico? La primera de éstas se refiere a la idea de combatir por la patria, por la nación y no por el Rey. Precisamente, el ejército revolucionario creado en París surgió con la misión de destruir el Antiguo Régimen y establecer uno nuevo. Esta organización en ciernes rompió con la estructura militar anterior al otorgar los grados de oficiales por talento y mérito, tanto en campaña como por aprendizaje en la academia. Los generales debían tener experiencia en combate y no necesariamente debían provenir de la nobleza, además de contar con procedimientos tácticos flexibles. "Los soldados napoleónicos no eran ya los revolucionarios de 1793-1794, pero seguían siendo franceses, hijos de su nación, devotos de ella e inspirados por su líder".[14]

No obstante que los cambios se estaban dando en la estructura y organización de las armadas desde 1775, esta nueva concepción en la organización de los ejércitos de tierra también permeó en las fuerzas navales, así, primero en Francia, después en Europa y paulatinamente en el resto del mundo. Los mandos de la marinería dependieron del talento, el mérito, la instrucción y las acciones en campaña y ya no de la nobleza o ascendencia familiar.

Dentro de este contexto resulta indudable que el Imperio Británico se construyó en ultramar. Esas pequeñas islas que constituyen Bretaña e Irlanda, entre 1600 y 1850 lograron construir el imperio más importante del mundo con base en una gran fuerza naval mercante y militar.[15] El "Canciller de Hierro" Otto von Bismark, después de la primera unificación alemana (1869-1870), quería formar una armada poderosa para enfrentar a la Británica, pero era consciente de la difícil tarea, por lo que pensó construirla para enfrentar a los ingleses en el Mar del Norte, considerando que en el Mediterráneo contaba con el apoyo de la Marina francesa.[16] El Imperio Británico empezó a ver el final de sus días después de la Primera Guerra Mundial y desapareció al término de la Segunda, para ceder su lugar a los Estados Unidos de América como gran potencia naval.

Todavía se puede anotar un gran adelanto tecnológico que tuvo repercusiones importantes nuevamente en la táctica, técnica y estrategia navales en las marinas de guerra del mundo. Esta innovación la constituyó la incorporación del aeroplano como parte del equipo estándar de la marina.

La aviación se inició en 1903. Para 1914 había tenido avances importantes y al estallido de la Gran Guerra se fue incorporando poco a poco a las Fuerzas Armadas. Sus primeras operaciones fueron de observación y apoyo a la artillería, hasta terminar como una nueva arma multipropósito. Si bien a lo largo de esta conflagración continuó con sus labores de observación y apoyo, también sirvió de transporte, además, se le utilizó como arma de ataque y defensa e incluso como defensa de costa y caza-submarinos.

En el periodo de entreguerras (1919-1939) la aviación fue integrándose crecientemente a las marinas de guerra y se adaptó prácticamente a todas las tareas que desempeñaban las fuerzas navales. Así nació el portaviones –arma que resultó de la interacción entre el buque de guerra y el aeroplano– que se adueñó de los mares y océanos a partir de la Segunda Guerra Mundial, pues demostró una gran efectividad en el ataque a objetivos tanto en ultramar como en tierra en los mares del Norte y Mediterráneo, así como en el océano Pacífico.

Se puede observar entonces cómo desde el siglo XVII el poder naval fue fundamental en la historia mundial. Facilitó a las grandes potencias: España, Francia y con mucho mayor énfasis a

14 Ibídem, p. 206.

15 Linda Colley, *Captives. Britain, Empire and the World, 1600-1850*, New York, Anchor Books, 2004.

16 Wolfang J. Mommsen, *La época del imperialismo. Europa 1885-1918*, México, Siglo XXI (Historia Universal Siglo XXI, 28), 19ª ed., 1998, pp. 109-118.

Inglaterra, controlar sus grandes imperios en ultramar y, en el siglo XX más lo que llevamos del XXI, permitió constituirse en la gran potencia económica y militar a los Estados Unidos de América.

En el contexto anterior es en el que se circunscribe la historia de la Marina-Armada de México, historia que se reconstruye y describe en la presente obra.

"En el mar, por México, por siempre"

La Armada de México surgió como tal a partir de la Independencia de nuestro país, por lo que adoptó desde su nacimiento las características de las marinas modernas: inglesa y napoleónica, es decir, una estructura de mando integrada por hombres que con base en el mérito, la instrucción y las acciones en campaña accedían a los rangos superiores. También fue una armada que surgió para defender a un gobierno del pueblo con la integración del propio pueblo. Los acontecimientos que se narran en el capitulado del presente libro muestran esta situación.

Indudablemente, no se puede negar la herencia de la Armada española en los primeros años de creación de la Marina mexicana. Incluso existe la teoría de que algunos de los jefes y oficiales que sufrieron la derrota en la batalla de Trafalgar (1805) vinieron a la Nueva España y se incorporaron a la nueva Armada que surgió en los años de la Independencia.

"En el mar, por México, por siempre", de esa forma podríamos resumir la Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Volumen 1, "El Desarrollo Histórico". Este libro, como indica su nombre, es una historia de la marina en México, desde los primeros contactos que tuvo el hombre mesoamericano con el agua hasta 1940, año en el que inicia su consolidación como parte del nuevo Estado posrevolucionario.

El texto fue elaborado en la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México por un equipo de historiadores navales y personal civil. Esta obra reviste gran importancia por tres razones fundamentales, a saber:

En primer lugar, en México no existen libros que aborden esta historia. Ni las instituciones oficiales ni los centros de investigación y educación superior se han ocupado de la historia de la Marina en México. A pesar de contar con una gran extensión de costas y mares, la historia mexicana la hemos reconstruido tierra adentro y no hacia la superficie y profundidades marinas. Mucho menos nos hemos ocupado de la historia de la institución encargada de su salvaguarda. En segundo lugar, la importancia de esta obra radica en que muestra la forma como se fue construyendo en el largo plazo esta Institución.

Un tercer aspecto es la propuesta de periodización que se hace en los siete capítulos del texto y que puede ser tomada para realizar investigaciones particulares, más específicas o de caso.

Acerca de la periodización propuesta, la primera etapa es muy larga, abarca desde el año 900 ac hasta 1508 dc. El primer capítulo se remonta a la historia antigua de México con una perspectiva que muestra elementos muy poco abordados en la historiografía mexicana. El primero de estos elementos es, precisamente, cómo las sociedades del México antiguo tenían una rica tradición ribereña, lacustre y marítima.

De forma que estas sociedades antiguas estaban formadas por pescadores y, lo más seguro, también por comerciantes: olmecas, mayas, mixtecos y mexica asentados en el Golfo de México, la península de Yucatán, Oaxaca, Centroamérica (Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador) y

Altiplano Central, son los ejemplos que se ofrecen en este capítulo. Planteamientos muy interesantes, pues rompen con la visión tradicional que describe a estas sociedades que se desarrollaron en la zona del Golfo de México y Mar Caribe encerradas en sí mismas y sin conocimiento del mundo más allá de sus emplazamientos terrestres.

Para el caso de los mixtecos hay una situación similar que describe la forma como llegaron hasta el norte de lo que hoy es América del sur, más específicamente a tierras colombianas, lo que muestra que estas sociedades, al contrario de estar encerradas en sí mismas, eran muy abiertas y tuvieron contactos con otras culturas. Resulta pertinente recordar que el intercambio comercial también trae consigo el intercambio de ideas, cultura y medios materiales.

Este primer capítulo se denomina "La Navegación Mesoamericana y el contacto con Europa" y concluye en 1508, cuando se dieron los primeros contactos entre mayas y españoles en la península de Yucatán.

"El Sistema Marítimo y Naval del Virreinato de la Nueva España" es el título del segundo capítulo, con el que se marca la segunda etapa de la obra: los siglos XVI al XVIII. Se describe y analiza tanto el sistema de comercio naval entre España y la Nueva España, como la Marina de guerra española y la forma de defensa de las costas virreinales y de las naves mercantes mediante el sistema de flotas, además de mostrar la rica experiencia marítima de los navegantes españoles y la conformación de España como el imperio naval y comercial más grande y poderoso del mundo.

La siguiente etapa corresponde a la del México independiente en la cual surgió la Marina mexicana. El nuevo Estado-Nación y la destrucción del Antiguo Régimen requerían de la creación de nuevas instituciones sobre las que descansará el destino de la nueva nación, de tal forma que se hacía necesaria una dependencia del gobierno que protegiera las costas y playas mexicanas, sobre todo ante la amenaza de reconquista por parte de la Corona española.

Así, al nacer el México independiente nacieron con él las primeras instituciones de Estado que romperían con la estructura española, entre ellas la Marina de Guerra, que fue la encargada de la defensa y protección de las aguas y costas mexicanas, además del interior de nuestro país. Aquí es donde nace la armada moderna de tipo inglés y de tipo napoleónico.

En el libro se muestra el largo y difícil camino que siguió la Armada de México para consolidarse, a partir de 1821, como una arma de utilidad en la defensa de la soberanía nacional y cómo en muchos momentos de la historia mexicana se vio desfavorecida por los distintos gobiernos federales a favor de las fuerzas de tierra, en particular durante el siglo XIX, cuando las luchas intestinas por el poder provocaron que los actores sociales que ocupaban el poder central o federal destinaran más recursos al Ejército.

De esa forma se puede explicar cómo en las distintas invasiones que tuvimos del extranjero, iniciando por la propia reconquista española, la Guerra de los Pasteles, las invasiones estadounidense y francesa, y el asalto a Veracruz ya en el siglo XX, no se haya podido dar un primer enfrentamiento naval que retrasara o impidiera los desembarcos del enemigo y se tuvo que contenerlos tierra adentro.

"La Marina de Guerra en el Siglo XIX", "El Porfiriato 1876-1910", "La participación de los Marinos en la Revolución Mexicana 1910-1920", "La Armada Posrevolucionaria 1920-1940". Estos son los títulos de los siguientes capítulos, que como se puede observar tienen la periodización de la historiografía política mexicana. Esto es necesario, pues al ser la Marina una dependencia federal se vio afectada por los vaivenes de la política decimonónica de las primeras cuatro décadas del siglo XX.

Una aportación del libro es que muestra el largo proceso de institucionalización y profesionalización de la Armada de México: desde su constitución y la creación de los Mandos y Zonas Navales, la capacitación, entrenamiento y formación del personal naval con la creación de centros de adiestramiento, hasta la constitución de la Escuela Naval Militar. Profesionalización que permitió más adelante la subordinación del poder militar al poder civil legalmente constituido.

El libro es abundante en información y detalles acerca de la participación de los marinos mexicanos en distintos hechos de armas que fueron muy importantes en la Independencia, la Guerra de Reforma, las intervenciones extranjeras, particularmente con el Capitán de Navío Tomás Marín durante la guerra con Estados Unidos en 1846-1848, así como en la Revolución con el Teniente Hilario Rodríguez Malpica. Ello fue posible gracias a la diversidad y riqueza de fuentes de primera y segunda mano, así como a la hemerografía consultada, y al trabajo en equipo que se realizó en la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Doctor
Federico Lazarín Miranda
Otoño de 2012

Fuentes Consultadas

Bibliografía

Colley, Linda. *Captives. Britain, Empire and the World, 1600-1850.* New York, Anchor Books, 2004.

Hattendorf, John B. "13 Sea Warfare", en Charles Townshend. *The Oxford History of Modern War.* Great Britain, Oxford University Press, 2005, pp. 245-261.

Lynn, John A. "XI. Naciones en armas", en Geoffrey Parker (ed.*), Historia de la guerra,* España, Akal, 1ª. reimp., 2010, pp. 195-221.

McNeill. William H. *La búsqueda del poder. Tecnología, fuerzas armadas y sociedad desde el 1000 d.C.,* México, Siglo XXI (Historia).

Mommsen, Wolfang J. *La época del imperialismo. Europa 1885-1918,* México, Siglo XXI (Historia Universal Siglo XXI, 28), 19ª ed., 1998.

Varios Autores. *Técnicas Bélicas de la Guerra Naval. 1190 a.C.-Presente,* Madrid, Libsa, 2010.

Walter, John. *The Rifle Story: An Illustrated History from 1756 to the Present Day.* EUA, MBI Publishing, 2006.

White, Michael. *The Fruits of War. How Military Conflict Accelerates Technology.* Great Britain, Pocket Books, 2005

History Net. http://www.historynet.com/weaponry-the-rifle-musket-and-the-mini-ball.htm. 08/01/2012

Military Factory. http://www.militaryfactory.com/smallarms/indexMAIN.asp. 13/01/2012

ILUSTRACIONES

http://www.todanoticia.com/17733/asi-da-vueltas-planeta-tierra/

http://www.liverpoolmuseums.org.uk/picture-of-month/graphics/large/napoleon_delaroche.jpg

http://2.bp.blogspot.com/-3p0vznOTqjM/ToQvE2epubI/AAAAAAAAARQ/Nx_LVMQSFnE/s1600/The_Battle_of_Trafalgar_by_William_Clarkson_Stanfield.jpg

Archivo fotográfico, UNICOS. Secretaría de Marina.



La tierra es considerada el planeta azul debido a que las tres terceras partes de ella, está constituida por agua. Sus grandes océanos, mares, ríos y lagos han sido trascendentales en el desarrollo del hombre, a la vez que dieron vida a las Armadas y al poder naval.



Napoleón Bonaparte influyó sobre la organización de las Fuerzas Armadas del mundo, ya que su ejército fue de los primeros que combatió por la patria, por la nación y no por el Rey. Esta nueva organización rompió con la estructura militar anterior al otorgar los grados de oficiales por talento y mérito, tanto en campaña como por aprendizaje en la academia. Los generales debían tener experiencia en combate y no necesariamente tenían que provenir de la nobleza, además de contar con procedimientos tácticos flexibles.

Historia General de la
Secretaría de Marina-Armada de México



El Imperio Británico se construyó en ultramar mediante su poderosa Armada. Representación artística de la Batalla de Trafalgar.



Patrulla Oceánica Clase Oaxaca ARM Oaxaca P161

La Navegación Mesoamericana y el contacto con Europa

Licenciado David Granados Paredes
Licenciado Ángel Amador Martínez

Introducción

México posee una gran extensión de litorales, zonas ribereñas y lacustres en torno a las cuales florecieron diversas sociedades prehispánicas. Existe evidencia arqueológica e histórica de que algunas culturas que habitaron el territorio mesoamericano[1] encontraron en ellas un medio eficaz de subsistencia y supervivencia e idearon formas para el desarrollo de actividades como la pesca, el comercio y la guerra. Con el paso del tiempo, nuevas necesidades las llevaron a crear herramientas y emplear estrategias como la navegación, para aprovechar los recursos naturales de mares, lagos, lagunas y ríos;[2] las culturas olmeca, maya, mixteca y mexica la practicaron tanto en costas como en aguas interiores y, posiblemente, debido a su ubicación geográfica, desarrollaron un conocimiento más avanzado en este arte con respecto a las demás culturas del área.

Por su parte, en el Viejo Continente, los pueblos mediterráneos, los de las costas occidentales (principalmente en la Península Ibérica) y los del norte del Atlántico realizaban avances científicos y tecnológicos que les permitieron desarrollar el arte de la navegación y llevar a cabo importantes exploraciones ultramarinas. En los siglos XV y XVI, se erigieron dos grandes potencias marítimas: por un lado, Portugal, la cual desarrolló su comercio a través de la ruta de circunnavegación al África; y por el otro, España (entonces el reino de Castilla), que inauguró la ruta hacia el Asia por el occidente Atlántico. Las exploraciones españolas darían como resultado el encuentro con un nuevo continente, pero primero hubo que comprender que aquellas tierras "descubiertas" por Cristóbal Colón en 1492 no eran las Indias Orientales (es decir, Asia), sino otras totalmente nuevas para los europeos. Años más tarde, el cartógrafo alemán Martin Waldseemüller, al publicar su libro *Cosmographie Introductio*

1 El antropólogo Paul Kirchhoff usó por primera vez el término *Mesoamérica* (1959) para definir un área cultural del centro y sur de México y el norte de Centroamérica. Sus límites septentrionales son la desembocadura del río Pánuco en el Golfo de México y Sinaloa, hasta la desembocadura del Lerma en el Océano Pacífico; mientras que los meridionales están constituidos por el río Montagua en el Golfo de Honduras y se extienden más al Sur hasta el Golfo de Nicoya en el Pacífico. Esta área se define por las culturas indígenas que existían inmediatamente antes de la conquista española y el predominio de ciertos rasgos indicadores, tales como pirámides escalonadas, escritura jeroglífica, calendarios de 365 y 260 días, mercados especializados, comerciantes, espías, etcétera. Anne M. Chapman, *Puertos de intercambio en Mesoamérica Prehispánica,* México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1959, p. 9. La validez del término *Mesoamérica* como área cultural ha sido muy discutida entre los especialistas del campo de la Arqueología y la Etnología, sobre todo en relación con la exclusión en ella de las culturas del norte de nuestro país.

2 Por ejemplo, en la zona costera al sur del actual estado de Veracruz, el hallazgo arqueológico de artefactos de piedra de forma semiesférica, con una ranura al centro y cuyo peso es de dos a tres kilogramos, da pie a la hipótesis de que fueron utilizados como plomadas para las redes de pesca, así como anclas para las embarcaciones prehispánicas. Alfredo Delgado Calderón, "La navegación en el México Antiguo", en *México y su mar*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010, p. 41.

(1507), les llamaría *América* en honor al navegante italiano Américo Vespucio, en cuyos mapas e ilustraciones basó su proyección del mapa del mundo.[3]

El encuentro con América permitió a las naciones de España y Portugal el control de las rutas marítimas atlánticas entre ambos continentes y después con tierras asiáticas a través del Pacífico, lo que las llevó a convertirse en las potencias europeas más beneficiadas con el tráfico marítimo de las riquezas americanas y orientales. Además, con el reparto de la mayor parte de las tierras hasta entonces conocidas, la Corona española comenzó el dominio de los territorios que poco a poco conformarían sus colonias americanas.

Con ello vino el contacto entre los pueblos mesoamericanos y europeos, que provocó un sincretismo en todos los aspectos, tanto sociales como políticos, económicos y culturales. En el caso de la navegación, aunque sabemos que los pueblos mesoamericanos no presentaban características marineras semejantes a las europeas, el intercambio comercial establecido por algunos de ellos antes de la llegada de los españoles, incluso a grandes distancias, se realizaba por vía marítima,[4] a través del recorrido de ríos o el cruce de lagos. En este sentido, se puede decir que la historia de la navegación mexicana tiene sus orígenes en el intercambio de conocimientos y experiencias de ambas culturas. Por un lado, los pueblos prehispánicos habían definido determinadas rutas marítimas y lugares propicios para ser puertos de arribo, lo que posiblemente aprendieron luego los españoles; por otro, la tecnología y arte de navegar de los europeos fue heredada a los pueblos conquistados.

La navegación prehispánica

Como se mencionó, en territorio mesoamericano la navegación fluvial, lacustre y marítima fue una necesidad imperante como medio de comunicación y de expansión cultural, económica, política y militar. Por ejemplo, por los lagos del actual territorio mexicano existía un constante tráfico de canoas, pequeñas embarcaciones talladas en un solo tronco, conocidas con el nombre de *acaltín* (palabra de origen náhuatl), las que podían transportar a uno o dos hombres. La navegación era interna y tenía como actividades primordiales la pesca y el comercio, aunque también había embarcaciones mayores utilizadas con fines bélicos. Si bien, como se dijo, los pueblos indígenas no tenían una tradición marinera desarrollada al mismo nivel que, por ejemplo, las sociedades del Mediterráneo o el Atlántico, que realizaban navegaciones a ultramar, las embarcaciones indígenas —canoas y piraguas— sirvieron de medio eficiente de transporte fluvial, lacustre y costero, además de que se desempeñaban como herramientas de comunicación.[5]

Los códices *Florentino, Nutall*, *Durán* y el *Lienzo de Tlaxcala*, entre otros, así como algunas pinturas murales que se elaboraron aun durante los tiempos de la Conquista, son testimonios materiales que muestran indicios de lo que fue la navegación para algunas de estas sociedades prehispánicas. En ellos es evidente que las culturas que ocuparon zonas costeras fueron las que alcanzaron un mayor desarrollo en la navegación. Por ejemplo, en el noroeste del actual territorio mexicano, los grupos asentados en Sinaloa y Sonora no sólo realizaban recorridos costeros, sino que, aprovechando lo ligero

3 Titulado *Universalis cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespucii aliorumque lustrationes* y cuya única copia sobrevive en la Librería del Congreso de Washington, Estados Unidos.

4 Enrique Cárdenas de la Peña, *Marina Mercante. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México* (versión resumida de Benjamín Flores Hernández), México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988, p.19.

5 Carlos Bosch García, *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1981, p. 10.

de sus canoas de dos proas, se adentraron a mayores distancias, llegando a atravesar el actual Golfo de California[6] o Mar de Cortés, ubicado entre dichos estados y la Península de Baja California.

Los cronistas europeos también recopilaron datos relacionados con la navegación de las antiguas culturas del territorio. Para el caso de los mayas, existen registros que indican que incluso pudieron haber desarrollado la navegación mar adentro, hacia algunas islas de las Antillas, como Pinos —hoy conocida como la isla de la Juventud— y Cuba, lugares con los que desde entonces se establecieron contactos comerciales. Por ello, cuando los europeos llegaron a las Antillas, fueron informados por sus nativos de la presencia de pueblos ubicados al otro lado del mar, los cuales comerciaban objetos elaborados con metales como el oro y el cobre, textiles, cacao, plumas de quetzal, sal, entre otros productos propios de la cultura maya.[7]

Todas estas fuentes evidencian que las sociedades prehispánicas supieron manejar de forma eficaz su entorno acuático y mantuvieron un contacto continuo a través de la navegación. En los siguientes apartados se hablará más a detalle de este fenómeno en las culturas olmeca, maya, mixteca y mexica.

La cultura olmeca

Los olmecas, o *gente del país del hule,* fueron considerados la "cultura madre" de Mesoamérica, ya que dieron origen a pautas políticas, sociales, económicas y religiosas que persistirían hasta la conquista española.[8] Esta cultura floreció desde el año 1200 a.C. hasta el 100 a.C., y su territorio comprendía el sur de lo que hoy es Veracruz y el occidente del actual territorio de Tabasco, establecida en tres poblaciones principales: San Lorenzo, Tres Zapotes y La Venta. Por vivir a orillas del mar, fueron llamados también *uixtotin —los del agua salada—*.

A pesar de que los olmecas han sido muy estudiados, es poco aún lo que se conoce de ellos. Indudablemente, manifestaron expresiones culturales de un alto nivel, como lo demuestran las célebres cabezas colosales y otras esculturas talladas en piedra basáltica y jade; además de que elaboraron un sistema de escritura jeroglífica apta para la anotación de fechas exactas. La cultura olmeca fue tan importante que su influencia llegó a distintas zonas de Mesoamérica, las cuales comprendían los actuales estados de Oaxaca, Puebla, Morelos, Guerrero y la cuenca de México, así como algunos lugares de Centroamérica. Aspectos de su cultura también fueron retomados por otras civilizaciones más tardías, como la tolteca, zapoteca, maya y mexica.

Evidencia material demuestra que hacia el año 900 a.C., en la zona conocida actualmente como San Lorenzo, ubicada en el estado de Tabasco, el pueblo olmeca que habitó en el lugar decayó, y desde entonces esta zona fungió como puerto de contacto de las rutas comerciales a través de veredas, ríos y costas marítimas entre el Golfo de México, la Península de Yucatán, Oaxaca, Centroamérica y el Altiplano Central. El arqueólogo Román Piña Chan señaló que las representaciones de canoas ahuecadas en La Venta indican que los olmecas bogaban por el río Tonalá hacia el mar.[9]

6 Raziel García Arroyo, *Las construcciones navales en México,* México, Secretaría de Marina, 1975, p. 9.

7 Aproximadamente cerca de 190 kilómetros de mar separan los puntos más cercanos entre la Península de Yucatán y Cuba.

8 Jaime E. Rodríguez O. y Colin M. MacLachlan, *Hacia el ser histórico de México, Una reinterpretación de la Nueva España*, México, Diana, 2001, p. 39.

9 Véase Román Piña Chan, *El pueblo del jaguar. Los olmecas arqueológicos,* México, Secretaría de Educación Pública, 1974.

Otro tipo de evidencia sugiere algunas hipótesis sobre sus orígenes: a partir de los rasgos físicos de las cabezas colosales, algunos estudiosos han propuesto que los olmecas fueron navegantes llegados a América procedentes de las costas de África, ya que dichas esculturas representan individuos con caras redondas, narices anchas y labios gruesos que recuerdan a los pobladores de aquel continente.[10]

En un medio exuberante y acuático, los olmecas descubrieron un recurso natural muy preciado en la actualidad: el petróleo. El chapopote, conocido posteriormente en náhuatl como *chapophtli*, fue utilizado para la decoración de figurillas, mangos de cuchillos, así como material de construcción en el sellado de acueductos y en la impermeabilización de sus embarcaciones,[11] las cuales recorrían las rutas acuáticas del comercio regional y permitían la comunicación con otras poblaciones. En 2008, el arqueólogo Alfredo Delgado Calderón, responsable de las excavaciones realizadas con motivo de la edificación de un túnel que atraviesa el río Coatzacoalcos, reportó el hallazgo de dos piraguas recubiertas de chapopote en las márgenes de dicho afluente. Ello, junto con otros vestigios, confirmó que en el lugar se estableció un puerto en el que se realizaban complejas actividades pesqueras y comerciales, el cual además funcionó durante 1400 años:

> … Coatzacoalcos no fue un lugar despoblado y cuyo asentamiento demográfico se inició en 1522 con la fundación de la llamada Villa del Espíritu Santo, como consta en los registros históricos, sino que desde por lo menos un milenio antes era sitio con auge comercial y pesquero. Involucra a varios actores históricos: olmecas, mayas, totonacas, teotihuacanos y algunas culturas locales. Es el primer hallazgo en la zona de costa que acredita la presencia de embarcaciones en Coatzacoalcos, y no sólo eso, sino que el sitio fue un puerto de alta actividad pesquera y comercial. No era pesca de consumo local, sino para un proceso artesanal, en el intercambio comercial, principalmente con los mayas y teotihuacanos; era pesca especializada e intensiva, donde el producto se salaba y ahumaba para ser enviado por vía marítima o fluvial a otros lugares.[12]

Estas embarcaciones resultaron muy eficientes para el comercio regional, la comunicación y la vida cotidiana. Es posible que también fueran el medio de transportación de la materia prima para elaborar las gigantescas cabezas, ya que éstas eran talladas en roca volcánica proveniente de lejanos y distintos puntos,[13] como el cerro Cintepec, ubicado en la región de los Tuxtlas, a unos 70 kilómetros de distancia de San Lorenzo. La transportación del material, tanto por tierra como por tramos fluviales, implicó la navegación en balsas a contracorriente, lo que indica que este pueblo llegó a dominar su entorno acuático ribereño con maestría.

Desafortunadamente, las condiciones naturales de humedad en la zona han impedido la conservación de los restos orgánicos (madera) de esas embarcaciones, así como de otra evidencia que pudiera proporcionar más información acerca del tipo de embarcaciones que la cultura olmeca utilizó. Sin embargo, se puede concluir que la llamada "cultura madre", por ser la primera en haber alcanzado un gran desarrollo social, cultural, religioso y económico, fue asimismo pionera en la práctica de la navegación de las antiguas sociedades prehispánicas.

---

10 Esta teoría tiene su fundamento en el recorrido de la corriente del Golfo proveniente de las costas africanas. "Corrientes Marinas" en *Enciclopedia General del Mar*, vol. 3, Hidalgo y Terán (Director), Madrid, Garriga, 1957, pp. 95-98.

11 Carl J. Wendt, "Los primeros petroleros", en *Arqueología Mexicana*, México, vol. XV, núm. 87, septiembre-octubre, p. 36.

12 Revista virtual en Internet: www.aztlanvirtual.com/aztlan/nueva_aztlan/noticias/2008/03/descubierto-en-veracruz-un-puerto.html, consultada en marzo del 2008. Ver también: www.jornada.unam.mx/2008/03/05, consultada en marzo del 2008.

13 Ignacio Bernal, "Los Olmecas", en *Historia de México* (coord. Miguel León Portilla), t. I, México, Salvat, 1974, p. 186.

La cultura maya

La cultura maya fue una de las de mayor duración a lo largo de los tres horizontes culturales mesoamericanos conocidos como Preclásico (2500 a.C. - 200 d.C.), Clásico (200 d.C. - 900 d.C.) y Posclásico (900 d.C. - 1521 d.C.).[14] Se distinguió por desarrollar conocimientos avanzados en arquitectura y matemáticas (como la utilización del cero y el sistema vigesimal), así como una escritura jeroglífica. Sus ciudades más importantes se asentaron en un territorio muy extenso del sureste mexicano, el cual comprendía los actuales estados de Tabasco, la Península de Yucatán y Chiapas, además de territorios centroamericanos de Belice, Guatemala, Honduras y el Salvador.

Recientes estudios arqueológicos han arrojado a la luz que los mayas fueron también navegantes de gran experiencia. Su amplio conocimiento en este ámbito ha quedado manifiesto en la presencia principalmente de algunos puertos, canales, muelles, diques, así como diversos sistemas de ayudas a la navegación. Los primeros fueron aprovechados en playas de pendiente suave, donde las embarcaciones podían arribar sin dificultad o permanecer fondeadas. Tales puertos existieron en Xelhá, Xcaret y Chakalal. En cuanto a los canales, fueron creados de manera artificial para unir cuerpos de agua separados entre sí, como el que existe entre las lagunas de Muyil y Chunyaxché. Por otra parte, hay evidencia de muelles que se hicieron para facilitar el embarque o desembarque, así como de diques, cuyo ejemplo está en la isla Cerritos, ubicada al poniente de San Felipe y la boca del río Lagartos, frente a la costa norte de Yucatán.

De suma importancia fue también la creación de un sistema de marcaciones visibles desde el mar, que desempeñaban la función de los modernos faros.[15] Se trataba de estructuras o edificios asentados en determinados puntos de tierra y algunas veces pintados con colores, que servían como ayudas a la navegación al orientar a las embarcaciones que transportaban mercancías y pasajeros en las cercanías costeras. Dichas construcciones, como, por ejemplo, Tulum, fungían como puntos de referencia que indicaban a las embarcaciones la forma en que habrían de enfilar para evitar la presencia de bajos o la cercanía de promontorios rocosos. Otros ejemplos se hallan en el islote Capechén y en el de Xlahpak, en Quintana Roo, donde se encuentran estructuras permanentes que permitían encontrar la ruta correcta para una navegación segura.

Con el mismo fin, los mayas provocaban fuegos en la costa con los que hacían señales de humo o bien apostaban individuos que portaban banderas u otros códigos de señales para comunicar una ubicación precisa. El propio Juan de Grijalva, quien llegó a la costa yucateca en la expedición de 1518, mencionó en su crónica que "por la costa andaban muchos indios con dos banderas que alzaban y bajaban".[16] Por otro lado, en el mural del *Templo de los Guerreros* de Chichén Itzá, se observan estandartes de plumas que aparentemente servían como marcadores de determinadas rutas o puntos de arribo. Dicha pintura representa una escena costera: en la parte inferior aparecen tres canoas de buen tamaño, con proa y popa altas, tripuladas cada una por su respectivo remero y dos guerreros que portan escudos y armas. Esto hace suponer que en cada embarcación había alguien que se encargaba

14 Los horizontes culturales implican una serie de elementos comunes que fueron desarrollados por diversos grupos étnicos en regiones diferentes de Mesoamérica. Esta conceptualización abarca un periodo de tiempo muy amplio: desde 2500 a.C., cuando empieza a constituirse una forma de vida más sedentaria y, como consecuencia, comienzan a surgir las culturas como sociedades ya establecidas, hasta 1521 d.C., cuando los españoles lograron someter a la Gran Tenochtitlan e iniciaron un periodo de colonización.

15 María Eugenia Romero R., "La navegación maya" en *Arqueología Mexicana,* vol. VI, núm. 33, México, 1998, p. 12.

16 "Itinerario de Juan de Grijalva", en *Crónicas de la Conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 5ª ed., 1993, p. 8.

de maniobrarla y llevarla a su destino, así como un individuo que la comandaba y la guiaba, además de elementos que cumplían funciones de propulsión independientes a quienes viajaban con la misión exclusiva de combatir, por lo que es posible que existiera una separación entre el oficio de navegante y el de guerrero.

En cuanto a las canoas mayas, como en el caso de las olmecas, existe muy poca evidencia material que permita saber más acerca de su diseño y construcción. Sin embargo, según la información que arrojan algunas crónicas de la época de la conquista, la dimensión aproximada de una embarcación típica era al parecer del largo de una galera española y de un ancho de 2.50m, y contaba en su parte media con un techo elaborado de esteras de palma con la que se protegían los tripulantes y las mercancías que transportaban.[17] Por otra parte, en el códice Dresde se pueden notar los diferentes tipos de remos que se usaban en estas embarcaciones, lo que hace suponer un diseño diferente para cada tipo de navegación, ya fuese lacustre, fluvial o marítima.

Los marinos mayas tenían buen conocimiento de los vientos y las corrientes dominantes en la zona del mar Caribe. Al parecer, cuando navegaban hacia Centroamérica lo hacían cerca de la costa, para así aprovechar determinadas contracorrientes que se forman con dirección hacia el Sur y quedar protegidos del oleaje por los arrecifes paralelos al litoral. En cambio, el viaje de regreso lo hacían alejados de la costa, a fin de aprovechar la corriente del Caribe —llamada también corriente del Golfo—, que fluye hacia el Norte, para después dirigirse hacia el Canal de Yucatán. Para evitar los peligros de mar abierto, en algunos trechos donde existía comunicación con lagunas costeras, aprovechaban la navegación al interior de sus tranquilas aguas. Asimismo, existe evidencia de una ruta marítima anterior a la llegada de los españoles, que partía desde las actuales costas del estado de Campeche hasta la desembocadura del río San Juan, límite entre Costa Rica y Nicaragua, y que se extendió hasta la Laguna Chiriquí en Panamá.

Es importante mencionar que la navegación maya se vio favorecida con la llegada de grupos de la región central de Mesoamérica (específicamente desde los actuales estados de Campeche y Tabasco, en el Golfo de México) hacia el periodo Posclásico, a quienes se conoce como *putunes* o *itzaes* —brujos del agua—, grandes navegantes poseedores de una vasta cultura comercial y marítima, por lo que incluso se les ha llamado "los fenicios de América", en alusión a ese pueblo de excelentes comerciantes navegantes.[18] Se cree que estos grupos tenían una fuerte influencia de la cultura Tolteca, la cual se impuso por la fuerza sobre los habitantes de la zona. Ello fue posible a través de la guerra, donde la navegación desempeñó una importante función.

Entre los artefactos hallados en el cenote sagrado de Chichén Itzá, se encuentran algunos discos trabajados en oro que muestran escenas de un combate naval entre una barca tolteca y tres balsas mayas, en la que participa el dios del Sol bajo la forma de águila.[19] Pese al lado violento de los acontecimientos, la navegación maya fue influida por los *itzaes* y alcanzó su auge con el comercio de productos como maíz, algodón y, desde luego, el preciado cacao, en una importante red de tráfico desde las costas de Veracruz, Tabasco y la Península de Yucatán hasta Honduras.

Se puede concluir que el comercio fue uno de los factores más importantes para que el sistema de navegación maya extendiera sus redes de comunicación por las rutas del Golfo de México y el Caribe. En este sentido, fueron diversos los centros de intercambio comercial que existían en la región. Así, lugares como Xicalanco, Champotón, Campeche, Celestún, Dzilam Chacmuchuch, Xcaret, Tancah

17 J. Eric S. Thompson, *op. cit.,* p. 262.

18 J. Erick S. Thompson, *Grandeza y decadencia de los mayas,* México, Fondo de Cultura Económica, 1990, p. 261.

19 Walter Krickeberg, *Las Antiguas culturas mexicanas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, pp. 210-215.

y Xkalak fueron destino de productos desde diversos puntos de Mesoamérica; incluso hasta aquí arribaron los comerciantes pochtecas, provenientes del gran imperio mexica.[20]

La cultura mixteca

Esta importante cultura floreció en la parte occidental de Oaxaca, los actuales estados de Guerrero y Puebla, así como en la región costera del Pacífico. Para fines de estudio, su extenso territorio de ocupación fue dividido en tres regiones: mixteca alta, mixteca baja y mixteca de la costa. Gracias a los vestigios arqueológicos y códices como el Vindobonense o de Viena, Bodley, Becker I y II, Colombino y Nuttall, se ha podido saber más sobre la cultura y vida de esta sociedad en general, aunque muy poco se conoce todavía acerca de su navegación.

Sobre ello, existen algunos indicios en el códice *Nuttall*, que es un documento prehispánico mixteco (cuya fecha de elaboración se desconoce) dividido en dos partes: la primera o lado uno abarca la vida del Señor 8 Venado, Garra de Jaguar, que perteneció al señorío de Teozacoalco (ubicado en la mixteca alta, en el actual estado de Oaxaca), quién se caracterizó por ser un guerrero valeroso y conquistador que logró someter a las regiones de la mixteca de la costa y fundar su señorío con el nombre de Tututepec, considerado centro político de la cultura mixteca.[21] La segunda parte, o lado dos, narra como tema central el origen de la dinastía de Tilantongo, así como la genealogía de Teozacoalco y Zaachila,[22] regiones ubicadas en el estado de Oaxaca.

La importancia de este documento para el presente tema se halla en que refiere el pasaje en que el Señor 8 Venado, Garra de Jaguar, pretendió mantener el control de los recursos que se obtenían de la costa en la mixteca oaxaqueña, por lo que dirigió una campaña naval militar de conquista.[23] Prueba de ello son dos láminas. En la primera se aprecian tres guerreros del señor 8 Venado, ataviados con su indumentaria y armas (escudo y lanzas) a bordo de dos embarcaciones, atravesando el mar con dirección a una montaña alta que se eleva desde el agua. Curiosamente, dentro del mar se plasmó fauna marina como un lagarto, un pez, un caracol y una serpiente. El nombre del primer guerrero a bordo de la segunda embarcación era Once Muerte.[24] La segunda lámina muestra a otros tres guerreros a bordo de su respectiva embarcación (de izquierda a derecha 4 Ocelote, 8 Venado y 9 Ollin [movimiento]) que portan sus lanzadardos, preparados para el combate.[25] Los guerreros navegan en la misma dirección que los anteriores.

Aunque este códice parece ser la única fuente histórica sobre la navegación mixteca, es suficiente para inferir que este pueblo contaba con una organización militar bien establecida, en donde la navegación era una estrategia importante. Posiblemente, ésta también fuera utilizada para el comercio y la comunicación con otros pueblos de la región; sin embargo, hasta el momento no existe evidencia que lo demuestre.

20 *Revista General de Marina*, III época, vol. I, núm. 2, México, junio de 1968, p. 83

21 Arthur A. Joyce, Marc N. Levine, Tututepec (Yucu Dzaa). "Un Imperio del Posclásico en la Mixteca de la costa", en *Arqueología Mexicana*, México, Raíces, vol. XV, núm. 90, México, marzo-abril de 2008, p. 45.

22 Manuel A. Hermann Lejarazu, "Códice Nuttall" en *Arqueología Mexicana*, México, Raíces, edición especial, núm. México, 31, agosto de 2009, p. 82.

23 Arthur A. Joyce, Marc N. Levine, *op. cit.*, p. 45.

24 *Códice Nuttall*, Introducción por Zelia Nuttall, México, La estampa mexicana, 1974, p. XXXVII.

25 Ibídem, p. XXXIX.

La cultura mexica

Provenientes de un lugar llamado *Aztlán*, los mexicas o aztecas se asentaron en la zona lacustre del centro de México en donde edificaron la gran ciudad de Tenochtitlan.[26] *Anáhuac*, que significa *junto al agua* o *cerca del agua*,[27] fue la voz con la que se conoció a esta región, donde dicho elemento fue fundamental para el desarrollo de todos los aspectos de su cultura. Pero para ello primero intentaron dominarlo; una de las formas de lograrlo fue la creación de islotes flotantes llamados *chinampas,* utilizados principalmente para la producción agrícola, con lo que lograron ganar terreno a los lagos.

A pesar de su procedencia y origen humilde, los también llamados aztecas lograron imponerse sobre sus vecinos. Sin embargo, antes tuvieron que luchar por independizarse del señorío de Azcapotzalco, a cuyo tlatoani Tezozómoc pagaban tributo. El primer tlatoani azteca fue Acamapichtli, quien se dedicó a construir la ciudad; no sería sino hasta la llegada al poder del tercer tlatoani, de nombre Chimalpopoca, cuando se inició la verdadera lucha por la independencia mexica. No obstante, fue asesinado y hubo que esperar la llegada de Itzcoátl, en alianza con el célebre Nezahualcóyotl, señor de Texcoco y con Motecuhzoma Ilhuicamina, así como con el valiente guerrero Tlacaélel, para lograr la tan ansiada libertad y el inicio del esplendor azteca.

La guerra fue para ellos una necesidad, no solo para sobrevivir, sino también para adquirir poder en una competencia hostil con los señoríos vecinos. Para el siglo XVI, los aztecas habían logrado enseñorearse de buena parte de lo que hoy es México, sometiendo y convirtiendo en tributarios a varios pueblos desde las costas del Golfo hasta las del Pacífico; y al Sur, desde Oaxaca y Chiapas, hasta colindar con el señorío de Michoacán; así como algunos territorios norteños habitados por tribus nómadas semisalvajes, como los pames y los chichimecas. Una vez establecidos en el poder, iniciaron la repartición de tierras y la promulgación de leyes tendientes a poner orden en las actividades de comercio, gobierno y servicio militar. Como resultado, se estableció una alianza política y militar con los señores de Texcoco y Tacuba, conocida como la Triple Alianza.[28]

Cabe decir que la expansión y control de los territorios conquistados por los mexicas se debió en buena medida a su concepción sobre la vida, la muerte y, por supuesto, la guerra. Siendo un pueblo de mística guerrera, desde las esferas de gobierno se promovió una visión bélica que imperó en la formación educativa de los hombres. En este contexto, algunos privilegiados acudían desde temprana edad a un centro de estudios llamado *Calmécac*,[29] donde aprendían acerca del significado de morir por su tierra. Por otro lado, la vida militar fue un vehículo de ascenso y prestigio social que podía llevar

26 Fundada en el año de 1325. Gutierre Tibón dice que "según el *Códice Mendocino*, se llevó a cabo entre un año *ce técpatl*, uno pedernal (nombre calendárico de Huitzilopochtli) y *Ome calli,* Dos casa: o sea 1325". Gutierre Tibón, *Historia del nombre y de la fundación de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 3ª ed., 1993, 893 pp.

27 Carlos J. Sierra, Historia de la Navegación en la Ciudad de México, México, Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Obras y Servicios, 1973, p. 9.

28 Jacques Soustelle, *La vida cotidiana de los Aztecas en vísperas de la conquista*, México, Fondo de Cultura Económica, 1ª reimp., 1972, pp. 14-15.

29 El *Calmécac* equivalía a lo que actualmente es una institución de educación superior. En casi todos los *calpullis* —territorios habitados por miembros de una familia con derecho a tierras y otras prerrogativas—, existía una de estas escuelas, en donde se enseñaban, además de instrucción militar, los cantares divinos, la ciencia de interpretar los códices, el conocimiento de los calendarios y la Historia. Hijos de nobles y sacerdotes ingresaban desde los doce años y eran formados bajo duras medidas de disciplina, y se llegaba a aceptar a niños del pueblo común a condición de que fueran altamente dotados de capacidad intelectual. Era condición ser egresado de un Calmécac para ocupar un puesto importante en el ejército. También allí residían los sacerdotes encargados de la enseñanza. Se calcula que debieron existir hasta 20 de estos colegios para nobles. Vicente Riva Palacio, *México a través de los siglos,* t. I, México, Océano, 1996, p. 111.

a conseguir, además de un buen nivel socioeconómico, un puesto administrativo en la cada vez más compleja sociedad.[30]

El ejército mexica se caracterizó por su organización y disciplina; sus escuadrones estaban conformados por aproximadamente 200 y 400 elementos que eran seleccionados de cada calpulli o barrio. Alrededor de seis mil elementos eran guerreros mexicas, los cuales eran reforzados por flecheros, una especie de infantería ligera, mientras que otros mil hombres eran asignados a combatir en canoas cuando las batallas así lo requerían. Cabe señalar que de los tres ejércitos que pertenecían a la alianza, el ejército de Texcoco y el mexica eran muy semejantes tanto en formación como en número, mientras que el de Tacuba contaba con dos mil elementos.[31]

Además, los mexicas contaban con una compleja jerarquía de mandos militares. Los escuadrones estaban bajo las órdenes de un *Tiachcouh*; a su vez, estos últimos estaban supervisados por un *Tepochtlato* (instructor de mancebos); mientras que la suprema autoridad era el *Tlacocachcatl* o *Tlacatecuchtli*, quien estaba a cargo de las operaciones.[32] Dentro de esta organización, la milicia estaba conformada por un consejo de guerra, integrado por los oficiales de mayor grado, que se concentraba en las casas reales denominadas *Tequiacacalli* y *Quauhcalli*.[33]

Entre los cuerpos militares más conocidos dentro del ejército mexica, se pueden citar los Caballeros Águila y los Caballeros Jaguar. Los primeros tenían su propio recinto y estaban consagrados al Sol, contaban con sus propios ritos y tradiciones, además de que su opinión era importante en asuntos de guerra; en tanto que los segundos eran considerados los de mayor jerarquía en la milicia. Ambos se caracterizaron como deidades importantes dentro de la cosmogonía mexica, donde se consideraban representantes de la tierra, la luz, la oscuridad y el cielo estrellado de la noche. Estos guerreros tenían como privilegio combatir con los prisioneros que serían llevados posteriormente al sacrificio en las fiestas de primavera.[34]

Algunos investigadores plantean la hipótesis de la existencia de un tercer grupo de guerreros que rendían culto a *Cipactli* (monstruo anfibio, una especie de caimán, lagarto o cocodrilo) y que, al parecer, realizaban su preparación fuera de Tenochtitlan para, alegóricamente, derrotar al Dragón de las Aguas; esto es, vencerlo en combate, beber de su sangre, untar su cuerpo con su grasa, y con su piel elaborar sus atuendos de combate e insignias correspondientes.[35] Por lo mismo, se piensa que estos guerreros se cubrían con piel de lagarto y cocodrilo, portando la cabeza anfibia como casco. Al parecer, eran pocos los guerreros que pertenecían a este grupo, el cual fabricaba embarcaciones y armas, además de caracterizarse por su saña y valentía.[36] También se plantea la existencia de otro grupo, los *cueyayaoqueh* (*guerreros anfibios*) o *axoloyaoqueh* (enemigos transformadores en el agua), que se dice participaron durante el combate naval que posteriormente sostuvieron mexicas y españoles.[37]

30 Jacques Soustelle, *op. cit.,* pp. 173-174.

31 Gloria Fuentes, *El Ejército Mexicano*, México, Grijalbo, 1983, p. 1.

32 Ibídem, pp. 17-18.

33 Fray Bernardino de Sahagún, *Historia General de las cosas de Nueva España*, México, Porrúa (Sepan cuantos… 300), 1975, p. 466.

34 Walter Krickeberg, *Las antiguas culturas mexicanas*, México, Fondo de Cultura Económica, 4ª reimp., 1977, p. 78.

35 Pedro Luna Portilla, *El calendario mexicano*, tomado del artículo del Vicealmirante José Luis Muñoz Mier: "La Infantería de Marina en México, Orígenes prehispánicos", en *Revista de la Secretaría de Marina-Armada de México*, Año 13, núm. 76, abril de 1994, p. 26.

36 Ídem.

37 Leonardo Díaz Rudolf, "Estrategias navales de Hernán Cortés", en *Revista de Marina*, año, 25, núm. 175, mayo-junio de 2006, p. 44.

La indumentaria en el ejército mexica fue muy importante dentro de su organización militar, porque formó parte de su identidad como pueblo guerrero. En general, el uniforme consistió en el *ichcahuipilli*, chaleco acolchonado de algodón utilizado por los guerreros como blindaje; el *tlahuiztli*, consistente en un traje de una sola pieza entallado al cuerpo y se colocaba sobre el *ichcahuipilli*; el *ehuatl*, (túnica) y el *tilmatli* (capa), que se colocaban los altos oficiales del ejército mexica.[38] Además, portaban el *macuahuitl*, especie de macana de madera con incrustaciones de obsidiana en ambos lados; el *chimalli*, escudo redondo elaborado con madera y cubierto de plumas con bellos adornos en forma de mosaicos; el *tlauitolli*, arco; y un propulsor llamado *atlatl* para lanzar los *mitl* (flechas) o *tlacochtli* (dardos).[39]

Las condiciones naturales en que se asentó la gran Tenochtitlan llevaron a los aztecas a hacer la guerra tanto de manera terrestre como naval. Los lagos fueron escenarios del transporte de artefactos bélicos y de tropas, así como de combates perfectamente planeados. Por lo mismo, para los aztecas la navegación se convirtió en uno de los elementos fundamentales para lograr la expansión de su poder, siendo este mismo medio el que más tarde utilizaran sus enemigos europeos para conquistarlos.

Los europeos y su llegada a América

El descubrimiento del Nuevo Mundo

A mediados del siglo XV, Europa tenía la necesidad comercial y política de establecer comunicación con los países de Oriente, como China, India y Japón. Así lo comprendió Enrique de Avis, el infante de Portugal conocido como el Navegante, quien patrocinó e impulsó las primeras expediciones importantes hacia las Indias orientales, mediante las cuales los portugueses asentaron puntos importantes de contacto y comercio a lo largo de la costa africana y navegaron al sur del Atlántico, hasta alcanzar el mar Índico y llegar así a la tan anhelada India. Tiempo después, interesada en no quedar atrás en la carrera comercial, España decidió aventurarse también a navegar en busca de metales preciosos, sedas finas, artículos lujosos y las preciadas especias que siete siglos de dominación árabe habían dejado como herencia. Los avances en los conocimientos geográficos, las innovaciones en el ámbito tecnológico que permitieron el desarrollo del arte de navegar y la evolución de embarcaciones, como la nao y la carabela, se conjugaron en este deseo expansionista.

Así, mientras los portugueses conquistaban el comercio del África y Asia circunnavegando el continente africano, el genovés Cristóbal Colón, navegante decidido y estudioso del pensamiento de antiguos filósofos grecolatinos, estaba convencido de que la Tierra era redonda, por lo que podría hallar una ruta hacia el Oriente a través de su circunnavegación por el Oeste. De esta forma, inició su gran empresa con la intención de llegar a la India, y los entonces Catay (China) y Cipango (Japón). Realizó la exploración hacia el Occidente bajo el patrocinio de la Corona española, representada en la figura de Isabel y Fernando —los Reyes Católicos—, y logró llegar el viernes 12 de octubre de 1492 a una de las islas de las Antillas, bautizada como San Salvador (Guanahaní). El Almirante, los dos capitanes y hermanos Martín y Vicente Alonso Pinzón, así como los funcionarios representantes de la Corona española Rodrigo Sánchez de Segovia y Rodrigo de Escobedo (escribano real) realizaron la

38 Manuel Aguilar, "Semblanza del ejército azteca", en *Memoria del Primer Simposium Internacional de Historia Militar de México*, General Clever A. Chávez Marín (coord.), Guadalajara, México, Asociación Internacional de Historia Militar, 2001, p. 19.

39 Jacques Soustelle, *La vida cotidiana de los aztecas*…, *op. cit*., p. 209.

toma de posesión formal de aquella tierra, clavaron los pendones con la cruz verde, y el Almirante la bandera real. Colón creía haber llegado al Oriente.

Después continuaron la navegación visitando las islas cercanas y bautizándolas a su paso: Santa María de la Concepción, Fernandina (en honor del rey Fernando), Juana (la actual Cuba) y la Española (las actuales República Dominicana y Haití), además de Santa Catalina y Tortuga. En todas ellas se dieron a la búsqueda de oro y especias, intercambiando diversos productos con los indígenas, como cuentas de vidrio, bonetes (gorros) y cascabeles, entre otros objetos. Cuando los españoles les mostraron las espadas, vieron que los indígenas no usaban el hierro como armamento; sin embargo, mostraban en sus cuerpos algunas heridas, lo que les hizo suponer que de otras islas venían a tomarlos cautivos y que ellos se defendían.[40]

El 13 de octubre, Colón atestiguó y registró por primera vez la navegación indígena antillana:

> …vinieron a la nao con almadías, que son hechas del pie de un árbol, como un barco luengo, y todo de un pedazo, y labrado muy a maravilla según la tierra, y grandes en que en algunas venían cuarenta o cuarenta y cinco hombres, y otras más pequeñas, hasta haber de ellas en que venía un solo hombre. Remaban con una pala como de hornero, y anda a maravilla; y si se les trastorna, luego se echan todos a nadar y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos.[41]

Posteriormente, el 27 de noviembre de 1492, el Almirante encontró una:

> canoa de un madero, tan grande como una fusta de 12 bancos, muy hermosa, varada debajo de una ramada o tarazana, hecha de madera y cubierta de hojas de palma, también guardada, que ni el agua ni el sol, no le podían hacer daño…[42]

También dijo haber visto en las islas de las Antillas unas canoas "algunas tan grandes como mis naves […] que recorrían el Mar Caribe en todas direcciones conduciendo bien a un elevado número de indios…".[43] Su testimonio refiere el intercambio comercial existente en aquel entonces entre las islas antillanas y la Península de Yucatán.

En los doce años siguientes al encuentro de Colón con las "Indias" de su Asia imaginaria, el Almirante realizó tres viajes más de reconocimiento de lo que el suponía territorio asiático; llegó a explorar casi completamente las islas antillanas y tocó lo que es la actual Venezuela, hasta las costas de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, aunque sin llegar a conocer el continente. En su último viaje —iniciado en 1502—, cerca de la costa de Honduras, encontró una canoa que llevaba algunos objetos que le indicaron la presencia de una cultura mucho más organizada que la población encontrada en las Antillas. Fray Bartolomé de las Casas, quien posteriormente encontrara los fragmentos del *Diario* del Almirante, narró el hallazgo:

> Así que, habiendo saltado el Adelantado en esta isla de los Guanajes o Guanaja, llegó una canoa llena de indios, tan luenga como una galera, y de ocho pies de ancho; venía cargada de mercaderías del Occidente y debía ser,

40 Björn Landström, *Colón*, Barcelona, Juventud, 1971, p. 208.

41 Cristóbal Colón, *Los cuatro viajes del Almirante y su testamento*, México, Espasa Calpe, 11ª ed., 1988, p. 31.

42 Juan Ávalos Guzmán, *Nuestras canoas en el Mediterráneo americano,* México, Litorales, 1959, p. 31.

43 Raziel García Arroyo, *op. cit.,* p. 10.

> cierto, de tierra de Yucatán, porque está cerca de allí, obra de 30 leguas o poco más; traían en medio de la canoa un toldo de esteras, hechas de palma, que en la Nueva España llaman petates, dentro debajo del cual venían sus mujeres e hijos y hacendejas y mercaderías, sin que agua del cielo ni de la mar les pudiese mojar cosa. Las mercaderías y cosas que traían eran muchas mantas de algodón, muy pintadas de diversos colores y labores, y camisetas sin mangas, también pintadas y labradas y de los almaizares con que cubren los hombres sus vergüenzas, de las mismas pinturas y labores, espadas de palo, con unas canales en los filos, y allí apegadas con pez y hilo ciertas navajas de pedernal, hachuelas de cobre para cortar leña y cascabeles y unas patenas y grisoles para fundir el cobre; muchas almendras de cacao, que tienen por moneda en la Nueva España y en Yucatán y en otras partes. Su bastimento era pan de maíz y algunas raíces comestibles, que debían ser las que en esta española llamamos ajes y batatas y en la Nueva España camotes; su vino era del mismo maíz que parecía cerveza. Venían en la canoa hasta 25 hombres, y no se osaron defender ni huir, viendo las barcas de los cristianos, y así los trujeron en su canoa a la nao del Almirante; y subiendo los de la canoa a la nao, si acaecía asillos de sus paños menores, mostrando mucha vergüenza, luego se ponían las manos delante, y las mujeres se cobrían el rostro y cuerpo con las mantas, de la manera que lo acostumbraban las moras de Granada con sus almalafas. Destas muestras de vergüenza y honestidad quedó el almirante y todos muy satisfechos, y tratáronlos bien, y tomándoles de aquellas mantas y cosas vistosas, para llevar por muestra, mandóles dar el Almirante de las cosas de Castilla en recompensa, y dejólos ir en su canoa a todos, excepto un viejo, que pareció persona de prudencia, para que le diesen aviso de lo que había por aquella tierra, porque lo primero que el Almirante inquiría por señas era, mostrándoles oro, que le diesen nuevas de la tierra donde lo hobiese; y porque aquel viejo le señaló haberlo hacia las provincias del Oriente, por eso lo detuvieron y lleváronlo, puesto que no le entendían su lengua. Después, dize que lo enviaron a su tierra; no sé yo cómo pudo volver a ella quedando sólo y sin canoa, y quizá 100 leguas y 200 de mar lejos de su casa. Andando por aquí el Almirante, todavía creía que había de hallar nueva del Catay y del Gran Khan, y que aquellas mantas y cosas pintadas comenzaban a ser principio de aquello que tanto él deseaba; y como le veían los indios con tanta solicitud preguntar dónde había oro, debíanle de hartar de muchas palabras, señalándole haber mucha cantidad de oro por tales y tales tierras y que traían coronas de oro en la cabeza y manillas dello a los pies y a los brazos, bien gruesas; y las sillas y las mesas y arcas enforradas de oro (y las mantas tejidas de brocado, y esto era la tierra adentro, hacia el Catayo).[44]

Los viajes de Colón, y otros menores conocidos como "andaluces" (que emprendieron otros navegantes), abrieron las puertas a posteriores encuentros con nuevas tierras y riquezas inimaginables y, por supuesto, con el continente, lo que llevó a España a constituirse como un gran imperio ultramarino, monopolizador del comercio atlántico y colonizador principal de las tierras recién descubiertas.

Las primeras expediciones a México

En 1508, cuando ya era bien sabida la existencia del continente, una expedición encabezada por Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís exploró cerca de la costa oriental de la Península de Yucatán y posteriormente las costas de Tampico. Para entonces, la mayoría de las expediciones marítimas eran llevadas a cabo en la búsqueda de un estrecho que permitiera atravesar el continente hacia la ruta de Oriente. Y aunque estas primeras excursiones fracasaron en su intento por llegar a

44 Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, t. II, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1951, libro segundo, cap. XX, pp. 274-275.

las tan anheladas islas de las especierías, consiguieron confirmar la existencia de más territorio por sondear.

En este proceso de búsqueda y encuentro con nuevas tierras, muchas fueron las pérdidas humanas y materiales provocadas por la tragedia de los naufragios. Un caso curioso sucedió en 1511, tras la pérdida de un navío de exploración capitaneado por Juan de Valdivia, que dejó abandonados cerca de las costas yucatecas a los náufragos Gonzalo Guerrero y Jerónimo de Aguilar. A su llegada, fueron capturados por un cacique maya. Aquí cabe hacer un paréntesis para señalar que, años más tarde, cuando el Capitán Hernán Cortés llegó a estos territorios con su expedición (de lo cual se hablará más adelante), fue enterado de la existencia de ambos hombres y, tras enviar una expedición a su rescate, trajo de regreso a Jerónimo de Aguilar —quien le sirvió de intérprete—, pero no así a Gonzalo Guerrero, quién decidió quedarse, pues ya se había integrado a la sociedad maya e incluso había formado una familia con una indígena.

Regresando a las primeras expediciones, Diego Velázquez, Gobernador de Cuba, ordenó otras expediciones, como la comandada por Francisco Hernández de Córdoba en 1517, en la que viajaban Antón de Alaminos, experimentado piloto que había viajado anteriormente con Colón, y Bernal Díaz del Castillo, entre otros. En su camino, la flota fue atrapada por un huracán y arrojada hacia la zona de Yucatán. Al arribar a la costa de Cabo Catoche —ubicado en el extremo noreste, al norte de Quintana Roo— fueron recibidos por indios embarcados en varias canoas que navegaban a vela y remo. Así lo narró el propio Bernal Díaz del Castillo, en lo que parece ser la primera relación acerca de la existencia de la navegación a vela por los indígenas americanos, por lo que se cree que es posible que su uso haya sido enseñado por españoles naufragados en aquellas tierras, como Aguilar y Guerrero:[45]

> …una mañana que fueron cuatro de marzo, vimos venir diez canoas muy grandes, que se dicen piraguas, llenas de indios naturales de aquella poblazón, y venían a remo y vela. Son canoas hechas a manera de artesas, y son grandes y de maderos gruesos y cavados de arte que están huecos; y todas son de un madero, y hay muchas de ellas en que caben cuarenta indios.[46]

Al continuar costeando la Península de Yucatán hacia el Oeste, la expedición llegó hasta Champotón, en la costa de Campeche. Al desembarcar, fueron atacados por indios que los siguieron en canoas a través del estero. Los españoles quedaron sorprendidos con este ataque, pues hasta el momento nunca habían enfrentado fuerzas guerreras semejantes, que inclusive lograron hundir las embarcaciones españolas cuando emprendían la retirada del lugar; por lo mismo, lo bautizaron como Costa de la Mala Pelea. Así narró lo sucedido Bernal Díaz del Castillo:

> …Y hechos todos nosotros un escuadrón, rompimos por ellos; pues oír la grita y silbos y vocería y prisa que nos daban de flechazos y a manteniente con sus lanzas, hiriendo siempre en nosotros. Pues otro daño tuvimos: que como nos acogimos de golpe a los bateles y éramos muchos, no nos podíamos sustentar e íbamos a fondo, y como mejor pudimos, asidos a los bordes y entre dos aguas, medio nadando, llegamos al navío de menos porte, que ya venía con gran prisa a socorrernos; y al embarcar hirieron muchos de nuestros soldados, en especial a los que iban asistidos a las popas de los bateles, y les tiraban al terrero, y aun entraban en la mar con las lanzas y

45 Se recordará que anteriormente se mencionó que, al encuentro con los españoles, los mayas navegaban con vela y remo.

46 Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Porrúa, 1960, p. 5.

> daban a manteniente, y con mucho trabajo quiso Dios que escapamos con las vidas de poder de aquellas gentes… Llámase a este pueblo Pontonchan (Champotón), y en las cartas de marear le pusieron por nombre los pilotos y marineros Costa de Mala Pelea.[47]

Ello fue un golpe tan fuerte para la expedición que la obligó a regresar a Cuba. Los testimonios de los exploradores sobre lo que habían visto y vivido causaron gran inquietud no sólo en la isla, sino también en la misma España. Lo poco que se había conocido de Yucatán les dio a los europeos la certeza de haber encontrado tierras importantes con sociedades más complejas y, por ende, más ricas. El Gobernador Velázquez se apresuró a ordenar una nueva expedición. Así, Juan de Grijalva dirigió el segundo viaje a Yucatán en 1518; con él viajaron Pedro de Alvarado, Francisco de Montejo, Alonso de Ávila y nuevamente Díaz del Castillo y Alaminos.

Esta vez, el litoral de Yucatán que había tocado un año antes Hernández de Córdoba fue explorado con mayor interés, sobre todo por la información que había registrado Bernal Díaz del Castillo. Esta nueva expedición encontró la isla de Cozumel, de la que se tomó posesión formal. Cuando se dieron cuenta de que ahí no encontrarían riquezas en oro, decidieron continuar su camino explorando las costas de la Península de Yucatán hacia el Sur hasta llegar a la bahía de Chetumal —bautizada en ese momento como Ascensión—. No obstante, la falta de agua y víveres les hizo regresar. Al retomar nuevamente la navegación, esta vez costeando la península, y llegar a las costas campechanas a la altura de Champotón, fueron atacados también por los feroces nativos mayas, por lo que decidieron seguir adelante reconociendo las costas de Campeche y Tabasco. Cabe señalar que en este último lugar encontraron un caudaloso río que recibió el nombre de su descubridor: Grijalva.[48]

Aunque la flota del conquistador estaba ya muy desgastada, intentaron seguir más adelante. Fue en ese momento cuando descubrieron una isla en donde se encontraba un templo destinado a los sacrificios indígenas, por lo que fue bautizada como Isla Sacrificios. Al continuar su derrotero, llegaron a otra isla que ofrecía buen abrigo contra los fuertes vientos del Norte; en ella existía también un templo indígena con restos de sacrificios humanos. Un nativo que venía acompañando a la fuerza española desde el río de Banderas —río Jamapa, Boca del Río—, al ser interrogado en dicha isla, contestó con la voz: *colua, colua*. Y como el nombre del jefe de esa expedición era Juan (de Grijalva), además de que aquél era el día de San Juan (24 de junio del año de 1518), se decidió nombrarla como San Juan de Ulúa.[49]

Ahí permanecieron por algunos días intercambiando algunos productos con los *pochtecas*, comerciantes-espías de Moctezuma Xocoyotzin. Grijalva, al ver a su gente agotada, además de que contaba con un número importante de heridos, decidió regresar a Cuba, muy a pesar de los que querían quedarse a poblar esas tierras. A su regreso, su tío, el gobernador Velázquez, le reprochó duramente el que detuviera a esas alturas la enorme empresa y el inicio de la colonización de aquella región. Por ello decidió elegir a un nuevo capitán que se distinguiera por ser capaz, eficiente y con suficiente criterio para resolver los problemas que se pudiesen presentar.[50]

Ese hombre fue Hernán Cortés —oriundo de Medellín, Extremadura—, quien comenzó a realizar los preparativos para efectuar el tercer viaje. Es importante mencionar que las empresas de exploración

47 Ibídem, p. 9.
48 Ibídem, p. 19.
49 Ibídem, p. 20.
50 Ibídem, pp. 29-30.

eran financiadas con capitales privados y, por ello, para este nuevo viaje, tanto Velázquez como Cortés aportaron sus respectivos fondos. Al parecer, ello motivó un disgusto entre ambos, por lo que en febrero de 1519, sin el permiso del Gobernador, el Capitán zarpó de Cuba con once naves, quinientos ocho soldados, ciento diez marinos, dieciséis caballos, treinta y dos ballesteros, trece escopeteros y catorce cañones, además de un contingente de doscientos indios.[51] Con ellos venía el experimentado piloto Antón de Alaminos, quien, como se recordará, acompañó a Colón en su segundo viaje y que, junto con Bernal Díaz del Castillo, formó parte de las tres expediciones hacia Yucatán y demás costas del Golfo de México y el Caribe.

La expedición de Cortés continuó de manera accidentada, pues un fuerte temporal los acompañó durante una noche en que realizaban su travesía, lo que provocó la separación de la flota y la ruptura del timón del navío que comandaba Francisco de Morla. Cuando por fin el clima agotó su furia, el timón apareció flotando a un costado del navío y, en un acto memorable, Morla se ató a una cuerda, se lanzó al mar y rescató el timón. Este acontecimiento significó para las tripulaciones un buen augurio para continuar con la expedición.[52]

El conquistador llegó a costas de Yucatán en abril de 1519. Entre sus muchos encargos, llevaba el cometido de sondar los litorales y levantar cartas de marea, así como conocer más de las costumbres y religión de la gente. Al arribar a tierra, fue enterado de la existencia, entre los naturales de aquel lugar, de los dos mencionados náufragos españoles. En su *Primera carta de relación*, escribió que durante la campaña en Cozumel para rescatar a los dichos náufragos "vieron venir una canoa a la vela hacia dicha isla. Y llegada donde nosotros estábamos, vimos cómo venia en ella uno de los españoles cautivos que se llama Gerónimo de Aguilar".[53]

Posteriormente, cuando Cortés llegó a territorio del actual estado de Tabasco, la población se mostró hostil, provocando combates con los españoles. Finalmente, la batalla se resolvió a favor de los conquistadores debido a la superioridad de armas y el uso de caballos, mismos que llenaron de temor a los nativos, pues nunca habían visto esos animales. Ahí, el Capitán recibió de regalo a una veintena de jóvenes, entre las que se encontraba Marina —la llamada Malinche—, quien, junto con el mencionado Jerónimo de Aguilar, desempeñó una función estratégica como intérprete.

La expedición continuó su recorrido por el Golfo de México; el 20 de abril de 1519 llegó a un lugar llamado Chalchiucueyehcan, ubicado a la altura de San Juan de Ulúa.[54] Al siguiente día, se fundó la primera ciudad y el primer ayuntamiento español en tierras mexicanas: la Villa Rica de la Vera Cruz, la primera Veracruz, situada a aproximadamente 25 kilómetros al norte del actual puerto. Nombrado Capitán General de ese ayuntamiento, el conquistador legitimó su estancia y renunció a la comisión que Diego Velázquez le había conferido, con lo cual quedó directamente a las órdenes del monarca español —en ese momento Carlos V—, a quien en lo sucesivo informaría de todo lo ocurrido a través de sus famosas *Cartas de relación*.[55]

51 Ibídem, pp. 38-39.

52 Juan Miralles, *Hernán Cortés. Inventor de México*, España, Fábula Tusquets, 2004, p. 91.

53 Hernán Cortés, *Cartas de relación,* México, Porrúa *(*Sepan cuantos… 7), 1960, p. 13.

54 Jaime E. Rodríguez O. y Colin M. MacLachlan, *op. cit.,* p. 82.

55 Hernán Cortés, *op. cit*., p. 19.

Conquista de Tenochtitlan

No todos los europeos que venían con la expedición de Cortés estaban dispuestos a seguir adelante, a enfrentar la incertidumbre de la muerte, sobre todo porque habían sido enterados del enorme poder que tenían aquellos pobladores de la ciudad mexica. Ante la inconformidad de algunos que querían regresar a Cuba, Cortés mandó encallar sus naves y desmantelar otras, no sin antes guardar clavos, cuerdas, velas, madera, que, sin saberlo entonces, le serían muy útiles para construir las embarcaciones que más tarde le ayudaron a sitiar por agua la ciudad de Tenochtitlan.

Conforme avanzaba, Cortés notó que los mexicas no eran bien vistos por los pueblos circunvecinos y, astuto como era, calculó el beneficio que le reportaría explotar el odio que éstos les tenían a los aztecas. Muchos de los pueblos que sufrían los constantes acosos y ataques de los mexicas se unieron a los europeos, debido a la sed de venganza que por mucho tiempo habían acumulado. El caso de Tlaxcala y de Cholula es claro ejemplo de aquellas poblaciones subyugadas que se unieron a los conquistadores y que duramente han sido juzgadas como traidoras.

La llegada a Tenochtitlan

El 8 de noviembre de 1519, Hernán Cortés llegó a la ciudad mexica con un ejército que no era tan impresionante como podría pensarse, porque lo conformaban aproximadamente 400 hombres, 12 cañones y un número menor de caballos; sin embargo, sí causó preocupación entre los mexica.[56] El Capitán fue recibido por el emperador Moctezuma, quien, en una muestra de gentileza, lo hospedó junto con sus huestes en el palacio de Axayácatl, ubicado en el Templo Mayor. No tardó el gobernante azteca en mostrar su señorío a los conquistadores. En su *Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España*, Bernal Díaz del Castillo, quien acompañó a Cortés y a Moctezuma en un recorrido por la ciudad, narró la escena:

> Y luego le tomó de la mano y le dijo que mirase su gran ciudad y todas las más ciudades que había dentro en el agua, y otros muchos pueblos alrededor de la misma laguna, en tierra; y que si no había visto muy bien a su gran plaza, que desde allí la podría ver mejor, y así lo estuvimos mirando, porque de aquel grande y maldito templo estaba tan alto que todo lo señoreaba muy bien; y de allí vimos las tres calzadas que entran en México, que es la de Iztapalapa, que fue por la que entramos cuatro días había, y la de Tacuba, que fue por donde después salimos huyendo la noche de nuestro gran desbarate, cuando Cuedlabaca, nuevo señor, nos echó de la ciudad, como adelante diremos, y la de Tepeaquilla. Y veíamos el agua dulce que venía de Chapultepec, de que se proveía la ciudad, y en por donde entraba y salía el agua de la laguna de una parte a otra; y veíamos en aquella gran laguna tanta multitud de canoas, unas que venían con bastimentos y otras que volvían con cargas y mercaderías; y veíamos que cada casa de aquella ciudad, y de todas las más ciudades que estaban pobladas en el agua, de casa a casa no se pasaba sino por unas puentes levadizas que tenían hechas de madera, o en canoas; y veíamos en aquellas ciudades cúes y adoratorios a manera de torres y fortalezas, y todos blanqueando, que era cosa de admiración, y las casas de azoteas, y en las calzadas otras torrecillas y adoratorios que eran como fortalezas.[57]

56 Ídem.

57 Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.,* p. 160.

Durante su estancia en Tenochtitlan, los españoles fueron agasajados como verdaderos príncipes; quedaron sorprendidos por la majestuosidad de la cultura azteca, de su famoso mercado de Tlatelolco y de los muy variados productos que ahí se intercambiaban. También les llamó mucho la atención la limpieza que imperaba y la riqueza de sus centros ceremoniales. Sin embargo, este ambiente de cordialidad quedaría roto cuando Juan Escalante, Capitán de la Villa Rica de la Veracruz, mandó informar a Cortés sobre la muerte de cinco españoles a manos del cacique de Nautla. Algunos prisioneros del cacique dijeron que las muertes se habían hecho por órdenes de Moctezuma. Éste fue el pretexto que le permitió a Cortés continuar con su plan de dominación, ya que inmediatamente tomó preso al Tlatoani mexica.[58]

Bernal Díaz del Castillo refiere que Cortés, previendo una futura maniobra bélica en los lagos (Zumpango, Xaltocan y Texcoco), encargó a Andrés Núñez y Martín López la construcción de dos bergantines. Por ello mandó traer algunas partes de los navíos desmantelados en la Villa Rica y ordenó a Moctezuma que mandara a sus indios carpinteros a traer la madera necesaria.[59] Cabe señalar que Moctezuma estuvo a bordo en uno de esos bergantines, al ser llevado por los españoles a una cacería durante su cautiverio.[60]

Por espacio de unos cinco meses, los españoles permanecieron alojados en Tenochtitlan, tiempo que aprovechó Cortés para enterarse, de voz del propio Emperador, sobre las minas de oro, las mejores tierras y los lugares más apropiados en el Golfo de México para construir puertos. El Emperador le informó de todo lo que el conquistador quiso saber y éste mandó exploradores españoles guiados por indígenas mexicas a visitar los lugares.[61]

En mayo de 1520, Cortés se enteró de que desde Cuba había llegado a Veracruz Pánfilo de Narváez al mando de una armada compuesta por 18 naves, 800 hombres, 80 caballos y 12 piezas de artillería, con la orden expresa de llevarlo como prisionero a la isla y castigarlo por su desacato.[62] El Capitán marchó hacia Cempoala con 70 hombres, para lo cual reunió primero a los soldados que había dejado en Cholula y después a los de la Villa Rica de la Veracruz.[63] La noche del 27 de mayo se inició el combate; la gente de Cortés defendió bien su puesto, y Gonzalo de Sandoval apresó al Capitán Narváez, quien había tomado una posición estratégica. Tras su derrota y la pérdida de un ojo a causa de la refriega, Narváez fue mandado preso a Veracruz. El resto de su ejército se convenció de unirse al proyecto de Cortés, con lo que se reforzaron sus fuerzas militares.[64]

Mientras tanto, Pedro de Alvarado había quedado al frente de la tropa española en Tenochtitlan. Una grave decisión lo llevó a realizar una terrible matanza en el Templo Mayor, tras confundir los preparativos de una celebración religiosa del pueblo mexica —la ceremonia de Tóxcatl—, con la supuesta intención de un contraataque. En medio de este enfrentamiento atroz y en un intento por conciliar el conflicto, Moctezuma fue muerto. Al enterarse de lo que estaba sucediendo, Cortés regresó de inmediato, pero poco fue lo que pudo hacer, ya que los mexicas, en mayor número, obligaron a los

58 Ibídem, p. 168.

59 Ibídem, p. 176.

60 Ibídem, pp. 177-178.

61 Hernán Cortés, *op. cit.*, pp. 56-57.

62 José Luis Martínez, *Hernán Cortés*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 259.

63 Ibídem, p. 260.

64 Ibídem, pp. 260-261.

europeos a huir durante la noche del 30 de junio de 1520, conocida como *La noche triste*.[65] A pesar de que los españoles contaban con armas poderosas como el arcabuz, el cañón, la ballesta y la ventaja que el caballo presentaba durante las batallas, los mexicas pronto dominaron con su estrategia militar y los enfrentaron con bravura, demostrando su experiencia tanto en la guerra terrestre como en el combate naval. De ello se hablará más adelante.

Alertados los guerreros mexicas sobre la salida de los invasores (cerca de siete u ocho mil hombres, de los que unos mil trescientos eran españoles), fueron tras ellos por tierra y agua; los alcanzaron a la altura de la actual calle de Tacuba. Ahí murió un gran número de conquistadores, ya que muchos de ellos iban cargados con oro y plata, además del peso de sus armas, lo que provocó que se hundieran en el fango.[66]

En su huida, muchos españoles lograron pasar caminando encima de los cadáveres de sus compañeros, de indios, caballos y valijas que contenían preciados objetos. José Luis Martínez, en su obra biográfica sobre Hernán Cortés escribe:

> La experiencia de la derrota del 30 de junio de 1520, en que tantos de sus soldados y caballos perecieron en los cortes de las calzadas, enseñó a Cortés que sólo podía atacar con éxito la ciudad lacustre con movilidad combinada por agua y por tierra. Para ello decidió fabricar en Tlaxcala doce bergantines que luego serían trece, cuya construcción debió iniciarse hacia octubre de 1520 y se concluyó hacia febrero o marzo del año siguiente.[67]

Tras el fracaso de las huestes de Hernán Cortés, éste decidió que, debido a la ubicación de la ciudad mexica y la problemática que generaba el paso de sus tropas por las calzadas (tras la terrible experiencia), era necesaria otra estrategia, esta vez a través de los lagos; por ello, ordenó la construcción de un mayor número de bergantines. Mientras tanto, ante la falta de artillería y gente para llevar a cabo su plan, pidió ayuda a la isla de La Española para que le proporcionaran armas, gente y caballos, pues, como escribiera al Rey:

> … mi determinada voluntad era revolver sobre los de aquella gran ciudad, que de todo había sido la causa; y que para ello comenzaba a hacer trece bergantines para por la laguna hacer con ellos todo el daño que pudiese, si los de la ciudad perseverasen en su mal propósito. Escribí a vuestra majestad que entre tanto que los dichos bergantines se hacían, y yo y los indios nuestros amigos nos aparejábamos para volver sobre los enemigos, enviaba a la dicha Española por socorro de gente y caballos y artillería y armas, y que sobre ello escribía a los oficiales de vuestra majestad que allí residen, y les enviaba dineros para todos los gastos y expensas que para el dicho socorro fuese necesario; certifiqué a vuestra majestad que hasta conseguir victoria contra los enemigos no pensaba tener descanso ni cesar de poner para ello toda la solicitud posible, posponiendo cuanto peligro, trabajo y costa se me pudiese ofrecer…[68]

Mas la ayuda nunca llegó. Sin embargo, ello no frenó su firme propósito de combatir y derrotar a los mexicas por medio de una batalla naval.

65 Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, pp. 235-242.

66 Ídem.

67 José Luis Martínez, *op. cit.*, p. 289.

68 Hernán Cortés, Tercera Carta de Relación, *op. cit.*, p. 103.

La construcción de trece bergantines

Cortés consolidó su alianza con los señores de Huejotzingo y Cholula, además de los de Tepeaca, Chalco y Texcoco; ahí se hizo de muchos hombres para engrosar sus tropas. Además, como ya se mencionó, Cortés mandó construir bergantines; para que le trajeran madera, envió a Tlaxcala al Capitán Gonzalo de Sandoval junto con 200 soldados, 20 escopeteros y ballesteros, así como un contingente de tlaxcaltecas y texcocanos,[69] para la protección de la caravana ante posibles ataques durante el camino. Como ya se sabe, el encargado de estos trabajos fue el maestro Martín López comandado por Andrés Núñez, el aserrador Diego Hernández, el herrero Hernando de Aguilar, algunos indios carpinteros y dos herreros con sus fraguas. Se puede decir que todos ellos fueron los pioneros de la construcción naval en México.

Los navíos, que en total fueron trece, se construyeron en el barrio de Atempam (*barrio de la orilla del agua*); los trabajos iniciaron el mes de octubre de 1520 y terminaron en marzo del año siguiente. Fueron probados en el cercano río de Zahuapan y después se volvieron a desarmar para transportarlos hasta Texcoco. Hernán Cortés describió la sorprendente operación logística que para ello implementó junto con sus tropas y la gente de Texcoco y Tlaxcala:

> …Yo estuve en Tesuico [Texcoco], forneciéndome lo mejor que pude de gente y de armas, y dando prisa en que se acabasen los bergantines y una zanja que se hacía para los llevar por ella hasta la laguna, la cual zanja se comenzó a hacer luego que la ligazón y tablazón de los bergantines se trajeron en una acequia de agua, cabe los aposentamientos hasta dar en la laguna. Y desde donde los bergantines se ligaron y la zanja se comenzó a hacer hay bien media legua hasta la laguna, y en esta obra anduvieron cincuenta días más de ocho mil personas cada día, de los naturales de la provincia de Aculuacan y Tesuico, porque la zanja tenía más de dos estados de honduras y otros tantos de anchura, e iba toda chapada y estacada, por manera que el agua que por ella iba la pusieron en el peso de la laguna; de forma que las fustas se podían llevar sin peligro y sin trabajo hasta el agua, que por cierto que fue obra grandísima y mucho que ver.[70]

La columna que cargó y escoltó las embarcaciones sumaba, según Cortés, más de veintiocho mil hombres. Para entrar a una población (que no era muy grande en aquel entonces) tardaban hasta seis horas entre los que entraban primero y los últimos. Finalmente, al llegar a Texcoco se tuvo que improvisar la construcción de un astillero para el rearmado de los bergantines.[71] Este hecho constituye el primer registro histórico de una construcción naval estilo europeo realizada en el continente americano, siendo además terminada dentro del territorio continental y no a orillas del mar.

69 Bernal Díaz del Castillo, *op. cit*., p. 273.

70 Hernán Cortés, *Cartas de relación*, *op. cit*., p. 130.

71 Las medidas aproximadas de estas embarcaciones pueden inferirse con base en las de la capitana, la cual tenía de largo o eslora entre 11.76m y 13.44m, una anchura máxima o manga de 2.24m a 2.52m, un calado entre 56 y 70cm y una altura libre de 1.12m. Llevaban seis remeros a cada lado y tenían uno o dos mástiles. Cada bergantín podía transportar hasta veinticinco soldados. Además, se creó una flota de diecisiete mil canoas guerreras para acometer contra Tenochtitlan**.** C. Harvey Gardiner, *Naval Power in the conquest of México*, Austin, University of Texas Press, 1956, p. 253.

El sitio a Tenochtitlan y la batalla naval de Texcoco

Sabiendo Cortés que los mexicas se encontraban atrincherados dentro de la ciudad, decidió ponerle sitio. De manera que por el norte, por Tacuba, arribó Pedro de Alvarado con treinta españoles a caballo, ciento setenta peones y cincuenta mil indígenas de diferentes poblaciones —como Acolman y Xaltoca—; por Coyoacán llegó Cristóbal de Olid con treinta y tres españoles a caballo, ciento ochenta peones y cincuenta mil hombres; mientras que Gonzalo de Sandoval lo hizo por Iztapalapa con veintitrés a caballo, ciento setenta peones y cincuenta mil labradores para aderezar puentes y destruir lo útil para los mexicas. Es importante mencionar que en la confluencia de los caminos que iban a Coyoacán e Iztapalapa se ubicaba un fuerte conocido como Xólotl, el cual protegía la entrada a la ciudad; al ser tomado por las tropas conquistadoras, fungió como punto de control de acceso y salida, lo que les permitía evitar el contacto de los sitiados con los pueblos del Sur. Posteriormente, cerraron la salida al Norte en la zona de Tepeyácac logrando cercar completamente Tenochtitlan.[72] Con ello, Cortés tuvo tiempo suficiente para planear su próximo movimiento: tomar las poblaciones vecinas asentadas en las orillas de los lagos y con ello cortar todo posible auxilio que pudieran brindar a la ciudad.

Mientras esto sucedía, un fenómeno inesperado más allá de la guerra, una epidemia de viruela, que había comenzado desde algunos meses antes, hacía estragos entre la población indígena. Según Bernal Díaz del Castillo, la trajo un esclavo que venía entre la gente de Pánfilo de Narváez. En aquel entonces, esta enfermedad era desconocida en América, por lo que sus habitantes no contaban con las defensas suficientes para sobrevivirla. Entre los caídos por este mal estuvo Cuitláhuac, emperador azteca que sucedió a la muerte de Moctezuma y el señor de Tlaxcala, Maxixcatzin. Ello aumentó la desesperación de los gobernantes mexicas y bajó la moral de sus tropas, quienes comenzaban a creer que sus dioses los habían abandonado.

En medio de la mortandad y la desmoralización, la acción sistematizada de los conquistadores fue permitiendo la ocupación y, una a una, las poblaciones ribereñas de los lagos Cuauhtitlán, Cuernavaca y Oaxtepec al Sur, y Texcoco y Chalco al Norte fueron controladas en una operación exitosa de aislamiento de la capital mexica; no obstante, los combates fueron difíciles en todos los casos. En Chalco, por ejemplo, al intentar tomar un cerro, en su defensa murieron tal cantidad de indios que "un río pequeño que cercaba aquel pueblo, por más de una hora fue teñido de sangre".[73] Finalmente, para el 26 de mayo de 1521 los invasores ya habían bloqueado el acueducto que venía de Chapultepec, dejando a los mexicas sin abastecimiento de agua. Con Tenochtitlan bien cercada, ahora sólo faltaba reunir a todas las fuerzas y coordinar un ataque simultáneo por tierra y por agua.

Por su parte, los aztecas y tlatelolcas de la Triple Alianza, capitaneados por Cuauhtémoc, el nuevo Tlatoani de Tenochtitlan, junto con Coanacoch de Texcoco y Tetlepanquetzal de Tacuba, habían logrado reunir trescientos mil hombres, miles de canoas y gran cantidad de proyectiles, armas y alimento. Sin embargo, las desgracias para ellos no cesaban. A últimas horas, los pueblos aliados de Xochimilco, Churubusco, Mexicaltzingo, Mixquic, Cuitláhuac, Iztapalapa, Coyoacán y Texcoco cambiaron de parecer y pactaron con el invasor, dejando solos a los mexicas y a los tlatelolcas. El odio gestado por años en las poblaciones anteriormente sojuzgadas por los aztecas los motivaba ahora a cobrarse los largos años de esclavitud y pobreza. Así lo expresó el historiador indio Cristóbal del

72 José Luis Martínez, *op. cit*., pp. 223-224.

73 Ibídem, p. 274.

Castillo, originario de Texcoco: "ningunos ciudadanos ayudaron a los mexicanos por causa del odio que les tenían".[74]

En cambio, las fuerzas con las que contaba el bando español eran mayores. Según Fray Bernardino de Sahagún:

> El segundo día de pascua del Espíritu Santo que ya estaba todo el ejército junto en Tezcoco, hizo alarde Cortés con sus españoles, y lo mismo hizo Ixtlixóchitl, y eran en todo el ejército doscientos mil hombres de guerra, y cincuenta mil labradores para aderezar puentes y otras cosas necesarias. Cincuenta mil hombres de Chalco, Itzocan, Cuauhnáhuac, Tepéyac, y otras partes sujetas al reino de Tezcoco, que caen hacia la parte del mediodía, y otros cincuenta mil hombres de la ciudad y su provincia, ocho mil capitanes que eran vecinos y naturales de la ciudad de Tezcoco; otros cincuenta de las provincias de Otumba, Tolanzinco, Xilotépec y otras partes que asimismo pertenecen a la ciudad y son aculhuas, y últimamente otros cincuenta tziuhcolhuacas, tlalahuhquitepecas, y otras provincias que caen hacia la parte del Norte y son sujetas al reino de Tezcoco, que como tengo declarado son por todos doscientos mil hombres de guerra […] También ese día hicieron alarde los tlaxcaltecas, huexotzincas y chololtecas, cada señor con sus vasallos, y halláronse por todos más de trescientos mil hombres de guerra. [75]

En cuanto a las embarcaciones que habían sido preparadas para el plan naval, la mayoría iban equipadas con una pieza de artillería menor (la nave capitana con dos), así como de ballesteros, escopeteros y remeros. Entre los capitanes que comandaban los trece navíos, se encontraban García Holguín, Pedro Barba, Juan Jaramillo, Jerónimo Ruiz de la Mota, Carvajal, Portillo, Zamora (quien se sabe fue maestre de navíos), Colmenero (marinero de profesión y buen soldado), Lerma, Ginés Nortes, Briones, Francisco Rodríguez Magariño y Miguel Díaz de Ampiés.[76] Por su parte, Ixtlixóchitl, señor de Texcoco que abandonó la causa mexica para unirse a los españoles, ordenó reunir las canoas disponibles (cerca de 16,000),[77] para acompañar a los bergantines en su cometido.

Cabe señalar que los navíos requirieron de 12 remeros, cuyo reclutamiento fue muy difícil, ya que entonces se consideraba oficio denigrante por ser una actividad propia de gente baja, ruin y criminal.[78] Los hombres del ejército de Cortés se oponían a fungir como remeros, al tiempo que su comandante tuvo que tomar medidas mayores y definitivas para lograr que todos aquellos nacidos en puertos españoles y los que tuvieran experiencia en la marinería desempeñaran las funciones necesarias.

Simultáneamente y en forma coordinada a los ataques por las calzadas y los puentes, se llevaron a cabo las batallas por las aguas del lago de Texcoco. El 30 de mayo iniciaron los combates a la altura de Iztapalapa, en un paraje llamado Peñón Grande:

> Cortés e Ixtlixóchitl, con los bergantines y las diez y seis mil canoas en donde iba su ejército, fueron sobre México, y en la primera parte donde tuvieron guerra fue sobre el peñol grande, en donde estaba grandísima

74 Cristóbal del Castillo, *Fragmentos de la obra general sobre historia de los mexicanos*, cap. 39, 2ª parte, traducida al castellano por Francisco del Paso y Troncoso, Florencia, Tipografía de Salvador Landi, 1908, p. 104.

75 "Decimatercera relación de la venida de los españoles y principio de la Ley Evangélica, escrita por Don Fernando Alva Ixtlixóchitl", en Fray Bernardino de Sahagún, *op. cit.,* p. 834.

76 Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.,* p. 304.

77 José Luis Martínez, *op. cit*., p. 319.

78 En aquel entonces, los criminales y delincuentes pagaban sus condenas realizando trabajos forzados y remando en las galeras reales.

> suma de gente de guerra, y mujeres y niños, y combatiéronle, y ganáronle subiendo hasta la cumbre con harto trabajo por ser muy áspero y alto, pues que encima de él estaba la mayor fuerza de los enemigos, a los cuales mataron sin que quedase ninguno, si no fueron las mujeres y niños; aunque con harto riego de los nuestros, porque murieron muchos, y quedaron heridos veinte y cinco españoles.[79]

La idea de Cortés era sorprender a los sitiados con la presencia de los bergantines, ya que en el temor a ellos veía el éxito de la batalla:

> …luego me metí en los bergantines, y nos hicimos a la vela y al remo; […] llegamos a vista de un cerro grande y fuerte que está cerca de la dicha ciudad, y todo en el agua, y estaba muy fuerte, y había mucha gente en él, así de los pueblos de alrededor de la laguna como de Temixtitan, porque ellos ya sabían que el primer reencuentro había de ser con los de Iztapalapa, y estaban ahí para defensa suya y para nos ofender, si pudiesen. Y como vieron llegar la flota, comenzaron a apedillar y hacer grandes ahumadas porque todas las ciudades de las lagunas lo supiesen y estuviesen apercibidas […] los de Temixtitan y de las otras ciudades que están en el agua, conocieron que yo entraba ya por la laguna con los bergantines; y de improviso juntóse tan grande flota de canoas para nos venir a acometer y a tentar qué cosa eran los bergantines; y a lo que pudimos juzgar pasaban de quinientas canoas. Y como yo vi que traían su derrota derecha a nosotros, yo, y la gente que habíamos saltado en aquel cerro grande, nos embarcamos a mucha prisa, y mandé a los capitanes de los bergantines que en ninguna manera se moviesen, porque las canoas se determinasen a nos acometer y creyesen que nosotros, de temor, no osábamos salir de ellos; y así comenzaron con mucho ímpetu de encaminar su flota hacia nosotros. Pero a obra de dos tiros de ballesta reparáronse y estuvieron quedos, y como yo deseaba mucho que el primer reencuentro que con ellos hubiésemos fuese de mucha victoria y se hiciese de manera que ellos cobrasen mucho temor de los bergantines, porque la llave de toda la guerra estaba en ellos, y donde ellos podían recibir más daño, y aún nosotros también, era por el agua, plugo a Nuestro Señor que, estándonos mirando los unos a los otros, vino un viento de la tierra muy favorable para embestir con ellos, y luego mandé a los capitanes que rompiesen por la flota de las canoas y siguiesen tras ellos hasta los encerrar en la ciudad de Temixtitan. Y como el viento era muy bueno, aunque ellos huían cuanto podían, embestimos por medio de ellos, y quebramos infinitas canoas, y matamos y ahogamos muchos de los enemigos, que era la cosa del mundo más para ver. Y en este alcance los seguimos bien tres leguas grandes, hasta los encerrar en las casas de la ciudad; y así, plugo a Nuestro Señor de nos dar mayor y mejor victoria que nosotros habíamos pedido y deseado.[80]

De esta manera, con la ayuda de un viento favorable, las canoas mexicas fueron embestidas por las fuerzas europeas y sus aliados indígenas, provocando el retroceso de los mexicas hacia Tenochtitlan. Después:

> …a todos los que pudieron alcanzar los mataron aunque se resistían, hasta meter dentro de la ciudad a los que pudieron escapar, y prendieron muchos caballeros y capitanes y algunos señores. Fueron tantos los que murieron, que se tiñó la laguna grande de sangre, que verdaderamente no parecía agua y con esta victoria quedaron los nuestros por señores de la laguna.[81]

79 Ibídem, p. 836.

80 Hernán Cortés, *op. cit.,* p. 133.

81 "Decimatercera relación de la venida de los españoles y principio de la Ley Evangélica, escrita por Don Fernando Alva Ixtlixóchitl", en Fray Bernardino de Sahagún, *op. cit.,* p. 837.

Pese a que los indígenas comprendieron la ventaja que tenían los españoles con sus naves, aun así se empeñaron en tratar de destruirlos. Para ello se valían de ciertas estrategias de engaño similares a las que usaban en la guerra terrestre: aparentando transportar alimentos para los sitiados, se hacía perseguir por un bergantín, y cuando estaban a punto de darles alcance, salían de entre los carrizales seis o más canoas que ahí se encontraban escondidas, hiriendo a los soldados españoles a bordo. Asimismo, intentaban llevarlos hacia zonas bajas del lago donde habían instalado estacas con la finalidad de inmovilizarlos.

Por otra parte, el 10 de junio, la compañía de Cristóbal de Olid logró avanzar con dificultad por la calzada de Coyoacán, donde perdió una buena cantidad de soldados, por lo que Cortés ordenó que se realizara un corte en la misma con el fin de que pasaran cuatro bergantines cuyo apoyo fue importante para el contingente de Olid.[82] Unos días más tarde, fue quemado el palacio de Cuauhtémoc y se logró el control de tres cuartas partes de la ciudad.

Al mismo tiempo, el combate continuaba en las aguas. Los bergantines llevaban la ventaja sobre las canoas; sin embargo, los mexicas fueron eficientes y en varias ocasiones acometieron duramente a los invasores en grandes grupos:

> …acordaron nuestros capitanes que luego fuésemos a dar una vista y entrar por la calzada de Tacuba y hacer lo que pudiésemos por les ganar una puente; y llegados que fuimos a la calzada, eran tantas las canoas que en la laguna estaban llenas de guerreros, y en las mismas calzadas, que nos admiramos dellos; y tiran tanto de vara y flecha y piedra con hondas, que a la primera refriega hirieron sobre treinta soldados; y todavía les fuimos entrando por la calzada adelante hasta una puente; y a lo que yo entendí, ellos nos daban lugar a ello por meternos de la otra parte de la puente, y desque allí nos tuvieron digo que cargaron tanta multitud de guerreros sobre nosotros, que no nos podíamos tener contra ellos, porque la calzada, que era ocho pasos de ancho, ¿qué podíamos hacer a tan gran poderío questaban de la una parte y de la otra de la calzada y daban en nosotros como al terreno?[83]

En aquella ocasión, las embarcaciones aztecas estaban "acorazadas", de forma que las tropas de a bordo recibían poco los tiros de los proyectiles. Bernal Díaz del Castillo explica lo que observó de esta especie de blindaje:

> …porque ya que nuestros escopeteros y ballesteros no hacían sino armar y tirar a las canoas, no les hacíamos daño sino muy poco, porque las traían muy bien armadas de talabardones de madera; pues cuando arremetíamos a los escuadrones que peleaban en la misma calzada, luego se echaban al agua y había tantos dellos, que no nos podíamos valer…[84]

La batalla por el lago, lagunas y acequias se prolongó por cerca de 80 días, durante los cuales se efectuaron múltiples y sanguinarios enfrentamientos. A pesar de la desigualdad de condiciones, los mexicas lograron varar dos bergantines, restando así fuerza a los sitiadores. Pero al final, los

82 Juan José Pinto Zepeda, *op. cit.*, pp. 6-9.
83 Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.,* pp. 413-414.
84 Ibídem, p. 414.

navíos españoles y su armamento resultaron ser más eficaces, por lo que la batalla cedió a favor de los europeos, quienes lograron sacar de circulación a más de quinientas canoas.[85]

Para entonces, la población sitiada estaba cada vez más diezmada por la enfermedad y el hambre. Los españoles veían que los indígenas en su desesperación comían raíces y la corteza de arboles, y aunque Cortés mandó en varias ocasiones mensajes de paz, los mexicas los rechazaron rotundamente. Así, los combates en la ciudad continuaron entre los restos de los muertos, mientras que los que aún se mantenían con vida lucían "traspasados y flacos". No es difícil imaginar que el aire que se respiraba estaba viciado debido a los miles de cadáveres en descomposición.

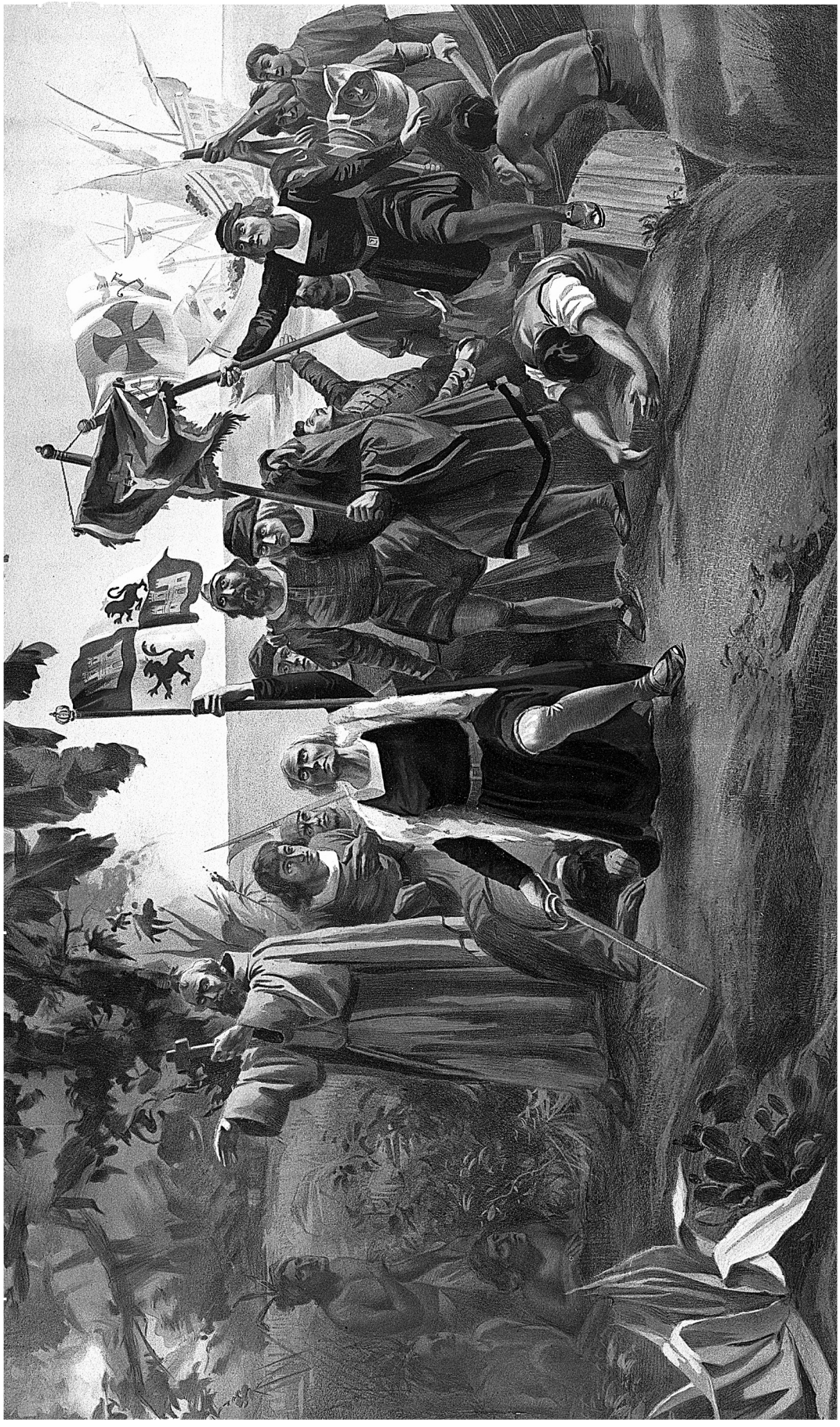
> …Murieron de la parte de *Ixtlilxóchitl* y reino de *tezcoco*, más de treinta mil hombres, de más de doscientos mil que fueron de la parte de los españoles […]; de los mexicanos murieron más de doscientos cuarenta mil, y entre ellos casi toda la nobleza mexicana, pues que apenas quedaron algunos señores y caballeros, y los más niños y de poca edad.[86]

El soldado García Holguín, Capitán de un bergantín, alcanzó la canoa donde iba Cuauhtémoc. El último Emperador azteca fue llevado ante Cortés a quien en un acto de honor le pidió que lo matara con un puñal que portaba en la cintura. Era la tarde del martes 13 de agosto de 1521. Había caído la Gran Tenochtitlan. Cuauhtémoc fue torturado por Cortés en su búsqueda de más oro. Años más tarde, en 1525, Cortés lo mandó ahorcar al ir de camino hacia las Hibueras —actual Honduras—, con el pretexto de que preparaba una rebelión.

Para finalizar, cabe decir que fue gracias a las crónicas de esta guerra de conquista de Tenochtitlan que se tienen referencias más claras sobre el tipo de guerra naval que podían practicar los mexicas; de ahí que se puede inferir que seguramente emprendieron estrategias semejantes desde los primeros tiempos en que llegaron al islote, al verse en conflicto con las poblaciones ribereñas. Los testimonios de Hernán Cortés y Bernal Díaz del Castillo, entre algunos otros, dejaron una idea aproximada sobre la capacidad de estos guerreros en el combate acuático y la existencia de estrategias de ataque mediante la navegación en canoas.

85 Ibídem, p. 48, y José Luis Martínez, *op. cit*., p. 322.

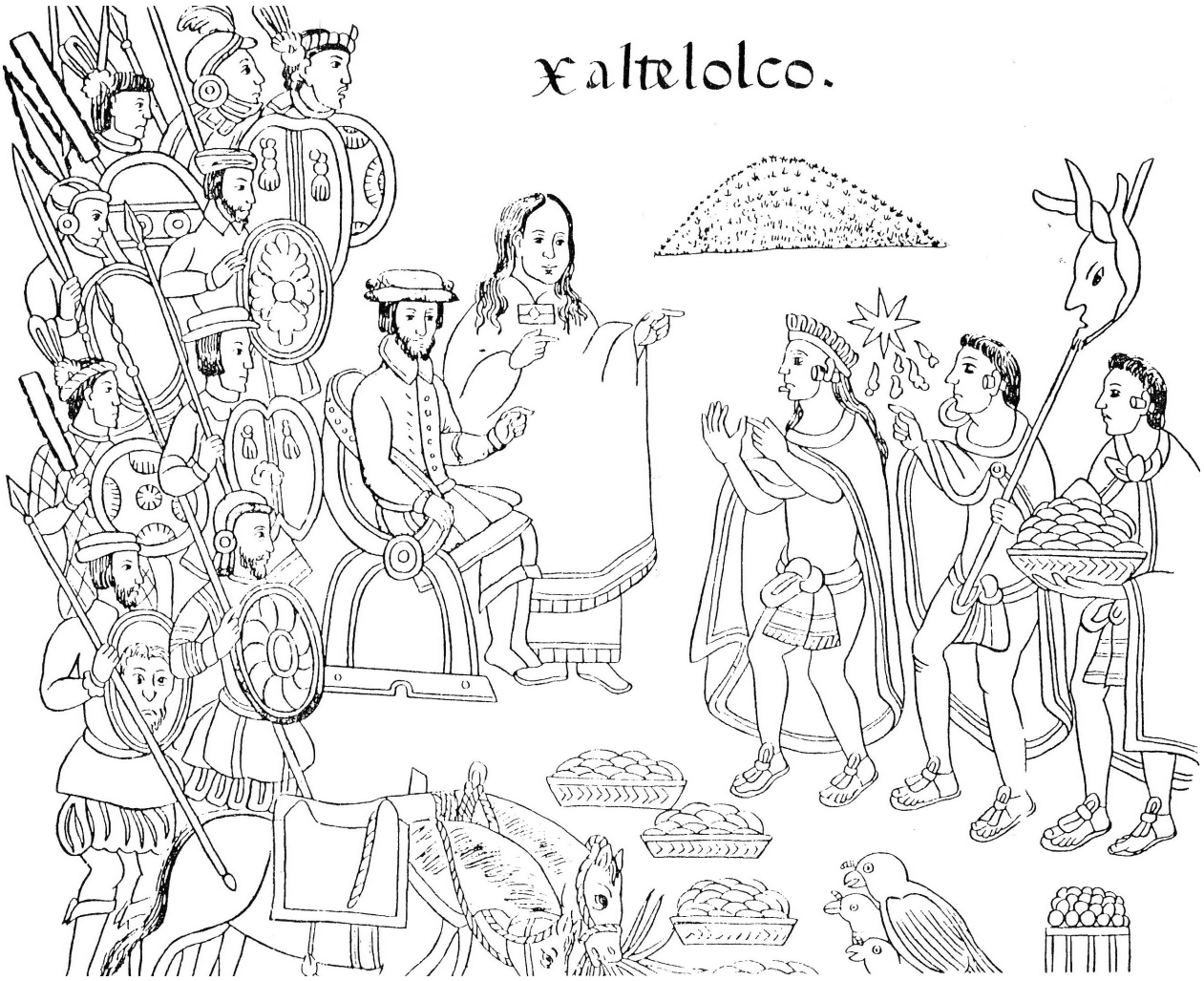
86 "Decimatercera relación de la venida de los españoles y principio de la Ley Evangélica, escrita por Don Fernando Alva Ixtlixóchitl", en Fray Bernardino de Sahagún, *op. cit.,* p. 849.



Litografía artística que representa la llegada de Cristóbal Colón y sus hombres al continente americano.



Hernán Cortés supo aprovechar las contradicciones del Imperio Azteca, a la vez que explotar la vulnerabilidad que para los mexicas representaba estar rodeado por lagos. Construyéndose así la estrategia y la táctica militar para sitiar a Tenochtitlan a partir del combate naval.



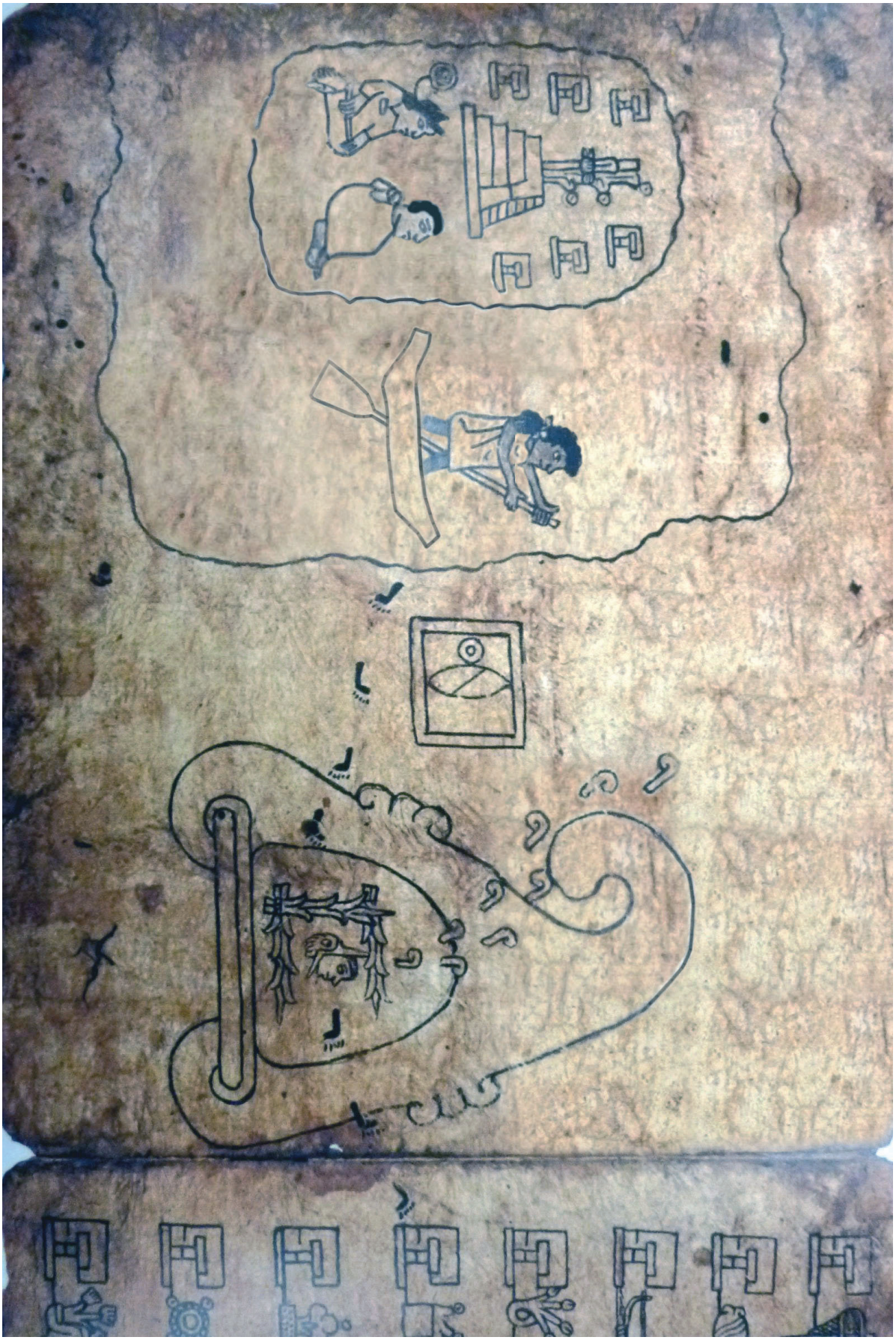
La Malinche fue un elemento importante como intérprete del Capitán español Hernán Cortés, durante su campaña militar.



Representación artística de la aprehensión de Cuauhtémoc, último Emperador mexica.



Hallazgo de una embarcación perteneciente a la cultura olmeca en Coatzacoalcos, Veracruz.



Códice Boturini. Salida de los mexicas de Aztlán e inicio de su peregrinación, que culminó con la fundación de México-Tenochtitlán.



Fragmento del Códice Nuttall. Guerreros mixtecos navegando por el mar, preparados para el combate.



Mexicas y españoles en batalla.

Fuentes Consultadas

Bibliografía

AGUILAR, Manuel. "Semblanza del Ejército Azteca" en: *Memoria del Primer Simposium Internacional de Historia Militar de México*, General Clever A. Chávez Marín, coordinador, Guadalajara, Asociación Internacional de Historia Militar, 2001.

ÁVALOS Guzmán, Juan. *Nuestras canoas en el Mediterráneo Americano,* México, Litorales, 1959.

BERNAL, Ignacio. "Los Olmecas", en *Historia de México,* Miguel León Portilla, coordinador, t. I, México, Salvat, 1974.

BONILLA, Juan de Dios. *Historia Marítima de México,* México, Litorales, 1962.

BOSCH García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Históricas, 1981.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Marina Mercante. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México* (versión resumida de Benjamín Flores Hernández), México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

CASAS, Bartolomé de las. *Historia de las Indias*, t. II, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1951.

CASTILLO, Cristóbal del. *Fragmentos de la obra general sobre historia de los mexicanos*, traducida al castellano por Francisco del Paso y Troncoso, Florencia, Tipografía de Salvador Landi, 1908.

CHAPMAN, Anne M. *Puertos de intercambio en Mesoamérica Prehispánica,* México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1959.

Códice Nuttall, Introducción por Zelia Nuttall, México, La estampa mexicana, 1974.

COLÓN, Cristóbal. *Los cuatro viajes del Almirante y su testamento*, 11ª ed., México, Espasa Calpe, 1988.

CORTÉS, Hernán. *Cartas de relación,* México, Porrúa (Sepan cuantos… 7), 1960.

CRÓNICAS de la Conquista, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 5ª ed., 1993.

DELGADO Calderón, Alfredo. "La navegación en el México Antiguo", e*n México y su mar*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010.

DÍAZ del Castillo, Bernal. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Porrúa, 1960.

Enciclopedia General del Mar, vol. 3, Hidalgo y Terán (Director), Madrid, Garriga, 1957.

FUENTES, Gloria. *El Ejército Mexicano*, México, Grijalbo, 1983.

GARCÍA Arroyo, Raziel. *Las construcciones navales en México,* México, Secretaría de Marina, 1975.

GARDINER, C. Harvey. *Naval Power in the conquest of México,* Austin, University of Texas, 1956.

KRICKEBERG, Walter. *Las Antiguas culturas mexicanas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

LANDSTRÖM, Björn. *Colón*, Barcelona, Juventud, 1971.

LEÓN Portilla, Miguel. "Orígenes y florecimiento de los mixtecas" en: *Historia de México*, t. 4, México, Salvat Mexicana, 1978.

MARTÍNEZ, José Luis. *Hernán Cortés*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fondo de Cultura Económica, 1993.

MIRALLES, Juan. *Hernán Cortés. Inventor de México*, Barcelona, Tusquets, 2004.

PIÑA Chan, Román. *El pueblo del jaguar. Los olmecas arqueológicos,* México, Secretaría de Educación Pública, 1974.

RIVA Palacio, Vicente. *México a través de los siglos,* México, Océano, 1996, t. I.

RODRÍGUEZ O., Jaime E. y Colin M. MacLachlan. *Hacia el ser histórico de México. Una reinterpretación de la Nueva España*, México, Diana, 2001.

SAHAGÚN, Fray Bernardino de. *Historia General de las cosas de Nueva España*, México, Porrúa, (Sepan cuantos… 300), 1975.

SIERRA, Carlos J. *Historia de la Navegación en la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Obras y Servicios, 1973.

SOUSTELLE, Jacques. *La vida cotidiana de los aztecas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1972.

THOMPSON, J. Erick S. *Grandeza y decadencia de los mayas,* México, Fondo de Cultura Económica, 1990.

TIBÓN, Gutierre. *Historia del nombre y de la fundación de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 3ª ed., 1993.

Hemerografía

Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística, t. II, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1870.

Revista *Arqueología Mexicana,* México, Raíces.

Septiembre-octubre de 1998, vol. VI, múm. 33.

Septiembre-octubre de 2007, vol. XV, núm. 87.

Marzo-Abril de 2008, vol. XV, núm. 90.

Agosto de 2009, edición especial, núm. 31.

Revista General de Marina, México, Secretaría de Marina, 1968, vol. I, núm. 2.

Virtuales

www.aztlanvirtual.com/aztlan/nueva_aztlan/noticias/2008/03/descubierto-en-veracruz-un-puerto.html

Consulta realizada en marzo de 2008.

www.jornada.unam.mx/2008/03/05, Página web consultada en marzo del 2008.

Ilustraciones

Cristóbal Colón y su llegada a América, http://wikipedia.org fecha de consulta: 17 de julio de 2012.

Hernán Cortés, www.google.com.mx fecha de consulta: 17 de julio de 2012.

Lienzo de Tlaxcala, www.esacademic.com fecha de consulta: 17 de julio de 2012.

Aprehensión de Cuauhtémoc último emperador mexica y con ello, cae la ciudad de Tenochtitlán el 13 de agosto de 1521, www.memoriapoliticademexico.org fecha de consulta: 17 de julio de 2012.

Códice Nuttall, Introducción por Zelia Nuttall, México, La estampa mexicana, 1974, p. 75.

Fragmento de la lámina 1 de la *Tira de la Peregrinación*, Códice Boturini, imagen tomada del libro *México y su mar*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010.

Lienzo de Tlaxcala, imagen tomada del libro *México y su mar*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010.

El Sistema Naval Español durante el Virreinato: Flotas, Armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII

Maestra Vera Moya Sordo
Licenciado Yasir Armando Huerta Sánchez
Cabo C.G. I.M. José Herón Pedro Couto

Introducción

Desde que en 1492, Cristóbal Colón abrió las perspectivas de España hacia el comercio del ruibarbo y la canela, la especiería y el algodón, hacia la obtención de nuevas poblaciones para la mano de obra subyugada y la conversión de almas infieles, también encontró la posibilidad de un "oro sin cuento", de minas que podían producir un flujo continuo de metales preciosos para la Corona española y riqueza sin precedentes para muchos individuos. En consecuencia, se consideró que la apropiación de un Nuevo Mundo justificaba la inversión de hombres, dinero y recursos nacionales a gran escala, lo que hubiera sido imposible sin la perspectiva de una prosperidad instantánea y rendimientos a largo plazo.[1]

Así, en las primeras décadas del siglo XVI, el imperio español se constituyó en una potencia marítima y comercial en expansión hacia la colonización de las Indias. Ello implicaba, entre otras cosas, el poblamiento y control de los territorios que se iban conquistando, principalmente con gente llegada desde Castilla y sus reinos, la explotación de los recursos naturales y humanos y, por supuesto, el desarrollo de la actividad naval transatlántica y posteriormente en la Mar del Sur, como medio de comunicación y transporte de mercancías, personas e ideas entre Europa y América.

El comienzo de la actividad naval entre ambos continentes se caracterizó por la continuación de las exploraciones y el reconocimiento de las costas del Golfo de México, el Mar Caribe y el Pacífico; por la constante espera de un mayor número de contingentes de colonizadores y suministros, así como por el flujo de noticias, pertrechos y gente. Más tarde, llegó el momento de la navegación transatlántica de los convoyes como la Flota de la Nueva España y la Flota del Galeón de Tierra Firme, con los que se establecieron las rutas comerciales anuales entre ambos continentes, por medio de las cuales se transportaban una gran cantidad de productos básicos y de lujo, metales preciosos, además de hombres dispuestos a comenzar una nueva vida y trazar nuevos lazos políticos y económicos entre el Viejo Continente y la Nueva España; a partir de 1567, también con las lejanas islas Filipinas a través

1 John H. Elliot, *España, Europa y el Mundo de Ultramar (1500-1800)*, México, Taurus, 2010, pp. 158-160.

del Galeón de Manila o Nao de China, lo que permitió entablar el lazo comercial y cultural de Asia con el imperio español.

En un contexto europeo de estados en continua competencia y guerras, al reservarse los beneficios de su conquista, el impero español aumentó enormemente su riqueza y poder en relación con otras naciones rivales. El monopolio comercial que ejerció en los nuevos territorios, así como las continuas guerras con Francia y posteriormente con Inglaterra y Holanda provocaron el aumento del comercio ilícito, pero, sobre todo, el asalto y la toma, por parte de las potencias rivales, de los navíos y ciudades portuarias españolas, lo que obligó a crear un sistema de protección marítima, representado principalmente por las armadas atlánticas, tanto las guardacostas ibéricas, las del Caribe y el Mar del Sur, como las que escoltaban las flotas durante sus travesías transatlánticas. Asimismo, se llevó a cabo la construcción de una serie de fortificaciones (conocida como La llave del Nuevo Mundo) a lo largo de puntos estratégicos de la navegación en el Caribe, el Golfo de México y el Pacífico novohispanos.

Por lo demás, las constantes guerras libradas por la Corona española con sus enemigos europeos a lo largo y ancho del Atlántico durante tres siglos llevaron a recurrentes crisis y continuos intentos de recuperación del sistema naval español. Una y otra vez se replanteó el estado de la institución náutica en relación con el comercio y la política exterior de España, lo que propició la transformación de las reglas y pautas de construcción naval y llevó a la consolidación paulatina de una estructura de control centralizada sobre el diseño, producción y administración navieros. Todos estos procesos, tanto los que se llevaron a cabo en la Península Ibérica como en sus posesiones americanas, formaron parte importante de la historia maritimonaval de México.

En el presente capítulo se expondrá la evolución de la navegación entre España y sus colonias americanas desde el siglo XVI, en relación específicamente con el origen y organización de la Carrera de Indias y la Carrera de Filipinas, el establecimiento de armadas de protección para el comercio transatlántico, así como del conjunto de defensas costeras novohispanas construidas para combatir la piratería y el corso. También se abordarán algunos aspectos de la administración y las políticas navales que se sucedieron a lo largo del periodo del Virreinato y que ejercieron influencia en el flujo naval intercontinental; la consolidación del sistema naval de los Habsburgo, el cual perduró hasta el siglo XVIII, y la posterior unificación de la fuerza naval nacional con la creación, durante el periodo borbónico, de la Armada española.

La expansión del imperio ultramarino: comienzo y auge del sistema de flotas de la Carrera de Indias

El imperio español de la dinastía de los Habsburgo (1517-1700) fue heredero de una política naval cuyo fin era dilatar las fronteras mercantiles del Mediterráneo y de los mares del Norte, y consolidar una vía marítima alternativa en el Atlántico occidental hacia los codiciados productos asiáticos y a la posibilidad de colonización y explotación de nuevas tierras. De esta forma, durante el siglo XVI, España se constituyó en uno de los primeros estados modernos, con nuevas y distintas necesidades sociales, económicas y geopolíticas, y con nuevas demandas para su sistema naval, tanto en lo tecnológico como en la capacidad administrativa.

Las expediciones navales, ya fuesen de exploración, conquista o comercio, exigían importantes inversiones de parte del Estado y de los individuos involucrados. La intención era que el proyecto

ultramarino se autofinanciase lo más pronto posible, por ello la Corona reunió préstamos y desempeñó una función directa en la financiación de las primeras etapas de la empresa transatlántica;[2] creó instituciones de control politico-administrativo, siendo una de las más importantes la Casa de Contratación de Sevilla.

El puerto de Sevilla y la Casa de Contratación

En los albores del siglo XVI, el eje de control del ambicioso proyecto de conquista, colonización, explotación y creciente comercio con el Nuevo Mundo, lo que se denominó Carrera de Indias, se concentró en la ciudad de Sevilla, considerada *la más opulenta y populosa* del reino de Castilla, un centro político y económico importante, de larga tradición marítima y administrativa, y, a partir del encuentro con América, prácticamente "dueña exclusiva de las Indias".[3] Ahí llegaban y salían mercaderías desde y hacia Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Portugal, y, por supuesto, las Indias. No en vano la mejor expresión para definir a Sevilla durante aquellos tiempos era la de Lope de Vega, que versaba "puerto y puerta de las Indias, por donde todos los años se puede decir que entra dos veces en ella el sustento universal de España".[4]

No obstante su prosperidad, como puerto presentaba varias desventajas: 82 kilómetros de navegación fluvial en línea recta hasta su desembocadura; pésimas condiciones de navegabilidad debido a su escasa pendiente, complicados meandros, bajos arenosos, la abundancia de pecios (restos de naufragios) en el lecho fluvial y la necesidad de superar la barra de Sanlúcar. Tan accidentada era su posición que el afamado piloto Escalante de Mendoza se preguntaba: "¿Cómo en dieciséis leguas que hay de esta ciudad de Sevilla al puerto de Sanlúcar, en tan poco espacio de camino, se han perdido y pierden tantas naos, y cuál es la causa de tantos daños?"[5]

Al principio de la Carrera de Indias, la profundidad de la barra no representaba grandes dificultades, ya que el tonelaje de los buques que realizaban las travesías atlánticas era limitado, pero conforme éste aumentó a lo largo del siglo XVI a causa de las distintas necesidades comerciales y bélicas, se volvió un verdadero problema para el mantenimiento del monopolio sevillano. Debido a estas dificultades, ya desde 1508 se había permitido que los navíos de mayor tonelaje registraran su mercancía en el puerto de Cádiz antes de su salida,[6] lo que convirtió a este último en un centro mercantil-naviero alternativo, en franca competencia con Sevilla. Para el siglo XVII, Cádiz reforzó su poder, so pretexto de las dificultades y peligros que representaba la barra de Sanlúcar, y porque el aumento del porte de los buques por las crecientes exigencias de la guerra y el mercado lo convertía en un mejor fondeadero. De la rivalidad entre ambos puertos y sus implicaciones administrativas y políticas se hablará más adelante.

A pesar de la carencia de una infraestructura portuaria adecuada y, en general, de la deficiencia de la industria naval sevillana, en 1503 se estableció la Casa de Contratación de Sevilla, la cual se

2 Elliot, *op. cit*., p. 174.

3 Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, p. 9.

4 Lope de Vega, *El peregrino en su patria,* Juan B. Avalle-Arce, ed., Madrid, Castalia, 1973, p. 353.

5 María del Carmen Mena García, *Sevilla y las Flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, pp. 233-234.

6 Iván Valdez-Bubnov, "El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725", en *Derroteros de la Mar del Sur*, Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, Malecón Grau, núm. 17, año 17, 2009, p. 86.

encargaba de fomentar y regular las actividades mercantiles y de tráfico marítimo entre la metrópoli y sus posesiones americanas, esto es, todas las cuestiones administrativas y de logística relacionadas con la Carrera de Indias, función que mantuvo hasta finales del siglo XVIII. Las ordenanzas expedidas al momento de su creación especificaban que debía:

> Recoger y tener en ella, todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniera; para recibir todas las mercaderías e otras cosas, que de allí se vendiese dello todo lo que hubiese de vender o se enviase a vender e contratar a otras partes donde fuese necesario.[7]

Cabe señalar que antes de la Casa de Contratación solamente existían aduanas para el control naval y mercantil,[8] pero, dados los nuevos requerimientos en el tráfico marítimo y las operaciones comerciales, se impuso la necesidad de facilitar la contratación, simplificar sus fórmulas y poner en contacto y relación a comerciantes y mercaderes, a través de una institución específica para tales tareas.[9]

Así, como controladora del tráfico marítimo, la Casa se encargaba del aprovisionamiento, pertrecho e inspección de los navíos y flotas que se disponían a zarpar para América, a través de sus funcionarios, quienes cuidaban del registro y compra de mercancías, además de la preparación y avituallamiento de los navíos. Además, a partir de 1512, también quedó a su cargo la resolución de pleitos y diferencias entre mercaderes, comerciantes, maestres y marineros a través de sus jueces, por lo que las facultades mercantiles, administrativas e interventoras, que fueron la base de la primera organización de la Casa de Contratación, se extendieron también al ámbito judicial.[10]

Cabe señalar que, además de actuar como órgano centralizado del comercio y la navegación, la Casa de Contratación fomentó la práctica teórica del arte de navegar, a través de la escuela de pilotos y cosmógrafos fundada en 1508, la primera de su tipo en toda Europa, e instauró el nombramiento de Piloto Mayor[11] para la supervisión de los pilotos que se incorporarían a la Carrera de Indias, así como la elaboración de mapas, cartas y del Padrón Real o mapa modelo español del Nuevo Mundo.

Más tarde, en 1543, se creó también en Sevilla el Consulado de Cargadores a Indias o Consulado de Mercaderes (la Casa Lonja, como también se le conocía), asociación comercial y administrativa facultada para resolver las demandas de los comerciantes sevillanos, complementaria de la Casa de la Contratación en la gestión del monopolio del comercio con las Indias y la organización de flotas y armadas. A su cargo estaban, por ejemplo, la recaudación y administración de los derechos de algunos de los impuestos de la Carrera de Indias, e intervenía en los pleitos relativos a las mercancías y entre mercaderes o entre compañías y agentes, sobre compra, cambio y seguros, así como cualquier otra

7 Ordenanza núm. 1, citada en Martín Fernández de Navarrete, "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias", en Carlos Seco Serrano (ed.), *Obras de Martín Fernández de Navarrete*, vol. 1, Universidad de California, Atlas, 1954, p. 472. Ver también *Ordenanzas para instituir una Casa de Contratación en Sevilla, para las Indias, las Islas Canarias y el África atlántica*, Alcalá de Henares, enero 20 de 1503, Archivo General de Indias. Indiferente General, 418. Libro 1, f. 84 vt[a] a 88 vt[a].

8 A través de ellas, la Hacienda Real registraba toda persona o producto que pasaba a las Indias.

9 Manuel Dávila, *Significación que tuvieron en el gobierno de América la Casa de la Contratación de Sevilla y el Consejo Supremo de Indias*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, Impresores de la Real Casa, 1892, pp. 17-19.

10 Ibídem, p. 22.

11 El primero en recibir este nombramiento fue Américo Vespucio, y posteriormente Juan de Solís y Sebastián Caboto.

cosa que pudiera relacionarse con el tráfico de bienes. Asimismo, el Consulado sirvió como entidad crediticia al servicio de la Corona y en algunos momentos hasta realizó préstamos a ésta.

Pese a todas sus virtudes, como explica Juan A. Ortega y Medina, el estado español, a través de sus instituciones de control maritimocomercial, principalmente de la Casa de Contratación, estranguló las vías y posibilidades del desarrollo de la iniciativa privada y la promoción individual, incluso de sus mismos vasallos. Los inversionistas privados, los armadores y compañías particulares, incluso los corsarios, es decir, toda la que fuera libre empresa, no podía enraizarse frente al sistema fiscal exclusivista practicado tanto por la Casa como por el Consulado que, sumados al Consejo de Indias (órgano que asesoraba al Rey sobre la administración de las Indias y tribunal de apelación de todos los fallos que pronunciaba la Casa), constituían instrumentos poderosos de control del gobierno español contra toda libre navegación. Esta medida, claro está, a la larga subordinó los valores económicos y políticos del imperio a los intereses dinásticos y patrimoniales[12] del monarca en turno.

En aquel entonces, solamente los súbditos de Castilla contaban con licencia para viajar a América, establecer familias y comerciar en las nuevas colonias. El monopolio ejercido por la Corona española, en todo lo concerniente al comercio y al tráfico marítimos, centralizado además en un único puerto, Sevilla, provocó además, en el exterior, guerras comerciales por el dominio oceánico con naciones rivales como Francia, Inglaterra y los Países Bajos, que trataron de contrarrestar su ausencia en la empresa americana a través de la piratería, la guerra del corso y enfrentamientos bélicos en aguas de posesión española. Ya desde 1522, el corsario francés Jean Fleury había robado el cargamento que Cortés envió a Carlos V como presente, y que constituyó una pérdida valuada en 58,000 barras de oro, piedras preciosas y plumaria, entre otros objetos de gran valor. Pero ello tan sólo había sido el comienzo; con el tiempo, se incrementó la presencia de piratas a la espera de los buques españoles que navegaban solitarios entre las Azores y las costas de la Península Ibérica. Poco después, las frecuentes guerras con Francia provocaron, entre 1527 y 1559, una plaga de corsarios galos en aquella zona, al asecho cada vez más cerca de la ruta a las Indias.

El problema se agravó a mediados del siglo XVI cuando, con el descubrimiento de minas de oro y plata en los reinos del Perú y Nueva España, los navíos españoles comenzaron a transportar hacia el viejo continente los preciados metales en mayor proporción, lo que aumentó el apetito de sus rivales europeos. La incidencia cada vez más frecuente de ataques y robos en ultramar provocó la necesidad de organizar convoyes o conservas para resguardar el tráfico de mercancías y personas que navegaban de un lado al otro del Atlántico. Así que al principio y de manera ocasional, se reunían algunos barcos con la intención de protegerse mutuamente del peligro durante las travesías. Asimismo, surgió la idea de repartir el oro y otros bienes preciados entre varios buques para minimizar los riesgos. Anteriormente a esta política preventiva, en la mayoría de los casos los barcos navegaban solos, lo que los hacía presa fácil del ataque principalmente de corsarios, quienes generalmente acometían con uno o dos navíos.[13]

Sin embargo, no se comenzó a viajar en grupo de una sola vez. Aunque en 1522 se decretó oficialmente (por medio de Real Cédula) el viaje transatlántico en conserva, y una primera flota de ocho navíos protegidos por dos navíos de armada partió ese mismo año desde Sevilla, no fue sencillo organizar de manera continua la salida de flotas. Prueba de ello es que, al año siguiente, aunque tres

12 Juan A. Ortega y Medina, *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, pp. 147-149.

13 Esteban Mira Caballos, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La esfera de los libros, 2005, pp. 45-46.

navíos estaban preparados para zarpar hacia las Indias, las autoridades lo impidieron argumentando que "ni tres ni seis serán suficientes para resistir";[14] esto es, se consideraban pocos para formar una fuerza efectiva de defensa.

En 1525, se conformó una flota más numerosa, dotada de 22 buques, de los cuales ocho regresaron de las Indias con el metal precioso y otros doce con el resto de las mercaderías. Durante los años siguientes, se fue perfilando de manera más consistente el sistema de flotas, aunque todavía no se establecía en forma permanente, pues los convoyes se formaban sólo en años en que había guerra abierta con los enemigos. Sin embargo, dada la situación de continuo conflicto con los franceses, al final se convirtió en la regla.[15] Sería en el año de 1561 cuando se instauró definitivamente el sistema de flotas como tal; esto es, convoyes protegidos acompañados de una capitana y barcos de guerra, y la prohibición explícita de toda navegación al margen de ella, lo cual se mantuvo hasta 1778, cuando, durante el reformismo borbónico, varios puertos se abrieron al libre comercio.

Cabe mencionar que en un principio esta medida del viaje en convoy constituyó una gran dificultad para los armadores y mercaderes, ya que, si antes las naves sueltas realizaban dos o tres viajes al año de manera individual, ahora se veían obligadas a esperar a la carga y despacho de la flota, la cual, además, en un principio zarpaba sólo una vez al año. El problema se agudizaba cuando las demoras se debían a la presencia cercana de corsarios en alguno de los puertos de embarque, lo que en ocasiones obligó a las flotas a invernar en ellos, provocando mermas económicas para los mercaderes y la desesperación de la Corona, que veía retrasarse indefinidamente el arribo de sus preciados cargamentos.[16] Aunque, claro está, esto también perjudicaba a los habitantes de las Indias, quienes también vivían pendientes de la única llegada al año de artículos de primera necesidad.[17]

Pese a los inconvenientes, finalmente el sistema de flotas de la Carrera de Indias se instauró como la única vía factible para evitar en lo posible la pérdida de valiosa mercancía y barcos a manos del enemigo, y mantener el control y la actividad constante de la navegación indiana entre la Península y sus nuevas colonias.

Los convoyes transatlánticos: la Flota de la Nueva España y la Flota de Galeones de Tierra Firme

Una vez consolidado el sistema de flotas de Indias, desde mediados del siglo XVI, la navegación transatlántica trasladando a funcionarios, alimentos, géneros, metales preciosos y enseres desde la metrópoli hacia las colonias americanas y viceversa, se realizaba a través no solamente de uno sino de dos convoyes anuales que se conocieron como la Flota de la Nueva España y la Flota de los Galeones de Tierra Firme. Ambos zarpaban desde San Lúcar y más tarde también desde Cádiz, como sus mismos nombres lo indican, con rumbo a la Nueva España y Tierra Firme, respectivamente.[18]

La ruta era prácticamente la misma que había navegado Cristóbal Colón desde sus primeros viajes; esto es, hacia el Sudoeste por la costa africana hasta alcanzar la altura del paralelo 28° y de ahí

14 Ibídem, pp. 46-47.

15 Ibídem, pp. 48-49.

16 Ibídem, p. 30.

17 Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*, t. I, año 1476-1559, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 1876, p.5.

18 Tierra Firme es el término con el que se designó en un principio a las tierras del continente americano más próximas al Mar Caribe, en especial a la costa norte de Sudamérica, desde el río Orinoco hasta el Istmo de Panamá, descubiertas y conquistadas por españoles desde la primera mitad del siglo XVI. Más tarde hizo referencia general a toda la zona continental alrededor del Caribe.

tomando el Oeste rumbo a las Islas Canarias. Desde este punto, los navíos buscaban el paralelo 16°, procurando tomar los vientos alisios sin cambiar rumbo durante 25 a 30 días, hasta llegar a las Antillas y hacer parada en Cuba. A partir de aquí, la Flota de la Nueva España navegaba rumbo a Veracruz (único puerto autorizado entonces para comerciar con la Península Ibérica), mientras que la de los Galeones partía hacia Tierra Firme.

Entre 1561 y 1564, diversas consultas y discusiones entre el Consejo de Indias y la Casa de Contratación de Sevilla determinaron la pertinencia de que la Flota de la Nueva España zarpará desde España en abril, y la de los Galeones de Tierra Firme en agosto;[19] aunque en la realidad las salidas respondieron, en general, a los caprichos del clima y de la burocracia. Según las investigaciones de Pierre y Huguette Chaunu, ambas flotas procuraban navegar durante el verano y descansar en invierno. Así, la Flota de la Nueva España intentaba salir en julio siguiendo las corrientes prevalecientes hacia el Suroeste en dirección a las Islas Canarias y luego navegar al Oeste a través del Atlántico hasta llegar al Caribe, para arribar entre los meses de agosto y septiembre. Aunque este itinerario exponía a los hombres y sus embarcaciones a las tormentas de verano, se evitaban los calores pestilentes de la costa del Golfo, al pasar la mayor parte del invierno en el puerto de Veracruz. De regreso, la flota zarpaba de este puerto entre mayo y junio hacia La Habana, y de ahí se dirigía nuevamente hacia España. En cambio, la Flota de Galeones de Tierra Firme zarpaba de la Península Ibérica entre marzo y mayo, pasaba el invierno en Cartagena y retornaba a España al verano siguiente. Finalmente, aunque ambas flotas viajaban por separado, en ocasiones se reunían en La Habana para la última parte de la navegación por el Atlántico.[20]

A partir de 1565 y 1566, se estableció que los buques que componían las flotas debían ser de mínimo diez y de gran tonelaje, número que aumentó con el tiempo, por lo que al final del siglo podían ser de 30 a 90 buques. Asimismo, se procuraba que los convoyes se agruparan en tres clases según el porte: de 100 a 170 toneladas, de 170 a 220 y de ahí a 320, fijándose un mínimo de cien toneladas para los viajes transatlánticos.[21] Pero también, con el aumento de las necesidades económicas y comerciales, para 1587 el tonelaje se elevó a 300 toneladas como mínimo. Cabe destacar que si bien el aumento de tonelaje fue una constante en la legislación naval española, en la realidad la norma no se seguía al pie de la letra, debido principalmente a la escasez de navíos en los puertos peninsulares, lo que obligaba a tomar los que hubiese disponibles sin importar su tonelaje; además de que se preferían las naves de menor porte, más ligeras y de poco calado, sobre todo en tiempos en que se realizaban viajes de exploración y reconocimiento.[22]

Cabe señalar que para el caso de las naves capitanas, se prefería que fuesen galeones[23] con el mínimo tonelaje señalado, armados con ocho cañones de bronce, cuatro de hierro y 24 piezas menores;

19 Oscar Mazín Gómez (ed.), *México en el mundo hispánico*, Morelia, El Colegio de Michoacán, 2000, p. 233.

20 Carla Rahn Phillips, "El sistema de Flotas en el Atlántico Español y el papel de la Nueva España", en Mazín Gómez, *op. cit.*, pp. 233-234.

21 Haring, *op. cit.*, pp. 340-341.

22 Esteban Mira Caballos, "La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI", en *Revista de Historia Naval*, núm. 62, año XVI, Madrid, 1998, p. 67.

23 En el siglo XVI, se produjo un extraordinario cambio en la construcción naval atlántica. La situación geográfica de la Península Ibérica propició que portugueses y españoles protagonizaran el encuentro entre la emergente tradición náutica atlántica y los conocimientos mediterráneos. Las bases técnicas de esta transformación estuvieron en la combinación de los principios de construcción nórdica en tingladillo (que regían a las naves redondas atlánticas) y la arquitectura naval mediterránea a tope (por tablazones unidas). La evolución de la arquitectura naval atlántica culminó con las incursiones que, a partir de la década de 1580, realizaron los ingleses y holandeses en el mediterráneo y la posterior sustitución de la tradicional galera por la nave de carga en el mar interior. En José Ramón Carriazo Ruiz, *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y lengua*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Universidad de Salamanca, 2003, p. 50.

que llevaran 200 hombres, entre tripulantes y soldados, y que no transportaran artículos comerciales.[24] Esto último rara vez se cumplió, y las naves de guardia venían tan cargadas como si se tratase de navíos mercantes, lo que en múltiples ocasiones provocó no sólo una navegación dificultosa, sino también la incapacidad de los buques para auxiliar al resto de la flota en caso de emergencia. Además, en la mayoría de los casos no se llevaba el armamento necesario para su defensa, pues su lugar había sido ocupado por géneros.[25] Se puede decir que la codicia de los maestres y la sobrecarga fueron los mayores problemas de la navegación de la Carrera de Indias. En muchos casos, como en el de la Flota de la Nueva España que zarpó desde Veracruz en 1631, la sobrecarga fue uno de los principales factores, a la par de una poderosa tormenta, que llevaron a la capitana, el *Nuestra Señora del Juncal,* a naufragar junto con su valiosa carga de enseres y plata.

Ya desde 1552, Carlos V había juzgado la necesidad de crear una armada específica de protección "contra corsarios"; pero, mientras este proyecto se concretaba, se formaban ocasionalmente escuadras navales militares que patrullaban los trayectos entre el Cabo San Vicente, las Canarias y las Azores, y si había noticia de asecho cercano de piratas en la ruta del tornaviaje de las flotas atlánticas, se enviaba una armada en su persecución y se acompañaba a los navíos mercantes en su trayecto de regreso a España.[26]

Después, primero de manera irregular y luego de manera formal, la Flota de la Nueva España se hacía acompañar de buques de guerra que fungían como escolta durante todo el viaje, conformando así una armada de guardia con una capitana y una almiranta; mientras que la Flota de Tierra Firme era escoltada por una pequeña flotilla de galeones.[27] De manera paralela, se ordenó que cada navío que formara parte de un convoy estuviera artillado, independientemente de los buques escolta, ya que solía suceder que, por los nortes, tempestades u otros eventos climáticos, las embarcaciones se separaran del convoy. Sin embargo, a pesar del reglamento, como ya se mencionó, en general los navíos carecían de buena artillería, lo que, al encontrarse aislados en la soledad oceánica, hacía de ellos presa fácil para piratas y corsarios.

La formación de las flotas en su navegación era: al frente la nave capitana con estandarte izado en el palo mayor para guiar a las naves mercantes durante el día, y con la linterna encendida en popa durante la noche; cerrando el contingente, la nave almiranta. En el caso de que hubiese más naves armadas acompañando al convoy, éstas navegaban a barlovento para que les fuese posible acudir en auxilio de cualquier bajel que se hallara en peligro. La almiranta tenía la orden de comunicarse con la capitana varias veces al día, y ambas estaban obligadas a contar diariamente los navíos, esperar a los que quedaran atrás y averiguar las intenciones de todo barco ajeno que apareciese ante ellos.[28] Una vez al arribar al Caribe, cuando cada flota se dirigiría a su puerto de destino, la mayoría de las veces los buques escolta aguardaban en la bahía de La Habana por espacio aproximado de tres meses, al cabo de los cuales se reunían los navíos de las flotas nuevamente en el puerto para emprender el regreso.

24 Aunque estos navíos (tanto la capitana como la almiranta) tenían prohibido llevar carga, salvo cuando se encontraban con buques naufragados o en peligro, la realidad era que la mayoría de las veces iban repletos de mercancía de contrabando, lo que los hacía muy pesados para maniobrar y gobernar.

25 Las ordenanzas en torno a la artillería de las naos y a la moderación de su cargamento se sucedieron continuamente: 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543 y 1568, etcétera. En casi todas, se menciona la poca prudencia de los maestres al cargar demasiado sus navíos y la insuficiente artillería que llevaban para el caso de un ataque corsario. Mira Caballos, "La navegación entre España y América…", *op. cit*., p. 65.

26 José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 90.

27 Esteban Mira Caballos, *Las armadas imperiales…, op.cit*., p. 49.

28 Haring, *op.cit*., p. 262.

Además de la Flota de la Nueva España y la Flota de Tierra Firme, había otras flotas menores que se encargaban de llevar las mercancías desde distintos puntos americanos hacia los puertos donde eran cargadas por las flotas que finalmente atravesarían el Atlántico rumbo a España. Una de ellas era una flota que cargaba las mercancías procedentes de las islas de la región caribeña y de distintos puntos de las costas del Golfo de México para transportarlas hacia Veracruz. Había otras dos flotas en el Pacífico; una de ellas llevaba metales preciosos y otros productos desde el Perú y el Virreinato del Río de la Plata en Sudamérica, hacia la zona del actual canal de Panamá, donde los productos eran desembarcados para ser llevados a lomo de mula hasta Portobelo, y una vez en puerto Atlántico, la Flota de Tierra Firme los recogía para llevarlos a España.

Acompañando a las flotas iban también los llamados navíos de aviso, los cuales tenían autorización de viajar en solitario. Se trataba de embarcaciones ligeras de aproximadamente 50 o 60 toneladas, cuya función principal era dar noticia del rumbo y aproximación de los barcos a los puertos tanto de América como de España, anticipar la presencia de las escuadras enemigas, así como llevar los despachos de correo urgentes. El arribo de estos barcos causaba gran expectación en las poblaciones costeras, y la noticia de su llegada corría veloz tierra adentro. Tampoco estos navíos debían llevar mercancías ni pasajeros, pero, como sucedía en el caso de las naves capitana y almiranta, las reglas eran pocas veces cumplidas y en muchas ocasiones estos navíos también llegaron a estar sobrecargados.

En aquel tiempo, la situación de los recien habilitados puertos americanos eran sumamente precaria. El más importante del reino, Veracruz, por ejemplo, se caracterizaba por una dudosa ubicación y un temple malsano que, sin embargo, por ser un punto cercano a la Ciudad de México, concentraba durante el siglo XVI el 40.3% del conjunto de comercio entre España y las Indias, en comparación con el 18% que correspondía al conjunto de las islas y el 41.7% a Tierra Firme.[29] El puerto veracruzano era considerado la puerta de entrada al reino de la Nueva España y, por ende, a sus riquezas, sobre todo a los metales preciosos, como la plata. Además, era el punto de acceso de los productos orientales que llegaban desde las Filipinas en la Nao de China, de la cual se hablará más adelante, y que desde Acapulco eran transportados por tierra, pasando por la Ciudad de México hasta llegar a Veracruz, donde eran embarcados hacia España.[30] El resto de los puertos mexicanos de la costa atlántica se empleaban solamente para tráfico de cabotaje, entre ellos Pánuco, Tampico, Coatzacoalcos, Campeche y Tabasco.[31]

A finales del siglo XVI, para controlar la entrada y salida de cualquier embarcación de los puertos hispanoamericanos, se estableció la regla de que ningún bajel entrase o saliese de ellos sin permiso o en la oscuridad, a riesgo de que lo cañonearan desde las fortificaciones. Por eso, cuando un navío arribaba, debía anclar fuera de la bahía y anunciarse por medio de una pinaza o embarcación menor. Cuando una flota se acercaba a la entrada de un puerto, la capitana debía seguir ciertos códigos de aviso de llegada, como realizar un disparo de cañón, si se trataba de una armada, o dos, si era una flota, en señal de que eran bajeles amigos.[32] De esta manera, se buscaba tener un mayor control en torno a la navegación de los barcos, evitar los ataques de piratas y prevenir el contrabando o fraudes a las arcas reales con los posibles desembarcos de mercancías fuera de orden. Con todo, esta medida fue,

29 Pierre Chaunu, en Martínez, *op.cit.*, p. 86.

30 Rafal Reichert, *Socorros de la Nueva España para la población militar de los puertos españoles de la región del Gran Caribe, siglo XVII*, tesis de doctorado (inédita), México, UNAM, 2010, p. 66.

31 Martínez*, op. cit.,* p. 86.

32 Haring, *op. cit.*, p. 279.

en la mayoría de los casos, letra muerta, ya que ante el intento de monopolio hispánico, el contrabando, que se agudizó entre mediados del siglo XVII y los primeros años del siglo XVIII, fue común y corriente, llegando a formar parte inevitable del sistema económico de las colonias americanas.

Finalmente, entre 1748 y 1778 ocurrió un incremento sostenido en el comercio a las Indias y, no obstante una ligera depresión entre 1771 y 1775, las exportaciones ascendieron, quizás reflejo de la creciente economía mexicana y de la producción de plata. Para entonces, el comercio no se realizaba sólo con base en el sistema de flotas; aunque la Flota de la Nueva España todavía realizó trayectos transatlánticos en los años de 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776, solamente formaba una parte de todo el movimiento comercial intercontinental. A partir de 1765, barcos, algunas veces solitarios, navegaban desde el Caribe, América Central y Nueva España. Así, poco a poco se introdujo el sistema de navíos de registro, mediante el permiso real concedido a los comerciantes para realizar sus navegaciones por cuenta propia, con lo que se logró una mayor rapidez y eficacia en el transporte de mercancías a las colonias españolas. Llegaba el ocaso del sistema de flotas. Desde entonces, también comenzaron a operar compañías que dominaban el comercio marítimo en regiones específicas. De esta forma, España redescubrió rutas y mercados de su propio imperio y reconstruyó la economía imperial.[33]

Se puede afirmar, a manera de conclusión, que en general el sistema de flotas, con sus buques bien o mal aprovisionados y sus hombres mal que bien preparados, con sus reglamentos comerciales y navales cumplidos o trasgredidos, fue el resultado de un intento por proteger el comercio transatlántico de la Carrera de Indias, un importante eslabón de la economía y la política del imperio español. En general, a pesar de sus fallas, solucionó buena parte de los problemas de resguardo de la navegación a las Indias. Sin embargo, debido a la cada vez mayor demanda comercial en ambos horizontes continentales, a la par del crecimiento del problema de Corso, cuyas flotillas bien artilladas (financiadas por sus naciones) podían asaltar fácilmente a los convoyes, se tuvieron que implementar otras estrategias de protección y defensa. El resultado fue el establecimiento gradual de escuadras exclusivas para la defensa de las flotas de Indias.

Las armadas atlánticas

Se tiene noticia de que, desde tiempos de Alfonso X, el Sabio, a mediados del siglo XIII, existía una armada de dieciocho galeras cuyo financiamiento era sufragado por aproximadamente una docena de pequeñas comunidades rurales (alquerías). Dicha armada participó en eventos bélicos importantes, como el ataque al puerto de Salé (actual Marruecos) en 1260 y, dos años después, en la toma de Cádiz.[34] Sin embargo, se puede decir que anteriormente a la unión de los reinos de Castilla y Aragón, no había una armada como tal, sino que se trataba de múltiples flotas militares que se formaban según las circunstancias, para la defensa y protección de los intereses de la Corona.

Es necesario señalar que en aquel entonces, cuando se hablaba de armadas, escuadras o flotas, en general se hacía referencia al alistamiento de buques *para ir en armada*; es decir, *ir a empresa, descubrimiento u operación naval*. Por ello es frecuente, sobre todo en las primeras décadas del siglo XVI, que el término "armada" se encuentre relacionado con el de empresa colonizadora. Así, las primeras exploraciones de descubrimiento y colonización en los nuevos territorios americanos fueron

33 John Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación, 1598-1808*, Madrid, Crítica, 2005, p. 691.

34 Esteban Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", en *Revista de Historia Naval*, núm. 74, año XIX, Madrid, 2001, p. 39.

llevadas a cabo por un conjunto de navíos denominados comúnmente como armada, lo que suponía la organización de los mejores buques, hombres, armas y pertrechos disponibles para alcanzar, en la medida de lo posible, los objetivos de dichas empresas.[35]

En la historiografía sobre el tema de las armadas, se ha afirmado que en el siglo XVI la Corona española no contaba con una marina formal, sostenida a expensas del Estado. En palabras de Clarence H. Haring, "no poseía barcos de propiedad suya especialmente destinados para la guerra y para los demás servicios a que los aplican las flotas modernas", por lo que cada vez que se pretendía una misión importante se requisaban o fletaban naves mercantes a particulares, las cuales, con el simple hecho de dotarlas con soldados y artillería, quedaban convertidas en buques de guerra.[36] Esta idea tiene su origen en el hecho de que, durante el reinado de los Reyes Católicos, la política naval se limitaba a prácticamente la gestión administrativa para el sostenimiento de las Reales Atarazanas de Sevilla y de Barcelona, destinadas a la construcción de galeras y su armamento, así como a la fabricación y almacenaje de los pertrechos necesarios para su servicio. En la mayoría de los casos, si las circunstancias bélicas lo requerían, se recurría a los constructores cantábricos solicitando su colaboración en forma de una armada más o menos numerosa, a cambio de ciertos privilegios y prebendas.[37] La fórmula más convencional era realizar un contrato o asiento con un particular para asegurar los servicios de una armada. Así, un Capitán se comprometía a custodiar un área determinada con sus galeras a cambio de una cantidad anual fija y por un número concreto de años.[38]

No obstante, pese a que éste era el procedimiento general, sí existió una Armada Real. Se trataba de la Armada del Reino de Granada, misma que fue creada por los Reyes Católicos en plena guerra contra la presencia islámica en la Península, esencialmente para la defensa de las aguas del Mediterráneo, por lo que su base era el puerto de Málaga. La mayoría de sus embarcaciones, en aquel tiempo galeras, eran propiedad del Rey, quien corría con todos los gastos de su financiación y contaba con los mejores oficiales, pertrechos y armamento. Pero este caso parece haber sido la excepción, y aunque a lo largo del siglo XVI hubo algunas propuestas para crear otras flotas reales, todas fueron rechazadas por las autoridades por encontrarlas inviables táctica y económicamente.[39] Con el tiempo, ante las necesidades logísticas y defensivas de la creciente potencia, las fuerzas bélicas navales se fueron reorganizando, consolidando y centralizando.

El nieto de Isabel y Fernando, Carlos I (de España y V de Alemania), fue heredero de un imperio geopolítico poderoso y complicado, con tres escenarios que había que proteger: el Cantábrico español, el Mediterráneo y el Atlántico. Cada una de estas distintas zonas requería estrategias particulares, sobre todo para la lucha contra la creciente actividad corsaria. En estas condiciones, la defensa marítima era prácticamente imposible de financiar solamente a través de los fondos reales. El Emperador, aunque continuó en parte con la política naval de sus abuelos, pronto se vio obligado a idear un modelo naval, sostenible y eficaz de dominación marítima, tanto para el comercio y su defensa como para la guerra. Por un lado, favoreció la construcción de navíos de gran tamaño para el transporte de un mayor número de mercancías e inició tímidamente la práctica de los embargos reales, que sustituía los asientos o acuerdos entre la Corona y los armadores para la construcción de naves, por un "secuestro"

35 Mena García, *op. cit.,* pp. 19-20.
36 Ibídem, p. 247.
37 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 52-53.
38 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", p. 41.
39 Ibídem, pp. 41-42.

de las mismas para el servicio real;[40] mientras que, por otro lado, creó y ubicó armadas en la Península Ibérica y en Italia, así como en las Antillas Mayores; las primeras sufragadas por las arcas reales, la mayoría mediante asientos, y la segunda costeada por los comerciantes particulares por medio del impuesto de avería, con lo que se ahorraba el enorme costo por mantenimiento que suponía una Armada Real.[41] Este último modelo fue durante la centuria el recurso más viable para sostener las armadas atlánticas.

El riesgo en la navegación y el seguro de avería

El crecimiento de las flotas que navegaban el Atlántico entre Europa y América estuvo proporcionalmente relacionado con la cantidad de mercancías que salían de los distintos puertos, tanto españoles como novohispanos, hacia un continente y otro. Entre los bienes que venían desde España había, por ejemplo, manufacturas, textiles, armas, cuchillería, cristal, papel, vino, aceite y libros; mientras que desde América se enviaban tabaco y colorantes, como la grana o cochinilla e índigo y, sobre todo, metales, como el oro y la plata que, como se ha dicho, representaron un elemento esencial para el financiamiento de las empresas europeas[42] y para la supervivencia económica del imperio español. En este sentido, a la Corona, a través de la Casa de Contratación y el Consejo de Indias, le preocupaba enormemente el asalto de los buques, sobre todo aquellos que transportaban los metales preciosos, pero también la frecuencia de los naufragios, lo que algunas veces se atribuía a la impericia de los pilotos y otras a la imperfección de las construcciones navales, por lo que constantemente se realizaron investigaciones y dictaron reglas relacionadas con la seguridad en la navegación.[43]

Los riesgos inherentes a la navegación marítima que pudiesen poner en peligro la nave y su mercancía motivaron el surgimiento de los sistemas de seguro y prevención conocidos como el *seguro marítimo*, la *avería* y el *contrato de fletamento*. Cada una de estas fórmulas jurídicas, las cuales existían desde antaño y se aplicaban en la navegación mediterránea, daba cobertura a los distintos riesgos existentes dentro de la navegación oceánica en general.[44] El seguro marítimo cubría los riesgos ordinarios producidos por los peligros naturales que podían surgir en el mar, como las tormentas, los huracanes, los arrecifes, etcétera, así como los producidos por el hombre en tiempos de guerra, ya fuese por corsarios europeos, moros o turcos. La avería,[45] en cambio, cubría los riesgos de los ataques producidos por el asalto de un grupo apátrida dentro del cual se consideraban los piratas, los bucaneros y los filibusteros. Finalmente, el contrato de fletamento cubría los riesgos dolosos y negligentes constituidos por los daños causados por la baratería del dueño de la nave; es decir, cuando de forma negligente o intencionada éste provocaba la pérdida parcial o total de la nave o de las mercaderías.[46]

40 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 52-53. A esta práctica se le conocía como "tomar a sueldo un navío", a cambio de un flete o sueldo que la Real Hacienda pagaba a los armadores de los barcos requisados. Ver también José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles*, en Mena García, *op. cit.*, p. 248.

41 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", *op. cit.*, pp. 41-42.

42 Martínez, *op. cit.*, pp. 158, 162.

43 Fernández Duro, *op. cit.*, p.11.

44 Miguel Luque Talaván, "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano. Notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24:113-145, Madrid, 1998, p. 24.

45 La avería es un elemento jurídico existente desde la Grecia de la época clásica; ha sido calificada como impuesto por la mayoría de los autores; sin embargo, Miguel Luque Talaván considera que se trataba más que una contribución. Luque Talaván, *op. cit.*, p. 30.

46 Vas Mingo y Navarro Azcue, en Luque Talaván, *op. cit.*, p. 26.

Debido a los beneficios comerciales y económicos que generaba la Carrera de Indias, la Corona dejó en manos de la iniciativa privada la mayor parte de los gastos de la empresa; esto es, la financiación de las flotas y las armadas, principalmente a través del impuesto de avería. Había dos tipos de averías: las recaudatorias con fines preventivos y las de gastos restitutorios de daños. Dentro de la primera se encontraban la avería consular, también conocida con el nombre de derecho de avería, y la avería de disminución de riesgos.

La avería consular consistía en las aportaciones monetarias hechas por los comerciantes a sus consulados para el sostenimiento de éstos y del personal que lo componía —un tanto por ciento sobre el valor de todos los géneros introducidos por los comerciantes—, siendo de pago obligatorio para todo aquel que desease gozar de la protección del consulado; mientras que la avería de disminución de riesgos, la que correspondía a la formación de las armadas de protección, fue un sistema creado por iniciativa de los propios comerciantes, mediante el cual alquilaban una flota de barcos de defensa para prevenir, como ya se dijo, el ataque de piratas, o filibusteros, durante la travesía desde España a las Indias y viceversa. [47]

De esta forma, la Armada de Protección se costeaba con el dinero que se obtenía del cobro proporcional sobre todos los artículos de tráfico comercial embarcados para América o procedentes de ella. La Casa de Contratación era la institución encargada de calcular el importe que cada navío debía pagar según su capacidad de carga, en lo que se denominó arqueaje, así como el subsidio que el armador debía percibir según el porte del navío.[48] Tal parece que la avería de disminución de riesgos surgió de las necesidades propias de la Carrera de Indias, al cubrir eventos que el seguro marítimo —según las Ordenanzas del Consulado de Sevilla— no se aseguraba anteriormente, como lo fueron los ataques realizados por la piratería apátrida.[49]

Como parte de la avería restitutoria de daños, se hallaban la avería ordinaria, la gruesa y la simple. La primera correspondía a los pequeños gastos que realizaban los capitanes o maestres —en ocasiones propietarios o copropietarios— de los navíos, a lo largo de la navegación, tales como los derivados de una arribada forzosa, de la descarga de la mercancía en el puerto de destino o de los derechos de anclaje. El dinero se obtenía de una parte proporcional del flete de las mercaderías que cobraban. Por su parte, la avería gruesa englobaba los daños causados por arrojar al mar la mercancía —en parte o en su totalidad—, con la finalidad de salvar la nave, la propia mercancía o ambas. También se consideraba el pago del rescate hecho por un navío a los corsarios para lograr su liberación, el cortar el ancla del barco para poder entrar en lugares de difícil acceso o los gastos ocasionados para echar a flote un barco varado. El importe de esta avería era satisfecho tanto por el dueño o dueños de la nave como por los dueños de las mercancías transportadas. La ley establecía que los propietarios del navío debían pagar su parte con el dinero del flete, mientras que los comerciantes abonaban la suya con el monto obtenido por la venta de los géneros rescatados. Por último, la avería simple se refería a los daños causados indistintamente al navío o a las mercancías transportadas; esto es, todo desperfecto que sufriese la

47 Ibídem, pp. 26-27.

48 Para el cálculo del importe de avería que debían efectuar los visitadores (tasadores) de la Casa de Contratación, era necesario disponer de principios geométricos y conocimientos de ingeniería naval. En tiempos de Carlos V, los visitadores se mostraban tolerantes con la forma en que se tomaban algunas dimensiones, permitiendo que se midiera el casco de manera más conveniente para los armadores. La realización de un arqueo podía estar motivada, por cuestiones fiscales, por el embargo real de una nave, para revisar si un buque cumplía con el tonelaje mínimo exigido en las disposiciones legales o para dirimir disputas entre particulares y el armador al fijar el flete del navío. La exactitud en las mediciones era de gran interés económico para todos los participantes en el tráfico indiano, tanto de la Corona como de los comerciantes, armadores y constructores navales, pues con ello se buscaba garantizar la seguridad durante las travesías. Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 54-55.

49 Vas Mingo y Navarro Azcue en Luque Talaván, *op. cit.*, p. 27.

carga por vicio o corrupción durante su transporte, tanto el derramamiento o merma de cualquier licor contenido en barricas como los daños causados entre los navíos al golpearse accidentalmente, tanto en mar como en los puertos. Los perjuicios económicos derivados de ese daño corrían a cargo del dueño del buque o de la mercancía. [50]

En general, el gravamen de la avería, con todas sus modalidades, logró cubrir gran parte de los costos generados en la Carrera de Indias, tanto para su funcionamiento como para su protección y continuidad. Y aunque de alguna manera partió del beneficio al comercio y a los comerciantes, a través del resguardo de sus mercancías, fue, sobre todo, uno de los negocios más lucrativos de la Casa de Contratación y del Consulado de Sevilla.[51] No obstante, el sistema de la avería no estuvo exento de corrupción en su interior, del fraude en los registros y de la incapacidad de la Corona de detener el delito fiscal, lo que provocó un creciente contrabando y acciones ilegales de todo tipo que constituyeron un asunto ordinario ya en el siglo XVII.[52]

Pese a todo, lo cierto es que durante el siglo XVI la avería fue una fórmula eficaz para financiar las tres armadas que navegaron por el Atlántico: las escuadras peninsulares de la Guarda de las Costas (Guardacostas) de Andalucía y la de Vizcaya,[53] así como la del Caribe. Las tres colaboraron entre sí, de manera complementaria, en la lucha contra el corso. La Armada de Vizcaya tuvo el control naval de la costa norte y noroeste de la Península Ibérica, y las otras dos se encargaron de la protección de los buques en la ruta transatlántica hacia las Indias.

Las armadas de protección de las flotas de Indias

Ya se vio que, con el crecimiento de la actividad comercial entre España y sus posesiones americanas, hubo necesidad de formar armadas específicas para la defensa de los convoyes que atravesaban el Atlántico. Al principio no había una sola Armada Real (sufragada exclusivamente por la Corona) con este fin, por lo que la protección de las flotas de la Carrera de Indias recayó principalmente en manos de los comerciantes. De esta manera, se crearon dos armadas con el objetivo de "limpiar de corsarios la costa y los resistan y ofendan, y nuestros súbditos naveguen con seguridad";[54] la primera, la de Guarda de las Costas de Andalucía (con base en el puerto de Sevilla), se encargaba de resguardar los barcos de la Carrera de Indias en aguas cercanas a España: la segunda, la del Caribe (con base en la isla de Santo Domingo), protegía la zona de navegación en el Caribe.

La Armada de Guarda de las Costas de Andalucía

A causa de la concentración paulatina de corsarios en torno al cabo de San Vicente[55] en busca de los buques que partían para las Indias o venían de ellas, en 1521 se creó la Armada de Guarda de

50 Ibídem, p. 26-27.

51 Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945, pp. 82-83.

52 José María Oliva Melgar, "La metrópoli sin territorio", en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *Sistema atlántico español: siglos XVII-XIX*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 53-55.

53 También formaban parte de las peninsulares la Armada del Reino de Granada y la Armada de Levante, aunque no se financiaban por medio de la avería.

54 Real Cédula al Capitán Diego López de las Roelas, Valladolid, 10 de septiembre de 1548, AGI, Indiferente General 1964, leg. 11, f. 69-69 vt ª, citado en Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", *op. cit.*, p.47

55 Entonces conocido como el Cabo de las Sorpresas por la cantidad de corsarios que asechaban en sus cercanías.

las Costas de Andalucía**,** también llamada Armada del Poniente, de Averías y, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o Armada Real del Océano.[56] Su centro de control era la Casa de Contratación de Sevilla; su objetivo era vigilar tres zonas: el trayecto Azores-Sanlúcar de Barrameda, acompañando a los navíos que venían cargados de metales preciosos; la ruta de Sanlúcar a Cádiz y costas que circundan el cabo de San Vicente; y la de San Lúcar a las islas Canarias, escoltando a las flotas hasta América.[57]

El carácter de esta escuadra no era permanente, pues solamente funcionaba durante la primavera y el verano, a la salida de las flotas con buen clima y cuando se tenían más noticias de la presencia de corsarios, lo que ocurría cuando se entablaban guerras con otras potencias, principalmente con Francia. Sin embargo, la realidad era que los corsarios, y sobre todo los piratas, atacaban en cualquier periodo, ya fuese de paz o de guerra, con cielo despejado o tormentoso. Por este motivo, en 1545 se decretó que ningún velero español partiese de las islas Azores hasta que no arribase a ella la escuadra de protección.[58]

Esta Armada se componía normalmente, siguiendo a Esteban Mira Caballos, de entre tres a seis navíos, principalmente carabelas, en menor número naos y esporádicamente algunas galeazas y galeones, así como otros navíos de pequeño porte; lo anterior dependía de las noticias que se tuvieran sobre la presencia corsaria. Así, en ocasiones en que pululaban los bandidos de mar, se llegó a disponer de hasta doce embarcaciones, mientras que en tiempos de menor incidencia, se alistaba una sola nave. Algunas veces se le unieron galeones de la Armada Real portuguesa para participar en operaciones navales conjuntas contra los corsarios, principalmente en la ruta de las islas Azores y las costas de la Península Ibérica.[59]

A partir de 1576, comenzó a regularizarse la situación de la Armada de Guarda y a adquirir un carácter cada vez más permanente. Desde entonces, estaría conformada generalmente por ocho galeones y tres pataches con una tripulación superior a las 2,000 personas entre marineros y soldados. Se le empezó a denominar Armada de la Guardia de la Carrera de Indias o Armada Real del Océano; su nueva misión, además de cubrir las rutas del oeste peninsular, era la de acompañar a las flotas en sus travesías transatlánticas para proteger los bienes traídos desde el Nuevo Mundo, independientemente de los navíos de guardia (capitana, almiranta u otros) que llevase cada convoy. También llevó a cabo otros encargos, como recoger la plata al arribar a Tierra Firme y regresar con ella a la Península Ibérica o llevar con seguridad a alguna autoridad de un continente a otro. [60]

Cabe señalar que, como la Armada se financió principalmente a través de la avería de disminución de riesgos, ello representó altos costos para los comerciantes, sobre todo para los sevillanos y gaditanos relacionados con el comercio indiano, por lo que fueron comunes las quejas y la resistencia de éstos a seguir pagando dicho impuesto en su jurisdicción.[61] Pese a ello, este tipo de financiación fue uno de los mayores logros de la política indiana de Carlos V, quien de esta forma aseguró una protección

56 Sin importar las distintas denominaciones, su principal objetivo fue custodiar las costas del oeste peninsular, concretamente el triángulo comprendido entre las islas Canarias, las Azores y San Vicente; aunque con frecuencia, a partir de la segunda mitad del siglo, se le encomendaban tareas de vigilancia en la ruta de la Carrera, para lo cual se adentraba de lleno en el océano. Mira Caballos, *Las armadas imperiales,* p. 81.

57 Mira Caballos, *op. cit.*, p. 47.

58 Ídem.

59 Esteban Mira Caballos, "La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", en *Revista de Historia Naval*, núm. 56, año XV, Madrid, 1997, p. 12.

60 Mira Caballos, *Las armadas imperiales*, *op. cit.*, p. 138.

61 Mira Caballos, "La Armada Guardacostas de Andalucía…", p. 11.

relativamente eficaz del imperio ultramarino, al mismo tiempo que evitó los enormes gastos que habría supuesto el mantenimiento de otra Armada Real similar a la del Reino de Granada. La Armada de Guarda de las Costas se mantuvo durante décadas como la principal flota de protección de la ruta de la Carrera de Indias, pese a la oposición que presentó reiteradamente el Consulado sevillano por los altos costos que supuso para los mercaderes y comerciantes de Indias. [62] No obstante, su rango de operaciones se limitó a las aguas de la región peninsular hispánica y en ocasiones al acompañamiento de ida y vuelta de las flotas, dejando la zona marítima americana desprotegida ante los ataques piratas durante gran parte del año.

La Armada del Caribe

Para protección del extremo opuesto de la ruta de la Carrera de Indias, esto es, de las costas americanas, se creó la Armada del Caribe. Su propósito era el mismo de la Guarda de las Costas; es decir, el resguardo de los buques españoles contra los ataques de piratas y corsarios, y su zona de despliegue la constituían las Antillas. Comenzó, al igual que la Armada de la Guarda, siendo una escuadra eventual, con la diferencia de que jamás llegó a ser permanente. Su financiamiento también fue a través de la avería, la cual se gravaba con un porcentaje determinado de las mercancías que entraban y salían de los puertos e islas principales del Caribe, dependiendo del grado de negocio comercial de cada lugar. [63]

La presencia de corsarios en costas americanas aumentaría conforme avanzaba el siglo XVI, por lo que la preocupación de las autoridades era justificada, sobre todo considerando lo sobrecargados y mal armados que viajaban los buques de sus flotas, además de la escasa protección con que contaban los puertos y ciudades costeras. Por ejemplo, se tiene información de que en 1538, en la villa de Santiago de Cuba, el panorama defensivo era desolador: no había navíos con los cuales defenderse, ni siquiera balas de hierro para abastecer las lombardas de la fortaleza. La Audiencia de Santo Domingo denunciaba que ni aun en tiempos de paz entre España y su enemigo Francia, los corsarios dejaban de presentarse, pues ahí su presa era grande y parecía no ofrecerle resistencia alguna.[64]

La creación de la Armada del Caribe fue un intento de solución a este grave problema; sin embargo, por su mismo carácter esporádico, al alistarse sólo cuando había noticia de la amenaza cercana de bandidos de mar, fue poco eficiente. Si el enemigo caía por sorpresa, no había armada alguna para la defensa. En algunos casos, cuando se corrían los rumores de la presencia de corsarios en las islas, se resolvía enviar una armada desde la Península Ibérica, pero la demora era tal que su llegada, ya tardía, era en vano.

Aunque esta Armada llevó a cabo algunas acciones exitosas, las medidas siempre fueron insuficientes y los resultados insatisfactorios. En ocasiones, su servicio quedó restringido a dar aviso a las islas caribeñas del peligro de naves enemigas próximas y evitar que los navíos zarpasen de sus puertos. Incluso, en varias ocasiones, las autoridades de las distintas islas no quisieron esperar a que la Audiencia de Santo Domingo tomase la decisión de preparar la armada, lo que resultaba complicado debido a los altos costos que representaba la avería para quienes debían pagarla. Así, tras un asalto corsario a la isla efectuado en 1538, la Audiencia lamentó que, además de los destrozos y

62 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", pp. 48-49.

63 Mira Caballos, *Las armadas imperiales*… , p. 149.

64 Ibídem, pp. 142, 143.

robos perpetrados por los malhechores, el gasto de organizar la armada para aquel momento supuso un precio muy elevado y no sirvió de nada, ya que, para cuando ésta se había aprestado, los corsarios ya se habían marchado.[65] Debido a ello, en la mayoría de los casos, se prefería defenderse con cualquier embarcación que estuviese lista en el puerto. A todo ello se sumaba la falta de buques adecuados, muchos de ellos en mal estado, y de artillería,[66] municiones y pólvora, que generalmente eran escasas o disminuída su efectividad debido al calor y la humedad.

A partir de mediados del siglo XVI, cuando el comercio hispano comenzó a prosperar, aumentaron los asaltos por parte de corsarios a los puertos americanos en las islas caribeñas. En 1553, Santiago de Cuba, la isla Margarita y La Habana fueron sorprendidas por el francés Jacques de Sores, mientras que Santa Marta y Cartagena de Indias fueron asaltadas por Martín Cotes en 1559. Posteriormente, se sucedieron en varios puertos del Caribe y el Golfo de México las expediciones de los ingleses John Hawkins en 1562-1563, 1564-1565 y 1567-1569, así como de Francis Drake en 1571, 1572-1573, 1583-1586 y 1595-1596.[67] De hecho, en respuesta a los ataques sufridos entre 1571 y 1586, Felipe II decidió preparar una ofensiva contra Inglaterra, para lo que creó la Gran Armada de 1588.

El desastroso escenario de los asaltos a los puertos americanos hizo que muchas voces se alzaran y corrieran diversas propuestas para crear una armada americana de carácter permanente, lo cual no tuvo eco durante aquel siglo; incluso, durante gran parte de la segunda mitad de la centuria, la Armada del Caribe dejó de organizarse, y la defensa se limitó a algún navío (galera o patache) que la Corona enviaba a los puertos de Santo Domingo, La Habana y San Agustín de la Florida.[68] La gran vulnerabilidad del imperio en América obligó a la Corona a proyectar una estrategia naval de protección más permanente y completa para esta zona de tanta importancia comercial y política. De esta manera surgió la Armada de Barlovento.

La Armada de Barlovento

Al tiempo que operaba la Armada del Caribe, hubo otros intentos por formar escuadras provisionales de protección en distintos puntos americanos a donde arribaban los buques de la Carrera de Indias. Un ejemplo fue la Armada de Tierra Firme, de la cual se tiene noticia que operó desde su puesto en Cartagena de Indias y aguas aledañas entre 1578 y 1587. También se intentó el empleo de galeras[69] en diversos puntos del Caribe, como Cartagena de Indias y las Antillas Mayores hacia 1575-1578, La Habana en 1588 y otras que se construyeron en el Perú a finales del siglo. Sin embargo, su ineficacia para recorrer largas distancias y la excesiva tripulación y remeros que requerían las hicieron poco funcionales para estos fines.[70]

Ante la necesidad de protección de las aguas costeras de los principales puertos de comercio, hubo una serie de propuestas de diversa índole. Una de ellas provino del célebre Capitán General de Flotas Juan Escalante de Mendoza, quien escribió un *Memorial de las condiciones con que yo, Johán de Escalante de Mendoza, tomaré a mi cargo las cuatro galeras y dos fragatas que Su Majestad y su*

65 Ibídem, p. 151.

66 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", p. 52.

67 Reichert, *op. cit.*, p. 74.

68 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", p. 52.

69 La agilidad y eficacia de las galeras en las maniobras de defensa ya se habían probado en mares cercanos a Europa, sobre todo en el Mediterráneo.

70 Martínez, *op. cit.*, p. 91.

Real Consejo de Indias ordena y manda que anden en guardia y defensa de las dichas Indias, Puerto y Provincia de ellas (1580), en el que propuso navegar con dichas embarcaciones todas las islas de Barlovento hasta la costa de Nueva España, Campeche y Honduras, así como las costas de Tierra Firme; además, indicaba que todas las naves debían construirse en La Habana, debido a las buenas maderas y pertrechos que ahí había, y que las galeras debían ser distintas a las de España, con velas redondas y no latinas.[71] Sin embargo, este proyecto, como muchos otros, nunca se llevó a cabo. La realidad era que las escuadras de defensa que entonces patrullaban en aguas americanas eran escasas, ocasionales y poco eficaces contra los asaltos de corsarios.

Hacia finales de la centuria, un nuevo motivo de inquietud circulaba por las aguas caribeñas. Aunado al crecimiento de las correrías que los enemigos de la Corona realizaban en las costas menos protegidas y a la práctica del comercio ilícito, surgió el conflicto de las salinas de Arayas, Venezuela, en cuyas cercanías hubo gran movimiento de barcos corsarios, principalmente de origen holandés, que acudían allí a aprovisionarse y llevarse grandes cantidades de sal. Estas noticias fortalecían más la idea de la necesidad de contar con una armada para combatir el robo y el contrabando; sin embargo, el mayor obstáculo continuaba siendo el alto costo económico que implicaba.[72]

Debido al aumento de la presencia enemiga y, por ende, de las voces que solicitaban la creación de una armada permanente de defensa para la patrulla y custodia del tráfico marítimo de las Islas de Barlovento, el Seno Mexicano y las costas de Tierra Firme, lo que hoy se conoce como el Gran Caribe,[73] en 1601 se aprestó una armada que salió desde España con el objetivo de recoger la plata americana, pero también, junto con ella, llegaron los planes de conformar una Armada de Barlovento para la defensa de aquella región.[74] Sin embargo, el proyecto tampoco se consolidó en aquel momento.

Tiempo después, la gran conveniencia de unir las armas de los virreinatos con las peninsulares hizo que la Corona proyectara nuevamente en 1626 la creación de un ejército de 140,000 infantes, así como una armada compuesta por 12 galeones y tres pataches. Sin embargo, el costo de esta empresa en Nueva España encontró la resistencia de los principales grupos de comerciantes y funcionarios del Virreinato. El entonces Virrey Marqués de Cerralvo tuvo que realizar diversas negociaciones de la renta de alcabalas de la Ciudad de México al cabildo capitalino que se resolvieron entre 1632 y 1633. Pero al final, como siempre, las necesidades bélicas de la Corona acabaron siendo sustentadas con la elevación de los impuestos que gravaban el comercio interno, y en general las rentas que debieron sostener la constitución de una fuerza naval que protegiese el comercio ultramarino sirvieron más para engrosar los crecientes gastos militares de la monarquía en sus guerras europeas.[75] Mientras tanto, en 1632 los holandeses atacaron el puerto de Campeche y, al año siguiente, piratas al mando de Cornelius Jol, alias Pata de Palo, y Diego Mulato lograron entrar y saquear la ciudad.[76]

El incremento de los bandidos del mar llevó a Felipe IV a emitir una real cédula en 1635, por la que ordenaba la creación de una fuerza militar naval con "jurisdicción permanente en el Caribe y Seno

71 R. Barreiro-Meiro en Carriazo Ruiz, *op. cit.*, p. 63.

72 Bibiano Torres Ramírez, "La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI", en *América y la España del siglo XVI*, vol. II, Madrid, CSIC-Instituto Fernández de Oviedo, 1983, pp. 122-123.

73 Ernest Sánchez Santiró, "La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)", II Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE II), México, Instituto Mora, 2010, p. 1, en www.economia.unam.mx, *consultado en noviembre de 2010.*

74 El término "barlovento", en su sentido geográfico, aludía a las islas de las pequeñas Antillas, pero a fines del siglo XVI se utilizaba de manera general para referirse al espacio marítimo por el que entraban los navíos al Caribe en su paso a América y, sobre todo, al área de operación de los corsarios, que podía incluir la zona de las grandes Antillas y la costa de Tierra Firme.

75 Sánchez Santiró, *op. cit.*, pp. 3-4.

76 Reichert, *op. cit.*, p. 51.

Mexicano", compuesta por 12 galeones, dos pataches y dos tartanas armadas y con una tripulación de 2,500 hombres.[77] Durante aproximadamente un año, el cabildo de la Ciudad de México y el entonces Virrey Marqués de Cadereyta discutieron los medios que permitieran recaudar el dinero necesario para financiar parte de los gastos de la Armada de Barlovento, sin embargo nuevamente se fracasó en ello.[78]

Tras sortear una serie de problemas administrativos, económicos y burocráticos, la Armada comenzó a operar en el año de 1643. Entonces quedó conformada por seis galeones armados, con sede en Veracruz. Al ser este puerto su eje de control y operaciones, su rango de extensión cubrió, además de las Antillas, las costas del Golfo mexicano. Además, en numerosas ocasiones fue enviada a escoltar a las flotas de la Nueva España en sus viajes transatlánticos,[79] por lo que frecuentemente se dejó descuidada la zona americana. Pero de esto se hablará más adelante.

Finalmente, y a diferencia de las demás armadas atlánticas, la Armada de Barlovento fue financiada por medio de varios impuestos, principalmente el impuesto denominado Armada de Barlovento, el cual había sido creado desde 1535 precisamente para reunir los fondos necesarios para conformarla, y la alcabala, implantada en las Indias desde 1574. El primero se gravaba sobre productos como vino, conservas, miel, pescado, jabón, quesos, mulas, naipes y otros productos de Castilla y del extranjero; mientras que la alcabala se gravaba sobre las ventas de muebles e inmuebles y circulación de mercancía; se recolectaba a través de la Real Hacienda. [80] En Real Acuerdo de 1638, la renta de alcabalas de Nueva España pasó a denominarse *renta de alcabalas, Unión de Armas y Armada de Barlovento*, reforma que consistía en elevar la presión fiscal a partir de una renta que se cobraba entre el conjunto de ciudades y reales mineros del Virreinato, especialmente la Ciudad de México, lo que se aplicaría casi de forma continua hasta 1810.[81]

La primera misión de la Armada se efectuó en 1641, tras el avistamiento de navíos ingleses en las cercanías de Alvarado, Veracruz. El entonces Almirante Antonio de la Plaza Eguiluz se hizo a la mar al mando de tres navíos; dio alcance a los enemigos a unos 50 kilómetros, en la zona del Río de Cañas, y logró apoderarse de un buque y 22 prisioneros.[82] Sin embargo, las siguientes intervenciones de la Armada de Barlovento se centraron en la escolta de las flotas de la Carrera de Indias que llevaban la plata a través del Atlántico. Así, a finales de ese mismo año, escoltó a la Flota de la Nueva España hasta La Habana y de ahí al canal de Bahamas. Dos años después, en 1643, volvió a escoltar a la flota entre Veracruz y España, así como durante su tornaviaje en 1644. Desde entonces y hasta 1647, continuó en tareas de escolta y protección de las flotas transatlánticas, sustituyendo prácticamente a la Armada de Guardia.[83]

Durante todo este tiempo, fue común que, al llegar a uno u otro puerto de arribo, los navíos de la Armada fueran reasignados a misiones que nada tenían que ver con los objetivos fundacionales de la flota. La mayoría, además, tras el ir y venir transatlántico, muchas veces en condiciones climáticas difíciles, se habían perdido en el camino o se hallaban en muy mal estado. Todo ello aunado al poco

77 Torres Ramírez, *op. cit*., pp. 35-37.

78 Sánchez Santiró, *op. cit*., p. 7.

79 Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI…", p. 53.

80 Incluso, después de 1720 se llegó a confundir *alcabala* y *Armada de Barlovento* como un mismo impuesto. Luis Navarro García, *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*, Madrid, Rialp, 1989, p. 640.

81 La existencia material de la Armada de Barlovento no fue paralela a la de los impuestos que le sirvieron de sustento. Ver más en Sánchez Santiró, *op. cit*., p. 9.

82 Torres Ramírez, *op. cit*., p. 44.

83 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 232.

presupuesto que se le asignaba, pues el ingreso que supuestamente debía sustentarla en realidad se iba al abastecimiento de las flotas, al apoyo del pago de los situados o al levantamiento y mantenimiento de fuerzas militares en plazas caribeñas.[84] Esto impidió que la Armada de Barlovento lograra acciones importantes a favor de su verdadero objetivo: combatir el corso en aguas americanas; tanto así, que se ha dicho que "ni prestó servicios que pudieran considerarse de importancia, ni los piratas se retiraban por temor a ella, ni se contenían en sus hostilidades".[85]

Ello explica por qué el pirata Henry Morgan acometió sin mayores problemas la villa de Campeche en 1661 y posteriormente el inglés John Davis tomó la ciudad de San Agustín de la Florida en 1668. Después de esto, y ante el grave problema de la falta de seguridad, el Virrey de la Nueva España, Marqués de Mancera, reorganizó con urgencia la Armada de Barlovento, ordenando construir embarcaciones con la intención de que fueran más resistentes, rápidas y mejor armadas. Los gastos generados en esta acción llevaron a la Caja Real de México prácticamente a la ruina.[86]

En 1678, en respuesta a un nuevo saqueo del puerto de Campeche, el sucesor del Virrey Mancera, Fray Payo Enríquez de Rivera, continuó con la reforma a la Armada de su predecesor. Tres años después, una expedición a la Isla de Tris logró sacar a los ingleses de la Laguna de Términos y la desembocadura del río Coatzacoalcos. Sin embargo, el éxito no duró mucho y en 1683 una nueva amenaza, el corsario holandés Laurens de Graaf, mejor conocido como Lorencillo, cayó sobre Veracruz. El puerto fue tomado sin la menor resistencia; además, ahí permanecieron los bandidos saqueándolo durante una semana, para después continuar sus correrías en Campeche y la Península de Yucatán.[87] Con todas estas acciones, es inevitable pensar que la renovada Armada de Barlovento no fue muy útil para detener los asaltos y saqueos.

Después, desde 1686 y hasta aproximadamente 1696, la Armada fue enviada a vigilar las costas del Golfo de México hasta Tampico, con el fin de bloquear cualquier movimiento de los franceses en la región, ya que aquellos operaban contra los establecimientos españoles desde sus bases en Luisiana y Texas.[88] En ese tiempo, la Armada logró realizar algunas acciones exitosas en la lucha y combate contra la piratería. Así, en 1691, ante las noticias sobre algunas victorias de las tropas españolas sobre los franceses asentados en una parte de la isla La Española (actualmente parte de Haití y República Dominicana), el Virrey Gaspar de la Cerda y Sandoval, Conde de Galve, consideró necesario hacer un esfuerzo por obtener una victoria definitiva, por lo que dispuso que la Armada de Barlovento, que en ese momento contaba con seis navíos,[89] zarpara hacia la isla con 2,600 hombres. La posterior victoria contra el enemigo trajo consigo la tranquilidad en todo el norte de la isla, y la batalla librada fue considerada "la más gloriosa que hubo en aquellos años en América".[90] Después, en 1695, la Armada, junto con un escuadrón inglés de Jamaica, luchó nuevamente contra los franceses que se encontraban

84 Torres Ramírez, *op. cit.*, pp. 217-218.

85 Vicente Riva Palacio, "El virreinato. Historia de la dominación española en México desde 1521 a 1808", en *México a través de los siglos*, t. II, México, Ballesca, p. 637.

86 Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 148.

87 Reichert, *op. cit.*, pp. 57-59.

88 Ibídem, pp. 57-60.

89 El bergantín fletado *San Joseph*, el patache *Santo Christo de San Román*, las fragatas *Concepción* y *San Nicolás*, la almiranta *Santo Thomás* y la capitana de nombre *Triunfante.*

90 Riva Palacio, *op. cit.*, p. 652.

asentados, otra vez, al norte de la isla. Lograron varias presas y causaron más de 1,000 bajas a los enemigos.[91]

Meses después, el mismo agrupamiento se dirigió a la ciudad de Guarico, Venezuela, en persecución de Lorencillo, en aquel tiempo unido a los franceses. Sin embargo, el corsario no pudo ser capturado. Un mes más tarde, retornaron y se dirigieron a los enclaves franceses de Port-de-Paix, Port Margot y otros más al norte de la misma isla La Española. El balance de aquella campaña fue de 600 franceses muertos, 900 prisioneros y un botín de 1,000 esclavos, 150 cañones y más de 200,000 pesos. Sin embargo, los franceses que sobrevivieron resistieron hasta el año de 1697, cuando se firmó la paz de Rijswijk y Carlos II cedió la tan peleada parte occidental de la isla a la Corona francesa.[92]

A finales de 1714, al término de la Guerra de Sucesión Española, ocurrieron importantes reformas navales en España. La nueva reglamentación englobaba a todas las flotas bajo el nombre de Armada Naval Española, aunque la Armada de Barlovento permaneció independiente. Lamentablemente, la falta de recursos destinados a su sustento, los altos costos de inversión en la construcción y mantenimiento de navíos, así como los bajos sueldos y adeudos a la tripulación y milicia, que llegaron a retrasarse hasta 14 y 20 meses, complicó su permanencia e impidió que cumpliera con su cometido.[93]

No obstante, durante los últimos años de su existencia, la Armada de Barlovento realizó algunas otras acciones importantes; entre ellas, figuraron una nueva intervención en la Laguna de Términos, en 1716, y el desalojo de los ingleses de la isla de Vieques en el actual Puerto Rico, en 1718. Durante esta última misión, fueron aprehendidas dos fragatas, una holandesa y una francesa que, ante la escasez de navíos para la Armada, pasaron a formar parte de ésta. Un año después, en 1719, pareció que la Armada tomaba un nuevo impulso con la reparación de cuatro navíos y la llegada de tres nuevos; pero el mal tiempo ocasionó la pérdida de algunos de ellos. Aunque a lo largo de los siguientes meses hubo otros intentos por conformar nuevamente la Armada para sus funciones en el Caribe pero sujeta al control directo del Virreinato de la Nueva España, y lograrían juntar hasta nueve navíos decomisados a los enemigos, en esta ocasión el problema radicó en la escasez de tripulación, ya que muchos, ante la falta de pagos, habían ido a buscar alternativas de subsistencia. Con todo, la Armada continuó sus actividades, aunque se trató de tareas de poca importancia, como el reparto de los situados de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, y en muchas ocasiones permaneció anclada en puerto, lo que provocó que los navíos se deterioraran. Finalmente, una de las últimas acciones de la Armada se realizó a finales de 1720, cuando tres navíos arribaron a Puerto Rico para colaborar en el desalojo de Cayos de San Juan.[94]

La poca actividad y acciones retrasadas fueron características constantes de la Armada de Barlovento, y sin pretender restarle su debido crédito por las victorias que obtuvo durante sus pocos años de existencia, el hecho es que en general fue empañada por una serie de contratiempos que la llevaron a un estado constante de crisis, entre ellos la pérdida de sus pocos navíos a causa de las tempestades marinas o a su larga permanencia inactiva en puertos como Veracruz o La Habana, que provocaron su deterioro; también influyó la reducción del número de plazas, debido a que el gasto de mantener una tripulación de manera continua se volvió prácticamente imposible.[95]

91 Cruz Apestegui, *Los ladrones de mar; piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700*, Barcelona, Lunwerg, 2000, p. 198.

92 Reichert, *op. cit.*, pp. 170-171.

93 Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 192.

94 Ibídem, pp. 195-200.

95 Ibídem, pp. 202209.

En 1739, la Armada tuvo que enfrentar otra difícil situación: una nueva declaración de guerra por parte de Inglaterra (Guerra de la Oreja de Jenkins) provocó gran preocupación por la insuficiente fuerza naval que España poseía. De inmediato se ordenó la reorganización de la escuadra y su concentración en La Habana, para de ahí realizar viajes de apoyo y auxilio. Esto fue lo último que realizó la Armada, ya que, una vez terminada la guerra, se volvió a reducir el número de barcos y tripulación hasta quedar completamente desmantelada.[96] La Armada de Barlovento sobrevivió de esta forma hasta 1768. En su recuerdo pesaban décadas de continua desorganización, dificultades económicas y servicio deficiente, por lo que al final se le consideró de poca utilidad. La Real Orden emitida en aquel año para su desaparición lapidó la tumba de la Armada con la expresión: "Monstruo en el gasto y hormiga en la utilidad del servicio".[97] Sin embargo, aunque no se volvió a formar una flota semejante, algunos grupos de barcos permanecieron patrullando y resguardando las regiones marítimas importantes de la Nueva España.

La Nao de China y la ruta del comercio transpacífico

Parte del proyecto imperial de España para consolidar su posición como potencia política y militar occidental entre los siglos XVI y XVII fue la empresa del Océano Pacífico, el llamado Mar del Sur; lo anterior significaba la expansión y control de tierras de las especias y el oro situadas al poniente de América en territorio asiático. Este proceso tuvo como comienzo el descubrimiento, desde tierra, del Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513 y el arribo de Magallanes a éste en 1519 a través de la navegación por el estrecho que comunicaba con el Atlántico. El encuentro con este mar implicó el hallazgo de atolones y conjuntos de islas, algunas de ellas bautizadas como Filipinas (en honor a Felipe II), que serían parte de los territorios de Hispanoasia.[98]

Pero los castellanos no fueron los primeros europeos en arribar a este espacio geográfico; desde 1487, el navegante portugués Bartolomé Díaz había logrado doblar el Cabo de las Tormentas, actual Cabo de Buena Esperanza en el continente africano, y trazar la ruta comercial de su nación hacia las regiones del mar Índico, Malabar y las Molucas. Más tarde, en 1498, Vasco da Gama expandió esta ruta hacia Calicut, India, donde se establecieron las primeras factorías lusitanas en el Asia oriental. Para entonces, los intereses por apropiarse de las islas que producían las especias como el clavo, la pimienta y la canela hicieron que la carrera naval y de descubrimiento de rutas navegables corriera a la par de la proyección del poder de los estados ibéricos más allá de sus límites territoriales. Al establecer y controlar la ruta del Atlántico sur, los portugueses llevaban la ventaja en la posesión de muchas de las islas ricas en especias, maderas preciosas y otros productos que también eran de interés para los castellanos; por tanto, en el caso de España, la presencia y establecimiento de puntos clave en estas islas del Oriente constituyó un proyecto monárquico de primer orden desde la primera expedición de Cristóbal Colón.

96 Por ello no ha de extrañar el escaso papel ejercido por la Armada de Barlovento en el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) que enfrentó a España e Inglaterra y que tuvo en el Caribe un campo de acción notable. Sánchez Santiró, *op. cit.*, p. 24.

97 Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 212.

98 Hispanoasia era el espacio geográfico ocupado por la Corona española en las islas Filipinas, Marianas, Guam, las Carolinas y durante un tiempo también las Molucas, Amboina y Ternate. A partir del siglo XVIII y hasta 1899, se conoció como las Indias Orientales Españolas, nombre administrativo para el territorio comprendido por el archipiélago filipino, Marianas, Guam, Palaos y parte de las islas Carolinas. Posteriormente una parte sería ocupada por Estados Unidos y otra vendida a Alemania.

Tras el descubrimiento de un nuevo continente y del paso hacia el océano de posibilidades asiáticas, en 1524 se creó en España la Casa de las Especias en La Coruña, establecimiento para la venta y distribución del comercio con las recién descubiertas islas, el cual constituyó desde el inicio una fuerte competencia con el comercio portugués. Al año siguiente, del puerto gallego zarpaba una nueva expedición, compuesta de seis navíos, bajo el mando de Frey García Jofre de Loaysa. Su misión era imitar la ruta de Magallanes hasta las islas, así como buscar y rescatar a los sobrevivientes de dicha expedición que habían quedado prisioneros de los lusitanos en Ternate, islas Molucas. Aunque Loaysa murió durante el viaje, sus hombres alcanzaron las islas de Mactán y Tidore, donde se refugiaron en un pequeño fuerte desde donde resistieron a los portugueses y sus aliados nativos que les daban constante guerra.[99]

Entre los sobrevivientes de esta nueva expedición, se encontraba un piloto que más tarde sería protagonista de la expansión conquistadora de España en el Pacífico: el matemático, astrónomo y cosmógrafo Fray Andrés de Urdaneta. Éste aprovechó su permanencia en Tidore, la cual fue de alrededor de ocho años, para conocer las rutas de navegación de la región y los movimientos comerciales que los chinos llevaban a cabo en las islas del norte del archipiélago filipino. Más tarde, Urdaneta establecería la mejor vía para el tornaviaje a la Nueva España.

Hasta entonces, ninguna expedición había logrado completar con éxito el viaje de ida y regreso. El mayor problema eran las fuertes y opuestas corrientes, así como la falta de viento al intentar la navegación de vuelta. Por ello, los buques tenían que dar marcha atrás y regresar a las islas, o bien naufragaban en su intento de retornar a la Nueva España. En 1557, Felipe II expresó al segundo Virrey de la Nueva España, Luis de Velasco, su deseo de descubrir por mar "algunas islas y provincias" de aquella región del Poniente y las Molucas, así como su preocupación porque se hallara la ruta segura de retorno desde aquella tierra "pues la ida se sabe; lo que se pretende es saber la vuelta".[100] Tras la aprobación del Consejo de Indias, que sin mucha dilación remitió la orden para que se organizara una flota con recursos del erario real en alguno de los puertos novohispanos de la Mar del Sur, Velasco se encargó de organizar dicha expedición, de la que formó parte el mencionado Fraile Urdaneta, debido sobre todo a su vasto conocimiento de las Molucas, en las que, como se dijo, permaneció muchos años. La empresa llevaba como objetivo principal descubrir la ruta del tornaviaje. No se especificaba en ello el establecimiento de contactos comerciales ni tampoco la ocupación permanente de alguno de los territorios insulares; sin embargo, como sucedió en la mayoría de las empresas, el camino que siguió finalmente fue contrario a los fines y recomendaciones planteados en un principio.[101]

Es importante mencionar que en las juntas de expertos previas a la organización del viaje, el Fraile Urdaneta había propuesto seguir el derrotero de las islas de Nueva Guinea y la actual Nueva Bretaña, en atención a la aparente riqueza que podrían contener y al hecho de no encontrarse dentro de la esfera de influencia de los portugueses. No obstante, la junta decidió dirigirse hacia las Filipinas, ya que el mayor interés del soberano español era alcanzar los mercados de China y la Especiería, por lo que los primeros representaban una posición estratégica en aquella ruta maritima-comercial.

Siguiendo el deseo del Rey, en 1564 una flota, compuesta por las naves capitana *San Pedro* de 500 toneladas, *San Pablo* de 300 toneladas, *San Juan* de 80 toneladas y el patache *San Lucas* de 40

99 Fernández Duro, *op. cit*., t. I, pp. 187-189.

100 Luis Muro, *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, Secretaría de Educación Pública, SepSetentas, 1975, p. 132.

101 William Lytle Schurtz, *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, p. 62.

toneladas, zarpó del puerto de Navidad, bajo el mando del General Miguel López de Legazpi; como piloto mayor, Fray Andrés de Urdaneta, y una tripulación total de 380 hombres de mar y guerra.[102] La expedición navegó hasta las islas de Barbudos, seguida de las Pájaros y Jardines, hasta arribar a la isla de Guahan (Guam), las de los Ladrones y Cebú, mismas que se convirtieron en las primeras posesiones españolas en el Pacífico.[103]

Dos años más tarde, en 1566, la nave capitana *San Pedro*, bajo el mando de Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, y como pilotos Esteban Rodríguez, Rodrigo de la Isla y Fray Andrés de Urdaneta, zarpó desde Cebú con la misión de realizar el tornaviaje, llevar noticias de los descubrimientos hechos en el camino acerca de la fauna y flora de los pueblos encontrados, y sobre las corrientes y vientos marinos, además de llevar una solicitud de auxilio a la Audiencia de México para el envío de más gente y vituallas para sostener la colonia. El viaje resultó dificultoso, tanto por el cuidado de gobernar la nave como por el de registrar los rumbos, vientos y escollos, además de que las enfermedades se dispersaron rápidamente entre la tripulación. Pero, pese a las vicisitudes, y tras haber recorrido 1650 leguas de mar en cinco largos meses, el *San Pedro* arribó finalmente a Acapulco.[104]

El encuentro con estas islas, pero sobre todo la determinación de una ruta segura de regreso, marcó un momento trascendental en la época, particularmente para los habitantes de la Nueva España, quienes estaban "muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que ellos serán el corazón del mundo".[105] El hecho de haber sido ésta una expedición preparada desde la cabeza política del Virreinato consolidó su supremacía en el contacto con las Filipinas, así como su influencia cultural y económica en territorio asiático. De esta manera, la Nueva España se convirtió en un nuevo puente de unión entre Oriente y Occidente al integrar los territorios del Poniente al sistema económico, político y social del imperio español y ampliar el circuito comercial mundial con el Oriente, lo que se puede considerar como uno de los primeros procesos globalizadores.[106]

Mediante esta nueva estrategia, la Corona española emprendió una carrera de navegación hacia el Oriente, en la cual la Nueva España se constituyó como el eje fundamental para la conquista de las islas Filipinas (entre 1565 y 1571) y el punto de partida para la instauración del dominio español en las regiones más importantes de ese espacio geográfico, así como para el establecimiento de la ruta comercial más importante del Océano Pacífico en aquel tiempo. Desde ahí se emplearon recursos económicos y materiales, y se dictaron las directrices gubernamentales y el respaldo administrativo para regir y regular las posesiones hispanas en las islas del Poniente.

Para entonces, habían sido visitadas por los españoles las islas de Santo Tomé, Añublada, San Alberto y Roca Partida en el actual archipiélago de las Revillagigedo;[107] así como la de Matalotes, parte de las actuales Carolinas; las de Palaos (a las que bautizaron como Arrecifes); Mindanao (*Cesarea*

102 Fernández Duro, *op.cit*, t. II, pp. 234, 237.

103 Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 67.

104 Durante la navegación, el patache *San Lucas* se separó de la flotilla. Su Capitán Alonso Arellano y el piloto Lope Martín realizaron por su cuenta una serie de exploraciones desde las Carolinas y Marianas, después Mactán, Mindanao y Cebú. Luego tomaron la ruta del mar de China y su desembocadura hacia el Norte y retornaron a la Nueva España con poca diferencia de tiempo con respecto a Urdaneta, por lo que se presentaron ante la Audiencia como los verdaderos y primeros descubridores del tornaviaje. Sin embargo, las cartas y bitácoras que presentó Urdaneta a su regreso, y el hecho de que dicho patache se había separado sin motivo aparente, salvo el interés personal de sus comandantes, fueron motivo suficiente para otorgarle al fraile el honor de su descubrimiento. Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007, pp. 17-18.

105 Rafael Bernal, *México en Filipinas. Estudio de una transculturación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Histórica, 11), 1965, p. 45.

106 Lytle Schurtz, *op. cit.*, p. 62.

107 Fernández Duro, *op. cit.,* t. I, p. 297.

Caroli) y las islas mayores del conjunto de San Lázaro, la actual Leyte, bautizada como Filipina, nombre que más tarde se hizo extensivo a todas las islas del archipiélago como las Filipinas.[108] En ellas ya se realizaban movimientos comerciales importantes entre mercaderes chinos y malayos, quienes intercambiaban mercancías de sus regiones por oro y maderas preciosas.[109] Todo el conjunto insular, especialmente Matalotes, Arrecifes y la isla llamada Coral, actualmente parte de los grupos de las Carolinas y Marshall, y más tarde las islas Visayas o de Pintados y Maynilla (Manila) en el norte del archipiélago, se integraron a un nuevo paisaje geográfico para los exploradores españoles, lo que facilitó el establecimiento de una ruta de navegación específica y el contacto comercial y cultural entre España, Nueva España y Asia.

La exploración del Pacífico y la construcción de navíos novohispanos

Las primeras expediciones emprendidas desde territorio novohispano habían sido privadas, organizadas a costa de personajes como el conquistador de Tenochtitlán, Hernán Cortés, quien, con sus propios recursos y mediante una serie de capitulaciones con los monarcas españoles, se hizo responsable de la construcción de navíos, de la formación de una flota o armada y de los gastos generales de organización de expediciones emprendidas con el fin de "descubrir y hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especierías", así como "otros secretos".[110]

Cortés se proponía, en nombre del Emperador, conseguir el control de las Molucas y refrendar sus hazañas como Capitán General y único conquistador de las supuestas tierras más ricas que, hasta el momento, español alguno hubiera podido apropiarse. Además, pretendía encontrar otro estrecho hacia el Norte, el cual facilitaría la navegación desde la Especiería, de manera directa y rápida hacia la Península Ibérica.[111] Con estos objetivos se realizaron las primeras exploraciones de las costas noroccidentales de la Nueva España.

A partir de la instauración del primer representante del poder central español en la Nueva España, el control de la organización de estas empresas quedó en manos de funcionarios reales que cumplían las órdenes del soberano en turno y de sus proyectos de expansión. Así, el Virrey Antonio de Mendoza fue uno de los primeros personajes en organizar salidas hacia la Mar del Sur. Posteriormente, el Virrey Luis de Velasco planeó el viaje de conquista y colonización de las islas Filipinas que se realizó en 1564-1565, así como la búsqueda de la ruta de retorno desde las islas a la Nueva España. De la misma forma, los viajes emprendidos a finales del siglo XVI y mediados del XVII por capitanes como Sebastián Vizcaíno y Pedro Porter Casanate, que aportaron un mayor conocimiento geográfico y náutico de la zona del Mar de Cortés y la costa norte de California, fueron llevados a cabo bajo las órdenes y permisos de funcionarios reales.

En este tiempo, comenzaron a construirse las primeras embarcaciones en la Nueva España, siguiendo el diseño de navíos que entonces se fabricaban en la Península para las exploraciones ultramarinas, y que tomaban como modelo las características naos españolas; en general: embarcaciones muy sólidas y robustas, con una estructura formada mediante la superposición de ligazones, siguiendo el método de *varenga-genol*, y construidas con enormes piezas procedentes de los robledales del

108 Ana María Prieto, *op. cit.*, p. 89.

109 Fernández Duro, *op. cit.,* t. I, pp. 297-298.

110 Hernán Cortés, *Cartas de Relación*, México, Porrúa, 2004, pp. 125-126.

111 Ibídem, p. 252.

Cantábrico, fuertemente empernadas con cavillas de hierro. Su forma estaba perfectamente adaptada al océano: redonda de proa, con unos lanzamientos que constituían la tercera parte de la eslora, con el fin de amortiguar el efecto de las olas, y con finas popas que dirigían las aguas al timón, de forma que fueran fácilmente gobernables.[112]

Así inició una etapa fructífera en la navegación novohispana, ya que, si bien los primeros marineros que participaron en los viajes y mucho del material utilizado en la construcción de los buques (como la clavazón y la jarcia) provenían de Europa, los puertos donde fueron construidos y botados, como el de Santiago (hoy Manzanillo, Colima), Zacatula, la Navidad y Huatulco, así como gran parte del material para su construcción, como la madera (cedro, árbol de primavera, parota y encino) eran de origen novohispano. Cabe señalar que los navíos utilizados en estos primeros viajes transpacíficos no eran superiores a las 160 toneladas, aunque para la época ya existían construcciones que alcanzaban las 500 toneladas,[113] mismos que no se vieron en el Pacífico hispano hasta comienzos del siglo XVII.

Los buques fueron construidos de manera tradicional, por carpinteros de ribera expertos y conocedores de técnicas heredadas entre gente del propio gremio, quienes llegaron a territorio novohispano prácticamente desde los tiempos de la Conquista. Se buscaba fabricarlos en lugares accesibles para su botadura al agua, donde, por medio de una serie de estacadas, se levantaba la quilla, para después comenzar el proceso de calafateado y de impermeabilización con brea. Cabe señalar que esta última se traía desde España y después se trasladaba desde el puerto de la Veracruz hasta los enclaves en el Océano Pacífico, lo que la convertía en un producto costoso.[114] Más tarde se procedía a colocar la clavazón, los arreos de metal que unían las cuadernas y el timón, que debido a la falta de fundiciones de gran tamaño en territorio novohispano, su costo y traslado desde la Península Ibérica también era sumamente alto.[115] Finalmente, ya con el casco de la nave en el agua, se levantaban las arboladuras y se agregaban las jarcias y velas, con lo cual se daba por concluida su fabricación.[116]

En un principio, estos primeros astilleros y puertos del Pacífico tuvieron que esperar mucho por las vituallas y suministros para los viajes, así como por los toneles y pipas para transportar las viandas y líquidos, cuyo traslado se complicaba por lo inaccesible de los lugares de embarco. Por ello, el puerto de Acapulco, debido a su buen clima, además de su amplia bahía y ubicación, próxima a los centros de población más importantes del Altiplano, fue elegido como el único autorizado para recibir y operar los buques provenientes de Filipinas, por lo que pronto se constituyó en el punto de control de una de las rutas más importantes del comercio mundial en su momento: la Nao de China.

La Carrera de Filipinas

La conquista, en 1570, de Manila, un punto estratégico de arribo para los comerciantes del sur de China, Indochina y Japón, puso en marcha el mecanismo de la Carrera de Filipinas, que, en cierta consonancia con su contraparte atlántica, fue una de las rutas comerciales y de tráfico de personas más importantes del imperio español. En ella circulaban los buques del llamado Galeón de Manila o

112 Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006, p. 18.

113 Cesáreo Fernández Duro, *op. cit.,* tomo I, p. 12.

114 Gaspar Pérez Turrado. *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 116-117.

115 Los mejores hierros y clavazón eran los traídos desde Vizcaya y Cantabria, Ibídem, p. 117.

116 Ídem.

Nao de China,[117] los cuales trasportaban desde la Nueva España productos de intercambio comercial, como chocolate, maíz, arroz y plata,[118] para la adquisición en Manila de mercaderías como la seda y la porcelana, pero también los caudales y la gente para sostener la administración de la colonia y las defensas del archipiélago.

La ruta comercial quedó establecida desde 1573. Entonces, la Corona concedió a la Nueva España la exclusividad del tráfico oriental, es decir, el monopolio de las mercancías en el continente, al autorizarla como única región americana que podía participar del comercio del Galeón.[119] Sin embargo, en un principio se pretendió que ninguna de las personas naturales o residentes en Nueva España, ni en otra parte de las Indias, pudiera tratar en las Filipinas, y que sólo los vecinos y habitantes de éstas negociaran con la Nueva España, por lo que la participación de los novohispanos se debía reducir a la de meros compradores.[120] Claro está, la práctica fue muy diferente a las disposiciones.

Por su parte, las autoridades españolas asentadas en Manila tomaron el control y dieron continuidad a la arribada de los navíos (juncos) chinos,[121] japoneses e indochinos, así como sus mercancías, prácticamente sin alterar el orden de comercio ya establecido en el lugar y tampoco al grupo nativo encargado de realizarlo, los sangleyes (chinos recidentes en Manila). La novedad era el embarco, en dos a cuatro naos, de productos como la seda y la canela con destino al puerto de Acapulco,[122] sede de la feria comercial que más tarde se convirtió en la más importante de todo el Pacífico americano.[123] Cabe señalar que el gobierno de las islas tuvo su asiento en la corte de la Ciudad de México, de manera que su Gobernador y Capitán General dependieron de la administración de la Nueva España para sostener la posición del imperio en el Lejano Oriente y el Pacífico.[124]

Finalmente, pese a la pretensión inicial de que los novohispanos no tomaran el control de la Carrera de Filipinas, ésta se desarrolló a partir de la intervención de los comerciantes del Consulado de México, institución ligada a los poderes virreinales que, desde 1573, por cédula de Felipe II, contaba con la autorización para participar en los envíos del galeón y en los costos para su sostenimiento.[125] De esta forma, los comerciantes mexicanos[126] impusieron los tiempos para las salidas y llegadas de los navíos filipinos, así como el caudal de plata que desde Nueva España aseguraría su monopolio durante

117 El término “navío” o “nao” se utilizaba de manera indistinta para designar a los buques de mayor calado, lo que después también sucedió con “galeón”, por lo que se llamaba nao o galeón de Manila a las embarcaciones que realizaban el recorrido transpacífico desde Acapulco a Manila y viceversa.

118 La plata mexicana era muy codiciada por los chinos de Fujian, ya que con ella realizaban el pago de tributos a los emperadores Ming, donde se cotizaba a precios muy superiores a los corrientes en México y Filipinas. Luis Alonso Álvarez, “Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las Islas Filipinas, 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas” en *Finanzas y política en el mundo Iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes, 1754-1850*, Facultad de Economía de la UNAM, Instituto Mora, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, 2001, p. 84-85.

119 Carmen Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, INAH, 1984, p. 19

120 Ibídem, pp. 19-20

121 Se contaba en Manila que el rescate de la tripulación de un gran junco chino en las cercanías de Mindoro por una de las fragatas de vigilancia de las islas, en 1571, provocó que, en agradecimiento, los tripulantes rescatados volvieran al año siguiente con una cantidad importante de porcelana, con lo que el contacto con China se hizo regular. Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 65

122 Antonio de Morga, *op. cit.,* pp. 20-21. La importancia de Manila como ciudad comercial provocó el intento de ocupación por parte del pirata chino Li–Ma–Hong, quien fue rechazado con dificultad por una reducida guarnición española y los refuerzos llegados desde Bigan bajo el mando de Juan de Salcedo.

123 La duración de la feria era de aproximadamente un mes, y al puerto llegaba una multitud procedente de todas las provincias de la Nueva España, entre los que sobresalían los comerciantes acaudalados, principalmente de la Ciudad de México, Puebla, Valladolid, Chilpancingo y Oaxaca, para adquirir los preciados productos asiáticos. Yuste, *op. cit*, p. 24.

124 Ostwald Sales Colín, *El movimiento portuario de Acapulco*, México, Plaza y Janes, 2000, p. 50.

125 Ibídem, p. 58.

126 Fue en el contexto del Galeón de Manila y la conquista de las Filipinas que el término “mexicano”, con el que en aquel entonces se nombraba a los habitantes de la Nueva España (en especial a los de la capital y a los hablantes de náhuatl, excepto a los tlaxcaltecas), adquirió una connotación internacional. En la primera noticia impresa sobre el hecho de armas de Legazpi, la carta que de Sevilla fue enviada a Miguel Salvador, impresa en Barcelona en 1566, se dice que la conquista de las islas fue hecha por los mexicanos.

los primeros 215 años, tanto ante las autoridades reales como frente a los comerciantes de Sevilla y, más tarde, de Cádiz. Cabe señalar, además, que hasta el siglo XVIII, los comerciantes fueron sólo de procedencia civil, pues a los militares no se les permitió participar en el tráfico del galeón.[127]

A finales del siglo XVI, la navegación transpacífica alcanzó su mayor auge debido a la sujeción de Portugal en 1580 por parte del Duque de Alba (en nombre de Felipe II), con lo que Manila se convirtió en el centro del nuevo imperio comercial hispánico en la Mar del Sur, el cual ahora integraba los territorios controlados por los portugueses, extendiéndose desde Ormuz en el Golfo Pérsico, Goa en la India hasta Malaca, Ternate, Molucas, las Filipinas, Guam y las islas Marianas.[128] Aunque esta situación perduraría hasta la separación de Portugal en 1640, mientras tanto, navegaron hacia la Nueva España y España productos como sedas en diferentes presentaciones (cruda, estampada, bordada con hilo de oro y plata, en forma de mantilla, pañuelos y medias); camisas, jubones y corpiños de algodón de Filipinas; indumentarias eclesiásticas finamente trabajadas tales como estolas, capas, pluviales y guantes; taraceados y lacas; enconchados y marfil en forma de esculturas y botones; tapetes de la India y Persia; porcelana en forma de vajillas y tibores; alcanfor del norte de Asia y cigarros fabricados en Manila; además de las ya mencionadas especias como el clavo, la canela y la pimienta. También se llevaron esclavos asiáticos a la otra orilla del Mar del Sur, aunque en los años 1626 y 1700 se prohibió el tráfico de personas desde Manila hacia Acapulco y viceversa.[129]

Los 250 años que duró el recorrido casi ininterrumpido de la Nao de China marcaron el desarrollo de un nuevo mecanismo de comercio en el mundo, ya que se estableció el intercambio de productos a través de pagos en metal de manera masiva y regulada por un calendario que la Carrera de Filipinas tenía que cumplir puntualmente para mantener surtidos principalmente a los mercados español, novohispano y peruano;[130] Pero no solamente estas regiones se vieron beneficiadas de este comercio, ya que las Provincias Unidas, Inglaterra, Francia y Venecia, entre otros, fundamentalmente a través del contrabando, también llegaron a adquirir aquellos preciados productos.

El viaje de ida a Manila era largo, pero, como ya se dijo, el regreso significaba mayores esfuerzos. La Nao de China zarpaba de Acapulco en el mes de enero y regresaba desde Cavite entre junio y julio, navegando hacia el paralelo 40, para después descender a las costas de California hasta arribar al puerto de Acapulco[131] a finales del año y prepararse para la siguiente salida. En ocasiones, los navíos que navegaban la ruta hacia Acapulco se desviaban debido al mal tiempo y, por cuestiones de seguridad, se veían forzados a arribar a los puertos de La Navidad y de San Blas. A finales del siglo XVIII, este último se habilitó para que fuera un punto obligado en la ruta del galeón.[132]

En un principio, la llamada Nao se componía de un conjunto de navíos en los cuales las cantidades de productos transportados no eran fijas.[133] Después, en 1593 y a lo largo del siglo XVII, por orden real, se comenzó la formalización de la navegación para el comercio transpacífico, al regularizar el

127 Yuste, *op. cit*., p. 20.

128 Fernández Duro, *op. cit.,* t. III, pp. 135-150.

129 Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 69.

130 Con la regularización del tráfico entre Filipinas y Nueva España, comerciantes peruanos asistían a las ferias de Acapulco para hacerse de artículos orientales a cambio de plata transportada desde El Callao. Aunque a finales del siglo XVI se estableció una prohibición para el comercio directo entre Acapulco y Perú, las mercancías asiáticas y la plata peruana seguían siendo intercambiadas en Nueva España a través de puertos guatemaltecos, como el Realejo, y Huatulco en territorio novohispano.

131 Francisco Santiago Cruz, *La Nao de China*, México, Jus, 1962*,* p. 97.

132 Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, p. 177.

133 Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 65.

volumen de carga y el tonelaje de los navíos, establecer los impuestos sobre los productos de entrada y salida, imponer el tipo de mercancías que podían introducirse y delimitar la forma de organización y participación de los comerciantes.[134]

En 1603, por ejemplo, se dispuso que el Galeón de Manila debía transportar 200 toneladas de mercancía y 100 de provisiones y aguada, así como entre 25 y 30 soldados para su protección.[135] Sin embargo, en la mayoría de los casos las disposiciones no se llevaban a cabo y era recurrente, sobre todo durante el tornaviaje desde Manila, que las vituallas se acabaran antes de concluir la navegación. Por ello, para afianzar las medidas y disposiciones, en 1604 se crearon dos juntas: la Junta de Repartimiento y la Junta de Avalúos. La de Repartimiento, como su nombre lo dice, se encargaba de repartir el espacio designado en un buque a cada uno de los comerciantes, para lo que impuso el sistema de boletas, con las que se calculaba el cupo total del galeón y se dividía en fardos en las naos. Por su parte, la Junta de Avalúo asignaba el precio a los productos.

Cabe decir, como ya se mencionó, que estos buques eran fabricados en la Nueva España siguiendo los patrones establecidos para las construcciones de mediados del siglo XVI, pero destacaban las galeras y fragatas que, por su poco calado y maniobrabilidad, conformaron las naves por excelencia de las primeras escuadras españolas que navegaron en las Filipinas.[136]

Durante los primeros años de consolidación del trayecto Acapulco-Manila, entre 1567 y 1590, la reglamentación sobre el número de navíos que debían conformar la flota del Galeón de Manila así como su tonelaje era prácticamente inexistente. Se tiene noticia de que, a partir de 1572, cuando se permitió que el comercio de la Ciudad de México participara en la Carrera, solían navegar de una a cuatro o cinco naos.[137] Más tarde, en 1593, por orden de Felipe II, se estableció que sólo dos galeones de 300 toneladas podían hacer la ruta, dejando una tercera embarcación como reserva en el puerto de Acapulco. Esta disposición no fue acatada del todo hasta su confirmación por decreto del gobierno borbónico en 1720, año en que quedó formalmente establecida.[138]

El hecho de que al final se decidiera navegar la ruta con dos y a veces con un solo navío se debió a las dificultades marítimas y climáticas del viaje, que aumentaban las posibilidades de la pérdida de los navíos y sus mercancías y, por ende, de la fortuna de aquellos que habían invertido su capital en ello. En varias ocasiones se perdieron los buques que navegaron la ruta Acapulco-Manila y su tornaviaje, como ocurrió en 1600 con la *Santa Margarita* y la *San Jerónimo*, navíos que fueron a encallar en los arrecifes de las islas de los Ladrones después de pasar meses de penurias en el mar a causa de temporales y vientos contrarios.[139]

Para mediados del siglo XVII, los navíos del Galeón de Manila eran de entre 600 y 1000 toneladas e incluso, en algunos casos, como el de la flota organizada por el Gobernador Juan de Silva para las campañas de Siam y Amboina en 1616, llegaron a ser de hasta 1300 y 2000 toneladas. A comienzos del régimen borbónico, en 1718, las naves continuaron desplazando de manera recurrente las 1000

134 Yuste, *op. cit.,* pp. 13-14.

135 Fernández Duro, *op. cit.,* t. III, pp. 283-284.

136 En cartas del Capitán Legazpi, se menciona que las embarcaciones se fabricaron para el control de Filipinas y enfrentar la amenaza de los malayos del Sur convertidos al Islam, quienes rivalizaban con los hispanos desde sus sultanatos en las islas de Joló y Mindanao. Fernández Duro, *op. cit.,* t. I, pp. 245-247.

137 Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 187.

138 Ídem.

139 Antonio de Morga, *op. cit.,* pp. 150-151.

toneladas, mientras que los buques menores, de entre 600 y 900 toneladas, no fueron tan solicitados para las travesías.[140]

Por otra parte, debido al crecimiento en tamaño y tonelaje de los galeones de Manila, se hizo indispensable que fueran fabricados en un lugar adecuado para las nuevas necesidades; el arsenal de Cavite, Filipinas, se convirtió en el principal centro de construcción de los buques, aunque también se fabricaron en Mindoro, Masbate, Camarines e Ilocos. Artesanos chinos y malayos, dirigidos la mayoría de las veces por maestros carpinteros españoles, fueron los encargados de ello y contaron con las mejores maderas que podían existir en las islas para los mástiles, cuadernas, quillas, timones y gavias. Asimismo, la estopa y el cordel se fabricaban con la planta de abacá, y la lona para las velas se fabricaba en la isla de Ilocos, donde el estado español mantenía un estanco sobre las materias primas necesarias para su construcción.[141] Finalmente, la herrería, la clavazón y los ganchos se traían desde China, Macao y la India. Así, no hubo necesidad de que en la Nueva España se volvieran a construir buques para la Carrera de Filipinas.

En aquel tiempo, el sistema naval español determinaba que aunque los navíos estuviesen a disposición de particulares, la Real Hacienda era la encargada de pagar su construcción, reparaciones y sueldos de los oficiales y tripulantes, por lo que, en definitiva, la empresa del Galeón de Manila resultó muy costosa para las arcas de la Corona. La reparación del galeón costaba cada año, solamente en Manila, unos 100,000 pesos plata. Uno de los buques más costosos fue el *Santísima Trinidad*, de 2000 toneladas (1753), el más importante de la ruta comercial en el siglo XVIII, que implicaba un gasto de 191,000 pesos plata.[142]

Pese a las propuestas de entregar los galeones a privados, la autoridad real siguió haciéndose cargo de su fábrica y mantenimiento hasta el siglo XVIII, pues con ello aseguraba ingresos importantes por el concepto de avería y de licencia de comercio para los llamados *boleteros*, comerciantes de Manila que a través de boletas emitidas por las autoridades obtenían el permiso de embarcar sus productos. Cabe señalar que dentro de este sistema también fueron recurrentes los actos de corrupción con el fin de embarcar mercaderías de gran valor a bajos precios o pagar pocos impuestos, lo que a la larga afectó la recaudación fiscal y repercutió en los gastos de inversión para la producción y manutención de navíos.

Pese a todo, la ruta se mantuvo más o menos constante y logró tener su mayor auge entre los años 1593 y 1730, tiempo en que los grandes buques navegaron por el Pacífico siguiendo un rígido itinerario y prolongados viajes, lo que llevó paulatinamente al establecimiento de puestos de refresco en las costas de Cabo San Lucas; donde más tarde, con la presencia de las misiones jesuitas y sus cultivos de verduras y ricas frutas, se convertiría en una parada obligada para aliviar las penas de los navegantes.

La protección de la ruta del Galeón de Manila

Muy pronto, como sucediera en el Atlántico, la ruta de navegación de la Nao de China y las posesiones españolas en Asia se hallaron en peligro debido a la situación internacional provocada por las guerras que España libraba en Europa y que acarreó como consecuencia constantes ataques de

140 Lytle Schurtz, *op. cit.,* p. 188.

141 Lytle Schurtz, *op. cit*., p. 189.

142 Cruz, *La Nao de China*..., pp. 78, 121.

corsarios holandeses (como Joris van Spielbergen, Olivier van Noort y Maarten Gerritsz Vries) entre los años 1600 y 1650.

A partir de la revuelta de las llamadas Provincias Unidas a mediados del siglo XVI, la cual formó parte de la Guerra de los Ochenta Años o Guerra de Flandes, y que culminó con la independencia de éstas, los Países Bajos se constituyeron en una potencia naval que rivalizó con el poder español. Desde entonces, sus barcos comenzaron a emprender acciones de corso a lo largo de las costas del Pacífico hispano, sobre todo al Sur, en las cercanías del Virreinato peruano. Además de buscar apropiarse de las riquezas de los navíos, planeaban apoderarse de las islas y expulsar a los españoles, como lo habían hecho con los portugueses en varios asentamientos del sur y sureste de Asia.[143] Sin embargo, la resistencia militar y naval presentada por los gobernadores y súbditos de la Corona hizo imposible la ocupación de la capital, Manila, pero no así de las Molucas y Malaca, de donde los ibéricos fueron desalojados hacia mediados de la centuria.[144] Pronto, también, a estas incursiones se unirían los ingleses. Los primeros ataques de Francis Drake al puerto de Acapulco, así como la captura de la nao *Santa Ana* a manos de Thomas Cavendish cerca de las costas del actual cabo San Lucas, fueron sus primeras correrías.

Para la protección específica de la ruta del Galeón de Manila, como ocurrió en un principio con la Carrera de Indias en el Atlántico, solamente se ordenó que los buques fueran artillados. Incluso desde 1603 se recomendaba a los pasajeros que llevaran armas de fuego para que, en caso de una eventualidad, se pudiese contar con ellos. Ya de por sí estos viajes eran peligrosos debido a las inclemencias marítimas y climáticas, de las que ya se ha hablado, y a ello debía sumarse el que las flotas o navíos se hallaban poco protegidos, vulnerables al ataque de un enemigo bien equipado.

Aunque hacia mediados del siglo XVII algunos galeones fueron convertidos en buques de guerra, no fue con la intención concreta de proteger los navíos de la ruta, sino que se trataba sobre todo de impedir la invasión a las islas. Un ejemplo a destacar fueron las embarcaciones *Encarnación* y *Rosario*, de 800 y 700 toneladas respectivamente, que, bajo el mando de los capitanes Lorenzo de Ugalde y Sebastián López, en 1646 hicieron frente a una escuadra de 16 galeones comandados por el Capitán Vries, cuya fuerza había partido desde Batavia (Jakarta) con la misión de conquistar el archipiélago. Pese a la gran diferencia entre hombres y número de barcos, las fuerzas españolas lograron repeler a los holandeses tras cinco batallas navales que la tradición filipina bautizaría como La Naval.

En general, la Nao de China no contó con un sistema de protección como en el caso Atlántico, o como sucedió en la ruta costera del Callao-Panamá, en el Virreinato del Perú, donde la Armada del Mar del Sur (creada en 1580) se encargaba de transportar y custodiar su valioso cargamento.[145] El principal motivo parece haber sido el costo que representaba armar escuadras de vigilancia y escolta para una ruta tan extensa e incierta, considerando además que las bases españolas en las islas eran escasas. Aunado a ello se hallaba la constante tensión entre el Consulado de México y el de Sevilla,

143 Antonio de Morga, *op. cit.,* pp. 152-160.

144 Un siglo más tarde, durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) entre Gran Bretaña y sus aliados, por un lado, y Francia y España, por el otro, una escuadra inglesa bajo el mando del Vicealmirante Samuel Cornish ocupó finalmente Manila, ciudad que no sería devuelta a España sino hasta 1764.

145 La Armada del Mar del Sur recogía productos y metales como el oro y la plata de Sudamérica, a excepción de los de Tierra Firme (Venezuela y Colombia) y los conducía desde el Callao hasta Panamá. En el primer puerto llegaban todos los productos procedentes del interior, especialmente la plata de Potosí, que se transportaba desde Arica hasta el puerto, así como los caudales del reino de Chile procedentes de Valparaíso.

debido al monopolio que ejercían los primeros en el comercio transpacífico y cuyos productos, en especial la seda, eran disputados por los comerciantes sevillanos.

Desde el comienzo de los envíos de seda china a la Nueva España, los mercaderes de Sevilla habían solicitado al monarca que la ruta fuera clausurada para no afectar a sus intereses. Sin embargo, la petición fue ignorada y lo único que lograron fue que en los años de 1593 y 1600 no se enviaran barcos al Poniente desde la Audiencia de Guatemala y del Virreinato de Perú. No obstante, en aquellos años la salida de mercancías asiáticas desde Nueva España hacia el sur del continente americano continuó debido al contrabando.

Entrado el siglo XVIII, con las reformas borbónicas ocurrieron cambios importantes en la regulación del tráfico comercial del Pacífico. De 1700 a 1734, las leyes que reglamentaban el comercio entre la Nueva España y Filipinas tendían a la rigurosa inspección fiscal en los puertos de Cavite y Acapulco, a la disminución del permiso del comercio filipino al prohibir por espacio de cinco años la comercialización de los artículos de seda y algodón de fabricación extranjera, y permitir sólo el comercio de los artículos propios de las islas, así como a la vigilancia frecuente y estricta de los comerciantes que participaban en el tráfico del Galeón.[146]

Las ganancias que en aquel entonces los novohispanos y filipinos obtenían del tráfico comercial del Galeón de Manila continuaban poniendo en jaque a los comerciantes de las flotas de Indias. Los artículos de Oriente tenían un lugar importante en el gusto de los consumidores, tanto de la Nueva España como de España y, en general, de Europa, además de que mucha de la plata mexicana se enviaba a Filipinas en lugar de a la metrópoli. Por lo mismo, los comerciantes de la Península continuaron sus intentos por restringir el tráfico transpacífico, ahora mediante la propuesta de crear una compañía de comercio ibérico que realizara el tráfico directo con Filipinas.[147] Esto fue posible en 1785 con la creación de la Real Compañía de Filipinas, una empresa de participación mixta, integrada por el Estado y particulares, la cual permitía comerciar no sólo con Filipinas, sino también con los demás territorios de la zona, las costas de África y América.[148] Cabe señalar que la Compañía realizó los primeros viajes desde España a las islas a través del cabo de Buena Esperanza.

A principios de siglo XIX, con la agitación del movimiento independentista, el comercio del Galeón se vio fuertemente afectado. La ocupación del puerto de Acapulco por los insurgentes forzó a que San Blas de Nayarit funcionara como puerto de arribo de las naos. El último Galeón de Manila fue el *Rey Fernando*, alias *La Magallanes*, que a mediados de 1811 partió desde las Filipinas con destino a Acapulco y se vio obligado a retornar a las islas debido a la problemática que enfrentaba el Virreinato con la guerra de Independencia.

Poco después, en 1812, las Cortes de Cádiz decretaron la supresión del Galeón de Manila, por lo que se autorizaba a navíos de permiso que navegasen desde Manila a través de la ruta comercial del Pacífico o del cabo de Buena Esperanza, sin necesidad de hacerlo en flota y sin seguir una ruta fija para su navegación. Finalmente, la Real Orden de Supresión del 23 de abril de 1815, en virtud de respaldar el desarrollo comercial de las islas, puso fin a casi dos siglos y medio de navegación de la Nao.

146 Yuste, *op. cit.,* pp. 35-36.
147 Ibídem, p. 40.
148 Ídem.

Oficiales y tripulación de las flotas y armadas

El rango más alto entre los hombres de mar era el de Capitán. En el caso de una flota, además de los capitanes de cada navío se nombraba un Capitán para toda la escuadra, y en el caso de las armadas a un Capitán General, el cual se hallaba subordinado al Capitán de la flota. En segundo lugar estaba el Almirante, quien podía ponerse al mando en caso de que, por determinadas circunstancias, el Capitán General no estuviera en condiciones para ello.[149] A finales del siglo, también navegaban dos aprendices de mando y del arte de navegar conocidos como *entretenidos*, uno con el Capitán General y otro con el Almirante.[150]

Los capitanes eran designados directamente por el Rey a través de la Junta de Guerra del Consejo de Indias, la cual presentaba al Monarca una lista de candidatos para su elección, para lo que se consideraban aspectos como su experiencia en el mar, su condición de noble y sus valores morales, de manera que los candidatos solían ser hidalgos;[151] mientras que en el caso de los almirantes, su elección dependió por muchos años de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Por lo regular, estas altas jerarquías, compuestas principalmente de andaluces y vizcaínos, se otorgaban a los parientes cercanos al Rey o al Virrey, o bien a ciudadanos españoles adinerados que podían comprar tales cargos. De hecho, el régimen Habsburgo se caracterizó por un sistema de compra-venta de puestos al mejor postor. Más o menos desde 1554, hubo frecuentes disputas con los oponentes de la Casa, quienes sostenían que los elegidos por ésta eran ineptos y poco respetados por capitanes, pilotos y pasajeros y, como consecuencia, se perdían muchas naos en naufragios o ataques de corsarios. La Casa mantenía obstinadamente su privilegio de elección y hallaba sus propias formas de hostilizar a los oficiales cuyas patentes procedían del Consejo de Madrid.[152] Incluso llegó a ocurrir que comandantes elegidos desde la Corte fueran desplazados o asignados a otra plaza o se les hiciera la vida imposible para que no tomaran su cargo.

Otros cargos de autoridad eran el Contramaestre, encargado de dar órdenes y disciplinar a la marinería, así como llevar el inventario y el buen orden del cargamento; mientras que la "buena navegación" del buque correspondía al piloto y sus ayudantes, quienes desde principios del siglo XVI eran formados y egresados de la Escuela Náutica de Sevilla. Además de un piloto por barco, en las flotas de la Carrera de Indias había un piloto mayor para toda la escuadra, al que se consideraba superior en jerarquía y dignidad. Al igual que en el caso del Capitán, su nombramiento provenía directamente de la Corona, previa presentación de candidatos calificados por parte de la Casa de Contratación al Consejo de Indias. La elección de pilotos para la almiranta y otros galeones, así como cualquier otra decisión importante respecto al rumbo o disposición de la flota, se consultaba con el Capitán General.[153]

También formaban parte de la tripulación de las flotas, por mencionar algunos, los barberos-cirujanos para atender las heridas o enfermedades a bordo; escribanos para cada navío (escribanos mayores en el caso de toda la flota) que llevaban los libros y contadurías del viaje; carpinteros o calafates para las reparaciones del barco; artilleros para la maniobra con los cañones; y de menor

149 Mira Caballos, *Las armadas imperiales…,* pp. 96, 98 y 99.
150 Haring, *op. cit.,* p. 272.
151 Mira Caballos, *Las armadas imperiales…,* pp. 96, 98 y 99.
152 Haring, *op. cit.,* pp. 271-272.
153 Ibídem, pp. 390-391.

rango los marineros, grumetes (marineros jóvenes) y pajes (niños), quienes llevaban a cabo los trabajos generales de servicio y tareas bajo el mando de los oficiales.

Los marineros provenían en general de los estratos bajos de la sociedad. Eran reclutados en los principales puertos andaluces mediante el aviso del tambor, de manera que muchos eran gente de tradición marinera, como pescadores o habitantes de la costa, y en ocasiones individuos sin trabajo, enrolados por un interés económico o por el afán de aventura. Sin embargo, ser marinero era un oficio que atraía muy poco por lo mal pagado y porque el ejercitarlo significaba largo servicio, mala comida, pésimo vestido y menosprecio social. La marinería en las naos españolas era, por consiguiente, siempre escasa, mal equipada y esclava de los mandos y de la tropa.[154] Debido a ello, solía haber dificultad para cubrir el número de tripulación necesaria, por lo que muchos eran forzados o engañados para embarcarse.

Asimismo, a bordo solía figurar un contador general, un alguacil mayor, maestres de plata, quienes acuñaban los metales preciosos; maestres de raciones, que se responsabilizaban de las vituallas, la pólvora y las municiones; y un buzo para la capitana y otro para la almiranta. [155] También se hallaban personas ligadas directamente a la Casa de Contratación, como, por ejemplo, el veedor, funcionario que supervisaba la aplicación de las leyes y ordenanzas vigentes sobre el manejo y gobierno de las flotas durante su viaje de ida y vuelta a y desde las Indias. Éste era una especie de inspector que vigilaba tanto las obligaciones del Capitán General como las de los oficiales; se encargaba de todo pormenor de la vida diaria de los navíos, tanto en mar como en puerto; procuraba permanecer cerca del general durante las inspecciones y revistas, haciendo de *cancerbero real* en todas las circunstancias; era nombrado por el Rey, a propuesta del Consulado, gozaba de inmunidad en cuanto al arresto y los procesos judiciales; los capitanes, el Consejo de Indias o la Casa lo proveían de minuciosas instrucciones.[156]

De no cumplir lo establecido por las leyes hispánicas, una vez en tierras españolas, se realizaban pleitos judiciales o de residencia a los capitanes y a los principales oficiales. Las investigaciones podían durar desde un mes hasta medio año o más,[157] siendo algunos de los motivos el transportar más personal del requerido, consignado como dotación del buque; el que los pasajeros fueran sentados a la mesa y en concepto de comida les cobraran el pasaje; la restricción de las raciones, incluso a los enfermos; o el permitir el contrabando en los barcos, etcétera.[158]

La defensa amurallada

Las fortificaciones, al igual que las armadas, formaban parte del sistema de defensa implementado por la Corona española contra los ataques o asaltos de sus enemigos. La necesidad de proteger el creciente y fluctuante comercio entre la Nueva España, las Filipinas y el Viejo Continente fue el principal motivo para establecer sistemas defensivos en puntos estratégicos del Virreinato, principalmente Cartagena de Indias y Portobelo, Santo Domingo y La Habana en el Caribe; los puertos de San Juan de Puerto

154 Ortega y Medina, *op. cit.*, p. 152.
155 Haring, *op. cit.,* p. 275.
156 Ídem.
157 Ibídem, p. 285.
158 Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 160.

Rico, San Agustín de la Florida, Veracruz y Campeche en el Golfo de México, así como San Blas y Acapulco en el Pacífico.

Curiosamente, los primeros intentos por construir un emplazamiento fortificado en la Nueva España nada tuvieron que ver con el temor a los piratas y corsarios. Según apunta el historiador José A. Calderón Quijano, desde su fundación en 1519, la entonces Villa Rica de la Vera Cruz (posteriormente Veracruz, la primera ciudad española del Virreinato) fue considerada un lugar propicio para salvaguardar las tropas de su fundador, Hernán Cortés, de los ataques de los indígenas del lugar. Aunque en un principio el Capitán había planificado la edificación de una fortaleza para su defensa, en los comienzos de este incipiente campamento (asentado en los arenales de Chalchihuecan), al parecer sólo pudo construir chozas o barracones, una empalizada y posiblemente trincheras y zanjas.[159] Posteriormente, a su regreso de una excursión en Cempoala, Cortés volvió a fundar la Villa Rica unas millas más hacia el Norte, en un lugar llano entre el mar y el pueblo de Quiahuiztlán, y, junto con sus capitanes, soldados y algunos indios, trabajó en excavar la tierra, reunir las piedras y otros materiales necesarios para erigir los cimientos y tapias de una fortaleza.[160]

En aquel entonces, todavía no había que preocuparse de los ataques provenientes del exterior, pero cuando la colonia española comenzó a prosperar a mediados del siglo XVI, así también lo hicieron los acechos de piratas y corsarios. Los primeros fueron corsarios franceses, quienes asaltaron los puertos americanos en las islas caribeñas de Santiago de Cuba, la isla Margarita y La Habana (Jaques de Sorie, 1553), así como Santa Marta y Cartagena de Indias (Martín Coté, 1559). Posteriormente, las fatales consecuencias de las expediciones de John Hawkins en 1562-1563, 1564-1565 y 1567-1569, así como de Francis Drake en 1571, 1572-1573, 1583-1586 y 1595-1596 convencieron a las autoridades españolas de la necesidad de asegurar sus tierras contra la ambición de naciones enemigas, como Francia e Inglaterra,[161] y posteriormente también de Holanda.

Así, a finales del siglo XVI, Felipe II puso en marcha un proyecto de construcción de fortificaciones en puntos estratégicos de las rutas de las flotas que entraban y salían de la Nueva España. Los primeros trabajos de diseño y construcción defensivos se llevaron a cabo en el Caribe. En 1586, fueron comisionados el ingeniero italiano Bautista Antonelli y el Maestre de Campo Juan de Tejeda (Gobernador de Cuba) para que fueran a "examinar las costas y puertos de América donde convenga levantar fuertes y castillos".[162] De esta forma, Antonelli propuso los proyectos de las fortalezas de San Agustín de la Florida, Los Tres Reyes del Morro y San Salvador de la Punta en La Habana, así como las murallas y fortificaciones de Cartagena de Indias, el castillo del Morro en San Juan Puerto Rico y el baluarte de Santo Domingo. Dichos proyectos fueron revisados y aprobados por su superior, el ingeniero militar italiano Tiburcio Spanochi, quien estaba al servicio de la Corona desde 1570. Posteriormente, este último planeó la construcción de un sistema de fortificaciones a lo largo de las costas de tierra firme, que incluía las fortalezas de San Juan de Ulúa, Veracruz; la bahía de Fonseca, en la actual República de El Salvador; Cartagena de Indias, en la actual Colombia; Nombre de Dios y Portobelo, Panamá; isla Margarita, Venezuela y el castillo de Caparaíba en Brasil.[163]

159 José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Gobierno del Estado de Veracruz, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984, p. 3.

160 Bernal Díaz del Castillo, en José Antonio Calderón Quijano, *op. cit.,* p. 4.

161 Reichert, *op. cit*., p. 74.

162 *Real cédula por la que el rey nombra a Antonelli su ingeniero*… Archivo General de Indias (AGI), citado en Reichert, *op. cit*., p. 75.

163 Martha de Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII,* México, Nuestra América, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983, p. 42.

Durante el siglo XVII, prácticamente todos los puntos estratégicos de defensa sufrieron bloqueos, asedios, asaltos y saqueos,[164] y aunque el cerco constituido por baluartes, baterías, reductos, castillos, torres y murallas sirvió como defensa eficaz para evitar la entrada del enemigo, lo cierto es que la mayoría tardó en planificarse y edificarse, además de que incluso sufrió diversas modificaciones durante su construcción a lo largo del tiempo, por lo que en varias ocasiones no funcionaron como se esperaba.

A mediados del siglo XVIII, la piratería dejó de ser un peligro, pero en aquel tiempo surgió la amenaza de una invasión al Virreinato de la Nueva España por parte de Inglaterra y Francia. Para entonces, Inglaterra tenía en Jamaica una base de operaciones navales, mientras que Francia dominaba varias de las islas de las Antillas y explotaba colonias en el Canadá. El ataque y la destrucción que los ingleses causaron en La Habana en 1762 advirtió a las autoridades españolas de la necesidad de modificar su sistema de defensa en sus posesiones americanas.[165] Como consecuencia, se repararon y modificaron las fortalezas ya existentes y se construyeron nuevas. También se buscó formalizar el ejército regular, por lo que se enviaron tropas desde el interior del Virreinato a dichas posiciones, las cuales convirtieron en plazas de armas cuyas fuerzas se constituían principalmente por españoles, mulatos y mestizos. No obstante, la medida continuó siendo insuficiente,[166] y el gasto para la Hacienda virreinal muy costoso.

A continuación se expondrán los asientos defensivos más importantes de la Nueva España que se ubicaban dentro de lo que es el actual territorio mexicano.

El fuerte de San Juan de Ulúa y la muralla de Veracruz

El puerto de Veracruz era considerado la entrada al reino de la Nueva España por vía marítima y, por ende, a sus riquezas, sobre todo la plata; además, era el punto de acceso de los productos orientales que llegaban desde las Filipinas y que desde Acapulco pasaban por la Ciudad de México hasta llegar a Veracruz, para de ahí ser enviados a España. La entrada de fuerzas enemigas en este puerto hubiera interrumpido el flujo de riquezas hacia la metrópoli, así como bloqueado la navegación en el Golfo de México y permitido la entrada hacia el corazón del Virreinato.[167]

Por ello, desde los albores del siglo XVI, una de las principales preocupaciones del Rey de España era proteger este punto tan importante del Virreinato. Así, cuando el primer Virrey, don Antonio de Mendoza, arribó a Veracruz en 1535, llevaba la encomienda de informar a la Corona española sobre el número de fuertes hasta entonces construidos y los que estaban en construcción, sobre la cantidad de artillería y municiones que se necesitaban para la defensa de aquel lugar del virreinato, así como la búsqueda de buenos puertos en la costa, y la determinación del mejor punto para edificar una fortificación y para el reparo de naos. Tras una inspección en la que se hizo acompañar por pilotos y maestres a bordo de seis navíos, el Virrey determinó que no había lugar más adecuado que San Juan de Ulúa para establecer una fortaleza.[168]

164 Reichert, *op. cit.*, p. 66.

165 Francisco Santiago Cruz, *Los piratas del Golfo de México*, México, Jus, 1962, p. 68.

166 Christon I. Archer, *El Ejército en el México Borbónico 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, pp. 23-27.

167 Reichert, *op. cit.*, p. 66.

168 Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 6.

En el lugar ya había una torre de mampostería, conocida como la Torre Vieja, que rebasaba la estatura de un hombre y cuya función era servir como atalaya para vigilar los navíos que se acercaban al puerto, por lo que más tarde el Virrey recomendó que se le colocaran cañones para que fuesen disparados desde aquella altura.[169] Al parecer, este fue el primer proyecto americano que tuvo la intención de emplear una fortificación para la defensa hacia el exterior,[170] es decir, contra una ofensiva proveniente del mar.

La construcción del castillo o fortaleza de San Juan de Ulúa se realizó con los diseños que en esa época prevalecían en la arquitectura militar europea. Su construcción se llevó a cabo en tres etapas que comprendieron los siglos XVI al XVIII, ya que, como era común, los recursos provenientes de la Corona nunca fueron suficientes o no llegaron a tiempo. Durante la primera etapa, se reconstruyó la mencionada Torre Vieja, y después se levantó el que se conocería como el Muro de las Argollas. La segunda etapa se realizó en el siglo XVIII, aprovechando el proceso anterior de edificación para construir la estructura base del castillo-fortaleza. La tercera etapa se desarrolló durante el periodo de las luchas por la independencia; en ella se agregaron bodegas, talleres y se realizaron otras adaptaciones para ser habitado.[171]

El primer ataque sufrido por la fortaleza ocurrió durante su primera etapa de construcción, cuando los corsarios ingleses John Hawkins y Francis Drake arribaron al puerto en 1568. Dos días permanecieron sitiándolo y disparando su artillería, hasta que arribó la flota del nuevo Virrey Martín Enríquez de Almansa (la cual, por cierto, se esperaba desde hacía días), quien logró la aprehensión de algunos de los piratas y el decomiso de sus navíos, aunque los jefes principales lograron escapar.[172] Durante la afrenta se destruyó una buena parte del Muro de las Argollas, por lo que en 1570 el nuevo Virrey ordenó su reparo al General Cristóbal de Eraso, quien más tarde llevó a cabo también el proyecto del baluarte de la Torre Vieja y la construcción del baluarte de San Crispín. Cuando Fray Alonso Ponce desembarcó en Ulúa en 1584, fue testigo de que ya se encontraba avanzada la mayoría de estas obras.[173]

Sin embargo, el asalto de los corsarios ingleses había dejado honda huella a través de los años; por eso, cuando en 1590 arribó un nuevo Virrey, Luis de Velasco el Segundo, venía acompañado del ingeniero que habría de encargarse de las obras de defensa del puerto, nada menos que Bautista Antonelli, quién en esta ocasión traía la encomienda de reparar y reforzar la fortaleza. A su llegada a la isla, Antonelli observó una fortificación desmantelada, donde la única edificación permanente la componían las torres Vieja y Nueva, unidas por el lienzo de una muralla (la de las argollas), mientras que el resto eran casas de madera donde habitaban unos diez españoles y ciento cincuenta esclavos negros.[174] Existe poca información sobre hasta qué punto prosperaron las nuevas obras, pero se tiene la referencia del navegante francés Samuel de Champlain, quien arribó al puerto en 1599, de que para entonces la fortaleza (su emplazamiento, dotación y estructura, así como su localización, rodeada de arrecifes) parecía inaccesible y eficaz contra los ataques.[175]

169 Leonardo Pasquel, *San Juan de Ulúa. Fortaleza, Presidio, Residencia Presidencial*, Veracruz, (Suma Veracruzana), 1980, p. 28.
170 Calderón Quijano, *op. cit*., p. 6.
171 Pasquel, *op. cit*., pp. 39-40.
172 Ibídem, p. 34.
173 Calderón Quijano, *op. cit*., p. 15.
174 Ibídem, p. 21.
175 Ibídem, p. 30.

Pese a que Antonelli y otros individuos plantearon la conveniencia de ampliar la fortaleza de San Juan de Ulúa, además del puerto, debido a la permanencia por largos periodos de los navíos de la Armada, durante los primeros años del siglo XVII no se llevó a cabo ninguno de estos proyectos. Frecuentes discordias entre las autoridades civiles y militares ensombrecieron la posibilidad de mejorar el puerto y sus defensas, lo que lo volvía vulnerable a cualquier ataque. Durante su corto periodo como Virrey, Diego Carrillo de Mendoza y Pimentel, Marqués de Gelves (1621-1624), mostró un gran entusiasmo y urgencia por la fortificación de Ulúa, así como por la mejora de su guarnición; sin embargo, ello nunca se realizó. Después, durante los mandatos de Rodrigo Pacheco y Osorio, Marqués de Cerralvo (1624-1635); Lope Díez de Armendáriz, Marqués de Cadereyta (1635-1640); García Sarmiento de Sotomayor, Conde de Salvatierra (1642-1648); Marcos de Torres y Rueda, Obispo de Yucatán (1648-1649); Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste y Marqués de Villaflor (1650-1653); Francisco Fernández de la Cueva, Duque de Albuquerque (1653-1660); Juan de Leyva y de la Cerda, Conde de Baños (1660-1664); y Diego Osorio de Escobar y Llamas, Obispo de Puebla (1664), se prosiguió con algunas reparaciones, varios proyectos, inspecciones y dictámenes, sin poder evitar las constantes rivalidades entre militares e ingenieros que, en medio de fuertes nortes y un mar embravecido que azotaba constantemente las edificaciones, provocaron que se avanzara poco en la mejora de las defensas del puerto.

El único progreso considerable que se logró durante este periodo fue la idea de fortificar la ciudad de Veracruz; es decir, amurallarla y dejar a Ulúa como un lugar de defensa secundario; idea que se fortaleció tras las noticias del violento asalto, saqueo e incendio al puerto de Campeche en 1663 por parte de ingleses. No obstante, tampoco se llevó a cabo. En 1670, el entonces Virrey, Antonio Sebastián Álvarez de Toledo, segundo Marqués de Mancera, ordenó que se prosiguiese con las obras más urgentes, entre las que estaba la construcción de la defensa exterior de la puerta del castillo de San Juan de Ulúa, conocida como la Media Luna (1670). Pero, en general, las obras de edificación fueron lentas y en 1683 los corsarios Nicolás Grammont y Lorenzo Jácome (Lorencillo), sitiaron el puerto, atacaron la ciudad y saquearon las pertenencias de la población y las mercancías que estaban por ser enviadas a España.[176]

A partir de entonces, el plan de fortificar la ciudad de Veracruz como parte de un sistema de defensa fue puesto en marcha, pero, como siempre, de manera pausada. Tanto es así, que en 1697, cuando el viajero italiano Gemelli Careri visitó Veracruz, observó que la muralla se componía de unos cuantos muros de poco espesor (por cierto cubiertos de arena) por los que se podía pasar fácilmente "saltando a caballo", por lo que consideró inútil cerrar las puertas, ya que se podía penetrar en la ciudad por cualquier parte. Finalmente, Careri consideró que sólo los dos baluartes (del norte y del sur), en las extremidades de la playa, podían servir de alguna defensa.[177]

En 1746, poco más de medio siglo después del ataque de Grammont y Lorencillo, se tiene otro testimonio que indica que las cosas aún no habían cambiado mucho: la muralla era de cal y canto de más de dos varas de alto y sobre ella se hallaba una estacada doble de madera fuerte de la misma altura; asimismo, había ocho puertas que daban tanto hacia mar como a tierra.[178] Sin embargo, al parecer para 1673 las obras de mejoramiento se habían apresurado, pues la muralla había sido levantada en una

176 Pasquel*, op. cit.,* p. 46.

177 Calderón Quijano, *op. cit*., p. 115.

178 José Antonio de Villaseñor, *Teatro Americano*, *Descripción General de los Reynos y Provincias de la Nueva España y sus Jurisdicciones* (1746), México, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2003, pp. 271-278.

extensión de 400 varas (336m) con sus correspondientes tronerillas, la estacada había sido reparada, la arena que constantemente se acumulaba en la base del muro fue removida, el baluarte de Santiago fue reforzado y las puertas radicalmente transformadas. Pero la muralla seguía considerándose débil y poco eficaz para detener la rapiña.[179]

La obra de la muralla fue terminada finalmente en 1765; se integraba por los baluartes Santiago, La Concepción, San José, Santa Bárbara, Santa Gertrudis, San Javier, San Pedro, San Juan y San Fernando. Ese mismo año, el ingeniero Miguel del Corral, recién llegado a Veracruz desde España, sostuvo una reunión con las autoridades del puerto para acordar la construcción de otras fortificaciones en la costa. El ingeniero traía consigo, además, planos con algunos diseños para el levantamiento y reparación de los fuertes. Uno de ellos era el de Alvarado, donde se construyó una torre para resguardar ocho o diez cañones. Se edificaron otras tres torres vigías entre Alvarado y Antón Lizardo, y también se construyeron una torre en la punta norte del río Medellín y otra similar en la punta de Mocambo.[180]

Las modificaciones al castillo de San Juan de Ulúa también se concluyeron a finales del siglo XVIII. La fortaleza quedó compuesta por cuatro cortinas que formaban un cuadrilátero en cuyos ángulos se encontraban cuatro baluartes: el de San Pedro al Sureste, el de San Crispín al Suroeste, el de la Soledad al Noreste y el de Santiago al Noroeste. Fuera del cuerpo principal de la fortaleza y unida por un puente de mampostería de piedra, se hallaba La Media Luna. También contaba con las plazas de armas de Santa Catarina y de Nuestra Señora del Pilar, el panteón, el polvorín y otras dependencias, todas ubicadas sobre el arrecife de la Gallega.[181]

La muralla de San Francisco de Campeche y sus baterías

En San Francisco de Campeche, los ataques piratas se presentaron de manera casi paralela a los de Veracruz, por lo que se necesitó también de la construcción de un fuerte para resguardar el puerto, pues hasta entonces sólo se contaba con trincheras para su protección, y los grupos de vecinos o milicias mal preparadas se encargaban de la defensa. La villa fue un lugar de asalto para corsarios y piratas debido a que era un importante punto de tráfico de mercancías, como el chocolate, palo de tinte y otras maderas preciosas, como jabín, guayacán, chacté, cedro rojo y caoba rubia, además de ser un puerto estratégico que facilitaba el cabotaje con Veracruz para los intercambios comerciales y el enclave con la Isla de Cuba.[182]

Desde que en 1564 se estableció la Capitanía General de Yucatán, el entonces Gobernador y Capitán General Luis de Céspedes y Oviedo había considerado la necesidad de fortificar Campeche; sin embargo, su petición a la Corona española no obtuvo respuesta. Sus sucesores, Diego de Santillán y posteriormente Francisco Velázquez Guijón, retomaron el proyecto y le dieron inicio durante sus respectivas regencias, aunque de manera esporádica.[183]

Lo primero que se construyó fue una torrecilla a la orilla del mar que posteriormente se convirtió en el castillo de San Benito. Su primera defensa heroica fue en 1597, a cargo del Capitán Antonio de Alcalá contra el pirata inglés William Parker, quien, junto con su tripulación, había logrado tomar y

179 José Enrique Ortiz Lanz, *Arquitectura Militar de México*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1993, p. 179.
180 Calderón Quijano, *op. cit.,* pp. 167-169.
181 Ibídem, p. 49.
182 Héctor Pérez Martínez, *Piraterías en Campeche*, México, Universidad Autónoma del Sudeste, 1984, p. 8.
183 José Antonio Calderón Quijano, *Las murallas de Campeche*, México, Publicaciones Históricas, 1974, pp. 9-10.

saquear la indefensa ciudad. Pero, tras algunos enfrentamientos, el ladrón fue capturado con ayuda de los habitantes de Mérida.[184]

Entre 1604 y 1612, el puerto de Campeche comenzó a contar con las primeras fortificaciones gracias a la iniciativa del Gobernador Carlos de Luna y Arellano, Mariscal de Castilla.[185] Para entonces, además de San Benito, había una trinchera que terminaba en el baluarte de San Román, la cual se distinguía por 13 troneras para montar artillería en todos los frentes. También, al Sudeste se hallaba la fortificación de la Eminencia con 15 troneras; además, se contaba con la fuerza vieja y el baluarte de San Bartolomé.[186]

En 1633, Cornellius Joll y Diego Mulato asaltaron la ciudad, mostrando la deficiencia de las defensas. En consecuencia, el Conde de Peñalva mandó construir unas trincheras o murallas de dos varas de ancho y un estadio de alto entre el fuerte de San Benito y el lomerío. Poco después, el ataque de Mansvelt, que obtuvo la rendición del fuerte de San Benito, demostró una vez más que la ciudad carecía de un adecuado sistema de defensa.[187]

En 1657, el Gobernador Francisco de Bazán hizo algunas recomendaciones para reparar y reforzar las fortificaciones, como, por ejemplo, el levantamiento de una muralla desde San Benito que cubriera el frente de la playa, la creación de un presidio y el aumento de las tropas de infantería. Sin embargo, el proceso de construcción de la defensa costera era lento y, a opinión de algunos, como el sucesor de Bazán, Joseph Campero, las fortificaciones no eran suficientes, pues "no servían ni para presidiar el lugar ni para defender el puerto, por ser erróneos los lugares en que habían sido levantadas, la artillería de inferior calidad y que no podía defender los bajeles fondeados en el puerto".[188]

En 1663, Campeche fue atacado nuevamente por los ingleses de manera implacable. La defensa fue llevada a cabo por los propios pobladores, como describe el Obispo de Yucatán en una carta dirigida al Rey en marzo de aquel año: "…mudé de vocación y estado de Obispo y Fraile, en soldado, disponiendo como pude hasta las ocho de la noche, la mejor y más posible defensa, hasta alistar la clerecía…". Tras el saqueo de la villa y el desmantelamiento de las fortificaciones, el Obispo criticó fuertemente al Gobernador Campero, ya que, en su opinión, más necesitaba "esta provincia de un Gobernador soldado, soltero, sin hijos ni mujer, que atienda sólo a las materias de la guerra…".[189] Ese mismo año, su sucesor, el Gobernador Juan Francisco Esquivel, presentó un proyecto para la reconstrucción de San Benito y la demolición del bonete, en tanto que se edificó una ciudadela para el alojo de las fuerzas de la plaza y se levantaron almacenes de depósito para custodiar las mercancías. Al terminar la reparación del fuerte en 1676, se le rebautizó como San Carlos, en honor al monarca Carlos II.[190]

Los ataques a la villa continuaron en 1678 y 1685. En el último cuarto del siglo XVII, se formularon varios proyectos para reformar sus defensas, aunque muchos nunca se llevaron a cabo. El más importante fue el de amurallar la ciudad (como ocurrió en Veracruz), con la finalidad de evitar nuevos ataques y saqueos. Tras las correrías de Lorencillo y Grammont, el proyecto fue aprobado por las autoridades, por lo que dio comienzo en 1680 bajo la planificación del ingeniero militar Martín de

184 Ibídem, pp. 15-27.

185 Calderón Quijano, *Las murallas de Campeche*…, p. 11.

186 Ibídem, p. 13.

187 Cruz, *Los piratas del Golfo...,* p. 71.

188 Calderón Quijano, *Las murallas de Campeche*…, pp. 20-21.

189 Citado en Ibídem, p. 22.

190 Cruz, *Los piratas del Golfo*…, p. 71.

la Torre. Tras su muerte, el proyecto fue continuado por el también ingeniero Jaime Frank, quien a su vez se apoyó de los apuntes del Sargento Mayor Pedro Osorio de Cervantes.[191] Los trabajos avanzaron lentamente; para 1686, ya se contaba con el baluarte de Santa Rosa. Además, entre los fuertes de San Carlos y Santiago, los cuales se hallaban cerca de la costa, se levantó un octavo baluarte: el de Nuestra Señora de la Soledad.[192]

En 1704, el ingeniero francés Luis Bouchard de Becour asumió la responsabilidad de continuar las construcciones, para lo que previamente realizó un estudio descriptivo de la situación defensiva de la ciudad. Después, se dio a la tarea de conectar los ocho baluartes que circundaban la plaza: San Carlos, Santa Rosa, San Juan, San Francisco, San Pedro, San José, Santiago y la Soledad. Cuatro años después, el proyecto fue retomado por José de Castro. Tiempo después, en 1729, el Gobernador de Yucatán, Antonio de Figueroa, propuso un proyecto para mejorar la fortificación, que consistía en la apertura en la muralla de una Puerta de Tierra y en el cierre de las puertas laterales de San Francisco y San Román, con el argumento de que eran blancos fáciles para la entrada del enemigo. No obstante, años más tarde éstas se reabrieron.[193]

En 1766, el ingeniero Juan de Dios González realizó una descripción de las condiciones de la fortaleza de Campeche: la puerta de San Román se hallaba entre los baluartes de San Carlos y Santa Rosa, mientras que la de San Francisco (o Guadalupe), entre los de San José y Santiago. Resaltó el buen estado de la Puerta de Tierra, de las murallas y del almacén de pólvora; además, mencionó la ubicación de un cuartel de Infantería de Castilla, el cual se ubicaba en el plano inferior del baluarte de Santiago y tenía una capacidad para unos 200 hombres. En palabras del propio ingeniero, éste era de forma cuadrada, bajo de techo y sofocante para la respiración.[194]

En 1786, en el plano de la plaza de Campeche figuraba un recinto con todos sus lienzos de muralla y cuatro puertas. En aquellos tiempos, por iniciativa del Gobernador Antonio de Oliver, se comenzaron a construir reductos y baterías al exterior de la muralla, en el lado de la costa, para reforzar su función defensiva; éstos fueron el Reducto de San José, la Batería de San Matías y la Batería de San Lucas, situadas a Oriente o barlovento de la plaza de Campeche. Por otra parte, a poniente o sotavento se hallaban el Reducto de San Miguel y las baterías de San Luis, San Roberto, San Carlos y San Fernando.[195]

La última vez que la muralla fue puesta a prueba fue durante la defensa de la plaza en la Guerra de Castas, en 1847, y durante la intervensión francesa, que culminó con la caída del imperio de Maximiliano en 1867. Finalmente, en 1893, comenzó su paulatina demolición con la apertura de un boquete frente al mar.

El presidio de Nuestra Señora del Carmen en la Laguna de Términos

Laguna de Términos fue el nombre que en 1519 le dio el piloto Antón de Alaminos a la zona que se pensaba era el límite de la Península de Yucatán y tierra firme. Por su ubicación geográfica, el lugar brindó abrigo natural a todo aquel que buscaba refugio, además de que en ella se hallaban maderas

191 Calderón Quijano*, Las murallas de Campeche*, pp. 40-41.

192 Cruz, *Los piratas del Golfo*…, p. 72.

193 Calderón Quijano, *Las murallas de Campeche…*, p. 56.

194 Ibídem, p. 67.

195 José Corbea Trueba, "La Arquitectura militar en la Nueva España", en página de Internet: ejournal.unam.mx, consultada en diciembre de 2011, p. 15.

preciosas, como el palo de tinte. Por lo mismo, fue guarida de traficantes y piratas ingleses que se dedicaban a explotar y comerciar el preciado producto, y desde allí incursionaban en sus ataques y saqueos a las poblaciones costeras españolas del Sureste. Ante este problema, en 1716 las autoridades virreinales decidieron desalojarlos, para lo que se realizó una campaña militar dirigida por el Sargento Mayor de Veracruz, Felipe de Andrade. El enfrentamiento con los ingleses terminó en una batalla naval y, a pesar del número inferior de elementos españoles, se logró la expulsión de los ingleses. Después de ello, Andrade inició los planes para la edificación de una empalizada para la defensa. Sin embargo, nunca pudo ver terminada la obra, ya que murió en batalla poco después que los ingleses regresaron a invadir la Laguna.[196]

En conmemoración de aquella batalla de 1716, realizada el día de la Virgen del Carmen, se nombró como Carmen a la isla mayor (situada al occidente de la entrada de la Laguna de Términos), y con el mismo nombre se bautizó a su presidio, el cual fue construido de madera, de una estacada clavada en tierra de forma cuadrada regular, unida y sostenida por dos fajas de madera al interior y al exterior. Contaba con cuatro baluartes o vigías en sus ángulos y una guarnición de casi 200 hombres. A mediados del siglo XVIII, algunos ingenieros, como Enrique Díaz Pimienta, Joaquín Prieto Isla, Gaspar de Courselle, Agustín López de Cámara Alta y Juan de Dios González, realizaron observaciones sobre las fortalezas y debilidades del presidio, y expusieron algunos proyectos ante las autoridades del Virreinato.[197] Isla, Courselle y González propusieron la erección de una fortaleza de piedra, sobre todo debido a la frecuencia de los incendios, mientras que López de Cámara Alta sugirió la reconstrucción del fuerte de forma pentagonal. Sin embargo, debido a los altos costos que estos proyectos representaban, nunca se llevaron a cabo; hasta 1790 el fuerte conservó su estructura original.

El fuerte de San Felipe de Bacalar

Este fuerte se encuentra situado en la costa oriental de Yucatán, a la orilla de la Laguna de Bacalar, Quintana Roo; fue uno de los más importantes de la Nueva España. Al igual que en la Laguna de Términos, desde mediados del siglo XVII los ingleses realizaban la tala clandestina del palo de tinte y la caoba en aquella región, por lo que las autoridades de la villa de Salamanca[198] realizaron diversas expediciones marítimas para intentar su expulsión. En 1652, la villa fue asaltada por el pirata Diego Mulato y propició el abandono casi total de la costa oriental; en la última mitad del siglo XVII y durante el siglo XVIII, continuaron las ofensivas de ingleses, franceses y holandeses por el control del tráfico de palo de tinte, a la par que ocurrían ataques de mayas rebeldes. Como consecuencia, se decidió fortificar la ciudad y construir el fuerte de San Felipe de Bacalar.

Así, en 1727, el Mariscal de Campo Antonio de Figueroa y Silva, entonces Gobernador de Yucatán, determinó la construcción de dicho fuerte. Su sobrino Alonso de Figueroa elaboró el primer plano, en el cual se diseñó una pequeña planta de forma cuadrada regular con cuatro baluartes de estacada en los ángulos (San Antonio, San José, Santa Ana y San Joaquín, respectivamente), mismos que se hallaban revestidos de piedra y mezcla al exterior. Más tarde, en 1732, el Comandante Juan Podio se encargó de construir un caballero alto (al que se nombró Jesús María) y un foso en la cortina

196 Calderón Quijano, *Fortificaciones...,* p. 290.

197 Ibídem, p. 291.

198 Esta villa tuvo una vida efímera y desapareció definitivamente en el siglo XVII.

del sur. Cabe señalar que parte de la estructura del fuerte era de palma, por lo que la artillería no podía ser montada.[199]

La edificación de la fortaleza continuó hasta aproximadamente 1751, año en que el fuerte sufrió el ataque de los ingleses que arribaron navegando el río Valis (Belice). Pero una operación combinada entre fuerzas y embarcaciones de Bacalar, Cuba y Honduras, comandada por el mariscal Melchor de Navarrete, Gobernador de Yucatán, logró desterrar finalmente a los invasores. Después se ordenó al ingeniero Juan de Dios González reparar el fuerte y construir un revellín para la defensa de la entrada.[200]

En general, la suerte de la fortaleza no fue favorable. Casi nunca recibió los recursos para mantener la guarnición y artillería y, aunado a ello, constantemente había epidemias en la zona, lo que provocó que el Gobernador de Yucatán, Juan Fernández de Sabariego, tomara la decisión de evacuar el fuerte en 1774, tras argumentar que el presidio no contaba con los fondos necesarios para su servicio. Pese a que San Felipe de Bacalar fue importante por su emplazamiento geográfico, ya que dominaba la desembocadura del río Hondo, los ingleses siguieron practicando la tala y contrabando de maderas en la zona, y posteriormente incluso fundaron una colonia en Belice.[201]

En 1780, el Capitán José Rosado mandó reforzar la cimentación de los cuatro baluartes para poder montar la artillería, además de que se le adaptaron los estribos. En 1781, dada la intención de los ingleses de atacar el fuerte y derribarlo, el Gobernador Lucas de Gálvez decidió reforzar nuevamente la construcción, anexándole una plaza de armas en la entrada y el puente de acceso. Los últimos planos del fuerte que se pueden apreciar hoy en día fueron elaborados por el ingeniero Rafael Llobet y datan de 1796. [202]

Defensa del Puerto de Sisal

Santa María de Sisal formó parte importante de la comunicación y comercio con la ciudad de Mérida desde 1560, al ser el puerto comercial más importante de Yucatán. Se tiene noticia de que para 1580 ya se encontraba una estructura vigía en lo alto de un monte, misma que fue descrita por el Padre Alonso Ponce como "una torre y puesto un español por vela y atalaya para dar aviso a Mérida".[203] La necesidad de almacenar mercancías que venían e iban a Mérida en espera de las flotas originó que más tarde la torre se convirtiera en fuerte,[204] con la función de resguardar las mercancías almacenadas, además de mantener la vigilancia ante posibles levantamientos indígenas o invasiones extranjeras.

En 1772, cuando el Gobernador Antonio Cortaire visitó el puerto, se hizo una descripción de lo que constituía el fuerte. Para entonces tenía forma cuadrada irregular en sus ángulos. En uno de ellos había un pequeño baluarte, y en la parte de la tierra otro medio baluarte. En otro ángulo, había una planta cuadrada como una torre, además de que tenía dos entradas.[205] Posteriormente, en un reconocimiento del lugar realizado por el ingeniero Juan de Dios González, se describió la existencia de una atalaya de dos cuerpos que servían como vigías y dos trincheras de madera, una cercana a la

199 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…,* p. 305.
200 Corbea Trueba, *op. cit.*, p. 25.
201 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…,* p. 131.
202 Ver anexo xxix en Calderón Quijano, *Las fortificaciones…*
203 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…,* p. 130.
204 Gorbea Trueba, *op. cit.,* p.16.
205 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…,* p. 130.

playa y la otra a una legua del puerto. Contaba también con un camino que parecía una muralla de cantería, compuesta con troneras para la fusilería. Años más tarde, el Gobernador Olivier mencionó que existía un batería de ocho cañones, y su guarnición estaba conformada por un Oficial, un Sargento y veinticinco soldados.

El castillo de San Diego de Acapulco

Como se vio con anterioridad, el puerto de Acapulco fue uno de los más importantes del Pacífico y de la Nueva España en general, ya que desde ahí se efectuaron las expediciones para explorar las costas de Occidente y la ruta de contacto con Oriente a través del Galeón de Manila; además, se recordará que allí se realizaba una importante feria comercial cuando los buques llegaban con los productos provenientes de las islas asiáticas. Por lo mismo, como los demás puertos importantes del Virreinato, fue víctima del acecho de los merodeadores de mar.

Desde el siglo XVI, en 1600, ya existía un pequeño reducto, y el Virrey don Luis de Velasco y posteriormente el Conde de Monterrey insistieron al Monarca español acerca de la necesidad de construir un fuerte para la defensa del puerto en contra de los corsarios holandeses.[206] En 1615, por orden de Felipe III, el ingeniero Adrián Boot, curiosamente de origen holandés, diseñó los planos del fuerte o castillo que recibió el nombre de San Diego, en honor del Virrey Diego Fernández de Córdoba, Marqués de Guadalcázar. Comenzó su construcción en lo alto de un promontorio, con cinco bastimentos que le dieron forma de un pentágono irregular. Dos años más tarde, se logró terminar una parte de la fortificación y ya contaba con cinco caballeros con sus parapetos, que recibieron los nombres de Rey, Príncipe, Duque, Marqués y Guadalcázar, respectivamente;[207] además, tenía cortinas, murallas, terraplenes, cuarteles, una casa para el castellano, la del condestable y una sala de armas.

Su construcción continuó a lo largo de los siglos XVII y XVIII, y en 1776, tras un terremoto que devastó parte del puerto, el fuerte sufrió daños y fue necesario reedificarlo desde sus cimientos. El ingeniero Miguel de Constansó realizó un minucioso informe y propuso un proyecto para corregir los defectos de la fortaleza mediante la regularización de los baluartes para cubrir mejor los flancos y en el interior construir recintos abovedados para distintos servicios. Finalmente, el ingeniero Ramón Panón comenzó los trabajos en 1778; edificó una explanada pentagonal con cinco baluartes regulares. Para 1783, la obra estaba concluida y tenía cabida para 2,000 hombres, así como víveres y agua potable para un año. Estaba lista en el momento preciso para enfrentar, junto con una milicia bien preparada, a la escuadra del inglés George Anson, quien no logró apoderarse del puerto.[208]

Durante los primeros años del siglo XIX, sólo se dio mantenimiento a las aspilleras del calabozo, al asiento del lugar común, al caño del desagüe, al aljibe, así como a su artillería.[209] Finalmente, en 1813, durante la guerra de independencia y luego de tres meses de ataques liderados por el insurgente José María Morelos, se logró su capitulación.[210]

206 Gorbea Trueba, *op. cit.,* p. 25.

207 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…,* p. 330.

208 Gorbea Trueba, *op. cit.,* p. 25.

209 Carlos Bosch García, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, p. 141.

210 Gorbea Trueba, *op. cit.,* p. 25.

El castillo de San Blas de Nayarit

Durante el siglo XVIII, el puerto de San Blas, Nayarit, fue un importante punto de la costa del Pacífico para realizar diversas actividades marítimas. En él se estableció un astillero donde se construyeron barcos de tamaño considerable, se armaron bergantines, paquebotes, goletas, fragatas y diferentes embarcaciones de menor calado que sirvieron para comunicar al puerto con la California y las Filipinas.[211] Cabe señalar que también contaba con expertos en la reparación de piezas de artillería para los buques.

El constante asedio de enemigos pronto obligó a las autoridades a levantar algunos reductos y pequeños baluartes en su estero, lugar que era propicio para la entrada y resguardo de las embarcaciones, así como para su construcción.[212] Más tarde, las autoridades del puerto pidieron a la Corona española su aprobación para construir una fortaleza, para lo cual enviaron los planos y el cálculo del costo aproximado de la misma. El llamado Castillo comenzó a construirse a la entrada del puerto en 1780 y se concluyó en diciembre de ese mismo año; constaba de una explanada rodeada de muros con troneras; tenía tres frentes, el primero en el Peñón Blanco, el segundo en el estero del pozo y, por último, el de la entrada al puerto.[213]

En general, la edificación tuvo varios problemas desde los inicios de su construcción: en primer lugar, se hallaba aislada, lejos de algún centro de abastecimiento, mientras que sus baterías se localizaban en dirección hacia el mar, por lo que se descuidaba el lado de tierra, dejándolo vulnerable ante cualquier intento de asalto, como sucedió en 1810 por parte de los insurgentes.

Finalmente, cabe decir que, en general, el aparato de defensa que constituyeron las fortalezas costeras novohispanas no fue utilizado para lo que había sido edificado: combatir la piratería y el corso. Los lentos pasos en su construcción, las constantes modificaciones de los edificios a lo largo de los siglos, además del poco abastecimiento de armas y hombres preparados, y la carencia de una defensa naval complementaria provocaron que, en la mayoría de las ocasiones, la defensa costera fuera poco eficaz. Por lo demás, para cuando la mayoría de las fortificaciones estuvieron terminadas, los asaltos de los corsarios y filibusteros habían disminuido.

Consolidación y declive del sistema naval de los Habsburgo

Desde el inicio de la Carrera de Indias, la Corona española se apoyó en los armadores y comerciantes para su financiamiento, requisando o secuestrando navíos, a través de los asientos o el pago de la avería, e interviniendo directamente en la fábrica naviera, gratificando a aquellos que construyeran navíos de mayor porte y prohibiendo la venta de los barcos a extranjeros. Con ello pretendió asegurar la producción de navíos que no sólo fueran buenos para el trasporte mercantil, sino también para la guerra. Se vio también cómo este sistema, tendiente al ahorro de funciones y costos de los navíos, y dependiente de la iniciativa privada regional, en general había sido contrario a los intereses de los comerciantes y armadores.

Al norte de España, en el Cantábrico, donde se construían la mayoría de los barcos nacionales, era más rentable el uso de navíos de pequeño y mediano porte, pues, además de necesitar menos tripulación,

211 Calderón Quijano, *Las Fortificaciones…*, p. 144.

212 Gorbea Trueba, *op. cit.,* p. 26.

213 Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, Vol. 1, 1968. p. 115.

su estiba era más rápida y los fletes y seguros resultaban más económicos, lo que hacía que, en caso de pérdida de la mercancía por causas climáticas, piratería o ataques de potencias septentrionales hostiles (los cuales eran cada vez más frecuentes), el costo del fracaso de la empresa fuese menor. A su vez, esta situación contrastó con los intereses comerciales involucrados en el comercio indiano e incluso con las necesidades del comercio novohispano en el Pacífico, que demandaban navíos de mayor porte.

A mediados del siglo XVI, hubo una crisis en la industria naval castellana, debido en gran medida a la paulatina disminución de los costos junto con el incremento de la avería aunada a la escasez de materia prima. La guerra con Francia, que hasta la firma del Tratado de Chateau Cambrésis puso al día las patentes de corso e infestó de corsarios el Atlántico, además de la rebelión de los países protestantes, incrementó la demanda de navíos de guerra en el Atlántico, misma que no podía satisfacerse con la habitual política de embargos.[214]

En un momento tan decisivo, prácticamente había cesado la fábrica de navíos. Felipe II envió a las costas del Cantábrico a su funcionario real Cristóbal de Barros, hombre de excepcional competencia náutica, para investigar las causas de la decadencia y poner eficaz remedio que la detuviera e impulsara de nuevo la industria naval. Éste concluyó que cuatro cosas se necesitaban para poder tener los buques que el imperio requería: "primero, montes, fierro y cordaje; segundo, dinero para utilizar estos materiales; tercero, que no se vendan las embarcaciones a extranjeros; y cuarto, ordenanzas que estimulen el interés de los particulares".[215] Pero estos requerimientos fueron, en su conjunto, imposibles de cumplir.

Esa decadencia en la industria naviera tenía su fondo en la situación general que vivía el reino, en un momento en que las circunstancias económicas se volvieron en contra en el interior, y la política exterior se hizo más agresiva. La Guerra de los Ochenta Años (1568-1648), que enfrentó a las Diecisiete Provincias de los Países Bajos con España, en una lucha por su independencia, tuvo como consecuencia, por un lado, el surgimiento de las Provincias Unidas como potencia armada y mercante y, por el otro, una creciente demanda de buques para el envío de fuerzas españolas a Flandes, lo que implicó altos costos para la Corona. El mantenimiento de esta guerra durante un periodo tan prolongado provocó el detrimento de la economía española, que se reflejó en sucesivas bancarrotas desde mediados del siglo. Así, en 1557 y después en 1575, se sucedieron dos bancarrotas, lo que en el plano naval constituyó un duro golpe para la actividad comercial hispánica y un retroceso en la construcción naval, pues obligó al incremento de embargos de buques ante la falta de navíos.

La crisis en la construcción naval de la Península, reflejada sobre todo en la industria del Cantábrico, proyectó su punto más álgido cuando el poder naval español enfrentó a su Gran Armada con la flota enemiga en su intento por invadir Inglaterra en 1588 y así contener los continuos ataques contra su imperio ultramarino. En esta campaña, la Corona se empeñó en artillar sus naves hasta las escotillas, se proveyó de barcos excesivamente grandes, muchos de ellos de fabricación extranjera, poco maniobrables e indefensos ante los ligeros y rápidos buques ingleses. Para colmo, las fuerzas naturales contribuyeron a la dispersión y destrucción de gran parte de la flota. Tras la derrota de la llamada "Invencible",[216] diversos historiadores del reinado de Felipe II y su política exterior han tendido hacia una crítica negativa del sistema naval español de aquellos tiempos. Lo cierto es que una deficiente economía provocada por la inflación general, aunada a la falta de mano de obra y, sobre

214 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 86-87, 94.

215 Cesáreo Fernández Duro, en Carriazo Ruiz, *op. cit.*, p. 56.

216 Nombrada así por los ingleses en 1588.

todo, a lo que José R. Carrizo llama "una crisis de la conciencia", fue lo que afectó a la manufactura naval y fueron las causas reales de la decadencia naval del siglo XVI.[217]

A pesar de ello, a finales del reinado de Felipe II, la industria naval experimentó cierta recuperación, sobre todo a raíz de la anexión del Reino de Portugal. La derrota de la Gran Armada fue incluso un incentivo para retomar la importancia de los asuntos navales por parte de la Corona española; considera, además, la floreciente industria naval y pesquera de las Provincias Unidas, las cuales, a partir de la década de 1590, comenzaron un gran expansionismo de su comercio en el ámbito mundial, lo que llevó a la organización de diversas compañías comerciales reunidas en la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (VOC). A partir de entonces, los esfuerzos realizados para aumentar y mejorar la construcción naval española se concentraron en asegurar, por un lado, el comercio del Báltico mediante acuerdos con la Liga Hanseatica y, por el otro, en aumentar la producción de madera para la construcción de navíos en los reinos. Además, se promovió un programa de ayudas y subvenciones a la construcción naval, que consiguió reactivar los astilleros. Así, poco a poco se reanimó la industria manufacturera naval, lo que coincidió, además, con el nacimiento de una industria corsaria de gran importancia en Vizcaya y Guipúzcoa.[218]

Progresivamente, hacia el siglo XVII, Felipe III (1598-1621) y, después, su hijo Felipe IV (1621-1665)[219] continuaron la reforma iniciada por Felipe II y procuraron una mayor intervención en los asuntos navales del reino y sus colonias. La construcción naval, sobre todo en el norte de la Península, el desarrollo de los puertos españoles y americanos, sus necesidades de defensa y abastecimiento de pertrechos, la implantación en el Nuevo Mundo de las técnicas de construcción naval, las operaciones militares de los distintos frentes del norte de Europa y el cada vez más amenazado poderío naval español en el Atlántico fueron causas de una honda preocupación en el seno de la monarquía.[220]

No obstante, en general, el XVII fue un siglo de crisis para el Imperio Español. Las constantes guerras mermaron su economía (incluyendo la riqueza proveniente de sus colonias americanas) y debilitaron la política exterior y el control atlántico. Este binomio guerra-fiscalidad significó el incremento en la presión fiscal ejercida por los poderes públicos para atender a las necesidades financieras del conflicto armado, las alteraciones en el gasto fiscal, las limitantes para poder enfrentar de manera solvente los requerimientos materiales de la guerra, así como los marcos institucionales en los que se determinaron las decisiones político-fiscales y el estado económico de la sociedad que sufragó el gasto bélico, etcétera.[221] La Carrera de Indias, un sector trascendental de la economía, había pasado de un periodo de estancamiento a una depresión. Una serie de fluctuaciones que comenzaron desde 1597 fueron los primeros indicios de contracción en el comercio con las Indias y el primer indicador de que España no podía contar por más tiempo con los constantes envíos desde sus colonias.[222]

Al mismo tiempo, en el comercio americano se produjeron complejos cambios sociales, políticos y económicos que provocaron la disminución del envío de las remesas de plata a España, así como de otros productos comerciales que antes se traían desde la Península, pues ya se cultivaban, producían

217 Con crisis de la conciencia, el autor se refirió posiblemente a la falta de visión de las autoridades en cuanto a las posibilidades reales para sustentar su política naval. Ramón Carriazo Ruiz, *op. cit.*, p. 59.

218 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 123-125.

219 Quienes estuvieron detrás del manejo político en ambos reinados fueron los respectivos validos de los reyes, Francisco Gómez de Sandoval y Rojas, Duque de Lerma, en el caso de Felipe III, y Gaspar de Guzmán, Conde-Duque de Olivares, en el caso de Felipe IV.

220 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, p. 37.

221 Sánchez Santiró, *op. cit.*, p. 1.

222 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 58.

o manufacturaban en las colonias o se traían desde China a mejores precios y calidad. Por otro lado, el contrabando que ejercían los ingleses desde mediados del siglo XVI, y posteriormente también los franceses, holandeses e incluso los propios españoles, permitió la introducción de artículos suntuosos a bajos costos, ya que se evitaban intermediarios y, por supuesto, el pago de impuestos. A causa de esto, las colonias comenzaron a buscar alternativas a la cada vez menos eficaz economía impuesta por la metrópoli, lo que finalmente las llevaría a su independencia económica y política.[223] Esto, por supuesto, afectó la economía española, que dependía en mucho de los productos enviados desde la Nueva España, sobre todo de los metales preciosos, sustento financiero de sus ofensivas bélicas.

Se puede decir que el comercio exterior español se desarrolló en un contexto casi permanente de guerras, aunque ciertamente nunca se interrumpió, ni siquiera el establecido con los países enemigos. Por ejemplo, durante los conflictos con Inglaterra y las Provincias Unidas,[224] entre 1604 y 1609, España tuvo que permitir que sus enemigos trasportaran a la Península cereales y productos manufacturados, porque necesitaba esas importaciones y carecía de los barcos necesarios para trasportarlas. En este sentido, en 1624 se creó el Almirantazgo de Sevilla, asociación de comerciantes flamencos y alemanes residentes en la ciudad, que pretendía proveer convoyes armados para el comercio con el norte de Europa, pero al mismo tiempo atacar a los barcos holandeses y mantenerlos alejados de la Península Ibérica. Con este fin, se organizó una armada de 24 navíos de guerra y mercantes, financiados con el importe del botín conseguido con las confiscaciones realizadas y con los recursos derivados del impuesto del 1% de gravamen de productos exportados desde Andalucía. Sin embargo, si existían dificultades para mantener convoyes armados para la Carrera de Indias, era lógico que también las hubiera para las flotas del Mar del Norte, por lo que el Almirantazgo no pudo funcionar debidamente y pronto se convirtió en otra institución burocrática. [225]

Por otro lado, la industria de construcción naval, que había experimentado un buen desarrollo durante casi todo el siglo XVI, gracias al estímulo de los pedidos para el comercio con las Indias y para atender las necesidades de defensa tras los conflictos en Flandes y con Inglaterra, no mantuvo el mismo nivel de producción durante el siglo XVII. En la década de 1630, en plena guerra contra Holanda (1618-1639), otra grave crisis marcó un nuevo declive de la construcción naval española. Ello quedó plasmado en un informe de los funcionarios de la Casa de Contratación de Sevilla dirigido a Felipe IV en 1637, en el que le comunican la falta de navíos en el río Guadalquivir que cumplieran con las condiciones legales para servir de capitana y almiranta de la Flota de la Nueva España del año de 1638. En este caso, corría peligro el aprovisionamiento de las colonias y aumentaba el riesgo para la estabilidad social y económica de los territorios de ultramar. Dos años después, la separación definitiva de Portugal de la Corona marcó un descenso importante en la industria naviera. Para entonces, ingleses y holandeses disponían de una técnica más moderna y, como se ha visto, llevaban al menos 30 años compitiendo con los ibéricos por el control de los mares.[226]

Posteriormente, en medio de la guerra contra la Inglaterra de Oliver Cromwell (1654-1659), durante el periodo comprendido entre 1646 y 1662, el estado español entró cuatro veces en bancarrota

223 Rosario Sevilla Soler, "La minería americana y la crisis del siglo XVII. Estado del problema", *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, núm. 2, vol. XLVII, suplemento del *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, EEHA.CSIC, 1990, pp. 20-21.

224 Integradas por las siete provincias del norte de los Países Bajos (Frisia, Groninga, Güeldres, Holanda, Overijssel, Utrecht y Zelanda), agrupadas de 1581 a 1795.

225 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…, op. cit.*, p. 203.

226 Carriazo Ruiz, *op. cit.*, pp. 148-149.

debido a los enormes gastos que demandaba toda su maquinaria bélica.[227] Como consecuencia, la decadencia del tráfico fue absoluta para la segunda mitad del siglo. Después de 1651, España no estaba ya en aptitud de sostener una flota anual. Mientras que antes las flotas alcanzaban una magnitud de 8 o 9,000 toneladas, para esas fechas constituía un logro despachar una de 3,000 cada dos años.[228] Hacia finales del siglo, era más frecuente que se espaciara la salida de los convoyes cada dos, cuatro y hasta cinco años, sobre todo en el caso de la Flota de los Galeones. Esto, por supuesto, provocaba que en las colonias americanas se desarrollara ampliamente el contrabando. Por su parte, ante la carencia de barcos, los armadores tendían cada vez más a alquilarlos o comprarlos en el extranjero, sobre todo en Italia. Y a pesar de que la producción se mantuvo en menor escala y siguieron produciéndose algunos barcos para la Armada, la Marina Mercante y la industria pesquera, en general la industria naval quedó rezagada respecto a sus rivales ingleses, franceses y holandeses.[229]

Sin embargo, es importante señalar que estas guerras en el Mar del Norte libradas contra Holanda y posteriormente contra sus aliados ingleses —básicamente un conflicto de embargos, bloqueos fluviales y acciones piráticas— constituyeron un nuevo factor importante de estímulo para el desarrollo del sistema naval español. Como consecuencia, la Corona se vio obligada a tomar el control de los caudales invertidos en la construcción de navíos y en los procesos de construcción naval: estandarizó los procedimientos de confiscación de navíos privados, a través de la unificación de medidas y cálculos de los volúmenes; estableció sistemas de proporciones que normaran el diseño de los buques construidos en sus reinos; y desarrolló una burocracia estatal capaz de intervenir en los procesos de construcción, aunque cabe decir que éstos continuaron siendo controlados en gran medida por la iniciativa privada regional.[230]

Finalmente, pese al esfuerzo español, Inglaterra y Holanda, a la par de sus guerras que abarcaron la última mitad del siglo XVII (1652-54, 1665-67 y 1672-74), desarrollaron sistemas navales más eficientes, que se distinguieron por una administración centralizada,[231] y el incremento del tonelaje de las embarcaciones de sus marinas para una mayor capacidad de carga y de combate, lo que constituyó la punta de lanza de la modernidad de la fuerzas navales, proporcional al creciente y competitivo comercio mundial. Frente a ellos, la España de los Habsburgo mantenía prácticamente las mismas características de dos siglos atrás: la dependencia de la iniciativa privada regional (tanto logística como económicamente) y los diseños de navíos con funciones duales, tanto para el comercio como para la guerra, que, con la tendencia internacional a aumentar el tonelaje, se vieron cada vez más reducidos en su capacidad mercantil y en su desempeño militar.[232] Este problema se relacionó en gran medida con los intereses comerciales del centro de comercio transatlántico, Sevilla y, más puntualmente, con el calado de su entrada: la barra de Sanlúcar.

227 J. Stanley y H. Stein, citados en Reichert, *op. cit.*, p. 53.

228 Harring, *op. cit.*, p. 268.

229 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* pp. 196-199.

230 Iván Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII: ¿un proyecto ilustrado?", en *Poder naval y modernización del estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM-IIH-Iberoamérica/Vervuert, 2012 (en prensa), p. 2.

231 Ibídem, p. 3.

232 Ídem.

Las reformas borbónicas y la especialización militar del sistema naval español

Como ya se dijo, durante los primeros años de la Carrera de Indias, la profundidad de la barra de San Lúcar no representaba problema alguno para la circulación de buques, pues el tonelaje era limitado, pero con el aumento gradual de éste a lo largo del siglo XVI, se convirtió en un verdadero problema técnico para el monopolio sevillano. El constante encallamiento de los navíos llevó a la necesidad de contar con un antepuerto; en este sentido, las características de la bahía de Cádiz favorecieron su uso alterno para la carga de los buques de mayor tonelaje que zarpaban rumbo a las Indias, aunque a su retorno todavía debían llegar a Sevilla, con lo que el problema de la barra continuaba.[233] A la larga, lógicamente, esta situación produjo un serio conflicto político-administrativo entre los comerciantes y las autoridades de ambas ciudades, y cada vez se alzaron más las protestas de aquellos que estaban en contra de las limitaciones impuestas por el monopolio sevillano.

Uno de los puntos cruciales en la argumentación a favor de un cambio de puerto de arribo, a favor de Cádiz, fue la necesidad de aumentar el tonelaje de los navíos para mejorar su eficacia en el combate, lo cual era una tendencia internacional practicada y demostrada por países como Holanda, Inglaterra y Francia, sobre todo a raíz de las guerras que los dos primeros libraron en la última mitad del siglo XVII. A pesar de ello, en 1664 el comercio sevillano logró que se promulgara una Real Cédula prohibiendo que Cádiz fuese utilizado como antepuerto. Como solución al problema de la profundidad de la barra de San Lúcar, se había propuesto que los navíos se construyeran de mayor tonelaje pero sin aumentar su calado, incrementando la eslora y la manga, pero reduciendo el puntal.[234]

Aunque esta regla se incorporó a la reglamentación de la construcción naval de entonces, las ordenanzas fueron evadidas una y otra vez, y gran parte de los navíos construidos fueron incapaces de cruzar la barra o de servir eficientemente en las armadas. Además, una serie de acontecimientos a finales de la centuria llevaron a respaldar el proyecto gaditano: en 1665, se sondeó la profundidad de la barra, con lo que se confirmó su poco calado; en 1670, un arrendador de aduanas de Andalucía redujo los aranceles de sus aduanas en relación con los de Sevilla, lo que favoreció la llegada de capitales a Cádiz. Posteriormente se sucedió en la barra una cadena de accidentes navales, incluyendo la pérdida total de la flota de 1671; finalmente, en 1679 el comercio gaditano realizó un importante préstamo a la Corona, de lo que obtuvo la facultad legal de servir de punto de partida de las flotas transatlánticas, con lo que el puerto comenzó a funcionar como base del comercio indiano. A partir de entonces, se introdujeron algunos cambios a la reglamentación de construcción naval que permitieron la construcción de buques de mayor tonelaje (hasta de tres cubiertas). [235]

Mientras esto sucedía, en 1700, a la muerte de Carlos II sin descendencia, la Corona española pasó a formar parte de la casa francesa de los Borbón con Felipe V (de Anjou). Durante este periodo, debido a la Guerra de Sucesión (1701-1713), conflicto por el trono de España,[236] la Corona se vio se vió influenciada por Francia, tanto en lo cultural y social como en lo político y económico. Se realizaron

233 Valdés-Bubnov, "El conflicto Sevilla-Cádiz…", p. 86.

234 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", p. 5.

235 Valdés-Bubnov, "El conflicto Sevilla-Cádiz…", pp. 89, 90.

236 Guerra civil en la que contendieron los partidarios borbónicos (de la casa de Borbón de Francia, en favor de Felipe V) y los austriacistas (partidarios del archiduque Carlos de Austria, ingleses aliados con holandeses y portugueses) por la Corona de España. Inglaterra tuvo en esta guerra la oportunidad de beneficiarse en los escenarios atlánticos y del Océano Pacífico, donde la respuesta naval española fue muy limitada. El Tratado de Utrecht, con el que finalizó la contienda, la convirtió en el árbitro de Europa y preparó las bases para su preponderancia naval y militar durante todo el siglo XVIII. En José Cervera Pery, "La Guerra de Sucesión en el escenario Americano: la actitud naval", en *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, Madrid, 2000, p. 76.

reformas modernizadoras en todos los órdenes del estado. Los nuevos funcionarios reestructuraron la administración estatal a imagen y semejanza de la monarquía de Luis XIV, bajo un modelo centralizado y burocrático.[237] Las primeras reformas llevaron a la transformación de la organización, tecnología y tácticas del ejército; se homologó la artillería de tierra; se profesionalizaron los ingenieros militares y se crearon un presupuesto militar y una burocracia fiscal específica para el Ejército y para la Armada. El antiguo sistema naval descentralizado de los Habsburgo, compuesto por varias escuadras semipermanentes financiadas en su mayoría por los interesados en el comercio atlántico, comenzó a ser reemplazado por una organización burocrática permanente, centralizada y enteramente financiada por la Real Hacienda.[238]

Pero este nuevo escenario de cambios modernizadores también tuvo su lado áspero para el Imperio español, dado que éste venía saliendo del empantanamiento de un sistema naval poco sostenible y con escasa infraestructura. Como la principal motivación del nuevo gobierno era la movilización de recursos para la guerra, la organización naval francesa intervino directamente en la política y modernización tecnológica del sistema naval español.[239] Así, aprovechando el hundimiento del sistema de flotas, la marina francesa no solo se dio a la tarea de escoltar las flotas de Indias en su navegación transatlántica (lo que ocurrió en 1708, 1709 y 1712), sino también de comerciar sus productos en los mercados hispanoamericanos, como los puertos de Campeche y Veracruz, así como los de Tierra Firme y el Pacífico. Aunque ello no supuso una ruptura formal del monopolio español, sí significó un avance respecto al tradicional comercio de reexportación desde Cádiz, precio que España tuvo que pagar al depender del poder marítimo de Francia.[240] En aquel momento, el mercado americano se vio colmado de mercancías francesas y, poco después, también inglesas, pues, tras la firma del tratado de Paz de Utrecht, los ingleses lograron que se les otorgase la libertad para comerciar con un buque al año, en el llamado *Navío de Permiso* y, asimismo, se les concedió el monopolio de la trata de esclavos.

En el ámbito regional, el nuevo orden político tendió a favorecer la causa de Cádiz, aunque Felipe V mantuvo sus reservas en cuanto ir en contra de los grupos de interés de Sevilla, pues no lo consideraba apropiado para su política. En este sentido, entre 1701 y 1702 se realizaron nuevos sondeos de la barra a petición del gobernador de Sanlúcar y de los oficiales de la Casa de Contratación; de igual forma, se presentaron propuestas para incrementar la profundidad de la barra y se expidieron varios dictámenes, unos a favor y otros en contra de retomar a Sevilla como cabecera del comercio transatlántico.

No obstante lo anterior, en 1717 la Casa de Contratación fue transferida definitivamente a Cádiz y la responsabilidad sobre la organización de las flotas de Indias quedó en manos de la Intendencia General de Marina de esta ciudad. Esta nueva centralización de los poderes implicó tanto el apresto de las flotas mercantiles como la recuperación de caudales para la Real Hacienda, la financiación de las naves de guerra y el involucramiento en los procesos relacionados con la construcción naval. Con ello parecía que volvía a resurgir con fuerza el poder naval español y su política exterior europea.[241]

237 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 6-7.

238 Iván Valdés-Bubnov, "La situación del ejército y la Armada Real en 1808", Alfredo Ávila y Pedro Pérez Herrero (comp.), *Las experiencias de 1808 en Iberoamérica,* México, Universidad de Alcalá-Universidad Nacional Autónoma de México, Espejo de Obsidiana, 2008, pp. 50-51.

239 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 6-7.

240 John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Madrid, Crítica, 2005, pp. 53-54.

241 Valdés-Bubnov, "El conflicto Sevilla-Cádiz…", *op. cit*., pp. 93-97.

Sólo que, en 1718, tras el fracaso en Italia frente a la superioridad militar inglesa, se pusieron nuevamente en duda las políticas navales de entonces, esencialmente lo relativo a la capacidad de los buques construidos (específicamente los de 60 y 70 cañones). Así que, en 1720, se ordenaría un nuevo sondeo de la profundidad del Guadalquivir, cuyo resultado fue que el río era perfectamente navegable. Las disputas continuaron dos años más, en los que ambos bandos expusieron sus propuestas relativas a la forma más conveniente de construir los navíos. En Sevilla se argumentaba, por supuesto, a favor de los buques que garantizaran su navegación por la barra y que fueran aptos para el comercio, así como para la guerra; mientras que en Cádiz se tendía a favor de navíos de mayor calado en función de un mayor poder bélico. Finalmente, en 1722, Felipe V aprobó la construcción de navíos de gran porte como sistema único para todos los reinos, determinando de esta forma la especialización militar de la construcción naval hispana. Asimismo, Cádiz obtuvo la facultad definitiva como sede de la Casa de Contratación y controladora del tráfico indiano. Con esta resolución, terminaron también las formas tradicionales de financiar la protección del comercio transatlántico —como la avería—, para lo que se creó un presupuesto anual de marina, definido por el poder central y controlado por la administración del sistema naval.[242]

Cabe señalar que este nuevo monopolio gaditano no evitó que los comerciantes de otras regiones participaran en el comercio con las Indias. Ya desde principios del siglo XVIII, los catalanes vendían en Cádiz productos de su región a armadores andaluces. Pronto también cargaban sus productos directamente en las flotas, comerciando por su propia cuenta, claro está, dentro del ámbito del comercio gaditano. Finalmente mercaderes catalanes comenzarían a participar en el comercio transatlántico y, en la década de 1740, zarparían las primeras naves catalanas desde Cádiz.[243]

En 1778, la apertura al comercio libre permitió un mayor flujo comercial y, aunque abolió el monopolio de Cádiz, reafirmó el de España al abrir la América española a todos los peninsulares, pero cerrándola al resto del mundo. Los puertos de la Península no comenzaron súbitamente a competir por el comercio indiano, de manera que Andalucía, en general, y Cádiz, en particular, continuaron gozando de una ventaja natural en la navegación y el comercio con América. Se puede afirmar que de 1778 a 1796 fue la época dorada del comercio gaditano. Pese a la exclusión formal de extranjeros del comercio colonial, España todavía dependía de las economías de otros países europeos para conseguir productos y barcos, y para que se mantuvieran abiertas determinadas rutas comerciales.[244]

Sin embargo, en 1797, el monopolio gaditano desapareció definitivamente. Al otro lado del Atlántico, el desarrollo del comercio directo y la expansión del comercio intercontinental fueron llevando a la liberación progresiva de América y al control significativo de la autonomía colonial en los asuntos económicos.[245]

La creación de la Armada española

Como se ha visto, a principios del siglo XVIII España contaba con pocos recursos navales: en el Mediterráneo occidental tenía 28 galeras, las cuales constituían la Armada de Galeras del Mediterráneo, pero estaban poco preparadas para la guerra y se hallaban distribuidas entre sus diferentes posesiones

242 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 8-10.

243 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 689.

244 Ibídem, p. 691.

245 Lynch, *La España del siglo XVIII*, pp. 15, 17.

levantinas, por lo que no constituían una fuerza naval en sí; y aunque su poder marítimo era mayor en el Atlántico, estaba dirigido específicamente a la protección del comercio y las comunicaciones con América. Pero también en este escenario la situación era grave; para hacer frente a cualquier contingencia en el escenario naval americano, en 1700 se ordenó reunir en Cádiz todos los buques disponibles, con el resultado de solamente cuatro navíos: un patache de la Armada del Océano, así como la capitana, la almiranta y un patache de la Armada de Barlovento; el resto de las embarcaciones ya estaban en América distribuidas en distintas misiones.[246]

Tal parece que en 1701 España contaba sólo con aproximadamente 20 buques de guerra para el Atlántico y el Caribe,[247] distribuidos entre las distintas armadas del Mar Océano (anteriormente de la Guarda de las Costas), de Barlovento, del Mar del Sur y la de Filipinas. Cabe señalar que estos navíos eran de variadas clases, construidos según fórmulas experimentales, conocimiento heredado de padres a hijos, de maestros a aprendices. Para entonces no había una estandarización ni especializaciones, por lo que igual podían usarse para el comercio que para cuestiones bélicas, según se necesitara. Ésta era la herencia de los Habsburgo, la cual reflejaba una economía insuficiente y pobre, la falta de una organización logística eficaz que vigilara la construcción, el mantenimiento y el aprovisionamiento de buques. La escasez de materia para la construcción naval propiciaba la dependencia de los mercados exteriores, sobre todo de Holanda —asunto peligroso, ya que, a principios del siglo, se aliaría con los enemigos de Felipe V—; finalmente, existía la dificultad para reclutar personal para el servicio, tanto oficiales como marineros en general, pues a la mayoría de los enrolados se les otorgaba licencia al finalizar una campaña, y los intentos de crear una matrícula naval habían fracasado.[248]

Por todo ello, en los primeros tiempos del gobierno de la casa de Borbón en España, las armadas eran precarias y reducidas, las pérdidas por la Guerra de Sucesión eran cada vez mayores, y la construcción, escasa. Como ya se dijo, los recursos de la Corona se concentraban en abastecer los ejércitos que defendían la causa borbónica. Resulta significativo que los únicos navíos construidos durante la guerra, entre 1702 y 1704, fueron *Nuestra Señora de Guadalupe*, construido en Campeche, el cual llegó a Veracruz en 1703 como capitana de la Armada de Barlovento, *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*. No había dinero para restablecer el poder naval español y para la defensa de las rutas transatlánticas, por las que llegaba la plata de las Indias; tuvieron que recurrir a procedimientos excepcionales.[249] España no tuvo alternativa más que valerse de navíos y material de guerra francés y de la iniciativa privada para el comercio transatlántico y para afrontar los distintos conflictos con sus enemigos.

Sin embargo, como ya se vio, la llegada de la casa de Borbón a España también significó el surgimiento de reformas importantes en el orden de la estructura del estado. En este sentido, en 1714 se crearon nuevas secretarías centralizadas, con el fin de controlar la influencia de los grupos de poder en torno al antiguo sistema de consejos.[250] Una de ellas fue la Secretaría de Marina e Indias, la cual absorbió atribuciones propias de la Casa de Contratación (que finalmente desapareció en 1790) y del Consejo de Indias; poco a poco, los asuntos americanos quedaron bajo el cuidado directo del Monarca. La plaza de Ministro de dicha secretaría le fue otorgada a Bernardo Tinagero de la Escalera,

246 Cervera Pery, *op. cit.*, p. 77.
247 Lynch, *La España del siglo XVIII*, p. 26.
248 Cervera Pery, *op. cit.*, p. 77.
249 Ibídem, p. 78.
250 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", p. 7.

comerciante andaluz con vasta experiencia en la Carrera de Indias, y quien hizo saber al Rey, a través de un memorial, que si España quería conservar sus territorios ultramarinos y dominar las vías de acceso, debía tomar en sus manos la construcción de su fuerza naval. Por ello, en 1713 propuso la producción de diez navíos en los astilleros de La Habana, en vez de los del Cantábrico, seguro de que "si el navío construido en los astilleros cántabros durase, que se duda, diez años, en Indias, gracias a la calidad de las maderas, pasará de treinta".[251]

Pero el verdadero logro de Tinagero fue la abolición del sistema de armadas regionales y la instauración de un solo organismo naval bajo el control de la Corona: la Real Armada. Su proyecto incluía la construcción de navíos principalmente en el Caribe y en los reinos de Cataluña, Guipúzcoa y Santander, siguiendo el modelo tecnológico propuesto en 1691 por el comandante de la Carrera de Indias, Francisco Antonio Garrote: navíos de 800 toneladas de arqueo y 60 cañones, capaces de servir eficazmente tanto para el comercio como para las acciones bélicas y a su vez cruzar la barra de San Lúcar.[252] De aquellos diez navíos propuestos por Tinagero en un inicio, a falta de dineros, en 1715 solamente se construyeron seis buques, mismos que pasaron a formar parte de la Real Armada que, cabe decir, para entonces contaba con una agrupación reducida de navíos homogéneos y con escasa potencia de fuego.[253]

Después de firmada la paz de Utrecht en 1717, la cual consolidó a Felipe V en el trono, se dio continuidad a la política de adopción de la estructura administrativa del sistema naval francés. El entonces Intendente General de Marina, Joseph Patiño, cuyo cargo le permitía manejar las operaciones navales, los procesos relacionados con la construcción naval, el armamento de los navíos, así como la fiscalización del comercio con las Indias, continuó el camino ya trazado hacia la centralización y, siguiendo el sistema francés, creó el Cuerpo del Ministerio (luego llamado Cuerpo Administrativo y Cuerpo de Intendencia), esto es, los administradores que regían la construcción naval y la logística de operación de escuadras, así como el Cuerpo Oficial de Guerra (antecesor del actual Cuerpo General de la Armada) al mando de las escuadras y navíos individuales.[254]

También creó la Real Compañía de Guardas Marinas y una Academia para su instrucción en "las ciencias y facultades matemáticas […], geometría, trigonometría, cosmografía, náutica maniobra, fortificación militar y teoría de la artillería y de la construcción de navíos, poniéndole maestros capaces para su logro", así como los Batallones de Marina (actual Cuerpo de Infantería de Marina) y las Brigadas de Artillería. En 1726, Patiño, considerado un funcionario de gran altura, quedaba al frente del destino de la Real Armada al ser nombrado Secretario del Despacho de Marina, bajo el mando de los ministerios de Indias y de Hacienda.[255] Con estas acciones se daría una nueva orientación modernizadora al poder monárquico español, que impulsó el desarrollo del sistema de defensa a través de una fuerza naval más centralizada y dirigida por una burocracia estatal representada principalmente en los ministerios o secretarías.

Al mismo tiempo, a partir de 1730, la construcción naval en la Península se vio influida en gran medida por la llegada de constructores franceses. Se diseñó y fabricó una nueva generación de navíos atlánticos con mayor tonelaje y capacidad artillera, al tiempo que se alargó la eslora, lo que les permitió

251 Álvaro de la Piñera y Rivas y Jacqueline Thial Boisiere, "La construcción naval en España durante el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, núm 79, Madrid, 2000, p. 20.

252 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", p. 7.

253 De la Piñera y Rivas y Thial Boisiere, *op. cit*., p. 20.

254 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", p. 8.

255 De la Piñera y Rivas y Thial Boisiere, *op. cit*., p. 21-22.

ser aptos para la guerra y mejoró sus capacidades marineras.[256] Los buques de entonces eran navíos de línea de dos puentes (60 a 74 cañones), de tres puentes (80 a 100 cañones), fragatas, bergantines, balandras y galeras.[257] En ese entonces, se construyó el único navío de línea de tres puentes que la Real Armada tuvo durante la primera mitad del siglo XVIII: el *Real Felipe* de 114 cañones. Cabe señalar que esta influencia, tanto constructiva como administrativa, llegó pronto a América, principalmente a los astilleros de Cuba y Veracruz, y para 1748 el sistema naval centralizado ya se había extendido por todo el Continente Americano.[258] Además, la capacidad burocrática, la iniciativa de los comerciantes y el apoyo naval francés permitieron sostener las rutas atlánticas y el comercio colonial español.[259]

Tras la derrota de la Guerra de los Siete Años, en la cual Gran Bretaña, Portugal, Francia, Austria y España, entre otras naciones, contendieron por el poder en las colonias de América del Norte y la India, las potencias borbónicas (Francia y España) se unieron en una nueva política bélica contra Gran Bretaña (Pacto de Familia). La estrategia conjunta se orientó hacia el fortalecimiento de las instituciones militares, la reactivación de la carrera de armamento naval y la construcción de navíos de tres puentes (con gran influencia de la tecnología francesa), y la reestructuración administrativa hacia la militarización del gobierno del sistema naval, tanto en la Península como en las colonias americanas. Se puede decir que, de 1769 a 1770, las potencias borbónicas alcanzaron una evidente superioridad numérica frente a la Marina británica, manifiesta durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, en la que apoyaron a los insurgentes.[260]

Pese a que entonces España ya tenía una armada consolidada, la deficiente economía ponía en peligro su sobrevivencia. La guerra era importante para los españoles por razones de seguridad marítima, pero también de orgullo. La catástrofe de 1773, cuando Carlos III decidió organizar una gran expedición contra Argel debido al hostigamiento de sus asentamientos al norte de África, en la que murieron más de 1,500 hombres, se consideró un escándalo y un desastre nacional.[261] Sin embargo, no se detuvo el proceso de militarización naval. El incremento de la intervención estatal en los procesos de producción relacionados con la Armada, que inició con la expropiación de los programas de construcción naval y producción de pertrechos navales, incidió directamente en el incremento del gasto durante el reinado de Carlos III.[262] De manera que el gran esfuerzo realizado por la Corona para mantener una armada numerosa llevó al aumento irreversible de la deuda naval durante la década de 1780; pronto sobrevino el colapso de la producción de los astilleros navales y, con ello, el colapso de la Marina española, tanto en la Península como en América.[263]

Poco después, la muerte de Carlos III y el ascenso de Carlos IV significaron la consolidación del cuerpo de oficiales tanto en el Ejército como en la Marina y, con ello, la corporación administrativa; esto es, la distribución y uso de los caudales quedó en su mayor parte en manos de los primeros. Con esta nueva logística y a partir de 1792, sobrevinieron una serie de derrotas militares para la Real

256 Al terminar la guerra con Inglaterra, en 1750, también llegaron a España técnicos ingleses, quienes estuvieron relacionados con la construcción de navíos durante quince años. Su presencia se justificaría en el afán de crear una fuerza naval capaz de competir con las construcciones británica. Sin embargo, los diseños siguieron teniendo mucha influencia española.

257 Antonio de la Vega Blasco, "La infraestructura naval en el Siglo de las Luces", en *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, Madrid, 2000, p.33.

258 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 11-13.

259 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 706.

260 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 14-15.

261 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 636.

262 Valdés-Bubnov, "La situación del ejército…", p. 59.

263 Valdés-Bubnov, "La Armada española del siglo XVIII…", pp. 14-15.

Armada española,[264] de tal forma que, a finales del siglo, la política naval española estaba sometida a varias presiones que la llevaron a una profunda crisis. En 1794, durante las campañas de la primera coalición (entre España, Gran Bretaña, Austria, Prusia y Piamonte) contra la Francia napoleónica, el Almirante Lángara, al mando de 23 navíos de línea y siete fragatas, se negó a liberar la escuadra británica del Mediterráneo y enfrentarse a sus enemigos franceses; después de varias décadas de intereses comunes con Francia, a la Marina le costaba tomar decisiones y atacar al ahora enemigo. Durante esta época, la Armada se mostró renuente a aventurarse más allá de la patrulla de la costa y asegurarse otra derrota, por lo que se dedicó a la escolta de las flotas cargadas con metales preciosos, a proteger a los comerciantes y al patrullaje cercano a puerto; evitó otro tipo de operaciones y se mantuvo intacta. De una fuerza total de 86 navíos de línea, 45 se hallaban en servicio y preparados para navegar, pero la Armada no participó con gloria en ninguna victoria naval.[265]

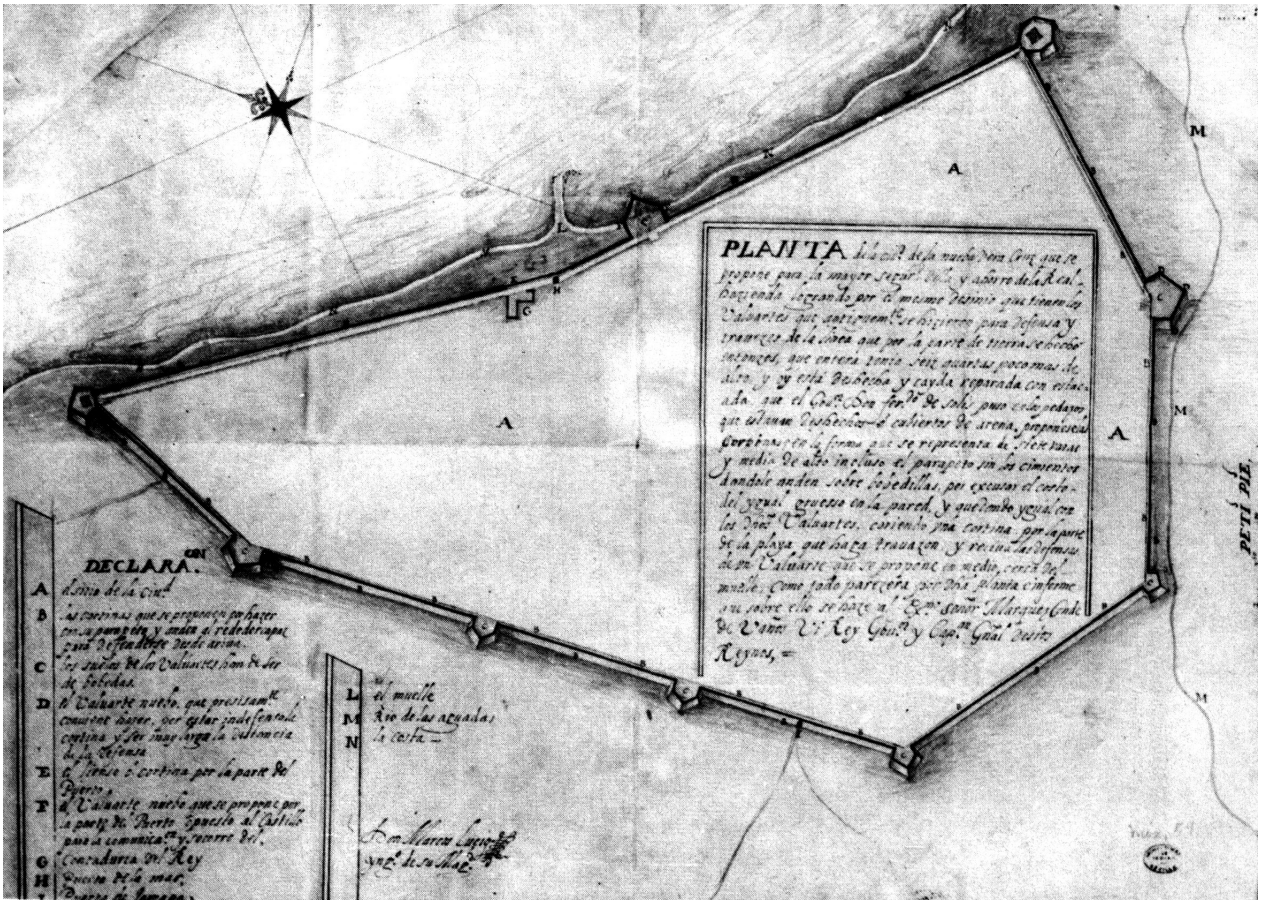
En 1797, con un nuevo cambio de frente, España quedó otra vez aliada de Francia ante el poderío británico, pero sufrió dos serias derrotas: la primera frente al Cabo San Vicente y la segunda al perder la colonia de Trinidad en las Antillas Menores. Aunado a ello, se sucedió un colapso en la producción de buques hispánicos en ambos lados del continente. En 1804, anticipando una guerra formal, fragatas británicas interceptaron un importante cargamento de metales preciosos procedentes de El Callao y Buenos Aires, hundieron un barco español y capturaron otros tres que transportaban mercancías con alto valor monetario. Un año después, la Real Armada se aliaría nuevamente con Francia para derrotar a la tercera coalición en contra de Napoleón liderada por Gran Bretaña. La posterior derrota de Trafalgar sólo evidenció el deterioro de la Marina española que venía ocurriendo desde años atrás. España era ahora una potencia imperial sin fuerza naval y una metrópoli sin control sobre sus virreinatos.

264 Valdés-Bubnov, "La situación del ejército…", pp. 61-62.

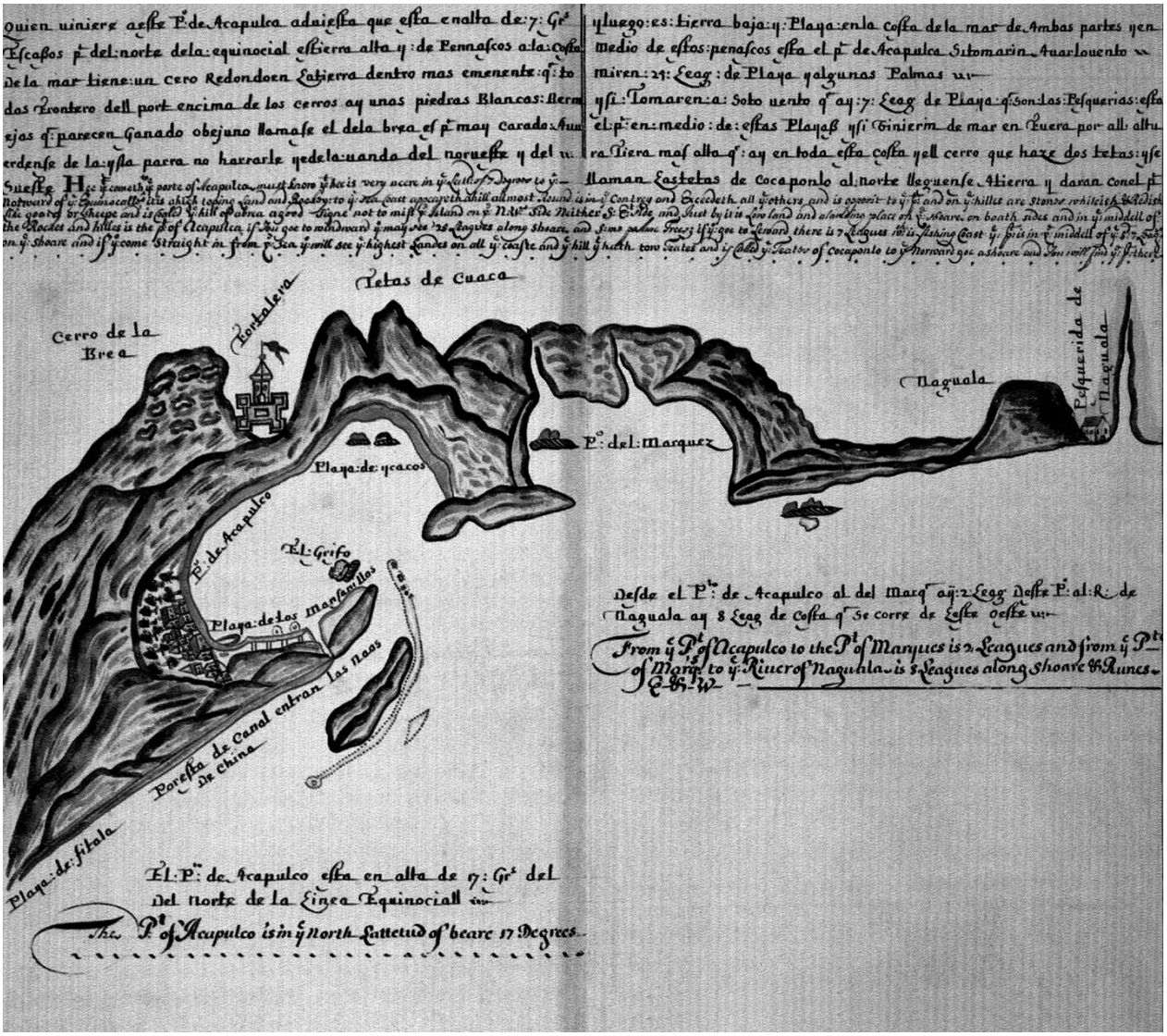
265 Lynch, *Edad Moderna: Crisis y recuperación…,* p. 723.



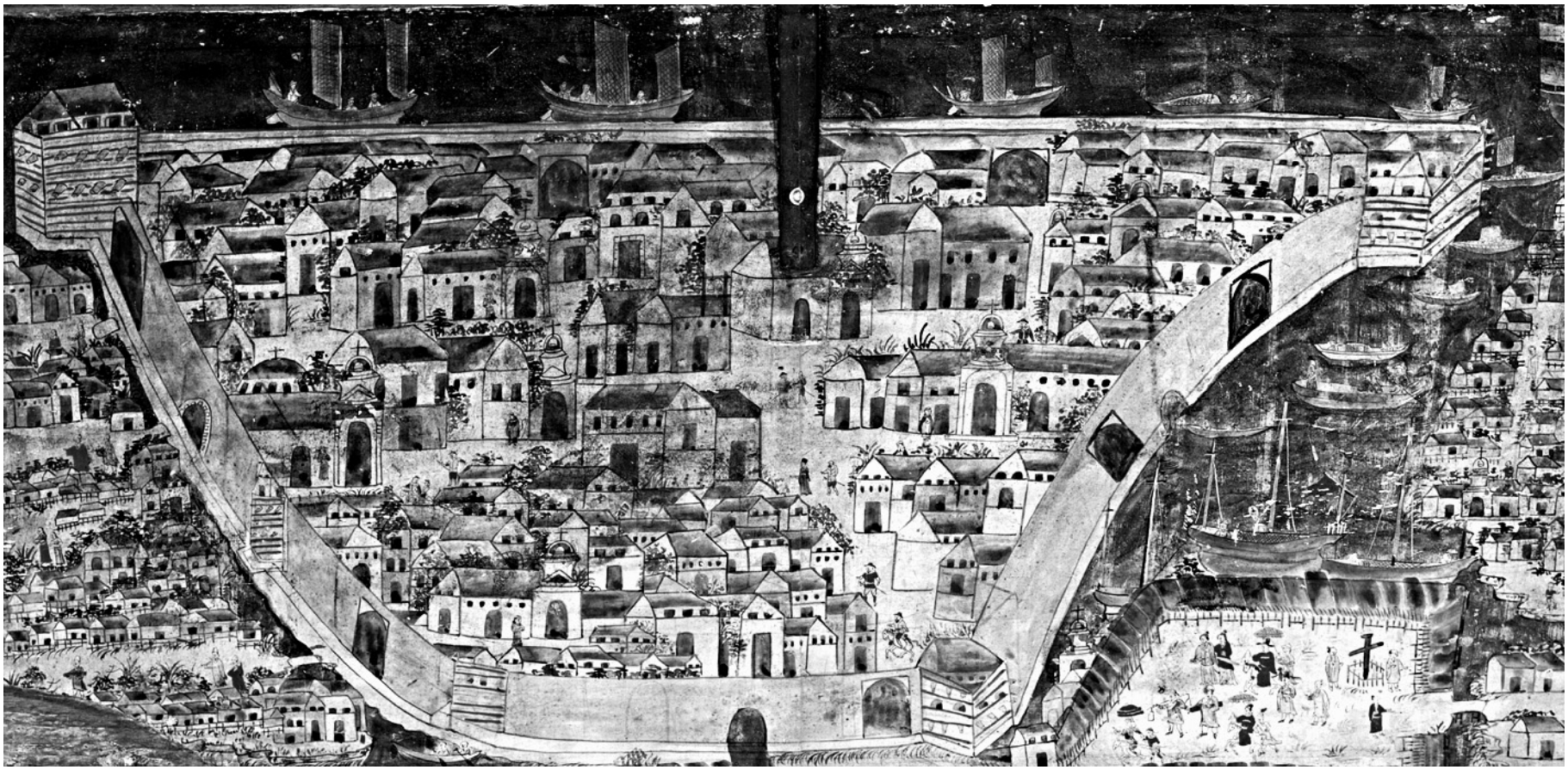
Litografía que representa el prototipo de un Galeón del Siglo XVII.



Vista de la Ciudad de Manila, Filipinas, la cual junto con el puerto de Acapulco y Veracruz fueron el enlace para constituir la ruta marítima más grande que unió a Oriente con Occidente. Óleo de la Ciudad de Manila, pintado en la cara interna de un arcón de madera hacia 1640-50. Museo de Arte José Luis Bello. Puebla, México.



Acapulco, fue el puerto que sirvió de enlace con el Oriente a través de Filipinas y de los ricos cargamentos que salían con el Galeón de Manila, mejor conocido como la Nao de China. En el plano se observa el mapa de la bahía de Acapulco de 1685. A partir de la segunda mitad del Siglo XVIII se empezó a contar con una buena cartografía de la bahía de Acapulco, carencia que hasta entonces había supuesto una barrera insalvable a la hora de proyectar las defensas del puerto.

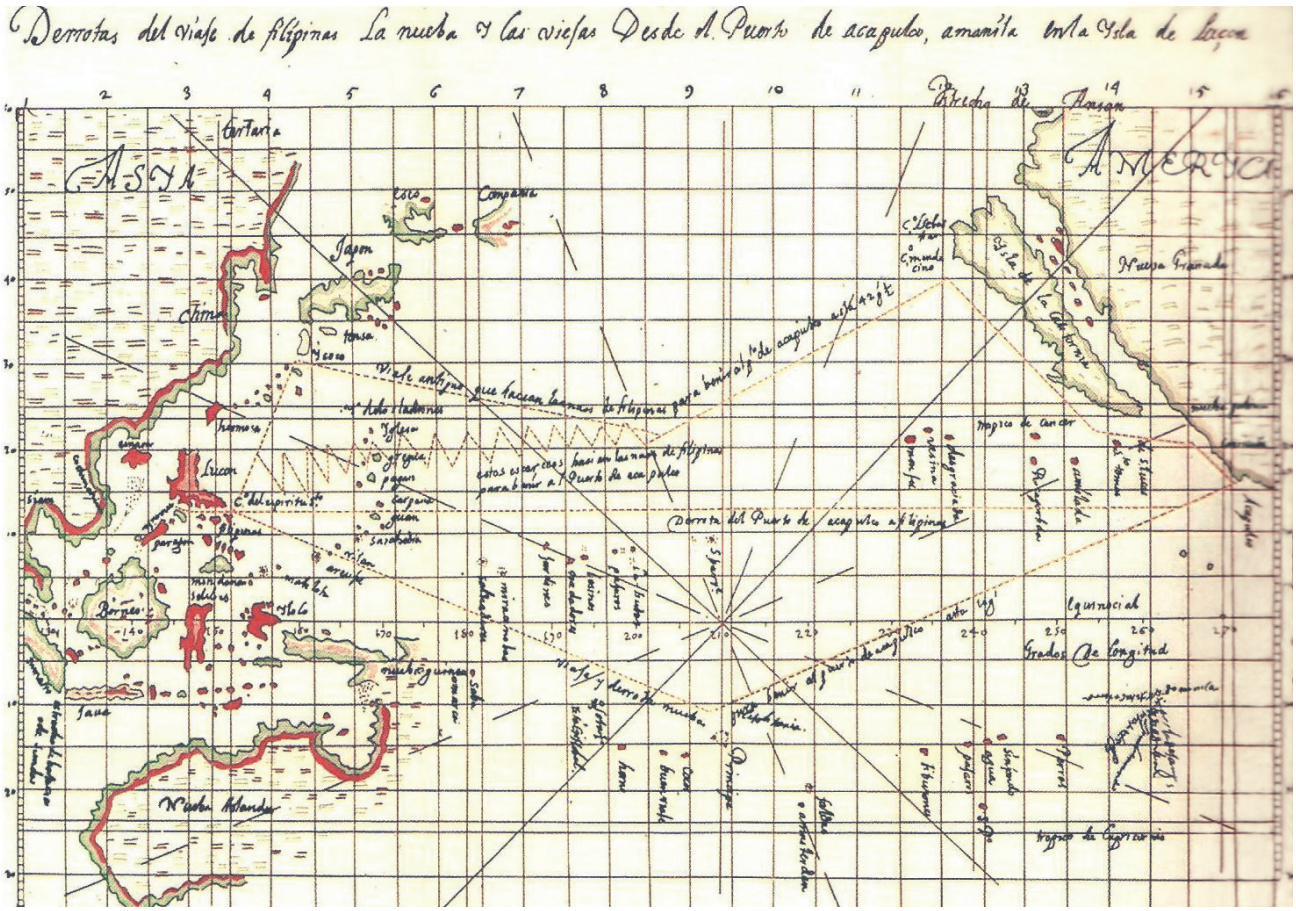


Vista de la Ciudad de Manila, Filipinas, la cual junto con el puerto de Acapulco y Veracruz fueron el enlace para constituir la ruta marítima más grande que unió a Oriente con Occidente. Óleo de la Ciudad de Manila, pintado en la cara interna de un arcón de madera hacia 1640-50. Museo de Arte José Luis Bello. Puebla, México.

Historia General de la
Secretaría de Marina-Armada de México



Navío Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, siglo XVIII.



Derrotero de la Nao de China. El puerto de Acapulco y de las Filipinas, cobraron importancia creciente a partir de 1565, cuando el agustino Andrés de Urdaneta descubre el tornaviaje o viaje de regreso a Filipinas.



En 1581 Acapulco fue autorizado para llevar a cabo el tráfico comercial con Oriente y se convirtió en el enlace privilegiado con el archipiélago asiático, papel que mantuvo durante el Virreinato.



Plano de Veracruz con el Castillo de San Juan de Ulúa. En las costas de la Nueva España era Veracruz, enclave de llegada y partida de los galeones de Indias. La ciudad estaba ubicada en un lugar estratégico frente al islote de Ulúa donde se construyó el Castillo de San Juan. Fuente: Archivo General de Indias (AGI), 1763.

Fuentes Consultadas

Bibliografía

ANDRADE Muñoz, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006.

ARCHER, Christon I. *El Ejército en el México Borbónico 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

ÁLVAREZ, Luis Alonso. "Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las Islas Filipinas, 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas" en *Finanzas y política en el mundo Iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes, 1754-1850*, Facultad de Economía de la UNAM, Instituto Mora, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, 2001.

APESTEGUI, Cruz. *Los ladrones de mar; piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700*, Barcelona, Lunwerg, 2000.

BERNAL, Rafael. *México en Filipinas. Estudio de una transculturación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Histórica 11), 1965.

CALDERÓN Quijano, José Antonio. *Las murallas de Campeche*, México, Publicaciones Históricas, 1974.

_____. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Gobierno del Estado de Veracruz, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, vol. 1, 1968.

CARRIAZO Ruiz, José Ramón. *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y lengua*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Universidad de Salamanca, 2003.

CERVERA Pery, José. "La Guerra de Sucesión en el escenario Americano: la actitud naval", en *Revista de Historia Naval*, núm. 71, Madrid, año XVIII, 2000.

CÉSPEDES del Castillo, Guillermo. *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945.

CORTÉS, Hernán. *Cartas de Relación*, México, Porrúa, 2004.

CORBEA Trueba, José. "La Arquitectura militar en la Nueva España", en página de Internet: www.ejournal.unam.mx (Consultada el 10 de octubre de 2011.)

CRUZ, Francisco Santiago. *La Nao de China*, México, Jus, 1962.

_____. *Los piratas del Golfo de México*, México, Jus, 1962.

DÁVILA, Manuel. *Significación que tuvieron en el gobierno de América la Casa de la Contratación de Sevilla y el Consejo Supremo de Indias*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, Impresores de la Real Casa, 1892.

ELLIOT, John H. *España, Europa y el Mundo de Ultramar (1500-1800)*, México, Taurus, 2010.

FERNÁNDEZ de Navarrete, Martín. "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias" en Carlos Seco Serrano (ed.), *Obras de Martín Fernández de Navarrete*, vol. 1, Universidad de California, Atlas, 1954.

FERNÁNDEZ Duro, Cesáreo. *Armada Española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*, t. I, 1476-1559, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 1876.

HARING, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.

JÁRMY Chapa, Martha de. *Un eslabón perdido en la Historia*. *Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII,* México, Nuestra América, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

LUQUE Talaván, Miguel. "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano. Notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24, pp. 113-145, Madrid, 1998.

LYNCH, John. *Edad Moderna: Crisis y recuperación, 1598-1808*, Madrid, Crítica, 2005.

_____. *La España del siglo XVIII*, Madrid, Crítica, 2005.

LYTLE Schurtz, William. *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992.

MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.

MARTÍNEZ Shaw, Carlos y José María Oliva Melgar (eds.), *Sistema Atlántico español: siglos XVII-XIX*, Madrid, Marcial Pons, 2005.

MAZÍN Gómez, Óscar (ed.). *México en el mundo hispánico*, Morelia, El colegio de Michoacán, 2000.

MENA García, María del Carmen. *Sevilla y las Flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998.

MIRA Caballos, Esteban. "La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)", en *Revista de Historia Naval*, núm. 56, año XV, Madrid, 1997.

_____. "La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI", en *Revista de Historia Naval*, núm. 62, año XVI, Madrid, 1998.

_____. "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", en *Revista de Historia Naval*, núm. 74, año XIX, Madrid, 2001.

_____. *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La esfera de los libros, 2005.

MORGA, Antonio de. *Sucesos de las Islas Filipinas*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

MURO, Luis. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, Secretaría de Educación Pública, SepSetentas, 1975.

NAVARRO García, Luis. *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*, Madrid, Rialp, 1989.

ORTEGA y Medina, Juan A. *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.

ORTIZ LANZ, José Enrique. *Arquitectura Militar de México*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1993.

PASQUEL, Leonardo. *San Juan de Ulúa. Fortaleza, Presidio, Residencia Presidencial*, Veracruz, Suma Veracruzana, 1980.

PÉREZ Martínez, Héctor. *Piraterías en Campeche*, México, Universidad Autónoma del Sudeste, 1984.

PÉREZ Turrado, Gaspar. *Armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.

PIÑERA y Rivas, Álvaro de la, y Jacqueline Thial Boisiere. "La construcción naval en España durante el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, Madrid, núm. 79, 2000.

PRIETO, Ana María. *El contacto hispano-indígena en Filipinas*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1993.

REICHERT, Rafal. *Socorros de la Nueva España para la población militar de los puertos españoles de la región del Gran Caribe, siglo XVII*, tesis de doctorado (inédita), México, UNAM, 2010.

RIVA Palacio, Vicente. "El virreinato. Historia de la dominación española en México desde 1521 a 1808", en *México a través de los siglos*, t. II, México, Ballesca, 1880.

SALES Colín, Otswald. *El movimiento portuario de Acapulco*, México, Plaza y Janes, 2000.

SÁNCHEZ Santiró, Ernest. "La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)", II Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE II), México, Instituto Mora, 2010. En www.economia.unam.mx*, consultado en noviembre de 2010.*

SEVILLA Soler, Rosario. "La minería americana y la crisis del siglo XVII. Estado del problema"*, Historiografía y Bibliografía Americanistas*, núm. 2, vol. XLVII, Suplemento del Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, EEHA, CSIC, 1990.

TORRES Ramírez, Bibiano. *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981.

_____. "La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI", en *América y la España del siglo XVI*, vol. II, Madrid, CSIC Instituto Fernández de Oviedo, 1983.

VALDÉS-Bubnov, Iván. "La Armada española del siglo XVIII: ¿un proyecto ilustrado?", en *Poder naval y modernización del estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM-IIH-Iberoamérica/Vervuert, 2012 (en prensa).

_____. "El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725", en *Derroteros de la Mar del Sur*, Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, Malecón Grau, núm. 17, año 17, 2009.

_____. "La situación del ejército y la Armada Real en 1808", en Alfredo Ávila y Pedro Pérez Herrero (comp.), *Las experiencias de 1808 en Iberoamérica,* México, Universidad de Alcalá-Universidad Nacional Autónoma de México, Espejo de Obsidiana, 2008.

VALDÉS Lakowsky, Vera. *De las minas al mar, Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

VEGA, Lope de. *El peregrino en su patria,* Juan B. Avalle-Arce (ed.), Madrid, Castalia, 1973.

VEGA Blasco, Antonio de la. "La infraestructura naval en el Siglo de las Luces", en *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, Madrid, 2000.

VILLASEÑOR, José Antonio de. *Teatro Americano*, *Descripción General de los Reynos y Provincias de la Nueva España y sus Jurisdicciones* (1746), México, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2003.

YUSTE López, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, INAH, 1984.

Ilustraciones

Galeón, siglo XVII, Autor: Rafael Monleón, Galeón, año de 1885. Reinterpretación artística de la obra.

Plano de la muralla del puerto de Veracruz, 1660 (*Planta de la muralla de la Veracruz, realizada por orden del Gobernador General Don Fernando de Solís, informe al Excelentísimo Conde de Baños, Visorrey y Capitán General de estos Reinos*)

Mapa de la bahía de Acapulco, 1685 Imagen de uso público.

Óleo de la Ciudad de Manila, pintado en la cara interna de un arcón de madera hacia 1640-50. Museo de Arte José Luis Bello. Puebla, México.

García del Valle Gómez Jesús, *Retrato de un Navío, Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de la carrera Manila-Acapulco* (1733-1750), Editorial Naval, Madrid, España, 1993, p. 3.

Reyes Vayssade, et. al., *Cartografía Histórica de las Islas Mexicanas*, Secretaría de Gobernación, Expo Lisboa 98, México, 1998, p. 126.

Bahía y puerto de Acapulco en 1628, por el ingeniero Adrián Boot.

Plano de Veracruz y San Juan de Ulúa en 1763. Archivo General de Indias (AGI), 1763.

La Guerra de Independencia y el surgimiento de la Armada Nacional*

Tte. de Frag. SDN. Prof. María Delta Kuri Trujeque

Introducción

Al iniciar el siglo XIX, después de trescientos años en los que el coloniaje español creó en América una sociedad altamente jerarquizada, regulada por la religión católica y subyugada por una administración centralizadora que no perdía la oportunidad de sangrar financieramente a sus colonias, se observó la inestabilidad del imperio español a causa de una serie de factores que le hicieron tambalear hasta caer ante los embates de Francia e Inglaterra que se erigieron como potencias hegemónicas. Los problemas que enfrentaba España en Europa, aunados a las condiciones de desigualdad, maltrato y mala distribución de la riqueza, provocaron el levantamiento de los habitantes de sus colonias en América, influidos por las corrientes ideológicas de los siglos XVIII y XIX, que derivaron en su liberación con respecto a la metrópoli.

España comenzó a experimentar su debilitamiento durante los primeros años del siglo XVIII, cuando, al morir Carlos II, último descendiente de la familia de los Habsburgo (de la Casa de Austria), Francia y Austria se enfrascaron en una disputa por el trono español: la Guerra de Sucesión Española (1701-1714). Al término de este conflicto, y tras la firma de los Tratados de Utrecht y Rastadt, se reconoció a Felipe V[1] como Rey de España; de esta manera, se legitimó la llegada de la dinastía de los Borbones al imperio español, acontecimiento con el que Francia obtuvo gran parte de los territorios conquistados por España.

Ante la crisis en que se encontraba España, los reyes de la dinastía de los Borbones[2] se propusieron recuperar el poderío que había tenido esta potencia en siglos anteriores. Para ello, pusieron en práctica una serie de reformas para fortalecer la monarquía absoluta y centralizadora, sistema de gobierno conocido como Despotismo Ilustrado, que no fue más que la conjunción de las ideas de la Ilustración[3] con las prácticas absolutistas y déspotas de los monarcas europeos.

Estas reformas iniciaron todo un proceso de cambios y modernización en la vida económica, política y social de España y sus territorios conquistados.

---

* Este capítulo es una síntesis del libro *El Nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble Institución*.

1 Nieto de Luis XIV de Francia (Rey Sol) y de María Teresa, hermana de Carlos II.

2 Los reyes de la dinastía de los Borbones que gobernaron entre el siglo XVIII y principios del XIX fueron Felipe V (1701-1714), Fernando VI (1714-1759), Carlos III (1759-1788), Carlos IV (1788-1808) y Fernando VII (1808-1830).

3 La Ilustración fue un movimiento intelectual que tuvo su auge en Francia durante la segunda mitad del siglo XVII y la primera del XVIII (Siglo de las Luces), su premisa principal fue el uso de la razón y la explicación racional con el llamado método científico; se oponía al poder de la Iglesia y de los monarcas absolutistas.

Durante el reinado de Carlos III, las Reformas Borbónicas fueron introducidas en América, y en la Nueva España alcanzaron su más alto grado de expresión. Sus objetivos eran acabar con cierto grado de autonomía cultural y política que había alcanzado esta colonia, y racionalizar los recursos para que España pudiera hacer frente a las continuas guerras contra otras potencias europeas. Era preciso lograr que la Corona española tuviera una mayor participación económica, administrativa y política[4] dentro del funcionamiento de su colonia americana, lo que por más de doscientos años se dejó en manos de las autoridades locales.

En sentido estricto, las Reformas Borbónicas contenían medidas para restringir el poder del clero (se prohibió la fundación de nuevos conventos en América y la intervención del mismo en la redacción de testamentos civiles, se expulsó a la Compañía de Jesús de los dominios americanos y se expidió la Real Cédula de Consolidación de Vales Reales, que minó el poder económico de la Iglesia); buscaban la modernización administrativa y económica del Estado (limitaron el poder del Virrey y de la Real Audiencia; dividieron el territorio de la Nueva España en intendencias para tener un mayor control; se estableció una política fiscal para la obtención de mayores recursos a partir de la recaudación de los impuestos; se permitió la libertad de comercio entre las colonias españolas y se modernizó la explotación minera); además, trataron de institucionalizar la parte militar, ya que, por primera vez, ante el peligro de una invasión debido a las constantes guerras que España tenía que enfrentar en Europa, se creó el Ejército regular en la Nueva España en 1764, pues, aunque ésta era la colonia más rica y preciada de España en América, poco o nada se hizo para su defensa, dado que hasta antes de esta fecha el ejército no existía, y tampoco una armada propiamente novohispana, pues mucho cuidó la Corona española de no crear grupos armados que pudieran convertirse en un foco de agitación en su contra.

Al estar flanqueado el territorio de la Nueva España por amplios litorales, y ante el peligro de que los ingleses extendieran sus tentáculos hasta esta zona, este ejército, reclutado a través de la leva puesto que no había colegio de formación en la Nueva España, también fue utilizado para guarnecer los puertos, aunque con mucha dificultad, pues las condiciones de vida en las costas eran insalubres, por lo que difícilmente se acostumbraron a estas condiciones. La falta de una armada americana quedó de manifiesto, problema que arrastró durante toda la Colonia y, aunque durante el movimiento de Independencia de México hubo importantes intentos por parte de los insurgentes por conformar una marina de guerra mexicana, ésta no pudo cristalizarse sino hasta después de 1821.

Si bien todas estas medidas fueron dirigidas para lograr una administración más eficiente, racional y moderna, también empeoraron las tensiones y desigualdades entre la sociedad colonial. Muchas de las reformas privilegiaron a los españoles para que ocuparan los altos puestos de dirección religiosa, política y militar, mientras que a los criollos los marginaron a los puestos medios e inferiores,[5] en tanto que los demás grupos sociales ni siquiera fueron tomados en cuenta.

Esto desencadenó fricciones entre los españoles y los criollos, ya que los primeros se sentían superiores por haber nacido en la Península Ibérica, mientras que los segundos ya habían tomado conciencia de su origen americano, por lo que creían tener mayores derechos sobre estas tierras, lo que generó un sentimiento de unidad con los mestizos y una fuerte valoración por el pasado indígena.[6]

4 Enrique Florescano y Margarita Menegus, "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico (1750-1808)", en *Historia General de México,* México, Colegio de México, versión 2000, p. 366.

5 David Brading, *Apogeo y derrumbe del imperio español*, México, Clío (La Antorcha Encendida), 1996, p. 27.

6 Este sentimiento fue conocido como Patriotismo Criollo; sus temas principales fueron la exaltación del pasado azteca, el rechazo por la conquista, resentimiento xenofóbico en contra de los españoles y la devoción por la Virgen de Guadalupe.

Lo anterior les llevó a formarse un fuerte sentido de su propia identidad, un amor y apego a la tierra que los vio nacer y un completo rechazo a la falsa idea de que los nacidos en Europa eran superiores.

A pesar de la crisis que se estaba viviendo en la Nueva España, esto no condujo al rompimiento total con la metrópoli; hubo otros factores que condujeron al resquebrajamiento del imperio español. Fue también en el siglo XVIII cuando, junto con las ideas de la Ilustración en Europa y en respuesta al Despotismo Ilustrado, nació una nueva doctrina que influiría de manera importante en los movimientos independentistas de la época: el Liberalismo.[7] La Ilustración y el Liberalismo fueron las filosofías que sustentaron los movimientos libertarios de Independencia de las Trece Colonias en el norte de América, junto con la Revolución Francesa, cuyo triunfo marcó el tránsito del antiguo régimen (monarquía absoluta) a la sociedad moderna (república), bajo los preceptos de igualdad, libertad y fraternidad.

La élite intelectual novohispana tenía acceso a la información proveniente del extranjero referente a las luchas emancipadoras, lo que influyó en su mentalidad y gestó en ella un pensamiento liberal que agudizó la ya de por sí difícil situación: crisis del imperio español por las constantes guerras, influencia de la independencia estadounidense y de la Revolución Francesa, desigualdad social, aumento desmedido de impuestos, crisis agrícolas y climas desastrosos.[8] A pesar de todo, los novohispanos se mantuvieron leales a la metrópoli y con mucha resistencia buscaron romper con la Corona española, porque inicialmente sólo pretendían tener una mayor participación en la administración colonial.

La crisis imperial española ya anunciaba la catástrofe. En diciembre de 1788, murió Carlos III y le sucedió en el trono su hijo Carlos IV, el hombre que culminó las Reformas Borbónicas y creó un ambiente tan hostil en la Península que llevó a la pérdida total del control. Tras la ejecución de Luis XVI, producto de la Revolución Francesa, el nuevo Rey Borbón, apoyado por su Ministro Manuel Godoy, se unió a otros reyes en contra de la instauración de la república en Francia; poco le valió, ya que, durante los primeros años del siglo XIX, Napoleón Bonaparte organizó campañas militares a fin de extender los dominios de Francia sobre el mundo.

El hábil Ministro Godoy logró una alianza con Napoleón, situando a España como enemiga de Inglaterra y propiciando un enfrentamiento en el que el poderío marítimo de la potencia británica se impondría sobre la Armada francoespañola terminando con su flota. Este acontecimiento fue la Batalla de Trafalgar en octubre de 1805, que puso de manifiesto que el poderío naval español estaba llegando a su fin. En dicha alianza, España quedaba sujeta a las exigencias de Napoleón, sobre todo en el sentido económico, pues los recursos para solventar los gastos de guerra provenían de la Nueva España.

Napoleón, habiéndose apoderado ya de la mitad de Europa, veía a Inglaterra como un enemigo difícil de vencer, por lo que, para someter a la flota inglesa, impuso un bloqueo naval llamado Sistema Continental, que prohibía a cualquier país europeo establecer relaciones comerciales con el Reino británico. Como era de esperarse, dicho bloqueo devastó la economía peninsular. Portugal no respetó el bloqueo y, en 1807, Napoleón, al ser aliado de España, consiguió un permiso para cruzar el país con el objeto de ocupar el Reino portugués.[9]

7 El Liberalismo fue una doctrina fundada bajo los principios de la igualdad, en materia jurídica; de libre cambio, en materia económica; y de libertad individual, en materia política.

8 Alicia Hernández Chávez, *México. Una breve historia. Del mundo indígena al siglo XX,* México, Fondo de Cultura Económica, 2002, p. 150.

9 Jaime E. Rodríguez O. y Colin M. MacLachlan, *Hacia el ser histórico de México. Una reinterpretación de la Nueva España*, México, Diana, 2001, p. 297.

Toda esta situación provocó el malestar generalizado en contra del gobierno de Carlos IV y de su Ministro, momento que fue aprovechado por Fernando VII, hijo del Monarca español, para iniciar un movimiento —Motín de Aranjuez— con el que obligaría a su padre a abdicar a su favor. Ante la presión de los seguidores del Príncipe, Carlos IV abdicó a favor de su hijo el 19 de marzo de 1808, acción de la que se arrepintió al poco tiempo y que inició la disputa por el poder entre padre e hijo, quienes solicitaron a Napoleón el reconocimiento del monarca legítimo.

Ante este escenario, Napoleón dejó ver sus verdaderas intenciones: ocupar y apoderarse de España. Para ello, convenció a los monarcas españoles de que se trasladasen a la ciudad francesa de Bayona. Estando allá, obligó al Príncipe a abdicar a favor de su padre y éste a su vez fue obligado a entregar la Corona a Bonaparte. Para el 10 de junio de 1808, José Bonaparte —hermano de Napoleón— era nombrado Rey de España.

Algunos vieron con buenos ojos al nuevo monarca; otros lo rechazaron por completo iniciando la resistencia a través de revueltas y de la formación de juntas provisionales de gobierno, las cuales reconocían como único monarca a Fernando VII. La invasión napoleónica fue el detonante para la movilización en la Nueva España que, a pesar de la enorme crisis, se había mantenido fiel a la Corona.

En julio de 1808, llegaron las noticias a la colonia americana, lo que hizo evidente la debilidad del imperio español. La legitimidad del poder estaba en entredicho; en América se consideró esto como un vacío de poder, por lo que pronto surgió la pregunta acerca de en quién debía recaer el mismo. Esta incertidumbre provocó la emergencia de dos posturas: la mayoría de los españoles concentrados en la Real Audiencia[10] no deseaban que se llevara a cabo alguna acción inmediata, o bien que se reconociera alguna autoridad dentro de la Nueva España hasta esperar que el Monarca español ocupara de nuevo el trono.[11] Por otro lado, los criollos agrupados en el Ayuntamiento de la Ciudad de México[12] pedían alguna forma de autonomía, ya que percibían la posibilidad de aprovechar esta coyuntura para lograr reformas políticas[13] y hacerse de un lugar en la estructura administrativa que les había sido negada con las Reformas Borbónicas.

El Virrey José de Iturrigaray, situado en medio de las dos posiciones, trató de mantener una actitud de conciliación con tal de no perder su puesto y, sin proponérselo, se vio envuelto en estos acontecimientos hasta el grado de resultar fuertemente afectado.[14] Influido por los autonomistas, Iturrigaray accedió a las proposiciones de este grupo en el sentido de que fueran unas juntas locales, encabezadas por él mismo, las que ejercieran el gobierno en tanto que Fernando VII ocupaba de nuevo el trono español; en pocas palabras, que asumiera el control directo del gobierno en nombre del Soberano español.

Por supuesto que esta propuesta no fue aceptada por los peninsulares, quienes consideraron esas pretensiones como un claro peligro, pues otorgaban al Virrey demasiado poder y también se corría el riesgo de que la Nueva España obtuviera su autonomía con respecto a la Corona. Esto causó la aprehensión no sólo del Virrey, sino también de su familia y de los representantes del Ayuntamiento de la Ciudad de México. José de Iturrigaray fue sucedido por el Mariscal de Campo Pedro Garibay,

10 Entre los que destacan Gabriel Yermo, Ciriaco González Carvajal y Bernardo de Prado el Inquisidor.

11 Luis Villoro, "La Revolución de Independencia", en *Historia General de México,* México, El Colegio de México, 2000, p. 499.

12 Los miembros más representativos del Ayuntamiento de la Ciudad de México eran Francisco Primo de Verdad y Ramos, Francisco Azcárate, el Marqués de Uluapa, el Marqués de Rayas, el Conde de Regla, además de Jacobo de Villaurrutia, que curiosamente era un miembro de la Audiencia.

13 Luis Villoro, *op. cit*., p. 499.

14 Timothy E. Anna, *La caída del gobierno español en la ciudad de México,* México, Fondo de Cultura Económica, 1987, p. 59.

quien estuvo en el poder por poco tiempo debido a su avanzada edad y pronto fue relevado en el cargo por el Arzobispo Francisco Javier Lizana y Beaumont.

Este acto mostró claramente la postura radical de los miembros de la Real Audiencia, quienes se impusieron por la vía de la violencia, mientras que los criollos habían intentado alcanzar la autonomía por la vía legal. Lejos de servir como escarmiento para futuros levantamientos, provocó la aversión generalizada de los partidarios de la autonomía, quienes comenzaron a congregarse a través de las llamadas Tertulias Literarias, reuniones en las que se platicaban los problemas por los que atravesaba España, la situación de la Nueva España y la necesidad de un cambio en sentido político y administrativo.

El Arzobispo-Virrey descubrió la primera conspiración en Valladolid —hoy Morelia— en 1809. Se trataba de un movimiento llevado a cabo por el Teniente de la Infantería Real José Mariano Michelena y el Capitán de Milicia Provincial José María Obeso, y secundada por varios oficiales criollos y por miembros de los niveles más bajos del clero. A pesar de haber sido disuelta esta confabulación, logró hallar seguidores en importantes ciudades, como Guanajuato, Querétaro, San Miguel el Grande y Guadalajara. Como se puede observar, fue en el Bajío donde se gestó el movimiento que derivó en la obtención de la Independencia de México.

Las ideas autonomistas ya se habían esparcido por varias ciudades. En un intento de reordenar la situación en la Nueva España, el Virrey Lizana fue removido de su cargo, y su lugar fue ocupado por Francisco Javier Venegas, un Teniente General llegado de España el 15 de agosto de 1810. Apenas había pasado un mes de su llegada y dos días de su nombramiento como Virrey, cuando Venegas se enfrentó al estallido del movimiento insurgente.[15] Ignacio José Allende, un Oficial criollo de San Miguel el Grande que había participado con Michelena y Obeso, se encargó de trasladar la conspiración a Querétaro. Ahí se reunían, en la casa del Corregidor de la ciudad, don Miguel Domínguez, y de su esposa, doña Josefa Ortiz, Ignacio y Juan Aldama, Mariano Abasolo, el mismo Allende y el Párroco del pueblo de Dolores, Guanajuato, Miguel Hidalgo y Costilla, Cura intelectual que había recibido de Europa las ideas ilustradas, lo que le permitió convertir a su parroquia en un centro cultural en donde se podían discutir asuntos de índole económica o social.[16]

En estas reuniones se había acordado iniciar el movimiento en el último mes del año, para aprovechar la celebración de San Juan de los Lagos, a cuya feria asistía una cantidad importante de gente. Los planes tuvieron que adelantarse, ya que la conspiración fue descubierta y los corregidores apresados. Doña Josefa se las ingenió para hacer llegar a Miguel Hidalgo las noticias de lo que había ocurrido. El emisario fue Aldama, quien se dirigió al pueblo de Dolores, en donde se encontraba el Cura acompañado de Allende.

Aldama llegó en la madrugada del domingo 16 de septiembre de 1810, y de inmediato puso a Hidalgo al tanto de la situación, misma que fue analizada por los tres insurgentes. Los acontecimientos sólo mostraban el camino del levantamiento armado: Hidalgo reunió a sus feligreses y les urgió a

15 Josefina Zoraida Vázquez, Romana Falcón y Lorenzo Meyer, *Historia de México*, México, Santillana, 2000, p. 65.

16 Jaime E. Rodríguez O. y Colin M. MacLachlan, *op. cit.*, p. 312.

iniciar un movimiento que al principio sólo pedía autonomía con respecto a las medidas impuestas por la administración virreinal y manifestaba el rechazo a la usurpación francesa en el trono español, respetando y defendiendo siempre el lugar que correspondía al monarca Fernando VII. Este movimiento se convirtió en la "primera gran revolución popular de la América hispana".[17]

El movimiento en pro de la Independencia de México se combinó con los acontecimientos que estaban ocurriendo en España y también con otros movimientos emancipadores de las colonias españolas en el centro y sur de América. Desde su inicio, los insurgentes supieron darse cuenta de la importancia que tenía el control de los litorales y de los principales puertos que ahí se encontraban, debido a la entrada y salida de caudales y la comunicación que esto significaba con el extranjero. Por ello, no fue casual que Hidalgo les otorgara facultades a los también curas José María Mercado Luna y José María Morelos y Pavón para que se apoderaran de dos de los puntos más importantes que había en el litoral del Pacífico: San Blas en Nayarit y Acapulco en Guerrero. Fue precisamente durante la campaña de Morelos cuando se impulsó la formación de una verdadera marina de guerra, cuando sus fuerzas tomaron el puerto de Acapulco y, por el litoral del norte del Golfo de México, se apostaron en Nautla y Boquilla de Piedras en Veracruz. En estos lugares, pudieron establecer negociaciones con otros independentistas en Baltimore, Galveston y Nueva Orleans y, con la colaboración de los corsarios, se comenzó a definir la estructura de la marina de guerra insurgente. Este esfuerzo lo continuó Javier Mina cuando, en 1817, desembarcó en Soto la Marina, Tamaulipas, y trajo consigo una flota armada con la que se enfrentó a los barcos realistas en ese puerto.

En 1821, después de casi once años de lucha, logró conciliarse la Independencia entre Agustín de Iturbide, poco tiempo antes realista, y el insurgente Vicente Guerrero. Esta condición se logró gracias a que España continuaba sumida en las disputas por el poder, debido a que, desde 1814, Fernando VII había vuelto al trono para reinstalar la monarquía absoluta y los grupos liberales continuaban presionándolo para que reconociera la Constitución de Cádiz. En aquel país de la Península Ibérica se inició un movimiento en su contra con el que le obligaron a restituir la Constitución de 1812 y que inició el llamado Trienio Liberal. Poco pudo hacer el Rey ante el avanzado movimiento emancipador en América, el cual ya estaba empezando a rendir frutos: Argentina en 1816, Chile en 1818 y México en 1821.

Una vez consumada la Independencia de México, durante los siguientes cuatro años fue evidente la urgencia de conformar una Marina de Guerra, la cual se convirtió en el elemento primordial para reafirmar la Independencia Nacional, puesto que ésta se presentaba como un hecho inacabado, debido a que la guarnición española en Veracruz se resistió en la fortaleza de San Juan de Ulúa y porque España no había otorgado el reconocimiento oficial, lo cual era de suma importancia para lograr el reconocimiento internacional, dado que éste era una condición *sine qua non* para formar parte del concierto de las naciones y, con ello, obtener apoyo financiero. México se iniciaba en ceros, con una economía en bancarrota que necesitaba de la inyección de fondos por parte de otros países, como la Gran Bretaña o Estados Unidos, interesados en el joven país debido a sus anhelos expansionistas, por la riqueza de sus minas de plata y, sobre todo, porque constituía un puente de unión entre Europa y Asia;[18] también tuvo que sortear los problemas internos, la agitación política, económica y social que sufrió durante sus primeros años de vida. Las constantes disputas por el poder y la falta

17 Luis Villoro, *op. cit.,* p. 504.

18 José Antonio Serrano Ortega y Josefina Zoraida Vázquez, "El nuevo orden, 1821-1848", en *Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010, p. 398.

de acuerdos para definir el tipo de nación que se quería crear, a causa de la formación de varios grupos con diferentes ideologías (monarquistas-independentistas, centralistas-federalistas, liberales-conservadores), provocaron la caída del imperio encabezado por Agustín de Iturbide y dieron paso a la República, inicialmente federal pero con el paso del tiempo centralista, de acuerdo con el grupo que se hiciera del poder.

Debido a estos problemas, hubo retraso en la formación de todas las estructuras del país; por ello, la creación de la Marina de Guerra en México pasó por un camino lento y accidentado. Al momento de la consumación de la Independencia, se contaba con prácticamente nada en materia naval y marítima; la Marina de Guerra iniciaba en condiciones deprimentes y poco o nada podía hacer para defender la recién adquirida soberanía nacional. En una joven nación cuyas estructuras económicas y políticas tardarían tiempo en desarrollarse, fue complicado destinar los recursos suficientes para comprar los primeros barcos y formar las tripulaciones para el servicio de los mismos. En suma, la formación de la Marina de Guerra mexicana tiene sus antecedentes inmediatos durante el movimiento de Independencia de México, pero se oficializó como institución en 1821 ante la urgencia de consolidar y reafirmar este largo proceso iniciado en 1810.

La insurgencia en San Blas, Nayarit

El llamado que hizo el Cura Miguel Hidalgo y Costilla la madrugada de aquel 16 de septiembre de 1810 abrió la etapa de iniciación del movimiento armado que derivaría, años después, en la Independencia de México. El poder de convocatoria de este insurgente fue enorme; la invitación a levantarse en armas en contra del enemigo francés, del mal gobierno, a favor de Fernando VII y por el bien de América, encontró muy buena acogida entre la sociedad novohispana. Contrario a lo que se ha escrito sobre la historia de la Independencia de México, la guerra iniciada por el Cura de la parroquia de Dolores no fue totalmente terrestre, ya que la acción de los insurgentes en algunos puntos de los litorales de la Nueva España contribuyó a debilitar al gobierno monárquico.

Las ideas por la autonomía se fueron expandiendo con bastante rapidez dando paso al surgimiento de algunos jefes locales, quienes organizaron la lucha abarcando puntos importantes del territorio de la Nueva España: Mariano Jiménez, comisionado por Hidalgo como Comandante de las provincias internas, tenía dominado el camino desde Coahuila hasta Texas; José María González Hermosillo, tomó el Rosario, Mazatlán y San Sebastián en Sinaloa; Rafael Iriarte tomó León, Guanajuato; Aguascalientes, Zacatecas y San Luis Potosí; Miguel Sánchez y los hermanos Villagrán, Querétaro y Huichapan, Hidalgo; Tomás Ortiz y Benedicto López, Toluca, México; y Zitácuaro, Michoacán; Ávila y Rubalcaba, Cuernavaca; José Antonio Torres, el Amo, ocupó Colima, capital del estado del mismo nombre, así como Sayula, Zacoalco y Guadalajara, Jalisco.

Los insurgentes pronto se dieron cuenta de la gran importancia que tenían los puertos de ambos lados de la Nueva España, de donde sabían que podían tener facilidad para recibir, entre otros beneficios, armas y pertrechos para la causa. Por el litoral del Pacífico, uno de los más significativos fue el puerto de San Blas, Nayarit, importante apostadero de la Marina española, además de constituir una de las terminales del comercio con Oriente. Este puerto, primera salida hacia el mar para los insurgentes,[19] fue fundado por el Visitador José de Gálvez el 16 de mayo de 1768 y se estableció en él un astillero en

19 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1, México, Olimpia, 1973, p. 67.

donde fueron construidos numerosos barcos. Geográficamente, por algún tiempo, fungió como punto de unión y comunicación estratégico entre Filipinas, Guadalajara, Tepic y la Ciudad de México.

José María Anacleto Mercado Luna,[20] Cura de la parroquia de Ahualulco, en Jalisco, se unió al movimiento en contra del gobierno usurpador en España; aprovechó la oportunidad cuando Torres, quien era el jefe del movimiento armado en Nueva Galicia,[21] ocupó Guadalajara el 11 de noviembre de 1810. Respetando la autoridad de éste, Mercado decidió unirse a la causa y solicitó autorización para iniciar una campaña en la zona de Tepic, específicamente en el puerto de San Blas. De hecho, el Cura Mercado recibió la aprobación de Hidalgo cuando éste le confirió el nombramiento de Comandante de la División del Poniente.[22] Desde su Curato, lanzó el llamado a la rebelión el 13 de noviembre de 1810, mediante el cual logró que se le uniera un no despreciable contingente en el que incluso se encontraba su propio padre, don José Mercado.

En su camino a San Blas, el primer lugar al que llegó fue Tepic, el 20 de noviembre de 1810, punto que logró rendir sin uso de las armas, gracias a que la guarnición no presentó resistencia. Ahí se hizo de seis piezas de artillería y sus fuerzas aumentaron de 50 a 2000 hombres.[23] Con este primer éxito, continuó su camino hacia el puerto de San Blas, que en ese momento era comandado por el Capitán de Fragata José Joaquín Labayen y Larriñaga. El 26 de noviembre de 1810, el Cura de Ahualulco ya se encontraba frente al puerto; en él se hallaban dos bergantines, el *San Carlos*, embarcación de guerra comandada por Jacobo Murphy, y *El Activo,* comandado por Antonio Quartara. El realista Ramón de Moyúa era el Comandante Interino de artillería en el puerto. Desde su campamento, Mercado envió un oficio solicitando la capitulación del apostadero y las condiciones en las que se debía efectuar la misma.[24]

Labayen no respondió a esta intimación, pero, viendo muy cerca el peligro, tomó algunas medidas para la defensa del puerto: quemó los almacenes para que, de ser tomado el apostadero por los insurgentes, éstos no les fueran de utilidad. Al no obtener respuesta, Mercado adoptó medidas más radicales: envió otra comunicación a Labayen con la que declaraba a San Blas en estado de sitio[25] y responsabilizaba al jefe realista de las desgracias que pudieran suceder. La respuesta a esta amenaza por parte de los realistas fue comisionar al Alférez de Fragata de la Real Armada Agustín Bocalán para entrevistarse con Mercado y comunicarle que estaban dispuestos a defenderse del ataque insurgente.[26] El Alférez regresó donde Labayen y le informó que el contingente de Mercado era muy numeroso y se encontraba bien equipado.[27]

---

20 Para la biografía del cura de Ahualulco, se pueden revisar las siguientes obras: *José María Mercado, héroe de nuestra Independencia,* de Salvador Gutiérrez Contreras, y *Apuntes biográficos del Sr. cura d. José María Mercado,* de Luis Pérez Verdía.

21 Nueva Galicia abarcaba los actuales territorios de Jalisco y Nayarit, parte de Zacatecas, Aguascalientes, San Luis Potosí y Durango.

22 Documento núm. 115, *Nombramiento hecho por el Sr. Hidalgo al Sr. Cura D. José María Mercado de Comandante en jefe de las fuerzas que operan sobre San Blas, 27 de noviembre de 1810*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. I, México, Comisión Nacional para las celebraciones del 175 aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, p. 348.

23 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 69.

24 Documento núm. 87, *Primer oficio del Sr. Mercado intimando rendición a la guarnición de San Blas, 26 de noviembre de 1810*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, pp. 257-258.

25 Documento núm. 88, *Segundo oficio del Sr. Mercado poniendo plazo de media hora para la contestación*, *28 de noviembre de 1810*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, pp. 258-259.

26 Al parecer, Bocalán tenía algunas propiedades en San Blas que trató de evitar que fueran afectadas con un posible enfrentamiento entre realistas e insurgentes.

27 Operaciones de Guerra 916, f. 33. Archivo General de la Nación (en adelante AGN).

Esta falsa información hizo que Labayen accediera a capitular, por lo que envió nuevamente al Alférez Bocalán para negociar la entrega de San Blas. Después de efectuarse dos juntas,[28] el Cura rebelde elaboró las cláusulas de la rendición, en la que se consideraba la entrega del castillo, armas y buques, el descargo de los cañones y la entrega de los pertrechos. Para la capitulación voluntaria, el Cura se comprometió a respetar la vida de los europeos, pidiendo de ellos a cambio la declaración de las personas y haciendas a su cargo. De no llevarse a cabo la capitulación de manera voluntaria, Mercado estaba decidido a tomar la plaza por medio de las armas.[29]

El Comandante de San Blas aceptó esta capitulación a pesar de la oposición de algunos de sus subalternos, como Mateo Plowes y el Alférez de Fragata Felipe García, quienes insistieron en la defensa y en mantener preparadas las embarcaciones para retirarse por mar. Finalmente, se dio cuenta de que no podía continuar la resistencia y accedió a entregar la plaza, pidiendo sólo la modificación de la cláusula referente a la situación de los europeos y solicitó a Mercado que a éstos se les dejara en plena libertad de dirigirse a donde les pareciera más conveniente.[30] El 30 de noviembre de 1810, mientras entregaban el puerto de San Blas, Mercado mantuvo como rehenes a Plowes, Agustín Bocalán, Francisco Pujadas, José Monzón, Marcelo Croquer y al capellán José Afanador.[31] Entrada la noche de la capitulación, se permitió que los bergantines *San Carlos* y *El Activo* zarparan llevando a bordo a las autoridades realistas del puerto nayarita.

En el momento de la pacífica capitulación, según el informe que rindió Vicente Garro, administrador de correos de Guadalajara, a Félix María Calleja, San Blas se encontraba en las siguientes condiciones:

> …un castillo respetable con doce cañones de á veinticuatro que defiende el puerto y puede tambien arruinar la villa: cuatro baterías en ella, y en la mar una fragata, dos bergantines, una goleta y dos lanchas cañoneras: una segura esperanza de que diese fondo de un dia á otro la fragata Princesa y la goleta particular S. José, con harinas: seiscientas ó setecientas cargas de estas que existen en la plaza; igual número con corta diferencia de arrobas de queso: mas de mil fanegas de maiz: de ciento cincuenta á doscientas reses, y facilidad de traer por mar en corto tiempo de las Bocas, Guaimas y Mazatlán la carne, harina y reales necesarios: abundantes pozas de aguas en el recinto de la villa: trescientos hombres de marinería, doscientos de maestranza, y más de trescientos europeos armados y dispuestos como aquellos a defenderse: ciento y tantas piezas de artillería de todos calibres, y montadas cuarenta de ellas con sus correspondientes municiones, y ocho ó nueve oficiales de marina…[32]

El Alférez de Fragata Felipe García declaró también que la plaza de San Blas estaba fuertemente fortificada y en condiciones para su defensa:

28 29 y 30 de noviembre de 1810. A esta última junta asisten los tenientes de Navío Jacobo Murphy y Ramón de Moyúa, el Teniente de Fragata Antonio Quartara, el Alférez de Navío Silvestre Madrazo, Alférez de Fragata Mateo Plowes, Felipe García y José María Narváez, los oidores Recacho y Alva, los Capitanes de las Compañías de Voluntarios y Comerciantes europeos Juan José de Hecharte (o Echarte), Carrión, Costilla, Pacheco, Francisco Pujadas y el Teniente de la Compañía Veterana Manuel Buentiempo. Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 74.

29 Documento núm. 90, *Primeras proposiciones para la capitulación y entrega de la plaza, 29 de noviembre de 1810*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, p. 260.

30 Operaciones de Guerra 144, f. 84. AGN.

31 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 75.

32 Carlos María de Bustamante, *Cuadro Histórico de la Revolución Mexicana*, t. I, México, Ediciones de la Comisión Nacional para la celebración del Sesquicentenario de la proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana, 1961, p. 120.

> …la plaza estaba suficientemente fortificada, teniendo una batería de 5 cañones de á 8 en San José, otra llamada Santiago de 4 culebrinas de á 4, otra llamada de Guadalupe con 6 cañones, 2 de á 20 y 4 de á 6, y otra en el paraje que llaman la Contaduria de 3 á 4 cañones, 3 lanchas cañoneras en el estero de Cristóbal, una con 1 cañón de á 24, y las 2 restantes con uno de á 6 cada una; por la parte del arsenal en la fragata Concepción 4 cañones del calibre de á 6, y una lancha cañonera con un cañón de á 24; mas unas baterias nombradas el Castillo, que le parecen tenian 14 cañones de todos calibres; cuyas fuerzas consideran suficientes para resistir algunos ataques con respecto á la polvora y municiones dichas…[33]

Mercado confirmó la capitulación el 1º de diciembre de 1810 e informó las buenas nuevas a Miguel Hidalgo, con quien siempre tuvo comunicación. El logro de la toma de San Blas hizo que Hidalgo otorgara a Mercado el grado de Brigadier del Ejército Insurgente.[34] A pesar de estos pequeños triunfos, en esos momentos el movimiento del Padre insurgente comenzó a decaer tras las derrotas sufridas frente al ejército de Félix María Calleja.

Ya en el puerto de San Blas, los insurgentes se apoderaron de la fragata *Concepción*, el bergantín *Escaldez* y detuvieron el barco harinero *Batanes* y la fragata *Princesa*, además de algunas pequeñas lanchas y falúas, todas ellas no muy útiles para la causa, por necesitar carenarse. Mercado procedió a reanudar los trabajos del arsenal construyendo pequeños carros para trasladar la artillería encontrada en el apostadero y enviarla a Miguel Hidalgo para apoyarlo en la campaña común que estaban llevando a cabo.[35]

Durante los últimos días de 1810, el Cura de Ahualulco emprendió su camino hacia Tepic y, a inicios de 1811, se dirigió hacia la capital de Nueva Galicia ―Guadalajara― con el fin de unirse con las fuerzas del Cura de la parroquia de Dolores. En su trayecto se enteró del enfrentamiento que el ejército desorganizado de Hidalgo tuvo con la experimentada milicia de Calleja en la Batalla de Puente de Calderón, en Guadalajara;[36] esta derrota hizo que Hidalgo fuera destituido del mando militar y relevado por Ignacio Allende. Debido a estos acontecimientos, Mercado decidió regresar a Tepic y en el camino abandonó sus cañones en el fondo de la sierra.

El General José de la Cruz, procedente de la Península Ibérica, llegó comisionado a la Nueva España para atacar a los insurgentes en la Nueva Galicia. Ya en Ahualulco, ofreció a Mercado el indulto,[37] pero éste no lo aceptó y se dirigió a San Blas para guarecerse en el apostadero, sin saber que ahí mismo se conjuraba su aprehensión. Nicolás Santos Verdín, Cura de la villa de San Blas, convocó al pueblo para pactar la captura de Mercado, de su Comandante Joaquín Romero, Esteban Matemala y sus respectivas familias,[38] plan que se efectúo la noche del 31 de enero de 1811. Mercado, al tratar de escapar, murió al caer en un precipicio. Su cadáver fue expuesto como escarmiento para todos aquellos insurrectos. En esta acción, se tomaron reos a José Antonio Pérez, a los coroneles José Manuel Gómez

33 *Causa formada a los jefes realistas que entregaron el arsenal y puerto de San Blas al Sr. Cura don José Ma. Mercado*, Operaciones de Guerra 144, fs. 1 a 302. AGN.

34 Documento núm. 131: *Comunicación del Sr. Hidalgo al Sr. Mercado, sobre negocios de importancia y le remite el nombramiento de Brigadier, 16 de diciembre de 1810,* en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, pp. 359-360.

35 Documento núm. 138: *Comunicación del Sr. Mercado al Sr. Hidalgo sobre remisión de artillería y demás pertrechos de guerra, 22 de diciembre de 1810*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, p. 366.

36 Documento núm. 161: *Los alcaldes de Ahualulco avisan al Sr. Mercado la pérdida de la acción de Calderón, 21 de enero de 1811,* en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, p. 389.

37 Documento núm. 168: *D. Manuel Álvarez da parte al Sr. Mercado de la entrada del general Cruz a Ahualulco y le ofrece el indulto, 28 de enero de 1811*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. I, pp. 394.

38 Documento núm. 176: *Parte del Cura D. José Nicolás Verdín de la contrarrevolución formada en San Blas contra el Cura Mercado, 8 de febrero de 1811*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit*., t. I, pp. 401-402.

y Pablo Covarrubias, Pedro Castillo, además del progenitor del Cura insurgente. El 12 de febrero de 1811, De la Cruz llegó a San Blas, acto con el que se hacía oficial el triunfo de los realistas y daba fin al levantamiento insurgente en el apostadero nayarita.

Acapulco y el Padre Morelos

El movimiento de Hidalgo resultó fuertemente afectado por el ejército realista y, después de la Batalla de Puente de Calderón, ya no le fue posible recuperarse. Los insurgentes decidieron emprender la huida hacia el norte del país; en su camino a Monclova, cayeron en una emboscada en la que fueron capturados el 21 de marzo de 1811. Hidalgo, Allende y Aldama fueron trasladados y juzgados en Chihuahua. El Cura de la parroquia de Dolores fue ejecutado el 30 de julio de 1811.

A la muerte de Hidalgo, aunque Ignacio López Rayón asumió por un breve tiempo la dirección de la insurrección, otro Cura que se hizo cargo de continuar el movimiento fue José María Morelos y Pavón, quien inició la segunda etapa del movimiento de Independencia, conocida como la organización. Cuando Morelos se entrevistó con Hidalgo el 20 de octubre de 1810, recibió instrucciones precisas con respecto a tratar de debilitar lo más que se pudiera a España, apoderándose de las ciudades en donde se concentrara la economía y cortando las comunicaciones de las autoridades novohispanas con el exterior, en este caso, con los países de Asia Oriental. Esta era una estrategia en la que se incluía el control de los puertos, dado que eran las puertas de ingreso de los grandes caudales, además de ser la vía para la obtención de armas y pertrechos para la causa. El pensamiento estratégico de Morelos lo llevó a concluir sobre la importancia de armar una marina de guerra para poder alcanzar los objetivos propuestos; por ello estableció contacto con corsarios a los que otorgó patentes para efectuar el corso a favor de la causa insurgente e incluso comenzó a definir una estructura institucional para esta marina de guerra.

El Párroco insurgente pronto pudo controlar una vasta región del centro-sur del actual territorio de México, logrando conformar un ejército eficaz y organizado, aunque poco numeroso. Además, era un hombre muy hábil para pactar alianzas[39] y a su alrededor reunió a comandantes tan diestros como Guadalupe Victoria, Vicente Guerrero, los hermanos Galeana, Mariano Matamoros, Manuel Mier y Terán y la familia Bravo.

Para cumplir con las órdenes que le dejara Hidalgo, era indispensable tomar el puerto de Acapulco, cuyo control era de vital importancia porque significaba la comunicación directa entre las Filipinas y la Ciudad de México. Desde 1811, había intentado apoderarse del puerto de Acapulco, lo cual, por falta de un ejército numeroso y la escasez de artillería, le resultó imposible. En lugar de ello, estableció un asedio prolongado. Esto hizo que las autoridades españolas tomaran las precauciones necesarias para no perder la plaza.[40]

Inicialmente, Morelos intentó tomar Acapulco por tierra cuando planeó el primer ataque al Fuerte de San Diego, que era una de las tres fortalezas de carácter ofensivo-defensivo con que contaban los españoles, junto con San Juan de Ulúa en Veracruz y San Blas en Nayarit. El 8 de febrero de 1811, se intentó tomar por asalto el fuerte, pero, desafortunadamente, el ejército rebelde era mucho menor, inexperto y poco equipado en comparación con el realista, lo que se hizo evidente cuando

39 Alicia Hernández Chávez, *op. cit.,* p. 168.

40 *Pedro Saenz de la Guardia al Virrey Francisco Javier Venegas, Veracruz, 22 de febrero de 1811,* Marina 262, fs. 112-114. AGN.

fueron recibidos por las descargas de la artillería del castillo, que provocaron que la gente huyera en desbandada. Este fue un fuerte golpe para que Morelos comprendiera que la toma de Acapulco llevaría más tiempo, por requerir una mayor preparación de la gente y la reunión de pertrechos suficientes. Decidió situar la artillería en el cerro de La Iguana y desde ahí continuar el fuego hacia el castillo, el cual se extendió por varios días. De esta manera, las fuerzas realistas en Acapulco comenzaron a ser sitiadas y, durante el resto de 1811 y 1812, el puerto permaneció bajo la vigilancia de los insurgentes.

Morelos también sitió fuertemente Cuautla, ubicada en lo que hoy es el estado de Morelos; por ello, las autoridades virreinales dirigieron sus esfuerzos a la resistencia en esta población, lo que les impidió mandar tropas para auxiliar al puerto asediado. Sólo existían cinco barcos en el puerto: el *San Fernando*, dos balandras y dos goletas que habían llegado a él para entregar víveres. Además, los hombres para la defensa eran pocos, por lo que las autoridades realistas habían mandado a pedir auxilios en Sudamérica, sobre todo porque el 25 de noviembre, el Siervo de la Nación, logró tomar Oaxaca y temían que las fuerzas insurgentes pudieran apoderarse de toda la costa hasta Chiapas.

Después de dos años, los insurgentes se decidieron a actuar en la primavera de 1813. Pedro Antonio Vélez comandaba la plaza de Acapulco, por lo que era el responsable de la defensa del Fuerte de San Diego. El 6 de abril, Morelos envió a Vélez la petición de entrega del puerto, intimación que, por supuesto, rechazó el Comandante español al considerarla cobarde y fuera de lugar. Las fuerzas de ambos grupos eran por demás desiguales: Morelos emprendió la campaña hacia Acapulco con 1,500 hombres y en su avance se le unieron las divisiones comandadas por Mariano Matamoros y Hermegildo Galeana, con lo que llegaron a cerca de 3,000; contaba con poca artillería y ninguna pieza de sitio; mientras que para la defensa de Acapulco se contaba con 334 hombres, 59 artilleros, 90 cañones, la artillería del Fuerte de San Diego, además del auxilio de algunos buques. La isla de La Roqueta disponía en ese momento de 51 hombres que conformaban una pequeña Compañía de Infantería, tres cañones de pequeño calibre, dos botes de vela, 14 canoas y la goleta armada *Guadalupe*. El Comandante de la isla era el Teniente de Milicias José Miguel de Nava, quien el 7 de junio de 1813, ante el peligro de una invasión insurgente, fue sustituido por el Teniente Pablo Francisco Rubido, apoyado para la defensa por José Bobadilla y José María Vergara.[41]

El apostadero, aunque sitiado por los rebeldes, tuvo la ventaja de recibir apoyo por mar proveniente de la isla de La Roqueta —ubicada a cerca de diez kilómetros del puerto— a la que llegaban los buques y las canoas con víveres y aprovisionamientos. Los insurgentes no contaban con los medios para atacar por mar, pero al conocer la importancia de la isla, consideraron necesario tomarla para así lograr la rendición del fuerte. Por ello, se dieron a la tarea de construir algunas canoas a las que artillaron con pequeños cañones.

Se formó un grupo de asalto anfibio compuesto por 80 hombres provenientes del Regimiento de Guadalupe. Al mando iba el Coronel Pablo Galeana —sobrino de Hermenegildo Galeana, quien se situó cerca de la Caleta para proteger al contingente de los posibles ataques realistas— acompañado por el Teniente Coronel Isidoro Montes de Oca y el Capitán Juan Montoro. La noche del 8 de junio de 1813 se llevó a cabo el ataque. En cuatro viajes y de manera muy silenciosa, Galeana envió en canoa a sus hombres para que rodearan la isla. En ella no había vigilancia, pese a que desde su llegada Rubido concluyó que ésta se encontraba en una situación vulnerable y que podía ser tomada por todas partes; aun así, estableció una débil protección, y en el momento en que llegó Galeana, el destacamento

41 Historia 83, f. 82. AGN.

descansaba despreocupadamente. Aprovechándose de ésto, el Coronel insurgente dividió el grupo en dos partes: la primera, comandada por él mismo, subió por el lado del mar, y la otra, al frente de Montes de Oca, subió a la isla por el lado de la costa.

Al llegar, abrieron fuego sobre la guarnición desprevenida que no se explicaba qué era lo que estaba sucediendo. Como pudieron, los defensores de ésta salieron huyendo hacia las embarcaciones para refugiarse en el Fuerte de San Diego, aunque muchos fueron atrapados. El botín de este triunfo fue: tres cañones, armamento, parque, 11 canoas y la goleta *Guadalupe*. Sin duda alguna, este fue un hábil asalto anfibio y el primero efectuado por los insurgentes.

La toma de la isla de La Roqueta fue el acontecimiento clave que logró la rendición del Fuerte de San Diego al bloquear todo envío hacia el castillo. El Brigadier José de la Cruz ―comisionado para dirigir el ataque a los insurgentes en la región de Nueva Galicia― pidió al recién nombrado Virrey de la Nueva España, Félix María Calleja, que dirigiera los mayores apoyos para los sitiados en la fortificación. De San Blas salieron cargados con víveres y pertrechos de guerra los bergantines *Alcázar* y *San Carlos*, junto con la fragata *Princesa*, los cuales, al llegar a la isla, también fueron atacados por los insurgentes.

El sitio del Fuerte fue muy prolongado y pronto tanto sitiados como sitiadores empezaron a sufrir las consecuencias del mismo. Los primeros entraron en crisis por la escasez de alimentos, agua, leña, además de que las enfermedades comenzaron a esparcirse provocando muerte y deserción; por su parte, los insurgentes no contaban con artillería de grueso calibre y alcance suficiente para el bombardeo de la fortaleza. En repetidas ocasiones, Morelos envió al Comandante de la plaza de Acapulco las condiciones de la capitulación sin obtener respuesta a sus comunicaciones. Vélez, por su parte, enviaba a sus lugartenientes y subalternos a negociar con los rebeldes. Hermenegildo Galeana fue el encargado de negociar con el Comandante realista; y fue a él a quien Vélez le manifestó que buscaba conseguir una capitulación honrosa.

Los insurgentes habían estado fortaleciéndose gracias al apoyo que recibían de Estados Unidos; ejemplo de ello fueron los seis barcos estadounidenses cargados de armas que fondeaban en aguas de Zihuatanejo.[42] Morelos ordenó que se juntara todo el dinero que fuera posible para el pago de dicha carga, con la finalidad de no adquirir deudas innecesarias. También procuró que todos los barcos que llegaran a Acapulco procedentes de San Blas fueran asegurados para aumentar la marina insurgente.

Aunque en la mente de los ocupantes del castillo ya se consideraba la idea de rendición, mantuvieron siempre una postura de defensa hasta el final. Morelos contrajo mucho más el cerco y redujo al castillo a una situación casi insostenible.[43] Al no encontrar salida, el 20 de agosto de 1813 el Comandante Vélez entregó a los insurgentes el Fuerte de San Diego y al día siguiente se firmó la capitulación y el castillo fue entregado. Para el 25 de agosto, Morelos informaba de la toma del castillo, de la que se obtuvo un botín de 407 fusiles, 50 sables, 35 machetes, 146 lanzas, 50 cajones de pólvora labrada y a granel, tres halcones surtidos, 80 piezas de artillería de cuatro a 36 libras de calibre, dos morteros de 12 pulgadas, banderas, 20,000 balas de cañón y abundantes abarrotes.[44]

Había una ignorancia total por parte de las autoridades virreinales sobre la condición del puerto y no estaban enterados de su capitulación, por lo que muy tarde tomaron cartas en el asunto: diez días

42 Historia 83, fs. 6-7. AGN.

43 Documento núm. 56: *Capitulación del castillo de Acapulco, 19 de agosto de* 1813, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. V, p. 113-114.

44 Ídem.

después de la entrega, se nombró a Jacobo Murphy nuevo Comandante de la plaza acapulqueña,[45] y José de la Cruz enviaba comunicaciones constantes en las que continuaba ofreciendo su apoyo a una plaza que ya había sido tomada.[46]

Aunque el grupo insurgente había triunfado en la toma de Acapulco, el desgaste que el prolongado asedio les provocó, fue notorio. En 1814, los insurgentes bajo el mando de Morelos se dieron cuenta de que resultaba muy costoso mantener en pie la fortaleza de San Diego, por lo que decidieron abandonarla, no sin antes destruir todo lo que pudiese ser de utilidad para los realistas. Este largo tiempo en el que Morelos guió sus fuerzas para conseguir la plaza facilitó que los realistas se reorganizaran bajo las órdenes de los brigadieres José Gabriel de Armijo y José de la Cruz para dar fin al movimiento libertario. En febrero de 1814, el Cura Mariano Matamoros, Teniente General del ejército de Morelos, fue fusilado por las fuerzas de Agustín de Iturbide en Valladolid. Fue un duro golpe para la causa independentista, que indujo al Siervo de la Nación a tomar una de las decisiones más violentas de toda su campaña: el 9 de abril de 1814, giró instrucciones al Coronel Isidoro Montes de Oca para que fusilara a los prisioneros que se encontraban en el Fuerte de San Diego e incendiara el lugar. En medio de la desesperación, algunos prisioneros se fugaron y se apoderaron de la *Guadalupe*, goleta hecha presa por Morelos en el asalto de La Roqueta: Vicente Ortigosa, dueño de esta embarcación, junto con los frailes Josef Colín, Manuel Fuentes y el Contramaestre Tomás de los Santos zarparon rumbo a San Blas en una travesía que les llevó cerca de tres meses por el mal tiempo.

Los destrozos fueron cuantiosos, los realistas volvieron a asumir el mando y la zona permaneció bajo su dominio durante el resto del movimiento independentista. Se pidieron auxilios a San Blas para reconstruir la fortaleza y recibir víveres para la población acapulqueña. El control de la zona del Pacífico resultaba vital para ambos grupos, porque por ahí los insurgentes estaban por recibir apoyo proveniente de Sudamérica, específicamente de Chile.

El comercio por mar para la causa insurgente

El Cura Morelos se distinguió siempre por manifestar una amplia cultura, una vasta intuición militar, además de tener muy claras las metas a alcanzar. Esta mente ágil y abierta le hizo considerar la posibilidad de entablar relaciones con otras potencias extranjeras. Sabía que era necesario obtener apoyo de otros países, como Estados Unidos e Inglaterra, a fin de conseguir todo lo necesario para continuar la campaña que aseguraría el triunfo del movimiento libertario. Lo que no sabía Morelos era que estos dos países tenían un interés especial de que se lograra la Independencia: por un lado, Estados Unidos estaba desarrollando ya un fuerte pensamiento expansionista y le convenía que la Nueva España se independizara de la península española para poder iniciar en América una nueva forma de dependencia; por otro, Inglaterra, que se había consolidado ya como una gran potencia, se beneficiaba de que España siguiera debilitándose y perdiendo sus posesiones allende los mares.

Al Párroco insurgente le interesaba obtener de ambas potencias pertrechos, fusiles y municiones necesarios para continuar su campaña emancipadora. Sabía muy bien la importancia que el mar tenía para este efecto. Los puertos seguían siendo zonas valiosas que resultaba primordial controlar, ya que por ahí llegaban las provisiones y armas que la metrópoli enviaba a los realistas para continuar

45 Documento núm. 166: *Orden del Virrey al comandante de la Nueva Galicia para que D. Jacobo Murphy se haga cargo de la fortaleza de Acapulco*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. VI, p. 137.

46 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 126.

su combate en contra de los insurgentes. Eran tres los puertos de importancia vital en ese momento: San Blas, Acapulco y Veracruz; por eso el interés de mantener un sólido control de las costas, porque ahí también estaban las miradas de otras potencias, quienes a través de las costas mantuvieron comunicación con la Nueva España.

En el fondeadero de Antón Lizardo, Veracruz, en varias ocasiones se notó la presencia de una fragata de origen inglés llamada *Aretusa*. Al enterarse de ello, Morelos decidió investigar cuáles eran las intenciones de esta embarcación en aguas mexicanas y, sobre todo, si había posibilidades de establecer relaciones comerciales con ella. El mismo que enteró a Morelos de la presencia de esta fragata, el Capitán Agustín Niño, fue designado para esta comisión. De manera errónea, este Capitán informó que el Teniente W. Holmes Coffin, Comandante de la fragata, estaba dispuesto a entablar negociaciones.[47] Cuando el Padre insurgente intentó cristalizar el trato, el Capitán de la *Aretusa* le manifestó que, al no tener autorización de su país, su única intención era fungir como mediador entre los realistas y los insurgentes,[48] a fin de lograr el establecimiento de la paz.

La necesidad del movimiento independentista por entablar relaciones comerciales por los litorales de la Nueva España volvió a manifestarse cuando el bergantín *Mercedes*, comandado por el Capitán José Sánchez, arribó al puerto de Santa Cruz, Huatulco. Ante la presencia de este segundo barco, que al igual que el *Aretusa* era de origen europeo, la insurgencia pronto tomó cartas en el asunto comisionando a Antonio de Sesma y Alencaster[49] para recorrer las costas y revisar todos los puertos que tuvieran barcos anclados y cuya actividad fuera comercial, con el fin de realizar negociaciones con la tripulación de las embarcaciones y comprar todo el cargamento útil para la causa:

> En caso de que un barco llegue, de ser enemigo lo asegurará, pero siendo comerciantes las personas que lo conduzcan, cerrará contrata de todo el cargamento, ofreciendo ―en caso de venta de bajel― pagar el monto con reales, granas y tintas, cobrando previamente a los dueños de los efectos de la nave el 2.5% por derecho de alcabala, almojarifazgo, y demás que deben pagar, hasta un total de 12.5%; auxiliará al capitán maestre en cuanto pueda y le prevendrá que en lo ulterior deberá buscar el desembarque en Acapulco y no en otro puerto. Un guarda de la aduana ha de estar pendiente de cuanto ocurra, y la tripulación de ninguna manera podrá internarse al país, de tal suerte que no se entere de los lugares fuertes o débiles existentes.[50]

De esta manera, es como se intentó establecer relaciones comerciales por mar con otras potencias extranjeras para el beneficio de la importante campaña que estaba dirigiendo y controlando las salidas al mar como elemento primordial para alcanzar la tan anhelada Independencia. Es a Morelos a quien se le debe reconocer como el primer hombre del México insurgente en vislumbrar la gran importancia de los mares para la nación mexicana.

Mezcala

47 Documento núm. 255: *Correspondencia del Sr. Morelos con el comandante de la fragata de guerra Aretusa, y entre aquél y Rayón, 2 de marzo de* 1813, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. IV, pp. 902-903.

48 Arturo López de Nava, *Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, Veracruz, Talleres Autográficos de la Escuela Naval Militar, 1934, p. 17.

49 Documento núm. 256: *Disposiciones del Sr. Morelos sobre venta de los efectos que condujo al puerto de Santa Cruz Agualulco, el bergantín Mercedes, y sobre comercio en los puertos, del 1 al 3 de marzo,* en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. IV, pp. 904-907.

50 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 140.

La insurrección libertaria se extendió velozmente por gran parte del territorio de la Nueva España. La Nueva Galicia fue una zona en donde se desarrollaron gran cantidad de acontecimientos, siendo los insurgentes los principales protagonistas. La isla de Mezcala[51] se convirtió en escenario de un enfrentamiento entre los defensores de la Corona española y los independentistas. En octubre de 1812, los rebeldes se organizaron para prepararse ante un posible ataque por parte de las tropas realistas. No estaban tan equivocados, ya que el General José de la Cruz comisionó a algunos jefes con los que contaba para sofocar el levantamiento. Dichos jefes eran el Capitán José María Íñiguez, José Antonio Serrato, Manuel Álvarez y el Teniente Coronel Ángel Linares, quienes, al llevar a cabo el reconocimiento por tierra y agua, fueron fuertemente atacados por los naturales del lugar; éstos, tras unírseles las poblaciones de Mezcala, Tlachichilco, Tizapán y San Pedro Ixicán, contaban cerca de 200 hombres.

Sin duda alguna, Mezcala significaba un buen lugar para abrigarse, y así se lo hizo ver el Clérigo de la parroquia de Ocotlán, Marcos Castellanos, quien los convenció de resguardarse en la isla, por ser ésta un lugar de difícil acceso y sin terreno adecuado para atracar botes. Hacia finales de diciembre de 1812, embarcaron en 20 canoas aproximadamente 600 hombres. Al llegar a la isla, se encargaron de fortificarla: construyeron canoas, una fábrica de pólvora y de balas, algunos cañones, y reunieron 1,000 hombres para la defensa. Para tener contacto con el exterior, se relacionaron con el Comandante Luis Macías, dueño de la hacienda La Palma, que se había unido a la causa independentista, formaba parte del Departamento del Poniente y operó por las orillas del lago.[52]

Por parte del enemigo, se designó al Teniente Coronel realista Ángel Linares, quien de manera permanente estuvo al acecho de la isla. El 26 de diciembre de 1812, decidió realizar un ataque, para lo cual se embarcó en una gran canoa de Cuitzeo y seis más de Jamay —ambas poblaciones al noreste del Lago de Chapala—, pero, sorprendido por más de 70 canoas rebeldes, cayó preso. El resultado de esto fue su ejecución en manos de los nativos de Mezcala. La muerte de Linares propició que el General José de la Cruz agilizara los trabajos que se realizaban en el apostadero de San Blas, relativos a la construcción de embarcaciones que pudieran navegar por el Lago de Chapala y que permitieran el ingreso a la isla.

El Teniente Coronel Ángel Casaval sustituyó a Linares. Los rebeldes siguieron fortificándose con los auspicios de José María Vargas y organizados por el Cura Castellanos. Listas algunas de las embarcaciones que se necesitaban para el ataque, el Alférez de Fragata Felipe García y el Coronel Pedro Celestino Negrete, como Comandante de la flota, encabezaron la armada que enfrentaría a los apostados. El 12 de junio de 1813, partieron hacia la isla y la atacaron por el Noreste. Los realistas se encontraron con una fuerte resistencia y obtuvieron nuevamente una derrota, a causa de que se toparon con una muralla submarina que los insurgentes habían construido para protegerse. En este enfrentamiento, García murió y Negrete resultó malherido,[53] situación que le imposibilitó continuar en la campaña hasta recuperarse.

Los españoles se reorganizaron para un nuevo ataque designando al Capitán de Navío José Navarro para sustituir a Negrete,[54] y al Teniente de Fragata Manuel de Murga para dirigir a la armada

51 Mezcala es una de las islas ubicadas en el Lago de Chapala, Jalisco.

52 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970, p. 21.

53 *José de la Cruz al Virrey, Guadalajara, 13 de junio de 1813*, Operaciones de Guerra 149, f. 142, AGN.

54 *Félix María Calleja al Comandante General de la Nueva Galicia, México, 3 de agosto de 1813*, Operaciones de Guerra 149, f. 179, AGN.

realista en sustitución de García. Se dispusieron entonces al bloqueo de la isla; sabían de la fuerza y resistencia de los habitantes de Mezcala, por lo que concluyeron que sería más fácil derrotarlos por hambre que por la fuerza de las armas. Las reuniones de los realistas para diseñar la estrategia fueron constantes. El 16 de julio de 1813, Cruz y sus oficiales llegaron al acuerdo de establecer el bloqueo a través de dos frentes: el primero, con los destacamentos ubicados en los pueblos de la periferia del lago, y el segundo, con las embarcaciones previamente fondeadas en las inmediaciones lacustres.

Antes de poner en práctica la estrategia acordada, el General José de la Cruz convocó a las principales cabezas de los insurgentes para poder llegar a un arreglo. A dicha reunión asistieron los capitanes Encarnación Rosas, Pedro Nicolás Padilla y Julio Navarro, el Teniente Coronel José Santa Ana y el Presbítero Marcos Castellanos. El armisticio no se pudo acordar, ya que los realistas exigían la capitulación de la isla, condición que los independentistas no aceptaron y las acciones de ataque dieron inicio.

Bien informado de las condiciones en las que se encontraba Mezcala, pues había recibido informes de que había sido artillada con diez cañones estratégicamente ubicados para la defensa,[55] Cruz supo que con las fuerzas que contaba no era posible atacarla, pues el resultado sería tan desastroso como los anteriores acercamientos; consideró necesaria la construcción en San Blas, de una batería flotante a la cual debían instalarle dos cañones de 24 libras, además de dotarla con una capacidad de transporte para 200 hombres de Infantería.[56] Se planeaba situarla fuera del alcance del cañón, pero, debido a las condiciones del momento, demoró en estar lista.

El primer combate naval se efectúo el 30 de octubre de 1813. Por tierra, las tropas realistas bajo el mando del Teniente Coronel Manuel Arango recorrían la costa sur-meridional del Lago de Chapala, y pudieron observar que, por el rumbo de Tizapán, navegaban 24 canoas cargadas de víveres para dotar a los insurgentes que se encontraban en la isla. De inmediato las interceptó, confiscó la carga y detuvo a sus tripulantes.[57] Por agua, Murga comandaba cinco buques con los que realizó el reconocimiento; las condiciones le parecieron propicias para actuar; decidió atacar Mezcala, para lo cual envió dos embarcaciones bajo el mando de los Alférez de Navío Manuel Arechavala y Agustín Bocalán. Al ser avistadas por los rebeldes, éstos salieron de su escondite a bordo de 40 canoas, y al darse cuenta de las otras tres embarcaciones (entre las que se encontraba la *Toluqueña*, comandada por Murga), retrocedieron a su escondite tras haber perdido cinco canoas.[58] El bloqueo siguió su curso con la colocación de ocho botes que vigilaban la isla en todo momento, ya que los insurgentes continuaban resistiéndose a los ataques de los realistas.

Al iniciar 1814, se dio un nuevo enfrentamiento; el 19 de enero, la *Toluqueña*, al mando de José Faustino Ortiz, trató de impedir la salida de siete canoas de los rebeldes, quienes respondieron enviando 37 canoas más con dos cañones y 30 fusiles. Este encuentro se prolongó alrededor de una hora; la *Toluqueña* resultó dañada sólo por tres impactos de fusil en la vela.[59] El sitio de la isla de Mezcala había durado demasiado, lo que causó el cansancio de los realistas, así como la carencia y propagación de enfermedades entre los insurgentes. Los incansables independentistas se mantenían

55 *José de la Cruz al Virrey, Guadalajara, 2 de octubre de 1813*, Operaciones de Guerra 149, fs. 221-222, AGN.

56 *José de la Cruz al Virrey, Guadalajara, 14 de septiembre de 1813*, Operaciones de Guerra 149, f. 204, AGN.

57 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México I. Guerra de Independencia, 1810-1821,* p. 148.

58 Documento núm. 113: *Partes de D. José de la Cruz sobre varias acciones de guerra en distintos puntos del 4 de septiembre de 1813 al 3 de febrero de 1814*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. V, pp. 284-290.

59 Ídem.

aún en pie, porque por las noches podían abastecerse un poco de víveres que les permitieron seguir soportando el asedio.

El General José de la Cruz se decidió entonces a formalizar el ataque, para lo cual se trasladó a la población cercana de Tlachichilco; sabía que para lograr el objetivo de la capitulación se requería una fuerza de aproximadamente 600 hombres de Infantería. Cautelosamente, los realistas esperaron a que el nivel del agua del Lago de Chapala disminuyera para atacar Mezcala con facilidad. El 21 de marzo de 1814, se giraron las órdenes correspondientes para el asalto y se designaron las siguientes embarcaciones con sus respectivos comandantes:

Embarcación	Comandante
Flotante	Capitán de Fragata Rafael Luna
Lancha *San Fernando*	Teniente de Fragata Alonso Buitrón
Falúa *La Toluqueña*	Teniente de Fragata Manuel Murga
Poblana	Alférez de Navío Agustín Bocalán
Bote *San Miguel*	Alférez de Fragata Juan Hevia
Bote *Bolero*	Subteniente Francisco Cañizares
Bote *Nao*	Oficial Marcelino Croquer
Bote *Princesa*	Segundo Piloto Antonio Román
Balandra *Venganza*	Se desconoce nombre
Picudo	Se desconoce nombre

Tabla de elaboración propia que muestra los buques y a sus respectivos comandantes que iniciaron el bloqueo a la isla de Mezcala.

En fechas posteriores, se incorporaron a esta escuadrilla la balandra *Carmen*, la falúa *Fernando VII en su trono*, la *Tepiqueña* y las lanchas cañoneras *General Cruz* y *Lancha Grande*.

A pesar de que el objetivo de la construcción de la *Flotante* fue contar con un buque con capacidad para llevar a bordo entre 200 y 300 soldados, la sorpresa fue mayor cuando, al recibirla, Cruz constató que en ella sólo se podían trasladar aproximadamente 100 de ellos, por lo que tuvo que ordenar la rápida construcción de balsas o lanchones para poder subsanar la deficiencia.

Las tropas de desembarco quedaron conformadas por 12 oficiales, dos sargentos y 254 soldados; en tanto, los rebeldes del lago contaban con 100 canoas armadas con cañones, fusiles y armas blancas, además de mantener una fuerza permanente de 1,000 hombres. Desde el 16 de abril hasta el 25 de mayo de 1814, se realizaron fuertes combates entre los realistas y los rebeldes. Estos últimos resistieron los ataques gracias al tiempo que dedicaron a fortificar la isla. Un combate destacado fue el efectuado el 1º de mayo de 1814 en la estancia Los Corrales perteneciente a la Hacienda de San Francisco Tizapán, al sur de Chapala. José Trinidad Salgado, acompañado de José María Vargas, el Canónigo Lorenzo de Velazco y Gordiano Guzmán, con una fuerza de 185 fusiles, 300 dragones y dos cañones, se enfrentó con tropas realistas bajo el mando de los tenientes coroneles Manuel Arango y Juan N. Cuéllar. Las fuerzas de estos últimos constituían 800 hombres y contaban con cuatro piezas de artillería. Era notoria la desigual cantidad de hombres, aún así, los rebeldes lograron imponerse sobre ellos y los hicieron huir, dejando tras de sí una gran cantidad de muertos, heridos, armas y parque.[60]

60 Documento núm. 143: *Parte de D. José Salgado al Doctor Cos, sobre la victoria conseguida por los insurgentes en la estancia de Corrales*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. V, pp. 330-331.

En una junta de guerra verificada el 7 de junio de 1814,[61] reunidos Cruz, Navarro y Murga, entre otros, se acordó la forma en que debía continuar el bloqueo y asalto a la isla de Mezcala. Sólo les quedaban cuatro buques y la lancha *San Fernando* que portaba un cañón de 24 libras, las falúas *Toluqueña* y *Poblana,* cada una con un cañón de seis libras y el bote *San Miguel* con un cañón de dos libras. Se llegó al acuerdo de construir dos lanchas que llevaran a bordo, cada una, dos cañones de 24 libras que desmontarían de la *Flotante* —pues se construyó de madera poco apropiada que difícilmente resistía los oleajes y que hacía agua en la obra viva—, y el alistamiento de seis falúas con la capacidad suficiente para llevar, cada una, un cañón de seis u ocho libras.[62]

Entonces el bloqueo se estrechó aún más; las acciones de los realistas se centraron en interceptar canoas y evitar la llegada de provisiones y víveres para los sitiados. Nada había podido lograr la capitulación de la isla y menos se podría hacer mientras en el grupo realista existieran diferencias de poder en cuanto al manejo del mando, como sucedió con Manuel de Murga y Juan Delgado. A la par de estas diferencias, estaba el problema de la deserción y muerte de la tripulación en los barcos.

Aunque al finalizar 1814 el bloqueo ya se había intensificado, los rebeldes recibieron el nuevo año apoderándose de la falúa *Fernando VII en su trono*[63] con la ayuda de 40 canoas, acontecimiento que provocó una nueva reunión de los realistas, en la que convinieron la mejor forma de terminar con esta situación. La decisión fue tajante: para el 21 de enero de 1815, José Navarro ordenó iniciar el ataque sobre las islas del Lago de Chapala, a fin de rescatar dicha falúa. Valiéndose de las lanchas *Cruz, Tapatía, San Miguel, Poblana* y *Toluqueña*, abrió fuego, que fue contestado por la fusilería de los insurgentes. En este enfrentamiento, resultaron heridos Marcelino Croquer y Manuel Castro, Comandante de la *Poblana*, por lo que fue preciso retirarse.

Sin embargo, hasta 1816 los sucesos se agudizarían y llevarían a la capitulación de la isla de Mezcala. El Gobernador de Nueva Galicia se encargó de: girar instrucciones, organizar y hacer cambios, como el de José Navarro, sustituido en el cargo por Gaspar Maguna, y en un corto tiempo éste fue sustituido en el mando de la flota por José Narváez.[64] Organizó la flota en dos divisiones: la del Sur, considerada de operación, conformada por la goleta *Venganza*, las falúas *Tepiqueña*, *San Miguel*, *Poblana* y *General Venegas* y la del Norte o de reserva, integrada con el bote *Bolero*, la falúa *Cabañas* y las lanchas *San Fernando*, *Cruz* y *Tapatía*.[65]

Los mandos de estas unidades fueron designados a los oficiales de Marina Teniente de Fragata Alonso Butrón, Alférez de Navío Agustín Bocalán, Alférez de Fragata Juan Hevia, Alférez de Fragata José María Narváez, Alférez de Fragata José Ynzuela, Tercer Piloto Antonio Román, y como Ayudante del Puerto, al Teniente Manuel Montenegro.[66] Se reunió un cuerpo de Infantería de 189 hombres que fueron embarcados en los buques dispuestos para el ataque a Mezcala.[67] La Infantería resultaba de suma importancia para poder desembarcar en la isla, ya que hasta ese momento los realistas no habían podido tener acceso a ella porque de inmediato eran rechazados por las fuerzas rebeldes.

La serie de victorias alcanzadas por los insurgentes encabezados por José Santa Ana llegaba a su fin. El cerco que los realistas hicieron sobre la isla, evitando el paso de víveres, retirando todo lo

61 *Junta de Guerra del 7 de junio de 1814, Guadalajara,* Operaciones de Guerra 150, fs. 376-378, AGN.

62 Ídem.

63 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 160.

64 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* vol. I, p. 26.

65 *José de la Cruz, Tlachichilco, 16 de mayo de 1816,* Operaciones de Guerra 151, f. 148, AGN.

66 Ibídem, fs. 141-143.

67 *José de la Cruz, Tlachichilco, 17 de mayo de 1816*, Operaciones de Guerra 151, f. 155, AGN.

que fuera útil para los defensores de Mezcala y situando vigilancia alrededor de ella por tierra y por agua, surtió efecto. La última victoria de Santa Ana fue el 17 de agosto de 1816, cuando en el cerro del Divisadero el Comandante realista José Vallano murió en acción. Al día siguiente, Santa Ana comunicaba al Cura Castellanos sobre dicho triunfo, cuando fueron sorprendidos por un contingente realista comandado por el Capitán Luis Correa; se concentraron en un sangriento combate alrededor de Corral de Piedra del que resultaron disminuidas las filas rebeldes.

El sitio de la isla fue exitoso; todo fue destruido: ganado, sembradíos, ingreso de ropa, etcétera. El jefe de los insurgentes consideró insostenible esta resistencia; más que por las armas españolas, lo que hacía urgente la rendición eran las carencias y enfermedades que sufrían los rebeldes de la isla a causa del sitio que Cruz, de manera inteligente, había organizado hasta llevarlo a sus últimas consecuencias. Es por ello que José Santa Ana decidió dialogar con el Comandante General de Nueva Galicia para pactar la capitulación en las condiciones más convenientes. A nadie consultó para tomar esa decisión que después le informó al Padre Castellanos. El 25 de noviembre de 1816, se firmó la entrega de la isla de Mezcala; a cambio, Santa Ana conservó su cargo de Gobernador de la misma; al Presbítero Castellanos le permitieron permanecer en Tlachichilco. Cruz se comprometió a respetar la vida de los rebeldes defensores, a devolver sus pueblos, reedificar las casas que quedaron totalmente destruidas, además de exentarlos del pago del tributo y de repartirles tierras y animales de labranza.[68]

Para españoles e insurgentes fue una situación desgastante, en la que se pagó un costo muy elevado a lo largo de cuatro años en que se sostuvo el asedio de los primeros y la resistencia de los segundos. Durante este tiempo, los insurgentes hicieron gala de estrategias de fortificación y defensa, en la que incluso hubo enfrentamientos navales entre buques españoles y lanchas rebeldes, bombardeos, desembarcos, etcétera. Las acciones de los insurgentes en Chapala fueron reconocidas por los partidarios de la libertad de la Nueva España; uno de ellos, Carlos María de Bustamante, al referirse a los acontecimientos en la isla, expresó: "¡Qué dinero, qué hombres, qué fatigas, qué compromisos no costó a los jefes españoles poner sus plantas sobre la roca de Mezcala!"[69] Y tenía toda la razón, porque los realistas nunca se imaginaron que los defensores de Mezcala actuarían con gallardía, fiereza y organización guerrera, todo por lograr la anhelada Independencia.

El Golfo de México: Nautla y Boquilla de Piedras

Así como el litoral del Pacífico captó permanentemente el interés de los insurgentes por lograr su control, el Golfo de México corrió con la misma suerte. Los independentistas sabían muy bien la importancia que tenía el dominio de los litorales de la Nueva España; así lo expresó uno de sus hombres de mayor confianza, Simón Tadeo Ortiz, al plantear la necesidad de contar con un puerto estable para el movimiento de la insurgencia.[70] Este insurgente fue acreditado por Ignacio López Rayón y por José María Morelos y Pavón, para, desde Nueva Orleans, conseguir préstamos para la causa y formar una expedición naval en corso.

68 *Parte de José de la Cruz al Virrey, isla Grande de Mezcala, 25 de noviembre de 1816,* Operaciones de Guerra 151, f. 367, AGN.

69 Carlos María de Bustamante, *Cuadro Histórico de la Revolución Mexicana,* t. II, México, Ediciones de la Comisión Nacional para la celebración del Sesquicentenario de la proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana, 1961, p. 72.

70 Documento núm. 90: *Averiguaciones sobre las cartas de D. Tadeo Ortiz a los jefes independientes interceptadas en Veracruz, 18 de junio de 1812 a 25 de agosto de 1813. (Tadeo Ortiz a "Manuel" Morelos, Nueva Orleans, 18 de junio de 1812),* en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.*, t. V, p. 191.

En el litoral del Pacífico y en el Lago de Chapala, las acciones ya habían iniciado, primero en San Blas, que estuvo poco tiempo bajo el mando de los rebeldes, y después en Acapulco. El turno tocaba ahora al litoral del Golfo de México, específicamente a Veracruz, lugar que desde 1812 había cobijado la germinación del movimiento rebelde encabezado por Antonio Merino, Manuel Serapio Calvo, Pablo Melgarejo, Francisco Montoya, Juan García, entre otros. Esta parte del Golfo resultó estratégica, porque, además de que constituía el punto de comunicación entre la metrópoli española y la Ciudad de México, también era un sitio desde el cual se podía tener contacto con relativa facilidad hacia Baltimore, Nueva Orleans y Galveston en Estados Unidos, lugares a los que el movimiento independentista pudo enviar un plenipotenciario para conseguir armas, pertrechos, armar en corso algunos buques, apoyar la causa[71] y también para formar una marina de guerra.

Al celebrarse el Congreso de Chilpancingo, órgano supremo del movimiento de Morelos, el mayor logro fue la declaración formal de la Independencia de México el 6 de noviembre de 1813 y el establecimiento de un gobierno que permitiera el reconocimiento internacional para conseguir apoyos; además de convenir que una de las acciones para alcanzar el objetivo independentista era la creación de una marina no sólo para el comercio, sino también para el corso; urgía también la presencia de algunos comandantes y oficiales para reorganizar y dirigir la tropa que se había levantado en armas para apoyar a la causa. Cabe señalar que en Estados Unidos se logró la colaboración de muchos adeptos a la Independencia de la Nueva España; tal fue el caso de Juan Davis Bradburn, quien en 1812 abrazó la causa insurgente a las órdenes del General José Álvarez de Toledo, un exoficial de la Marina española a quien los rebeldes le confirieron la comisión de Marina del movimiento independentista, ya que había sustituido a Bernardo Gutiérrez de Lara en el mando insurgente de las provincias internas del oriente de la Nueva España. Bradburn recibió de Álvarez de Toledo el grado de Capitán de Infantería en 1813, y en 1815 el de Teniente Coronel otorgado por Guadalupe Victoria.

Las fuerzas entonces se dirigieron hacia los puertos del Golfo de México. A partir de 1814, la insurgencia ocupó algunos puertos desde Veracruz hasta Tampico:

> …en la de Barlovento desde este puerto á Tampico, está [*sic*] en poder de los insurgentes toda [*sic*] la que media desde el Tiro de Cañón de la gran plaza hasta las cercanias de Tuxpam; el mismo Tuxpam amenazado y en gran riesgo. En dicha extensión de muchas leguas insurgentada se cuentan las barras de la Anttigua [*sic*], Tecolutla y Nautl [Nautla], artilladas, y las dos últimas con barcos armados por la Canalla. Por Sottavento [*sic*] tienen desde Vera Cruz á Acayucan ttodo [*sic*] el país de la marina é interior desde el tiro de Cañón de la Plaza hasta las orillas de Alvarado, y desde el Rio de San Juan, paso para el mismo Acayucan hasta [*sic*] muchas leguas y pueblos más aci á Tabasco, inclusa la interesante barra y batería de Goazacoalcos que ttiene [*sic*] monttados [*sic*] nueve Cañones de á 18 sin que en ttodo [*sic*] este terreno y costtas [*sic*] ttengamos [*sic*] otros Pueblos libres, que por barlovento Tuxpam y Tampico, pues aunque hoy por la esttada aquí de las Tropas del Comboy de papel no se atreben los Bandidos á executar sus incursiones en distancias de poco mas de una legua de la plaza, lo haran desde que mañana salga; y por Sotavento Alvarado, Tlacotalpam, San Andres, y Santiago Tuxtla, devida la Conservación de estos Pueblos, y la recuperación de Cozamaluapam y Amatlan á la gran actividad, acierto y Conocimienttos [*sic*] del Teniente de Fragata don Juan Topette [*sic*], Comandante de la Goletta [*sic*] *Carmen*...[72]

71 De hecho, en 16 años fueron armadas en corso 33 fragatas de Baltimore y Nueva Orleans. Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 197.

72 Documento núm. 80: *Averiguación sobre las cartas de D. Tadeo Ortiz a los Jefes Independientes interceptados en Veracruz, 18 de junio de 1812 a 25 de agosto de 1813*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. V, pp. 192-193.

Los insurgentes extendieron su movimiento sobre toda la costa del Golfo de México, sin embargo, su debilidad, al no contar con una marina y una fuerza naval, los hizo perder los puntos que ya habían ganado. La mayor resistencia rebelde se centró al norte de Veracruz, principalmente en Nautla y Boquilla de Piedras. En Nautla, los insurgentes tuvieron contacto con embarcaciones de corsarios que, como ya se ha dicho, provenían de Nueva Orleans. El 19 de junio de 1814, fue avistada una embarcación por el corsario Pedro Elías Bean, de la que dos días después el Fraile franciscano José Antonio Pedrosa informó al jefe insurgente Ignacio López Rayón. Se trataba de la goleta angloamericana llamada *El Tigre*, que pertenecía a la famosa banda de corsarios Lafitte, capitaneada por el francés Dominique You, contaba con una tripulación de 125 hombres, traía entre su cargamento 3,000 arrobas de pólvora y le acompañaban las fragatas *Dorada, Filantro* y *Surprise*,[73] comandadas por los capitanes Lansing, Calivot y Mark, respectivamente.

En esta goleta venía también el General Humbert, a quien contactó el secretario de Morelos, Juan Nepomuceno Rosains, a través de Juan Pablo Anaya. Entraron en negociaciones y con su compañía penetró en el país. Poco tiempo duró su estancia, pues, al enterarse de los constantes enfrentamientos entre insurgentes y realistas (como el de San Hipólito, en el que Rosains fue derrotado), regresó a Nueva Orleans, llevándose consigo el armamento que traía para los insurgentes, el dinero recibido, al mismo Anaya y a Pedrosa. Este hecho desalentó a Ignacio López Rayón, quien inmediatamente informó a Morelos sobre el hurto de que habían sido objeto, pese a que el 18 de julio de 1814 había dirigido un discurso en el cuartel general ubicado en Zacatlán, Puebla, en el que daba loas a la supuesta ayuda que se estaba recibiendo por parte de Estados Unidos.[74]

La llegada de estos barcos extranjeros alentaba las ilusiones de los insurgentes con respecto a la ayuda que del exterior pudieran recibir. Los insurgentes, esperanzados en fortalecer su causa, se confiaban de los comandantes de estos buques, a quienes les entregaban dinero para conseguir a cambio armas y pertrechos, y en algunas ocasiones eran timados. De cualquier manera, los corsarios fueron de suma importancia para el movimiento independentista. Para el caso de Nautla y Boquilla de Piedras, los hermanos Jean y Pedro Lafitte tuvieron una participación relevante, así como Pedro Elías Bean, Juan Galván y Luis d´Aury.

Nautla se convirtió en centro insurgente en la costa del Golfo y, enterado el gobierno virreinal de que agentes de los rebeldes se encontraban en Estados Unidos buscando apoyos, ordenó la ocupación de esta barra. El Comandante del Rey, Manuel González de la Vega, en su calidad de marino, recibió el encargo de llevar a cabo las diligencias necesarias para apoderarse del apostadero. La toma realista se realizó por tierra y por mar entre el 21 de noviembre y el 2 de diciembre de 1814. Con cuatro piraguas que transportaban 54 hombres comandados por el Teniente Pedro Blasco y con 40 infantes dirigidos por el Teniente de Patriotas Juan Vidal, de manera simultánea se atacó la Barra de Nautla el 1º de diciembre, luego de haber planeado la estrategia desde el 21 de noviembre.[75]

Los insurgentes trataron de responder al ataque, pero todos los intentos fueron en vano, pues la defensa de Nautla era ya insostenible. Al finalizar diciembre, los realistas habían logrado el control total

73 Documento núm. 156: *Fr. José Antonio Pedroza participa al Licenciado Rayón el desembarco del general Lambert* [Humbert] *en la Barra de Nautla, junio 21 de 1814*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.,* t. V, p. 547.

74 *Los Presidentes de México ante la Nación 1821-1966*, t. V., Manifiestos y documentos de 1810 a 1966, México, Editado por la XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966.

75 "Manuel González de la Vega al virrey Félix Ma. Calleja, Tuxpan, 8 de diciembre de 1814", *Gaceta del Gobierno de México*, sábado 31 de diciembre de 1814, t. V, núm. 677, pp. 1425-1431.

de la zona, obligando a los rebeldes a resguardarse en Boquilla de Piedras para continuar asegurando la comunicación con el extranjero. En diferentes momentos, Nautla volvió a caer en manos de los insurgentes. En 1815, José Álvarez de Toledo invitó al Coronel Pedro Elías Bean para iniciar una expedición con la que se pudiera recuperar Nautla. De hecho, Toledo emitiría opiniones mayores en cuanto a la formación de una marina mexicana:

> Es indispensable que el gobierno se valga de todos los medios posibles para animar a los particulares tanto en nuestro país como en los paises extranjeros a que armen buques contra el gobierno español; para ésto remito al gobierno patentes de corso impresas a fin de que firmadas por el presidente se me remitan algunos ejemplares para armar corsarios en estos Estados con la bandera mexicana. El modo mas propio de que tengamos muchos y buenos corsarios con qué destruir el comercio del enemigo y mantener la comunicación por mar es que el gobierno no exija sobre las presas otros derechos que el tres por ciento, que declarada que sea por buena la presa se haga la tasación del cargamento y buque con arreglo a los precios corrientes del puerto donde se halla, y que el apresador pague al gobierno dicha suma, y que después pueda venderlas en el lugar que más le convenga, sin que nadie le ponga el menor obstáculo. La Junta de Marina debe componerse del capitán del puerto, el tesorero de Marina, de un abogado nombrado por el gobierno para que atienda en todos los asuntos concernientes a dicho ramo, del jefe militar del ejército que se halle en el puerto, y de un secretario con voto que se nombrará para dicha Junta. El tres por ciento que el gobierno recibirá de las presas será para pagar a los empleados de la Marina de dicha Junta, los cuales así como todos demás empleados de la república deben tener unos sueldos moderados pero suficientes para que cada uno en su clase viva con decencia y no con lujo.[76]

La Junta de Marina a la que se refiere Álvarez de Toledo tenía como objetivo la regulación de las presas obtenidas por los buques extranjeros armados en corso y los mismos buques mexicanos. En 1816, al perderse Boquilla de Piedras, Guadalupe Victoria ocupó nuevamente Nautla; acciones como ésta, sin duda alguna, se consideraban determinantes para el logro de la Independencia:

> …hemos tomado el importante puerto de Nautla, habiendo destrozado completamente su guarnición; todos han perecido, unos en el acto mismo del ataque y otros pasados a cuchillo, después que se ocupó la plaza a fuerza de armas; fusilería, artillería, parque, víveres, caudales, nada han salvado los realistas de Totutla; venía por agua una división de 300 hombres a auxiliar Nautla fuera de tiempo; nuestros valientes marineros salieron a encontrar esa miserable fuerza, aprovechándose de las lanchas y barquillas que estaban en la barra, y no ha quedado un enemigo que pueda inquietarnos. Esta acción va a producir la libertad de México…[77]

Los insurgentes mantuvieron el control de Nautla hasta el 24 de febrero de 1817, cuando el Teniente Coronel realista Carlos María Llorente volvió a dominarla y arrebató a los rebeldes dos cañones de 12 libras, uno de 6 libras y dos de 3 libras, un poco más de 100 fusiles ingleses, cartuchos y dos banderas —una tricolor y otra estadounidense—, entre otras cosas más. La vigilancia realista sobre la barra de Nautla sería mayor, debido a los informes que comenzaron a recibirse acerca de la posible llegada del español Javier Mina, partidario de la causa independentista, a algún puerto del Golfo de México.

76 Citado por Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1, p. 185. Infidente General, Leg. 110, AGN.

77 *Vicente Guerrero al teniente coronel Miguel Ramírez, Campo de la Libertad, 29 de diciembre de 1816*, Operaciones de Guerra 79, fs. 81-82, AGN. Citado por Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1, pp. 186-187.

Cuando los insurgentes perdieron Nautla a finales de 1814, se refugiaron en otro apostadero muy cercano ubicado también en el norte de Veracruz: Boquilla de Piedras. Las autoridades virreinales seguían viendo como un peligro la presencia de los rebeldes en esa zona, por lo que enviaron al Teniente Coronel Carlos María Llorente al mando de las fuerzas provenientes de Perote y Jalapa. A estas fuerzas se les unió la escuadrilla formada en Tampico y, desde Veracruz, el bergantín *Saeta* y la goleta *Cantabria* comandada por el Teniente de Navío Francisco Murias, a quien se le asignó la dirección de las fuerzas navales de Llorente.[78]

En los primeros días de julio de 1815, los realistas intentaron tomar Boquilla sin lograrlo; sin embargo, el 4 de septiembre se suscitó un combate naval entre el bergantín *Saeta*, la corbeta *Diana* y la goleta *Floridablanca*, buques de guerra españoles, y los corsarios que llegaban a dicho puerto cargados de armamento y víveres para la insurgencia.[79] Esta acción naval dio al Teniente de Navío Francisco Murias el mérito de ser ascendido a Capitán de Fragata, mientras que la tripulación recibió sólo agradecimientos por parte de la Corona española. Sin embargo, a pesar de este triunfo, los realistas no se decidieron a ocupar Boquilla de Piedras, lo que facilitó la reorganización de los independentistas en ella.

El 6 de octubre de 1815, llegó a Boquilla de Piedras el recién nombrado Mariscal de Campo José Álvarez de Toledo con cuatro cañones, armas y provisiones para apoyar a Guadalupe Victoria, quien se encontraba ahí. Con experiencia en las comunicaciones marítimas, Toledo tenía la misión de trasladar a Estados Unidos al Ministro José Manuel de Herrera, con quien partió el 15 de octubre en la goleta *Presidente* y arribó a Nueva Orleans el 25 de noviembre del mismo año. La finalidad de la visita era que Herrera lograra establecer negociaciones para conseguir apoyos en pro de la insurgencia y así formar una marina para el corso y el comercio. Ahí consiguió hacerse del barco de guerra *Fire Brand*, perteneciente al gobierno estadounidense y cuya función sería establecer comunicación con los adeptos independentistas en Nueva Orleans. Entre los comisionados para hacer llegar estas comunicaciones, estaba el corsario Juan Galván, un marino irlandés con una amplia experiencia en las artes de la mar adquirida con la Armada estadounidense:

> …el sujeto que va encargado de conducir mis pliegos hasta ponerlos en manos de V. A. es el caballero d. Juan Galván, irlandés de nacimiento, honradísimo, de la mejor reputación y verdadero amigo de la causa de México. Es además un diestro profesor de marina, habiendo servido mucho tiempo en la de estos Estados [se refiere a los Estados Unidos] en la clase de Teniente Coronel; digno por todas estas consideraciones de que V. A. lo coloque de capitán en el primer barco que arme la nación.[80]

Los rumores de que el gobierno estadounidense apoyaba a los insurgentes eran muy fuertes: se decía que en Nueva York y Baltimore se estaban preparando agentes mexicanos para dar un duro golpe a la Nueva España y que para ello se necesitaba establecer un puerto propiamente rebelde en Boquilla de Piedras.[81] De ahí que los realistas, que habían reducido su actividad a la simple vigilancia de la zona, hayan agilizado el cuidado de la costa con la goleta *Galga* y el *San Fernando,* a los cuales

78 "Carlos María Llorente al Virrey Félix María Calleja, Nautla, 13 de julio de 1815"*, Gaceta del Gobierno de México*, martes 15 y jueves 17 de agosto de 1815, t. VI, núms. 778 y 779, pp. 855-867.

79 *Gaceta del Gobierno de México*, sábado 30 de diciembre de 1815, t. VI, núm. 774, pp. 1420-1422.

80 *José Manuel de Herrera al Supremo Gobierno Mexicano, Nueva Orleans, noviembre de 1815*, Historia, Notas Diplomáticas I, f. 100, AGN. Citado por Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1, p. 196.

81 *José Cienfuegos a Apodaca, La Habana, 25 de septiembre de 1816,* Historia, Notas Diplomáticas I, fs. 243-248, AGN.

se unieron posteriormente el bergantín *Saeta*, las goletas *Proserpina* y *Carmen*, además de la balandra *Isabel*.

Antes de que Boquilla de Piedras cayera en manos realistas, desde Estados Unidos llegó en 1816 Guillermo Davis Robinson, comisionado por el comerciante liberal José Nicholson para cobrar un capital que la insurgencia le debía. Pero ésta no era su única intención en territorio mexicano, pues entre sus planes estaba entrevistarse con los líderes insurgentes y plantearles su propósito de agilizar el movimiento apoderándose de algún puerto del Golfo de México. Guadalupe Victoria sólo accedió a apoyar proporcionando la fuerza necesaria, mientras que al General Manuel Mier y Terán lo convenció de tomar Coatzacoalcos. La travesía comenzó el 17 de junio de 1816; llegaron a la zona el 6 de septiembre, fecha en la que Terán ordenó un reconocimiento para apoderarse de todo lo útil para la campaña. Dos días después, fueron sorprendidos por las tropas realistas bajo el mando de Pedro Garrido, quienes lograron dispersar al grupo insurgente y tomar algunos presos, entre los que se encontraba Robinson, juzgado tiempo después como conspirador y enemigo de España.[82]

En el penúltimo mes de 1816, se logró arrebatar Boquilla de Piedras a los insurgentes. Al Teniente Coronel de milicias José Antonio Rincón se le designó la comisión de estudiar la zona en manos de los rebeldes y tomarla. Acompañado de 200 hombres de Infantería y 100 de Caballería, además de una lancha con un cañón de cuatro libras con dos esmeriles por banda, realizó el reconocimiento por tierra y por la orilla del mar. Al llegar a la Antigua, el Teniente mandó construir más lanchas y logró fortalecer el volumen de la tropa. El 23 de noviembre de 1816, se acercó a Boquilla y dispuso el ataque dividiendo sus fuerzas en tres partes, que situó alrededor del lugar. Al amanecer del día siguiente, se ejecutó el asalto; a los rebeldes no les quedó más remedio que huir dejando tras de sí un gran número de pérdidas.[83]

De esta manera, el movimiento insurgente perdió la oportunidad de manejar un puerto de la costa del Golfo, muy necesario y de suma importancia para el fortalecimiento de la causa. La pérdida de Nautla y Boquilla de Piedras provocó que el liberal español Javier Mina cambiara sus planes de arribo a la Nueva España y que en lugar de desembarcar en estos apostaderos, lo hiciera en Soto la Marina, Tamaulipas.

Juan Galván, la primera bandera insurgente y las patentes de corso

Si bien es cierto que, al iniciar el levantamiento armado de 1810, Hidalgo utilizó la imagen de la Virgen de Guadalupe como estandarte para dar cohesión y representatividad al movimiento, es a su sucesor Morelos a quien se le debe la creación de un primer emblema insurgente, ya que gracias a su iniciativa se diseñaron las banderas de guerra, parlamentaria y de comercio. Mediante sesión del Congreso Constituyente en Puruarán, Michoacán, del 3 de julio de 1815, esta iniciativa fue aprobada a través de un decreto, en el que se precisaban las características que debían presentar dichos emblemas:

> BANDERA NACIONAL DE GUERRA: Un paño de longitud y latitud usadas por las demás naciones, que presente un tablero de cuadros blancos, y azul celeste. Se colocarán en el centro y dentro de un óvalo blanco en campo de plata las armas establecidas, y delineadas para el gran Sello de la Nación sin alteración ni mudanza

82 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 199.

83 "José Dávila al Virrey Juan Ruiz de Apodaca, Veracruz, 2 de diciembre de 1816", *Gaceta Extraordinaria del Gobierno de México,* domingo 15 de diciembre de 1816, t. VII, núm. 996, pp. 2025-2028.

alguna, y guarnecerá toda la extremidad del paño que forma la bandera una orla encarnada de seis pulgadas de ancho.

BANDERA PARLAMENTARIA: Un paño blanco de las mismas medidas que la antecedente guarnecido por la extremidad con una orla azul celeste de seis pulgadas de ancho, y un ramo de oliva al través de una espada colocados en el centro, y unidos ambos por el punto del contacto, con una corona de laurel.

BANDERA DE COMERCIO: Un paño azul celeste de las dimensiones anteriores orlado de blanco de seis pulgadas de latitud, y colocada en el centro una cruz blanca. Los gallardetes serán de los mismos colores que las banderas.[84]

Escudo de Armas. En un escudo de campo de plata se colocará un Aguila en pie con una culebra en el pico, y descansando sobre un nopal cargado de fruto, cuyo tronco está fijado en el centro de una Laguna.[85]

El 14 de julio de 1815, se refrendó este decreto con las firmas de José María Morelos y Pavón, José María Liceaga y Remigio Yarza. A partir de este momento, estas banderas fueron enarboladas por las embarcaciones insurgentes mexicanas. En 1816 Juan Galván, abrazando la causa independentista, protagonizó el primer combate naval en el que se enarboló el emblema insurgente tras el enfrentamiento entre la goleta mexicana *El Patriota* y la corbeta española *La Numantina*.[86] Él relató los sucesos de este enfrentamiento. El 23 de abril de 1823 dirigió a las autoridades un escrito exponiendo su trayectoria en apoyo a la insurgencia y solicitando ser admitido en el servicio de la Marina mexicana; en dicho documento, Galván se presentó y expuso la manera en que se unió al movimiento independentista:

En el mes de marzo ó abril de 1813, el Gral. D. José Álbarez Toledo natural de la Havana y Diputado [ilegible] Cortes en España por aquel Puerto arrivó en Philadelphia; y habiendo recibido informes de mis conocimientos en la tactica naval adquiridos en el servicio de la marina de los Estados Unidos durante alg.s [algunos] años y del buen concepto q.l [que él] generalmente gozaba en aquella Ciudad; después de haberme comunicado dicho General la comision q.l [que él] tenia de la Diputacion Mejicana en las Cortes Españolas, autorizandolo p.a [para] levantar una fuerza competente y adoptar todas las medidas q.l [que él] juzgase necesarias p.a [para] efectuar una revolución en las Provincias internas de Oriente p.a [para] favorecer la causa de la Nación Mexicana, me pidio q.l [que le] le auxiliase en cuanto pudiese p.a [para] promover el grande objeto de su comisión.[87]

Fue así como Juan Galván ingresó a las filas insurgentes, poniéndose al servicio del gobierno de Morelos y aportando los fondos que estaban a su alcance; en mayo de 1813, recibió el grado de Teniente Coronel, en espera de formar una fuerza marítima a la cual comandar. El irlandés tenía una gran habilidad para conseguir fondos y adeptos a la causa; sin embargo, éstos no eran suficientes,

84 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1, pp. 207-208.

85 Véase facsímil núm. 12 Banderas de la América Mexicana, aportación del profesor Vicente Martín Hernández, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol. 1A., México, Olimpia, 1973.

86 Arturo López de Nava, *op. cit*., p. 14. Juan de Dios Bonilla plantea que este enfrentamiento se llevó a cabo en septiembre de 1816, *Historia Marítima de México*, México, Litorales, 1962, p. 195.

87 *Exposición de Juan Galván, 23 de abril de 1823,* Expediente XI/III/3-648, fs. 3 y 4, Archivo de Cancelados, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (en adelante AHSDN).

lo que hacía necesario continuar la labor de difusión de los ideales de la causa en las ciudades de Filadelfia, Nueva Orleans, Galveston, etcétera. En otra parte de su relato se muestran claramente las relaciones entre los insurgentes y el extranjero:

> Pase después á Nueva Orleans en donde uniéndome con los amigos de la causa en aquella Ciudad, se resolvio abrir una comunicación p.r [por] mar con los Gefes Patriotas d. Mexico y con el Congreso establecido en Chilpancingo, y en consecuencia inmediatam.te [inmediantamente] despues de la batalla con los Yngleses cerca de N. Orleans, á la cual asisti como voluntario, se compró y equipó un buque, cuyo mando se me confirio, y procedí á poner en ejecución este interesante objeto, y obtuve un permiso especial del General Jackson, Comandante Americano en N. Orleans [ilegible] aquella época p.a [para] hacer vela acia la costa americana, lo q.e [que] verifique encargado de la comisión referida, y con autoridad para ofrecer al Congreso los servicios de varios Oficiales muy recomendables y de otros amigos de la causa existentes entonces en aquella Ciudad.[88]

Sobre su llegada a Boquilla de Piedras y el establecimiento de una comunicación formal con Nueva Orleans, Galván comentó:

> En marzo de 815 [1815] efectue un desembarco en boquilla de piedra, y penetre hasta el Cuartel general del General Victoria en el Pueblo de Acazónica, y de allí al del General Rosains en Tehuacan, de donde remiti mis despachos al Congreso, cuyo resultado fue el nombramiento de D. José Man.l [Manuel] Herrera p.a [para] Ministro de los Estados Unidos, y el establecim.to [establecimiento] de una franca comunicación con N. Orleans, asunto q.e [que] se consideraba de tanta importancia entonces, q.e [que] recibí las gracias del Congreso, comunicadas en un Oficio de aquel ilustre y memorable patriota el General Morelos.[89]

En este oficio, también se le comunicaron las instrucciones del General José María Liceaga, con las que recibió el nombramiento de Comandante en Jefe de la Fuerza Marítima Mexicana, con carácter plenipotenciario para comprar, equipar y organizar buques que la armada insurgente necesitaba. El Teniente Coronel Galván también narró lo sucedido en el combate en el puerto de Coatzacoalcos entre *El Patriota* y *La Numantina:*

> En el acto de ir al Puerto de Goazacoalco en la Goleta mexicana el Patriota, armada de un cañón de á 18 y dos pequeños, con un cargamento de armas y municiones p.a [para] cooperar con el General Terán a la toma de aquella Plaza, empeñe un combate con el buque de guerra, español la Numantina, y despues de una accion reñida, siendo la primera q.e [que] se verificó bajo las banderas Mexicanas, lo apresé, y pocos días despues, saliéndome al encuentro una escuadra española compuesta de una Fragata y dos Bergantines de guerra, me vi en la necesidad de hechar al agua todos mis papeles, p.ro [pero] el patriota empeñó otra acción con uno de los Bergantines, q.e [que] tenía 18 Cañones y una tripulación de 150 hombres, q.e [que] después de la mas ensangrentada disputa, se vio precisada a huir, colmando de gloria á nuestra corta tripulación q.e [que] consistiendo en 75 hombres, sufrió una perdida de 24 entre muertos y heridos como consta en mis cartas al Ministro Herrera sobre el particular.[90]

88 Ibídem, f. 5.
89 Ibídem, fs. 5 y 6.
90 Ibídem, fs. 6 y 7.

Tras este heroico combate, la suerte de *El Patriota* cambió, en coincidencia con la llegada de Javier Mina a Galveston:

> Por el mismo se supo q.e [que] el Gral. Mina habia desembarcado en Galveston, y con esta noticia un nuevo rayo de esperanza reanimó á los amigos de la causa en N. Orleans; en consecuencia, resolvimos reparar al Patriota, teniendo aun á bordo el cargamento destinado p.a [para] el Gral. Terán, y mandarla en auxilio de Mina, lo q.e [que] se verifico, tomando yo el mando de la Goleta. Al llegar a Galveston encontramos q.e [que] en la Barra no habia suficiente profundidad de agua p.a [para] permitir que el buque pasase, y parte del cargamento se sacó p.a [para] entregarlo al General Mina, de cuya entrega tengo en mi poder un recibo suyo: aligerado el buque con haber sacado esa parte del cargam.to [cargamento] el Piloto fue de opinión q.e podía con seguridad entrar en el Puerto; se intento en efecto hacer un esfuerzo y por la ignorancia o descuido de aquel, el buque desgraciadamente pego en la barra y se perdio totalmente con todo el cargamento q.e [que] aun quedaba á bordo.[91]

El relato que hace Galván en este documento evidencia la comunicación y tratos que ya había con el exterior vía marítima, y del reconocimiento que ya se tenía a las autoridades insurgentes, el cual se fortaleció gracias al uso del emblema representativo en las embarcaciones, como lo fue el caso de *El Patriota.*

El corso desempeñó una función importante durante el movimiento de Independencia. Los insurgentes sabían que era primordial establecer una marina de guerra para combatir al enemigo español, y que a la vez se dedicara al corso y al comercio. Constituir una armada como tal aún estaba fuera del alcance de los rebeldes, porque la agitación del levantamiento lo impedía, además de carecer de los recursos económicos para hacerse de barcos. Sin embargo, respondiendo a esto último y siendo necesario conseguir víveres, pertrechos e implementos para continuar la causa, el Congreso Constituyente encabezado por Morelos en la misma sesión del 3 de julio de 1815 decretó el permiso y las instrucciones para establecer la actividad del corso. Tal decreto dictaba lo siguiente:

> El Supremo Congreso Mexicano, empeñado en sostener la independencia de la Nación, sin perdonar medio alguno que conduzca a tan interesante fin, para el que es necesario estrechar al enemigo cortándole todos los arbitrios y recursos que pueda tener, tanto por tierra como por mar, ha decretado se abra el corso, ya para los naturales, ya para los extranjeros, contra la nación española, bajo las condiciones siguientes:
>
> 1a. Todo aquel que quiera armar un corso, deberá ocurrir por su respectiva patente al Supremo Gobierno, o a quien éste comisionare.
> 2a. Los corsarios podrán expender las presas que hicieren al enemigo, donde mejor les parezca, no pagando por ahora más pensión que el cuatro por ciento.
>
> Por último, mientras se fijan las reglas que deben observarse en la materia, y en el entretanto se establecen las Juntas de Marina, será a cargo del comandante del territorio o puerto en donde fondeare el corsario, condenar las referidas presas.[92]

91 Ibídem, fs. 8 y 9.

92 Ernesto Lemoine Villicaña, *Morelos,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1965, pp. 561-562.

El 14 de julio de 1815, se publicó este decreto e inmediatamente las patentes de corso comenzaron a ser solicitadas y a circular. José Manuel de Herrera fue nombrado Embajador Plenipotenciario para Estados Unidos, y en ese carácter tuvo la facultad de autorizar un gran número de permisos en el país del norte. Tal es el caso de la patente que se otorgó a José Sauvinet para armar su goleta *Hidalgo*, dos días después de publicada la ley. El permiso autorizaba a la goleta para ser armada con una tripulación de 50 hombres, 40 fusiles y un cañón de 12 libras, y debía ser comandada por el Capitán Adriano Graval, a quien se otorgaron todas las facilidades para realizar su actividad sin obstáculos.[93] Además, la patente establecía que los comandantes generales de las diferentes intendencias de la Nueva España, los comandantes principales de marina, oficiales de bajeles del estado, capitanes de navíos mercantes, ministros de marina, capitanes de puerto, bahías, castillos, puestos militares, corregidores, alcaldes ordinarios y pedáneos tenían la obligación de auxiliar al corsario, permitirle carenar y proveerse de todo lo necesario.

Esta actividad comenzó de forma tan masiva que el Ministro Herrera durante uno de sus viajes a Estados Unidos llevó 1,000 ejemplares en blanco para todos aquellos que solicitaran una patente para armar el corso.[94] Mucho cuidaron los insurgentes de que la actividad de los corsarios no decayera en piratería, estableciendo como una de las reglamentaciones para otorgar las patentes el que se cuidara que los solicitantes fueran gente conocida.[95] De ahí que quedara establecido un pago —tipo fianza— para asegurar que los corsarios no cayeran en excesos. En el caso de Sauvinet, por ejemplo, éste pagó una fianza de 5,000 pesos para asegurar su buena conducta.[96]

El otorgamiento de las patentes de corso surgió de la necesidad creciente de la insurgencia mexicana de hacerse de una marina, comisión que José María Liceaga encargó a Juan Galván para que en Nueva Orleans llevara a cabo las diligencias necesarias para la adquisición de los barcos, además le otorgó todo el poder para organizar esta marina bajo las siguientes instrucciones:

- Se sujetará en un todo a la ordenanza de los Estados Unidos, por ser la más adelantada en este arte.
- Hará que nuestros navíos o embarcaciones guarden las leyes que se deben a todas las Naciones, menos a la hispana que es nuestra enemiga, a la cual debe hostilizarla para cuantos medios le sugiera la industria.
- Hará por tomar los puertos más fáciles y más seguros para mantener las relaciones con los Estados Unidos.
- Podrá nombrar el comandante de Marina, cabos, sargentos, alféreces, tenientes y capitanes de fragata, con la precisa condición de la aprobación del Supremo Gobierno, desde la clase de sargentos hasta la de capitanes, debiendo estos nombramientos ser los muy precisos y en sujetos que profesen el arte.
- Auxiliará en cuanto pueda al Ejército del señor mariscal de campo don José Álvarez de Toledo, para que le haga a los enemigos la guerra más activa que pueda.
- Estará sujeto inmediatamente al Supremo Gobierno, de quien recibirá las órdenes hasta tanto S.A.S. no disponga otra cosa.
- Tendrá especial cuidado de tener una o dos embarcaciones, que éstas conduzcan la correspondencia cada mes al Supremo Gobierno.

93 Historia 96, Expediente 11, AGN.

94 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, p. 215.

95 *Álvarez de Toledo al Supremo Gobierno Mexicano, Nueva Orleans, 25 de noviembre de 1815,* Historia, Notas Diplomáticas I, fs. 106-107, AGN.

96 Historia 96, Expediente 11, AGN.

- Asimismo cuidará que en cada embarcación haya un tesorero, que éste lleve la cuenta de los caudales que entran y salen en su poder cada mes.
- Cuidará de mandar cada mes al Supremo Gobierno un estado general de los gastos y existencias que queden en las embarcaciones, haciendo lo mismo con el ministro plenipotenciario.
- También deberá dar cada mes cuenta del estado de las fuerzas marítimas, con expresión de las que se les quiten al enemigo.
- Observará inviolablemente estas instrucciones, hasta tanto no dicte otras el Supremo Gobierno Mexicano.[97]

Estas disposiciones muestran el intento de crear una marina de guerra y mercante dedicada también al corso, destinada a hacer la guerra a los barcos enemigos y a conseguir de ellos lo más útil para el movimiento; amparados bajo el pabellón insurgente mexicano.

El liberal español Javier Mina

Después de la toma de la isla de La Roqueta y del Fuerte de San Diego en Acapulco, el movimiento en pro de la Independencia retomado y organizado por Morelos ya estaba en decadencia. Tal vez el asedio y la toma de Acapulco iniciaron el declive de la campaña insurgente, debido a que desde que el Cura insurgente salió de Oaxaca otorgó toda su atención a Acapulco, permitiendo sin proponérselo que, a lo largo de los siete meses que duró el sitio, las autoridades virreinales aprovecharan para destruir los diversos núcleos insurgentes que se ubicaban cerca de la capital,[98] lo que debilitó al movimiento.

1815 constituyó un año difícil para los rebeldes, porque fueron perseguidos de manera implacable por los batallones realistas. El 5 de noviembre, Morelos fue capturado y, al igual que Hidalgo, fue juzgado y hallado culpable de herejía y traición. Finalmente, el 22 de diciembre de 1815 fue fusilado en San Cristóbal Ecatepec. Su muerte dejó acéfalo al movimiento insurgente. Con Félix María Calleja como Virrey, el gobierno de la Nueva España dejó de ser una empresa civil para convertirse en un gobierno con carácter militarista.[99] Calleja logró pacificar extensas regiones, valiéndose siempre de tácticas represivas, de un carácter absolutista y del manejo de las leyes a su entero antojo. El 20 de septiembre de 1816, Juan Ruiz de Apodaca sustituyó a Calleja e instauró una política de reconciliación para poder concluir el conflicto iniciado desde 1810. Tal parecía que la rebelión popular que Hidalgo comenzó estaba llegando a su fin, debido a que algunos jefes rebeldes buscaron llegar a un acuerdo con el nuevo virrey para poder obtener la amnistía.

En 1817, la revolución libertaria parecía casi extinguida. De los jefes más importantes de la insurgencia, sólo quedaban Guadalupe Victoria en la zona de Veracruz y Vicente Guerrero en las montañas del Sur. Nuevos bríos recibió el movimiento por parte de Javier Mina, liberal español oriundo de Navarra, combatiente de la invasión francesa y el absolutismo en España. Al ser desterrado de su país, decidió continuar la campaña en contra del absolutismo apoyando a la colonia de la Nueva España en su lucha por la emancipación. Con Mina se inició una nueva etapa del movimiento insurgente: La resistencia.

97 *José Ma. Liceaga, capitán general de los Ejércitos de la República y presidente del Supremo Gobierno Mexicano*, *Huatusco, 25 de enero de 1816,* aportación del profesor Vicente Martín Hernández, en Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821,* vol. 1, pp. 216-217.

98 Alfonso Teja Zabre, *Vida de Morelos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1959, p. 143.

99 Alicia Hernández Chávez, *op. cit.,* p. 173.

Durante su estancia en Londres, conoció al también exiliado Fray Servando Teresa de Mier, un destacado promotor del liberalismo que influyó en su pensamiento; por ello, decidió iniciar su expedición en la Nueva España. En Inglaterra, Mina encontró muchos simpatizantes de la causa independentista de la Nueva España, quienes le proporcionaron dinero y armas para apoyar la expedición, como fue el caso de Lord Holland, quien lo contactó con Winfield Scott, un General estadounidense de quien recibió ayuda en Estados Unidos para llevar a cabo la expedición libertaria,[100] y que, paradójicamente, años más tarde comandaría las fuerzas estadounidenses durante la ocupación en 1847. Estando en Liverpool, Mina abordó la fragata *Caledonia*, en la que zarpó hacia el continente americano el 15 de mayo de 1816.

Una vez que arribó a América por la Bahía de Chesapeake, pasó a Norfolk y después a Baltimore. Ahí inició contacto con algunos partidarios de la Independencia, como Dennis Smith, Pedro Gual, Miguel Santa María, entre otros, de los que obtuvo más recursos. En Estados Unidos también conformó una compañía de oficiales de nacionalidades diversas que, aunque ya habían servido en los ejércitos europeos, siempre resultaban poco confiables, puesto que se manejaban sólo por una retribución y no por los ideales independentistas. Fue ahí donde se hizo de tres embarcaciones para apoyar la expedición. Enterado de la situación en el Golfo de México y de que Boquilla de Piedras era un reducto insurgente, Mina hizo planes de llegar a este apostadero; para ello, envió a un joven de apellido Laborde para reconocer el lugar y saber si era propicio para llegar. Las noticias no fueron positivas, pues Laborde informó que tanto Nautla como Boquilla de Piedras habían caído en manos de los realistas. De cualquier forma, Mina continuó sus planes de arribar a un puerto de la costa del Golfo de México.

El Virrey Apodaca seguía muy de cerca los movimientos de Mina, ya que a través del Agente Consular español en Estados Unidos, Luis de Onís, se enteraba de los pormenores de la expedición. El Virrey recibió el informe del cargamento que traía la *Caledonia*, consistente en 18 cañones, 2,000 fusiles, 50 barriles de pólvora, además de ropa. Se supo también que Mina había reclutado gente para apoyar el movimiento, que a todos les había conferido algún grado y que había conformado sus fuerzas con oficiales de España, Italia y Francia. La *Caledonia* ya había sido negociada para formar parte de la marina que estaban integrando los insurgentes. Se alistaron otros barcos designados también para la expedición del navarro: las goletas *Félix Cubana*, capitaneada por Bonifacio Revilla; *María*, al mando del Capitán Stafford; *Espartan* y *Calipso,* bajo las órdenes del Capitán Boyle; todas ellas con cargamento de pólvora, fusiles, sables y artillería.

Una vez tomadas las medidas necesarias para la expedición, el 27 de septiembre de 1816 Mina partió de Baltimore, Estados Unidos, a Puerto Príncipe, Haití, punto donde se reunirían las embarcaciones para la empresa. Durante el viaje, su barco sufrió serias averías, por lo que en aquel puerto recibieron toda la ayuda del Presidente de esa República,[101] el General Petion, partidario de Simón Bolívar y de los liberales independentistas. Enterado de que el Comodoro liberal Luis d´Aury se encontraba en Galveston, Texas, se dirigió hacia allá para reunirse con él, esperando hacerse de su apoyo. D'Aury comandaba una escuadrilla con barcos de su propiedad, ofreció sus servicios al movimiento insurgente y, para tal efecto, se le otorgó una patente para hacer el corso.

100 Martín Luis Guzmán, *Javier Mina. Héroe de España y de México*¸ México, Cía. General de Ediciones, 1955, p. 210.

101 Carlos María de Bustamante, *op. cit*., t. II, cuarta parte, carta sexta, p. 556.

En noviembre, Mina llegó a la isla de San Luis, en la costa de México, donde D´Aury ya había comenzado a construir una fortificación, y en la cual Mina estableció su campamento.[102] Del Comodoro recibió todo el apoyo: víveres, vestimentas, armas, municiones, pertrechos, etcétera. Además, en un intento de legitimar y dar orden a su movimiento, en la isla se conformó un pequeño gobierno cuya autoridad quedó divida en civil y militar; tendría su sede en Galveston con un destacamento en Matagorda. Los miembros de este gobierno fueron Luis d´Aury, Gobernador; José Torrens, Juez del Almirantazgo; Vicente Veros, Escribano del Tribunal; Gabriel Torrens, Notario Público; Juan Pedro Rouselin, Tesorero; y Juan Bautista Dumonisseaud como Alguacil Mayor.[103]

Mina, junto con el Ministro José Manuel de Herrera, organizó el cuerpo expedicionario para las costas mexicanas, el cual quedó integrado de la siguiente forma:[104]

Cuerpo	Comandante
Guardia de Honor	Coronel Guilford Dudley Young
Artillería	Coronel Myers
Caballería	Coronel Ruuth
1er Regimiento de Línea	Mayor José Sardá
Tres departamentos (Ingenieros, Comisaría y Medicina)	Se deconoce el nombre
Herreros, carpinteros, inspectores y sastres.	Se deconoce el nombre

Tabla de elaboración propia que muestra la integración del cuerpo expedicionario del General Javier Mina.

En un intento de aumentar la flota para la expedición, Mina se dirigió a Pensacola, Florida, donde adquirió el bergantín *Cleopatra* e inició las transacciones para comprar el *Neptuno*. Luis d´Aury, aprovechando la ausencia de Mina, decidió trasladar su pequeño gobierno a Matagorda, bajo el pretexto de que Galveston no era un buen puerto para zarpar. El Coronel Perry, al mando de un regimiento de 80 angloamericanos se negó a seguir a D´Aury, logrando que un número importante de miembros de la tropa de este último se unieran al movimiento de Mina, por lo que el Comodoro D´Aury no tuvo alternativa más que reconocerlo como líder de la expedición.

Para el 16 de febrero de 1817, Mina ya estaba de regreso en Galveston. Con todo listo y habiéndose enterado de la situación que prevalecía en la costa del Golfo de México, en el sentido de que Nautla y Boquilla de Piedras habían sido ocupadas por los realistas, Mina decidió entonces arribar a Soto la Marina, Tamaulipas. El ejército con el que contaba estaba conformado aproximadamente con 300 hombres entre marineros, operarios y criados, con los que partió de Galveston el 6 de abril de 1817 en las embarcaciones que a continuación se mencionan:[105]

Embarcación	Comandante
Bergantín *Cleopatra*; viajaba Mina con su Estado Mayor, la Guardia de Honor y el 1er Regimiento de Línea.	Capitán Hooper

102 Ibídem, p. 557.

103 Historia, Notas Diplomáticas I, fs, 260-261, AGN.

104 Carlos María de Bustamante, *op. cit*., t. II, cuarta parte, carta séptima, p. 563.

105 Ibídem, p. 565.

Neptuno; a bordo el Teniente Arago al cuidado de la comisaría y provisiones.	Capitán Wisset
Dos bergantines que D´Aury había capturado, en los que viajaba el Regimiento de la Unión con el Coronel Perry al frente.	Se desconoce el nombre
Una goleta armada, a bordo venía la compañía de Artillería y Caballería dirigida por el Coronel Ruuth.	Comodoro D´Aury
Elena Tooker, buque mercante que se unió a la expedición en el momento de su partida.	Se desconoce el nombre
Un buque pequeño.	Williams

Tabla de elaboración propia que muestra la flota con la que el General Mina llegó a la Nueva España.

Mina desembarcó en Soto la Marina el 15 de abril de 1817; los realistas ni siquiera se imaginaban que llegaría a ese lugar, ya que estaban convencidos de que la intención de este cuerpo expedicionario era llegar a Boquilla de Piedras. Es por ello que el desembarco se verificó sin novedad. Al llegar, Luis d´Aury decidió separarse de la expedición y regresar a Galveston, no sin antes haber negociado con Mina la compra del bergantín *Congreso Mexicano.*

El Virrey Apodaca, una vez enterado de que Mina había desembarcado en Soto la Marina, comenzó a girar órdenes para impedir que éste avanzara hacia el interior del país. Encomendó a Joaquín de Arredondo el envío desde Veracruz de los buques armados existentes para combatir a Mina, entre los que se encontraba la fragata de guerra *Sabina*.[106] A esta última embarcación, en la que viajaba el Mariscal de Campo Pascual Liñán, se le unieron las goletas *Proserpina* y *Belona*. Al llegar a Soto la Marina, se verificó un enfrentamiento en el que la *Elena Tooker* huyó y fue perseguida en vano por la *Belona* y la *Proserpina*, se perdió la *Cleopatra* al ser cañoneada por Francisco de Beranger, Brigadier de la Real Armada que comandaba a la *Sabina*.[107] El *Neptuno,* por otro lado, quedó inservible al ser fuertemente afectado por el mismo mar.

El 24 de mayo, Mina dejó Soto la Marina; antes de partir, dio instrucciones para que se construyera un fuerte en donde pudiera guarecerse la tropa y quedaran bajo vigilancia los almacenes; mientras él, dirigiendo al grueso del contingente, avanzaba al interior para entrar en contacto con los liberales.[108] Ya había noticias de que se acercaban las numerosas fuerzas realistas bajo el mando de Arredondo, lo que provocó que algunos oficiales de la expedición ―el Coronel Perry y el Mayor Gordon― desistieran de su idea de combatir e intentaran huir hacia Matagorda; en el camino fueron interceptados y capturados por tropas españolas.

Una vez que las milicias de Arredondo llegaron a Soto la Marina, el 11 de junio de 1817 realizaron un ataque al fuerte, mismo que se prolongó hasta el día 14. La pequeña fortaleza quedó totalmente destruida y Sardá, al frente de ella, se resistió a entregarla, pero, finalmente, tuvo que rendirse el 15

106 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* vol. I, pp. 40-41.

107 *Parte de Beranger sobre la acción naval a Apodaca, a bordo de la fragata Sabina sobre la barra de Tampico, 16 de mayo de 1817*, Historia 152, fs. 319-320, AGN.

108 Martín Luis Guzmán, *op. cit.,* p. 216.

de junio de 1817. Tras esta capitulación, Fray Servando Teresa de Mier, quien también se encontraba en el fuerte, fue encarcelado y sometido a los más graves maltratos.[109]

Ahí terminó la participación naval del movimiento de Javier Mina. Al adentrarse en la Nueva España, éste intentó conciliar con los realistas y los insurgentes, haciendo que su actitud resultara sospechosa para ambos bandos. En un intento de revivir el movimiento, enarboló la Constitución de Cádiz. Continuó su viaje hacia el Bajío y Zacatecas para contactar con otros jefes insurgentes y, aunque tuvo algunas victorias importantes, pronto fue aprehendido por el ejército realista. El 27 de octubre fue hecho preso en el rancho El Venadito para después ser juzgado y fusilado como traidor el 11 de noviembre de 1817.

La consumación

La expedición de Mina se convirtió en la última acción importante de la insurrección popular, ya que después de su muerte el movimiento independentista perdió totalmente el rumbo. Eran pocos los líderes insurgentes que continuaban su lucha en algunos puntos de la Nueva España, como el caso de Vicente Guerrero, que mantuvo vivo el movimiento en el Sur. Resultaba todavía muy lejana la idea de contar con una marina de guerra. José María Morelos y Pavón había armado una marina de corsarios que resolvió las necesidades inmediatas, pero resultó insuficiente para dominar los litorales mexicanos. Esto no le quita el mérito de haber sido la primera marina de guerra con que contó México en su etapa insurgente, aunque como institución en forma se establecería en 1821.

De cualquier manera, el Virrey Apodaca continuaba vigilante por el litoral del Pacífico, dado que había alerta por la posible llegada de una escuadra chilena para auxiliar el movimiento independentista. Tras diez años de levantamiento armado, en 1820 las autoridades virreinales acordaron tomar medidas de acción más radicales para sofocar por completo la tan prolongada lucha. La primera opción del Virrey fue designar al Coronel José Gabriel de Armijo para que pusiera fin al movimiento de Guerrero; sin embargo, no tuvo éxito, ya que sus tropas sólo se limitaron a realizar una acción defensiva y no ofensiva; por lo que se decidió nombrar como Comandante General del Sur al Coronel Agustín de Iturbide, cuya consigna era acabar con las fuerzas de Guerrero. Lo que ocurrió fue que a finales de 1820 y principios de 1821, las milicias de Iturbide fueron derrotadas en varias ocasiones por los contingentes sureños.

Estas derrotas fueron la causa para que el realista criollo, en lugar de continuar combatiendo, comprendiera que lo más viable era la negociación. Inició comunicaciones con Guerrero, logró negociar cerrando el pacto con el ya famoso Abrazo de Acatempan. Al Teniente Coronel Juan Davis Bradburn se le reconoce como uno de los mediadores para que estas pláticas se efectuaran. A partir de ello, Iturbide se dispuso a elaborar un plan, nombrado de Iguala, en el que se conciliaron los intereses de todos los grupos en pugna y con el que el criollo se convirtió en el líder del movimiento al que se adhirieron la mayoría de generales, jefes y subalternos realistas, no porque estuvieran convencidos de los ideales independentistas, sino porque carecían de una mejor opción, ya que resultaba excesivamente costoso

109 Documento núm. 1,032: *Carta del Licenciado Treviño para que haga a favor de Mier lo que pueda, 6 de julio de 1817*, en Juan Evaristo Hernández y Dávalos, *op. cit.*, t. VI, pp. 915-916.

regresar a España, sobre todo porque ya habían echado raíces en América y habían conformado sus familias con numerosos miembros.[110]

Las disposiciones del Plan de Iguala quedaron resumidas bajo el lema de tres garantías: Religión, Independencia y Unión. Iturbide se autonombró primer Jefe del Ejército Trigarante, además de que quedaba establecido que el tipo de gobierno que se adoptaría sería una monarquía moderada y se ofrecía el puesto para Fernando VII, quien debía venir a México para jurarlo; en caso contrario, el puesto se reservaría para algún príncipe europeo.

Este plan encontró un gran número de adeptos y aunque el Virrey Apodaca hizo todo lo posible para combatir a Iturbide, ya no tenía el apoyo de la Corona española para enfrentar a los contingentes armados que defendían la Independencia. En Veracruz ya se encontraban fondeados algunos buques de guerra ingleses simpatizantes del movimiento emancipador. Además, el Héroe de Iguala, como sería conocido Iturbide tiempo después, había mandado armar lanchas cañoneras en el puerto jarocho, porque ahí se habían apostado los españoles convirtiéndolo en el último bastión que dominaron. Poco a poco, algunas provincias de la Nueva España reconocieron y juraron la Independencia, como fue el caso de San Blas, en donde el 26 de julio de 1821 el Teniente de Navío Gonzalo de Ulloa juró la Independencia junto con la maestranza y la marinería del puerto.[111]

Apodaca fue entonces sustituido por el General Francisco Novella, en espera de que llegara de la península el nuevo Virrey. Las deserciones del bando realista fueron mayores cada día. Ya se estaba haciendo común que al cuartel de Iturbide llegaran nuevos simpatizantes de la causa independentista. El Brigadier Melchor Álvarez, mediante oficio, comunicó a Novella sobre su decisión de incorporarse el Ejército Trigarante. Lo mismo hicieron los condes de Jalapa y de Regla, además del Teniente de Navío chileno Eugenio Cortés y Azúa.[112] Este último había llegado al puerto de Acapulco a principios de 1821, formando parte de la tripulación de las fragatas realistas *Prueba* y *Venganza*. El gobierno español siempre tuvo serias dudas de la lealtad de Cortés; por ello procuró tenerlo bajo la más ceñida supervisión y lejos de las actividades importantes de la Marina española. Estando en la Nueva España, Cortés recibió la comisión de dirigirse con el nuevo Virrey Juan de O'Donojú, quien desembarcó del navío *Asia* en Veracruz en agosto de 1821, para tramitar con él apoyos económicos. En su camino, entró en contacto con el Ejército Trigarante, defeccionó a su favor y se incorporó al servicio activo bajo las órdenes de Iturbide.[113]

Todos ellos pronto recibieron nombramientos dentro del incipiente gobierno que Agustín de Iturbide estaba organizando. El Brigadier Álvarez fue nombrado Jefe del Estado Mayor, los tenientes coroneles Joaquín Parres y Juan Davis Bradburn recibieron el cargo de primeros ayudantes, Ramón Parres como Ayudante Mayor, los condes de Regla y del Peñasco, el Marqués de Salvatierra y el Teniente de Navío Eugenio Cortés se convirtieron en los ayudantes personales del futuro Emperador.[114]

El Virrey O´Donojú llegó a la Nueva España para poner fin al movimiento insurgente, y así lo hizo. En lugar de tratar de sofocar el movimiento por la fuerza, mejor lo negoció, accediendo a

110 Niceto de Zamacois, *Historia de Méjico, desde sus tiempos más remotos hasta nuestros días*, t. XI, Barcelona-México, J.F. Parres y Comp., 1879, p. 26.

111 *La correspondencia de Agustín de Iturbide después de la proclamación del Plan de Iguala,* t. II, México, Secretaría de la Defensa Nacional, Archivo Histórico Militar Mexicano, Taller Autográfico, 1945, pp. 146-147.

112 *General de Brigada Cortés, Eugenio,* Exp. No. XI/III/2-175, f. 61, Archivo de Cancelados, AHSDN.

113 Jorge Ortiz Sotelo, "Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano", en *Revista de Estudios Históricos,* núm. 45, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, p. 322.

114 Niceto de Zamacois, *op. cit*., t. XI, segunda parte, pp. 829-832.

reconocer el Plan de Iguala y firmando con Iturbide los Tratados de Córdoba el 24 de agosto de 1821. El que O´Donojú reconociera la Independencia de la Nueva España no significaba que todos los realistas también lo hicieran. En un último intento, el nuevo virrey trató de conciliar los intereses de los realistas e insurgentes. El 7 de septiembre, propuso un armisticio por seis días prorrogables. Este acuerdo fue firmado en la Hacienda de San Juan de Dios de los Morales —muy cercana a Chapultepec— por los tenientes coroneles Manuel Varela y Ulloa y Pedro Ruiz de Ontaño, comisionados por el General Novella; de parte de Iturbide, acudieron a esta firma Pedro José María de Terreros, tercer Conde de Regla, y el Teniente de Navío Eugenio Cortés.[115] En este armisticio, se acordó la suspensión de armas por seis días a partir de la ratificación del mismo, el mantenimiento de las posiciones ocupadas por ambos ejércitos sin adelantar una línea, autorización para la entrada de víveres y el libre tránsito de toda persona que no fuera militar y utilizara pasaporte. Se estipuló también que todos aquellos oficiales, sargentos, cabos y soldados que trataran de cambiarse de bando durante el armisticio podían regresar a su respectivo ejército, toda vez que pudieran comprobar que efectivamente habían desertado durante el periodo de acuerdo.

Estos seis días de suspensión de las hostilidades resultaron insuficientes, ya que el ánimo por la Independencia se había generalizado. Las fuerzas insurgentes se impusieron sobre las realistas y, el 27 de septiembre de 1821, el Ejército de las Tres Garantías encabezado por Iturbide y Guerrero —con un contingente de aproximadamente 16,000 hombres de las tres armas, de cuya Primera División el General Guerrero fue nombrado Comandante— entró triunfalmente en la Ciudad de México. En su ingreso a la capital del país, Iturbide lo hizo con sus hombres de confianza, entre los que se encontraban Eugenio Cortés y Juan Davis Bradburn. Al día siguiente, la Independencia era proclamada.

Factor fundamental para la cristalización de los ideales emancipadores fueron los combates en los principales apostaderos de la Nueva España, cuyo control permitió interrumpir las comunicaciones de la Ciudad de México —centro económico, político y social de la Nueva España— con los litorales por donde ingresaban grandes caudales económicos. México iniciaba su vida independiente desde cero. Lo prolongado del movimiento detuvo las estructuras políticas, económicas y sociales de la Nueva España. Al joven país le costaría muchos años lograr la estabilidad, porque tendría que enfrentar graves conflictos con España, que seguía comportándose como una *madre que se negaba a otorgar la libertad a su hijo*, además de los problemas internos que desde su gestación el país debió afrontar para definir el tipo de nación que quería crear.

El Imperio mexicano y el Ministerio de Guerra y Marina

En 1821, la Nueva España consiguió su separación o Independencia con respecto a España, aunque no oficialmente porque la Corona española no reconocería jurídicamente este hecho sino hasta 1836. El Plan de Iguala y los Tratados de Córdoba que Juan de O´Donojú, en su calidad de Capitán General y Jefe Superior Político de la Nueva España, había firmado sin autorización de la Corona española porque no tenía facultades para celebrar un tratado de esa naturaleza, ponían fin a las luchas entre realistas e insurgentes. La forma de gobierno que se propuso en el Plan de Iguala fue una monarquía constitucional moderada cuyo puesto debía ser ocupado por Fernando VII y, de no

115 Ídem.

aceptarlo, entonces sería algún miembro de la familia de los Borbones o de alguna otra casa europea reinante.

A la espera de que el Príncipe europeo llegara a México, el 24 de septiembre Agustín de Iturbide conformó una junta que se conoció como Soberana Junta Provisional Gubernativa, que gobernaría hasta que se eligieran las cortes mexicanas y se redactara una nueva constitución. En esta junta se reunieron 38 hombres seleccionados entre los aristócratas, terratenientes, burócratas, militares, etcétera; todos ellos elegidos por Iturbide entre las élites de la Nueva España, aunque se debe mencionar que en esa selección hizo a un lado a los principales jefes de la insurgencia, error que años después significaría su perdición.

Iturbide combatió durante varios meses a las fuerzas españolas que no quisieron unirse a su movimiento y, con algunas gestiones de Juan de O´Donojú, se logró que gran parte del ejército realista aceptara y reconociera el Plan de Iguala; por ello, Iturbide estuvo en posibilidad de avanzar hacia la Ciudad de México pasando por las principales ciudades de la Nueva España. Como a las 10:30 horas del jueves 27 de septiembre de 1821 —fecha que coincidió con el cumpleaños del Héroe de Iguala—, el Ejército Trigarante entró triunfalmente a la capital mexicana y causó algarabía entre la población que ya lo esperaba, la que quedó sorprendida de ver a los cerca de ocho mil hombres de Infantería demostrando una amplia disciplina.[116]

El día 28 se firmó el Acta de Independencia, con lo que el naciente México quedaba organizado como un imperio. Después se nombró una Regencia, integrada por cinco personajes: Agustín de Iturbide como Primer Jefe del Ejército Trigarante, el Teniente General del Ejército Español, Juan de O´Donojú;[117] el Arcediano de la Catedral de Valladolid, Manuel de la Bárcena; el Oidor de la Audiencia, Isidro Yáñez; y el Secretario del Virreinato, Manuel Velázquez de León. La función de este organismo era ejercer el poder ejecutivo en espera de la llegada del monarca europeo. Iturbide fue nombrado presidente de la Regencia y con ello de manera extraoficial se convirtió en el dirigente del imperio. Recibió de la Soberana Junta y de la Regencia, abierta autoridad para ejercer el poder como le pareciera más conveniente.

Presidiendo estos dos organismos y siguiendo la estructura administrativa española que México recibía como herencia, el futuro Emperador decretó el 4 de octubre de 1821 la organización del imperio en cuatro ministerios: Relaciones Interiores y Exteriores, bajo la dirección del doctor José Manuel de Herrera; Justicia y Negocios Eclesiásticos, dirigido por José Manuel Domínguez; Hacienda, cuyo titular fue Rafael Pérez Maldonado, y el de Guerra y Marina bajo el mando del Teniente de Navío retirado José Antonio de Medina Miranda.[118] La designación de este último no fue casual, ya que, aunque de origen veracruzano, era un antiguo y experimentado Oficial de la Real Armada Española, que incluso había participado en la batalla de Trafalgar.

El 8 de noviembre de 1821, se expidió el Reglamento para el Gobierno Interior y Exterior de las Secretarías de Estado y del Despacho Universal, con el que se organizaba oficialmente la Administración Pública en México. Con este reglamento, al Ministerio de Guerra y Marina se le confirieron todos los asuntos pertenecientes a las armas de mar y tierra, y quedó organizado en ocho secciones: Infantería, Caballería, Artillería, Fortificación e Ingenieros, Marina, Capitanías y Comandancias Generales, Presidios y Puntos militares (que incluía a militares retirados, hospitales,

116 *Gaceta Imperial de México*, 2 de octubre 1821, t. I, núm. I, México, 1821, p. 5.

117 Falleció a los pocos días y fue sustituido por el obispo de Puebla, Antonio Joaquín Pérez.

118 *Gaceta Imperial de México (Gaceta Imperial Extraordinaria de México)*, viernes 5 de octubre de 1821, t. 1, núm. 3, p. 17.

montepíos, pensiones y premios).[119] De esta forma, se inició la Armada durante el imperio mexicano como una necesidad de alcanzar de una vez por todas la consolidación de la Independencia nacional.

Los españoles se resisten a reconocer la Independencia

A pesar de que la Independencia de México se dio por consumada el 27 de septiembre de 1821, España aún se negaba a reconocer la emancipación de su colonia en ultramar. La entrada del Ejército Trigarante a la Ciudad de México no significó la expulsión total de los españoles del territorio mexicano. Las autoridades en Veracruz se resistieron tenazmente a unirse al Ejército Imperial, y la ciudad, en repetidas ocasiones, fue atacada por las fuerzas bajo el mando del Coronel Antonio López de Santa Anna sin conseguir rendirla. El Mariscal de Campo José María Dávila García, Gobernador de la plaza de Veracruz, haciendo gala de su deber militar, junto con sus fuerzas se mantuvo fiel a la Corona española y desconoció por completo la autoridad que en su momento tuvo Juan de O´Donojú como Capitán General de la Nueva España, tampoco reconoció el Plan de Iguala ni los Tratados de Córdoba, y mucho menos la firma del Acta de la Independencia el 28 de septiembre de 1821.

Las fuerzas existentes en Veracruz eran insuficientes para enfrentar al cada vez mayor Ejército Imperial Mexicano; en repetidas ocasiones, Dávila pidió refuerzos a la isla de Cuba sin resultado alguno; las deserciones y las enfermedades menguaban cada vez más a su poco personal. Fue entonces cuando, el 11 de octubre de 1821, Agustín de Iturbide envió un ultimátum contundente: capitulaba la ciudad o el ejército del imperio la tomaría por las armas.[120]

Ante estas circunstancias, Dávila adelantó los planes de trasladarse junto con sus fuerzas al castillo de San Juan de Ulúa, lo que hizo la noche del 26 de octubre de 1821, junto con toda la oficialidad y la poca tropa que había en la ciudad de Veracruz, llevando también a los enfermos y convalecientes que se encontraban en el Hospital Militar de San Carlos en Perote, Veracruz, artillería de grueso calibre y los caudales que existían en la Hacienda Pública, los cuales ascendían más o menos a ochenta mil pesos.[121] Los Alférez de Navío Rafael Aristegui y José Morales fueron los encargados de inutilizar la artillería que no fue posible llevar.

De manera intempestiva y sigilosa, Dávila salió de la ciudad de Veracruz. Poco a poco había ido acondicionando la fortaleza de San Juan de Ulúa para ocuparla, puesto que ésta era un punto estratégico sin la cual las fuerzas de Iturbide no podrían mantener la ciudad veracruzana. Dos días antes de estos acontecimientos, por órdenes de Iturbide, el General Manuel Rincón había llegado a Veracruz para tratar de negociar con Dávila la entrega del mando, pero desafortunadamente no pudieron llegar a acuerdo alguno. Es más, Rincón, que ya se había dado cuenta de lo que estaba haciendo Dávila, le exigió que desistiera de su empeño en trasladar la artillería y las municiones al castillo y le intimó a una pronta rendición.[122] En plena negociación, Dávila decidió tomar otro rumbo sin avisar previamente a las autoridades mexicanas: unas horas antes de su salida, dirigió una

119 Miguel C. Carranza y Castillo, *…y la Independencia se consolidó en el mar*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, p. 23.

120 *Agustín de Iturbide al gobernador de la plaza de Veracruz, México 11 de octubre de 1821.* Colección Nettie Lee Benson, rollo 71, HD, 15-6. 1921. AGN.

121 "14 de noviembre: Dávila informa sobre su retirada a San Juan de Ulúa". (José Dávila al secretario de Estado y del despacho de la Guerra, San Juan de Ulúa, 14 de noviembre de 1821, ASHM, c. 5375), en Juan Ortiz Escamilla (Compilador), *Veracruz. La guerra por la Independencia de México 1821-1825,* Veracruz, Talleres de Artes Gráficas Panorama, 2008, pp. 103-107.

122 *Manuel Rincón a Agustín de Iturbide, Veracruz, 27 de octubre de 1821.* Exp. XI/481.3/206, *Documentación relativa al movimiento de independencia en el Estado de Veracruz. Año de 1821,* fs. 24-26. AHSDN.

comunicación al Ayuntamiento, en la que le manifestaba la decisión de su retirada y le dejaba en plena libertad para resistirse o acordar la entrega de la plaza.

Ante el peligro que significaba la salida de Dávila, en la madrugada del 27 de octubre de 1821, alrededor de las 12:15 horas, el Ayuntamiento veracruzano se reunió en la sala de cabildos y acordó su adhesión al gobierno imperial, el nombramiento del General Manuel Rincón como jefe político, así como el mando militar de la plaza y la Intendencia de Veracruz; al General Antonio López de Santa Anna se le asignó la Comandancia General de la provincia.[123]

Las fuerzas en San Juan de Ulúa se limitaron a mantener en pie la bandera de su país, en señal de no aceptación de la Independencia de México. La empresa que el viejo Comandante español acababa de iniciar no era fácil, sobre todo por el reducido personal con que contaba a causa de la deserción de los pardos y morenos. Así lo hizo saber al Comandante General de Marina de La Habana, Cuba, Tomás Ayalde, en una misiva fechada el 21 de octubre, en la que solicitó se le enviara una fuerza de mil hombres para continuar sosteniendo la resistencia española.[124] A pesar de que el Mariscal de Campo Francisco Novella, que recientemente había arribado a La Habana, confirmó la condición en que se encontraban los de Ulúa, cuyas fuerzas —dijo— eran apenas de unos 300 hombres,[125] las autoridades del apostadero en aquella isla del Caribe resolvieron enviar una tropa de tan sólo 450 hombres del Batallón de Cataluña y artilleros.[126]

Aunque las intenciones de la Corona española eran continuar manteniendo sus dominios, la realidad era que las fuerzas militares y las arcas reales se encontraban disminuidas debido a las guerras que España había tenido que librar en su propio espacio. De tal forma que fueron pocos los auxilios en artillería, víveres y tropas que Dávila recibió, pero, como estímulo para el viejo español, las cubiertas en los pliegos que le mandaban llevaban inscrita la siguiente frase: ¡Al único y valiente General de Nueva España![127]

El imperio mexicano también carecía de muchas cosas, entre ellas de navíos y artillería gruesa que pudieran hacer frente a los rebeldes españoles, por lo que no pudo adoptar alguna acción hostil en su contra, y un bloqueo sobre Ulúa era materialmente imposible. La ausencia de una marina de guerra se hizo evidente; por ello, Iturbide optó por la vía de la negociación a través de correspondencia que directamente llevaba al castillo el Ministro Antonio de Medina, al que Dávila ya conocía y por ello Iturbide lo había elegido, además por sus características de honradez y buen juicio; todo esto lo situaba como el idóneo para lograr el objetivo de conseguir la entrega de Ulúa, lo que en apariencia era relativamente fácil, porque Dávila se condujo siempre con apacibilidad.

En todo momento, Iturbide trataba de persuadir a Dávila de que entregara el castillo de Ulúa de forma pacífica,[128] pero todos sus intentos fueron infructuosos porque el Comandante español permaneció siempre firme negándose a cualquier argumento convincente por parte del Héroe de

123 *Acta capitular del Ayuntamiento de Veracruz en la que informan la retirada al fuerte de Ulúa del Mariscal de Campo José Dávila, 27 de octubre de 1821*. Ibídem, fs. 2, 11 y 12. AHSDN.

124 "14 de noviembre: La Habana resuelve reducir el envío de auxilios a Veracruz" (Acta de la Junta de Generales, La Habana, 14 de noviembre de 1821, AGI, Cuba, leg. 2115, fs. 5-6v.), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* pp. 101-103.

125 Ídem.

126 Ídem.

127 *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, AGN-SEGOB, 1965, t. VI, núm. 3, p. 82.

128 "Oficio de Iturbide a Dávila", en Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la Heroica Ciudad de Veracruz,* México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1850, reeditado por la oficina de máquinas de la Secretaría de Educación Pública, México, 1940, t. II, pp. 198-199.

Iguala.[129] Fue imposible llegar a algún acuerdo, y aunque ambas autoridades mantuvieron relaciones cordiales, Agustín de Iturbide no dejaba de preocuparse por la insuficiente protección de los extensos litorales nacionales. Previendo algún ataque por parte de los apostados en Ulúa, solicitó a los comandantes Rincón y Santa Anna que le orientasen sobre la posible creación de un Batallón de Infantería de mil plazas y un Cuerpo de Caballería de 800 para salvaguardar la costa veracruzana.[130] El 14 de noviembre de 1821, el General Manuel Rincón, en su calidad de jefe político y militar de la plaza de Veracruz, contestó a Iturbide sobre la conveniencia de que esas fuerzas fueran integradas por elementos aclimatados y voluntarios para dejarlos de manera permanente en Veracruz y en los pueblos aledaños, a fin de que defendieran las costas inmediatas y evitaran el contrabando.[131]

Con esta resolución, estaba naciendo el Cuerpo de Infantería de Marina en el México Independiente, por lo que se puede deducir que, antes que barcos, la joven Institución comenzó a contar con un Batallón de Infantería de Marina destinado a guarnecer las costas y puntos aledaños, y después para las guarniciones de los buques que estaban próximos a comprarse.

El General Rincón y el Ministro de Guerra y Marina pronto se dieron cuenta de que las negociaciones que se habían mantenido con Dávila no estaban dando buenos resultados, a pesar de ello, la actitud del Jefe español siempre fue pacífica, ya que permitía el uso del puerto "sin causar vejación ni la menor incomodidad a los buques del país ni a los extranjeros, ni tampoco ha impedido los abastos de la ciudad misma, como pudiera haberlo hecho".[132] De cualquier forma, las autoridades en Veracruz instaron a Iturbide a conformar una marina de guerra respetable para poder defender la soberanía nacional, tal y como lo manifestó el General Rincón en un informe al futuro Emperador: "Entiendo además que mientras no tengamos una marina militar dominante, nada se puede adelantar hostilmente contra aquella fortaleza aislada en el mar".[133]

Creación del Almirantazgo

En ausencia del Príncipe europeo que debía gobernar el naciente México, la Soberana Junta Provisional Gubernativa y la Regencia emitieron un decreto el 14 de noviembre de 1821, a través del cual otorgaron a Iturbide el nombramiento de Jefe Supremo de las Armas de Mar y Tierra, con el grado de Almirante Generalísimo, cuya antigüedad se reconocía a partir del 24 de febrero de 1821. Ante la falta de Emperador, este nombramiento constituía la autoridad máxima del gobierno, con amplios poderes para comandar las fuerzas de mar y tierra.[134]

De esta forma, Iturbide se convertía en el primer Almirante de la Marina de Guerra mexicana y el primer General del Ejército designado en el México Independiente, cargos que le obligaban a cumplir con una multiplicidad de funciones con las que trató de definir el destino del imperio: era Presidente de la Regencia, Comandante del Ejército Imperial y Almirante Generalísimo con poderes ilimitados para nombrar funcionarios, otorgar ascensos, manejar el comercio y también los

129 "Contestación de Dávila a Iturbide", ibídem, pp. 228-229.

130 Exp. XI/481.3/206, *Documentación relativa al movimiento de independencia en el estado de Veracruz. Año de 1821*, 158 fs., f. 64. AHSDN.

131 Ibídem, f. 4.

132 "Contestación de Dávila a Iturbide", en Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.,* pp. 228-229.

133 Exp. XI/481.3/206, *Documentación relativa al movimiento de independencia en el estado de Veracruz. Año de 1821*, 158 fs., fs. 95-96. AHSDN.

134 Exp. XI/481.3/73. *Circular dando a conocer el decreto del 14 de noviembre de 1821, relativo a las facultades, honores y preeminencias que corresponden a Agustín de Iturbide, como Almirante Generalísimo, 15 de noviembre de 1821*, Impreso, 14 fs. AHSDN.

puertos. Las responsabilidades y funciones eran excesivas, por lo que le fue prácticamente imposible cumplir con ellas plenamente.[135] Por este motivo, en febrero de 1822 el Almirante Generalísimo creó la Secretaría del Almirantazgo, que debía tratar y determinar todos los asuntos pertenecientes a la Marina. La dirección de esta Secretaría recayó en Francisco de Paula Álvarez y fue necesaria también la contratación de un auditor que no podía ser cualquier persona, ya que se requería de alguien "letrado y posea las luces necesarias para llevar a cabo la misión encomendada",[136] tales características fueron encontradas en el licenciado Ignacio Quintana, a quien se le asignó el cargo.

La Secretaría del Almirantazgo tuvo una vida efímera y careció del empuje necesario para organizar los efectivos navales; sería tiempo después cuando se lograría la conformación de la Escuadrilla Imperial, gracias a las gestiones del Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, con la creación de dos departamentos navales —en Alvarado, posteriormente en Veracruz y San Blas—, además de la creación del Batallón de Infantería de Marina bajo el mando del estadounidense Juan Davis Bradburn, que se ubicó en la costa veracruzana del Golfo de México para resguardar la zona de la resistencia española.

Las condiciones de la Armada Imperial en 1822

El Ministerio de Guerra y Marina poco podía hacer sin los recursos materiales para funcionar correctamente. Para el 24 de febrero de 1822, cinco meses después de creado el Ministerio, Antonio de Medina Miranda rindió la primera memoria del ramo. En ella detalló las condiciones en que se encontraba el Despacho a su cargo, señalando que existían algunas de las unidades abandonadas por los españoles en tan avanzado estado de deterioro que no podían ser consideradas parte de la fuerza naval nacional. Se trataba de las corbetas *Concepción* y *Princesa* y el bergantín *San Carlos,* una goleta próxima a botarse al agua, dos lanchas de auxilio, todos ellos ubicados en San Blas. En el Lago de Chapala se encontraban solamente dos lanchas. En Veracruz, estaba la goleta de guerra *Belona*, con porte de 12 cañones, fiel al gobierno español y un pequeño bote para las funciones del servicio.[137]

Los puertos habilitados en el litoral del Golfo de México en ese año eran Campeche, Tlacotalpan, Veracruz (en donde se ubicó el Departamento de Marina del Norte), Tamiahua, Tampico, Soto la Marina, Bahía de San Bernardo; mientras que por el Pacífico eran Tehuantepec, Acapulco, San Blas (en donde también se ubicó el Departamento de Marina del Sur, ya que facilitaba la remisión de caudales y otros artículos de consumo para las Californias), Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego y Monterey.[138] Realmente era muy poco personal con el que contaba la Armada Nacional para el resguardo de sus extensos litorales: 248 elementos, entre jefes, oficiales, tropa, maestranza y marinería, además de 15 empleados que laboraban directamente en el Ministerio de Guerra y Marina.[139]

El panorama presentado por Medina era desolador; la Marina de Guerra se iniciaba en condiciones deprimentes, circunstancia a la que se sumaba el peligro de que las Cortes españolas declararan ilegítimos los Tratados de Córdoba, lo que indujo a Iturbide a fortalecer y alistar al ejército para afrontar cualquier contingencia. Para ello, solicitó al Congreso un presupuesto para mantener un

135 Timothy E. Anna, *El Imperio de Iturbide,* Alianza-Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1991, p. 54.

136 *Documento del 15 de febrero de 1822.* Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México (en adelante AGSEMAR).

137 *Memoria presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina*, México, Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, 1822, pp. 4-25.

138 Ídem.

139 Ídem.

ejército de 35 mil soldados regulares y 30 mil milicianos; sin embargo, aunque esto constituía una prioridad, nada se pudo hacer por la falta de fondos en la Hacienda mexicana, por lo que el proyecto se vio impedido.[140]

El Almirante Generalísimo sabía perfectamente cuáles eran las necesidades del país en materia de marina. Iniciado el mes de mayo de 1822, comunicó al Ministro de Guerra y Marina que el país estaba "sin ejército, sin tesoro, sin la separación de los poderes gubernamentales, sin ser reconocido como un Estado independiente […] Sin una Marina, con todos los flancos expuestos, con los habitantes distraídos […] ¿Este país puede llamarse apropiadamente una nación?"[141] Finalmente, concluía que si el Congreso no aceptaba la solicitud de un presupuesto para el Ejército, consideraría que se había aceptado su renuncia. Ante tal amenaza, el 18 de mayo de 1822 se aprobó la demanda de crear y mantener un ejército más grande.

Fue así como se comenzó a transformar lo que existía como Ejército Trigarante en el Ejército Imperial Mexicano. Su organización se realizó con base en la Ordenanza Española de 1793; por lo tanto, la legislación y los uniformes observaron rasgos muy similares a los de la Colonia, pero adaptados al caso mexicano. De esta manera, se constituyeron 12 Regimientos de Infantería y 12 Regimientos de Caballería; además, se crearon las Direcciones Generales de Artillería e Ingenieros, así como las Comandancias Generales. El reclutamiento de la tropa se continuó haciendo por medio del sistema de sorteo, con el que cada provincia elegida aportaría determinado número de hombres, de acuerdo con su población. En cuanto a los oficiales, su reclutamiento debía ser por medio de los ascensos por méritos en conducta, servicios e instrucción, así como a través de la preparación de cadetes, quienes recibirían instrucción en los Cuerpos del Ejército para después ser ascendidos a oficiales.[142]

Con este logro, Iturbide estaba en condiciones de reconocer el esfuerzo de los cuerpos militares. Fueron los propios militares quienes exigieron al Congreso su nombramiento como Emperador, cuando el Sargento del Primer Regimiento de Infantería, Pío Marcha, al frente de varios grupos de soldados pertenecientes a los cuerpos de tropa que formaban la guarnición de la Ciudad de México, se manifestó ante el Congreso para lograr el encumbramiento del Almirante Generalísimo. El 19 de mayo de 1822, los integrantes del Congreso, presionados por la muchedumbre que se manifestaba en las calles e incluso dentro del recinto parlamentario, votaron en mayoría para que Iturbide asumiera el trono. El Almirante Generalísimo se convertía ahora en Emperador. Pero esto sólo fue el inicio de su caída, porque a partir de ese momento la confrontación con el Congreso se hizo intensa y evidente.

A pesar de tener ya el imperio constituido, la nación aún no podía avanzar con tranquilidad. Los cambios en la administración fueron constantes; el caso del Ministerio de Guerra y Marina es el ejemplo más claro de esta situación: El 1º de julio de 1822, Antonio de Medina Miranda fue sustituido en el cargo por Manuel de la Sota Riva Llano y Aguilar, quien después de nueve meses fue relevado por Francisco Arrillaga, aunque sólo por siete días, ya que el 2 de abril de 1823 se designó como titular del Ministerio de Guerra y Marina al General José Ignacio García Illueca, quien poco tiempo después pereciera, por lo que el gobierno mexicano decidió poner a cargo del Despacho al Brigadier José Joaquín de Herrera. Sin duda alguna, demasiados cambios en tan poco tiempo.

140 Timothy E. Anna, *El Imperio de Iturbide*, p. 40.

141 Ibídem, p. 75.

142 *Historia del Heroico Colegio Militar de México*, Sesquicentenario de su fundación 1823-1973, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1973, p. 19.

El Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa y la conformación de la primera Escuadrilla Imperial

Ante la situación en que se encontraban la plaza de Veracruz y el castillo de San Juan de Ulúa, las autoridades convinieron en que era de suma necesidad adquirir barcos para conformar una escuadra que hiciera frente a los apostados en el castillo, sobre todo porque ya les habían llegado los auxilios desde La Habana. Iturbide confió esta importante comisión a uno de sus hombres más allegados: al Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, quien a principios de 1821 arribó a Acapulco a bordo de la fragata *Prueba* perteneciente a la Armada Española, cuando apenas ostentaba el grado de Teniente de Navío, y se incorporó a las filas insurgentes en febrero de ese año. Fue nombrado por Iturbide como su Ayudante de Campo y uno de sus asesores en asuntos navales. De hecho, el 7 de enero de 1822 le otorgó el grado de Capitán de Navío, que constituía el de más alta jerarquía de la naciente Armada mexicana.[143]

Es importante mencionar lo anterior, porque, cuando inició esta Institución no se disponía de personal con conocimientos en las artes navales; por ello, los militares que se incorporaron y a quienes se les otorgaron altos grados dentro de la jerarquía naval fueron en su mayoría ingleses, estadounidenses e hispanos (chilenos, peruanos, cubanos, etcétera), quienes comulgaban con las mismas doctrinas libertadoras en América y que se adhirieron al movimiento independentista mexicano, demostrando un amplio sentido de lealtad a las autoridades mexicanas; por ejemplo, José de Aldana recibió el grado de Capitán graduado de Fragata y se convirtió también en el primer Comandante del Departamento de Marina de Veracruz; al guatemalteco José María Tosta se le otorgó el grado de Capitán de Fragata, y a su hermano, Bonifacio, el de Teniente de Navío; el estadounidense Juan Davis Bradburn recibió el grado de Teniente Coronel Efectivo de Infantería; el español José Govantes tuvo el puesto de Intendente Propietario de Veracruz; el Doctor Juan Brike fue el primer médico cirujano con el que inició el Servicio de Sanidad Naval, y el estadounidense Benjamín Phillips dio inicio al Servicio de Construcción Naval y le fue conferido el grado de Primer Teniente de la Armada Imperial.

Considerando el informe reportado por el Ministerio de Guerra y Marina, por indicaciones de Iturbide, Antonio de Medina envió a Eugenio Cortés a los Estados Unidos de América para adquirir los barcos, a fin de lograr la rendición del castillo. En los planes iniciales, se propuso comprar una fragata de 44 cañones y ocho corbetas de 26 cañones, pero el costo de su construcción ascendía a cerca de un 1.4 mdp, dinero que por supuesto no se tenía en las arcas del joven imperio. Tratando de remediar este problema, se decidió adquirir ocho goletas y cuatro balandras cañoneras;[144] aunque el costo de construcción se reducía en comparación con la primera pretensión, fue necesario conseguir financiamiento para realizar la adquisición y, como se verá más adelante, los barcos que pudieron comprarse no coincidían mucho con el plan establecido. Fue el estadounidense José Ranich quien ofreció financiar la compra, con la condición de recibir un 5% de comisión por ese negocio.[145]

Así, el Capitán de Navío Cortés y Azúa salió de la Ciudad de México el 13 de enero de 1822 y llegó a Veracruz diez días después. Ahí se incorporó a la comisión el Teniente Coronel Juan Davis Bradburn, Ayudante del Estado Mayor. No pudo salir de manera inmediata por no haber disponible una embarcación que lo llevara a La Habana. Zarpó rumbo a la capital cubana el 27 de enero de

143 *General de Brigada Cortés, Eugenio*, Exp. No. XI/111/2-175, t. I, f. 23. Archivo de Cancelados. AHSDN.

144 Arturo López de Nava, *op. cit*., p. 58.

145 Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 56. Archivo Nacional de Chile (en adelante ANCH).

1822; de ahí partió junto con el Teniente Coronel Davis Bradburn[146] hacia Baltimore, el puerto más importante de los Estados Unidos.

Mientras, en Delaware, el financiador Ranich logró iniciar los tratos para adquirir la primera goleta para el gobierno mexicano, que fue bautizada con el nombre de *Iguala*, tal vez por coincidir su compra con el primer aniversario de haber sido promulgado el Plan de Iguala con el que se consumara la Independencia de México. Una vez dispuesta para la venta, la goleta zarpó hacia Baltimore bajo el mando de Silvestre Ituarte, quien al arribar la puso a las órdenes de Cortés. Para el 22 de marzo, el Capitán de Navío dictaba órdenes para que el barco zarpara a Veracruz lo más pronto posible, lo que no pudo ser, ya que sufrió retraso debido a una reclamación del Agente Consular español Luis de Onís sobre la infracción a la neutralidad que los Estados Unidos cometían al permitir que la goleta anclara en su puerto, porque sabía que este barco estaba destinado al bloqueo de San Juan de Ulúa, lo cual violaba las leyes establecidas en esos estados.

Pese a estas protestas, Richard Worsam Meade, un comerciante y banquero estadounidense que simpatizaba con la lucha por la Independencia mexicana y que Cortés había conocido por mediación de Henri Clay, para subsanar esta dificultad pagó una fianza de veinte mil pesos, a fin de que se permitiera que la goleta fuera trasladada a su destino final.[147] Lorenzo de Zavala en su *Ensayo Histórico de las Revoluciones de México*[148] escribió que Eugenio Cortés estuvo en la cárcel a causa de no haber tenido los fondos necesarios para pagar las deudas adquiridas y que fue Meade quien pagó la fianza para liberarlo; sin embargo, en 1822, lo que realmente pagó el estadounidense fue la fianza para el pronto zarpe de la goleta.

Debido a las reclamaciones de Onís, este primer barco de la Armada Imperial no pudo ser abanderado con el pabellón mexicano y debió zarpar de Baltimore con el estadounidense, aunque, una vez llegado a México, se abanderó con la enseña nacional mexicana. Esta misma condición debieron cumplirla los demás barcos que fueron trasladados hacia México, en concordancia con las leyes estadounidenses y para que no corrieran peligro de ser capturados durante su derrota. Al respecto, aunque Mario Lavalle Argudín afirmó que "la *Iguala* fue el primer buque que de manera oficial izó el Pabellón Nacional",[149] es algo que no ha podido comprobarse, sin embargo, al ser el primer barco con el que se inicia la formación de la Marina de Guerra Nacional, es de suponer que, efectivamente, haya sido el primero en enarbolar la bandera tricolor del México Independiente.

Junto con las órdenes emitidas por Cortés, se encontraba también la propuesta que el 24 de marzo le hiciera al Almirante Generalísimo para que el Teniente Coronel Davis Bradburn fuera designado Comandante del Batallón de Marina que se estaba integrando, porque el estadounidense ya tenía una amplia experiencia en la dirección de este tipo de cuerpos y su comisión a Estados Unidos tenía la finalidad de reclutar personal para formar este cuerpo en México, cuya misión sería guarnecer los buques y demás requerimientos marítimos.[150]

Con esta propuesta aprobada, la goleta *Iguala* fue trasladada a México en abril de 1822 por el Capitán de la Marina Mercante George Taten y bajo el mando del Teniente Coronel Juan Davis Bradburn; a bordo se encontraban el Capitán de Infantería de Marina estadounidense Guillermo

146 Ibídem, fs. 56, 58.

147 Ibídem, f. 47.

148 Lorenzo de Zavala, *Ensayo histórico de las revoluciones de México desde 1808 hasta 1830*, México, Porrúa, 1969, p. 220.

149 Mario Lavalle Argudín, *Bloqueo y Capitulación del castillo de San Juan de Ulúa. La epopeya olvidada*, México, Taller Gráfico de la Oficina del C. Secretario de Marina, 1984, p. 13.

150 Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 78. ANCH.

Thompson y el Cónsul Guillermo Taylor, quien fue enviado por el gobierno de Estados Unidos, país que, aunque no oficialmente, de alguna forma había reconocido ya la Independencia no sólo de México, sino de toda América. El 24 de abril de 1822, el Congreso informaba que el día 17 se había producido la exitosa llegada al puerto de Alvarado de la goleta imperial *Iguala*, armada con doce cañones, la cual, traía a bordo a personal de Infantería de Marina enganchado por Davis en aquel país del Norte.[151] Desde su llegada, la *Iguala* fue puesta bajo las órdenes del Primer Teniente Roque Martínez García, Capitán del puerto de Alvarado.

Como puede observarse, Eugenio Cortés era entonces un hombre muy cercano a Iturbide.[152] Fue nombrado Jefe de las Fuerzas Navales Mexicanas y continuó en Estados Unidos negociando la compra de más barcos para hacer efectivo el sitio de San Juan de Ulúa; había recibido plenas facultades para comprar artillería y pertrechos navales, así como para encargarse de la adecuada contratación de oficiales y tripulación. De manera no oficial, porque no existía un despacho al respecto, Cortés y Azúa también desempeñó la comisión de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Imperio Mexicano ante el gobierno de los Estados Unidos para que, entre otras cosas, gestionara el reconocimiento de la Independencia mexicana, cargo que desempeñó hasta finales de 1822, en que Iturbide nombró a su abogado personal, José Manuel Antonio Zozaya y Bermúdez, como Ministro Plenipotenciario en Estados Unidos.

El segundo barco que se adquirió fue la goleta *Anáhuac,* construida por Benjamín Phillips, para quien, el 18 de noviembre de 1824 se solicitó el nombramiento de Ingeniero Constructor con el grado de Primer Teniente de la Marina Imperial.[153] La goleta contaba con un desplazamiento de 238 toneladas y fue trasladada a Filadelfia con un cargamento de 12 cañones de 18 libras con sus cureñas, armas menores y remos. De ahí fue despachada hacia México por Mr. R. Adams, bajo las órdenes del Comandante Whigman, y llegó al puerto de Alvarado el 22 de septiembre de 1822. Ya se tenían dos barcos que, aunque artillados, carecían del equipamiento necesario para hacer frente a la resistencia en San Juan de Ulúa. Poco más de un año había pasado de que los españoles se atrincheraran en la fortaleza, cuando en diciembre llegó más artillería para ambas goletas, pero aún era insuficiente.

La siguiente embarcación adquirida fue la corbeta *Nuestra Señora de Guadalupe* con un desplazamiento de 500 toneladas; artillada con 22 cañones de 32 libras y 2 cañones largos para caza de 18 libras. Fue construida con las mejores maderas y forrada de cobre. El 25 de junio de 1822, zarpó de Nueva York rumbo a Baltimore escoltando a las balandras cañoneras *Tuxpan, Papaloapan, Tampico* y *Tlaxcalteca*, con más de 100 toneladas de desplazamiento cada una. Ya se esperaba su arribo a México, pero hubo problemas para que zarparan hacia Veracruz, porque las letras de crédito que habían sido giradas por James Barry no fueron reconocidas, por lo que la goleta no pudo ser adquirida y las cuatro balandras retrasaron varios meses su zarpe.

De la misma forma, se negoció la adquisición de las balandras cañoneras *Chalco* y *Chapala* —que arribaron el 20 y 26 de noviembre de 1822 bajo el mando de los segundos tenientes Luis Seeger y Juan Barnard, respectivamente—, *Orizaba, Campechana* y *Zumpango*, junto con las dos goletas mencionadas, formaron la primera Escuadrilla Imperial del naciente México. Se debe mencionar que la colaboración de Richard Worsam Meade es digna de reconocimiento porque, gracias a los créditos

151 *Gaceta Extraordinaria del Gobierno Imperial de México*, domingo 21 de abril de 1822, t. II, núm. 26, p. 201

152 Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 45. ANCH.

153 El 18 noviembre de 1824, se solicitó nombramiento del ingeniero constructor con el grado de primer teniente de la Marina Imperial para Benjamín Phillips. Archivo de la Embajada de México en Estados Unidos, Leg. 13, Exp. 2, f. 2. Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante AHSRE).

facilitados por este hombre, se comenzó la construcción de las goletas y balandras cañoneras, a pesar del retraso del gobierno mexicano para finiquitar estos préstamos, ya que Meade incluso adelantaba fuertes sumas de dinero para cubrir los gastos urgentes que implicaba la construcción de los barcos, en detrimento de su propia economía.

Después del arribo de los barcos para la Armada Imperial, se dispuso que su distribución territorial fuera de la manera siguiente: en el Pacífico, estuvo el bergantín de guerra *Morelos* que se encontraba en San Blas, destinado a las tareas de correo y transporte; en el Golfo de México y el Caribe, quedó la primera escuadrilla de la Independencia; inicialmente, se pensaba utilizar a ésta para hacer frente a Ulúa; sin embargo, al reconocerse la inferioridad para los fines que había sido conformada, corrió la misma suerte que el *Morelos*, porque además carecía de tripulaciones, ya que no existía gente con experiencia marinera y los pocos que habían, estaban impedidos para prestar sus servicios mientras no estuvieran registrados, según lo estipulaba la Ley de Matrículas.

Al respecto, del poco personal con que se contaba, la mayor parte había sido enganchado en Estados Unidos. Por ejemplo, en la goleta *Iguala* el Teniente Coronel Davis Bradburn trajo a una pequeña tripulación integrada por 16 hombres de mar y algunos maestres y condestables, quienes inmediatamente manifestaron su inconformidad por los maltratos a los que habían sido sujetos por parte del Capitán Jorge Fetan, quien ocupó el puesto de Comandante de la *Iguala* después de Roque Martínez, además de que sus salarios eran inferiores a los que percibían en su tierra natal.[154]

Lo que sucedió con la goleta *Anáhuac* fue similar, ya que, aunque venía dotada de gente de mar extranjera, al llegar a su destino rehusaban seguir en el servicio. El Contador Manuel Fernández de Castro, con la ayuda de un intérprete, se dirigió a los 25 hombres que venían en la tripulación de la *Anáhuac* e hizo de su conocimiento las condiciones del contrato; el problema eran los bajos salarios, muy inferiores a los que percibían en la Armada estadounidense y, ante la imposibilidad de homologarlos con los de su país de origen, ninguno quiso comprometerse.[155] La dificultad para conformar y conservar las tripulaciones fue un problema que la naciente Armada mexicana tendría que enfrentar durante sus primeros años de vida, lo que retrasó también la pronta expulsión de los españoles del castillo de San Juan de Ulúa.

Inician las hostilidades

En todo momento, Iturbide intentó negociar de varias maneras la capitulación del castillo de San Juan de Ulúa, pero nada pudo lograr, a pesar de haber hecho uso del soborno que él mismo o sus subordinados intentaron, como fue el caso del Teniente Coronel Pedro Pablo Vélez, quien el 28 de agosto de 1822 trató de convencer a los sargentos de la guarnición de Ulúa para que siguieran la bandera imperial. A pesar de ésto, los habitantes del puerto continuaron viviendo con cierta paz y tranquilidad, la gente de Ulúa salía a proveerse de víveres y sólo de vez en cuando surgían pequeños incidentes de fácil resolución.

A casi un año de la toma de esa posición, hubo relevos de mando que cambiaron significativamente el curso de los hechos. El 10 de septiembre de 1822, se hizo cargo del gobierno de la ciudad de Veracruz el Brigadier Antonio López de Santa Anna, en sustitución del General Rincón; de igual manera; se

154 *Documento del 19 de noviembre de 1822*, AGSEMAR.
155 Ídem.

nombró Capitán General de las Provincias de Puebla y Veracruz al General José Antonio Echávarri para hacerse cargo de las operaciones militares y las acciones políticas en la zona.

También, el 21 de octubre, fue relevado del mando el Mariscal de Campo José María Dávila por el Brigadier Francisco Lemaur, quien, en su calidad de subinspector de ingenieros, había apoyado tenazmente la resistencia española. Aunque se ha llegado a plantear que el relevo se debió a que Dávila fue ascendido por el Rey de España a Teniente General por su lealtad al gobierno español, la verdadera razón residía en que era un hombre de avanzada edad y con salud débil que esperaba con ansia su relevo. Inicialmente, su sucesor sería el Mariscal de Campo Juan Moscoso, quien había sido nombrado Capitán General y Jefe Superior Político de las provincias de la Nueva España ante la defección de Juan de O´Donojú; sin embargo, Moscoso nunca ocupó tales puestos, pues argumentaba que desafortunadamente los nombramientos le habían llegado retrasados.

Lemaur recibió los mismos nombramientos que Moscoso en mayo de 1822, pero su incorporación debió esperar hasta que logró dejar a su familia más o menos protegida en La Habana, Cuba, y esperar a que un buque pudiera transportarlo a su destino, al que por fin pudo llegar a bordo del bergantín correo *Realista*. Estos cambios fueron causa de que la situación de paz prevaleciente se viera alterada, ya que el Comandante español saliente poseía una personalidad menos agresiva que su sucesor, quien era "altanero, levantisco, grosero y provocador",[156] carácter que dejó ver en la proclama que lanzó a sus tropas a los pocos días de haber tomado posesión del castillo, en la que los arengó para iniciar la agresión en contra de las autoridades en Veracruz.[157]

Lemaur no estaba dispuesto a ceder ni a esperar más tiempo para lograr los fines de la Corona española, sobre todo porque estaba enterado de los preparativos de las autoridades mexicanas para hacer frente a San Juan de Ulúa, ya que pocos días antes de estos cambios se había ordenado al Comandante de Marina de Veracruz, Capitán de Navío José de Aldana, que hiciera un plan, mismo que presentó el 30 de septiembre de 1822; en él propuso reunir a todas las fuerzas en la Isla de Sacrificios y organizarlas para, en las noches, efectuar el asalto a San Juan de Ulúa, por medio de dos divisiones, una por el Norte y la otra por el Sur. La goleta *Iguala* debía efectuar el crucero en el norte del puerto para impedir la entrada de buques mercantes y de guerra, mientras que la corbeta *Guadalupe* y la goleta *Anáhuac* actuarían en las aguas de Cuba con el fin de debilitar el comercio español.[158]

El Emperador Agustín de Iturbide nombró al Coronel Juan Davis Bradburn como Comandante del Batallón de Marina y le ordenó que se trasladara a Veracruz para ponerse al frente de las fuerzas en ese puerto.[159] Sabedor de la problemática a que se enfrentarían los capitanes de los buques ante la falta de marinería, Aldana propuso al Ministro de Guerra y Marina, Manuel de la Sota Riva, el aumento urgente de tres Compañías de Marina para el adecuado servicio que requerían los buques y demás necesidades del Departamento, e indicó que "no bastaba la poca fuerza de la compañía de marina que a las órdenes del Capitán Thompson viene de los Estados Unidos", pidiendo se mandaran algunos oficiales subalternos bajo las órdenes del Coronel Davis Bradburn, a fin de repartirlos en diferentes

156 Ignacio Fuentes, *et al*., *Por qué Veracruz es cuatro veces heroica*, México, Academia Nacional de Historia y Geografía, vol. VI, 1977, p. 21.

157 "21 de octubre: Francisco Lemaur toma el mando en San Juan de Ulúa" (*Proclama de Francisco Lemaur a sus tropas, San Juan de Ulúa, 24 de octubre de 1822*. ASHM, c. 5376.), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit*., pp. 179-180.

158 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit*., p. 56.

159 *Documento del 26 de septiembre de 1822,* AGSEMAR.

puntos de la costa de barlovento y sotavento, para reclutar y extraer personal de jóvenes solteros de las divisiones de Infantería de la costa.[160]

Desde Campeche se enviaron 300 matriculados para el sitio de Ulúa, destinados a embarcarse en la goleta *Iguala*. El Teniente de Artillería Tomás Sánchez solicitó la formación de una Compañía de Artillería para dotar los buques del imperio; proponía que se integraran compañías de 40 a 50 hombres provenientes del personal de las compañías de las costas de sotavento, las cuales estarían bajo su mando y los instruiría en los ejercicios y demás funciones marítimas; con ellos formaría una escuela práctica.[161]

El siguiente paso fue ordenar al General Echávarri, quien se encontraba en Jalapa, presentarse de manera inmediata en Veracruz para recibir instrucciones por parte de Santa Anna respecto a un plan para apoderarse de la fortaleza de Ulúa. Desde el primer contacto, las relaciones entre ambos comandantes no fueron buenas: se disputaron la autoridad porque los dos tenían instrucciones precisas sobre Ulúa. A causa de estas discordias, el plan de ataque resultó un rotundo fracaso: Santa Anna, como Comandante de la plaza, tuvo conocimiento de la llegada del Regimiento de Infantería de Cataluña e hizo creer a Lemaur que se le entregarían sin resistencia los baluartes Santiago y Concepción, los dos principales del puerto. La noche del 26 de octubre de 1822, el Comandante Santa Anna había planeado que, en cuanto llegara la tropa de la guarnición, los marinos mexicanos la apresarían, ocuparían sus mismas lanchas y llegarían al castillo, para sorprender al resto de los rebeldes y así rendirlos. Por otro lado, Lemaur había concebido también un plan, porque envió en lanchas a cerca de 300 hombres de los casi 500 que formaban la guarnición de la fortaleza y que provenían del Regimiento de Infantería de Cataluña, con órdenes precisas de apoderarse de la ciudad mediante un asalto. Éstos fueron organizados en dos divisiones: la primera, conformada con 200 de ellos bajo el mando de Antonio La Oliva, intentó atacar el baluarte Santiago; la segunda, con 100 hombres, hizo lo propio con el baluarte Concepción. Ambos planes fallidos provocaron un intenso enfrentamiento que se llevó a cabo por cerca de dos horas, durante las cuales las fuerzas de Echávarri y Santa Anna —conformadas por el 8º Regimiento de Infantería con cerca de 800 hombres, el Batallón Activo de Jalapa, el Cuerpo de Urbanos de Veracruz y el Primer Regimiento de Infantería—[162] se impusieron, lo cual dejó en la playa cerca de cien muertos y heridos. Sin proponérselo, Santa Anna había puesto en peligro la vida de sus tropas, oficiales y del mismo Echávarri, y, a ojos del Emperador Iturbide, aparecía como el que había intentado sacrificar su vida, que se había salvado gracias "al valor de una docena de soldados y al terror que se apoderó de los que le atacaron".[163] A pesar de ello, por esta valiente defensa, el 30 de octubre de 1822 Iturbide otorgó ascensos en reconocimiento de estos hechos: Echávarri a Mariscal de Campo y Santa Anna a Brigadier efectivo.

Indignado por el engaño que había sufrido y sin importarle la población civil, Lemaur ordenó, el 27 de octubre de 1822, el primer bombardeo a la ciudad, el cual inició a las dos de la mañana y se extendió por cerca de siete horas.[164] El puerto sufrió muchos daños y, con el objeto de reparar

160 *Comunicado del Comandante principal del Departamento de Marina de Veracruz José de Aldana, 16 de octubre de 1822*, Fondo de Guerra y Marina, Exp. 3, f. 1, AGSEMAR.

161 *Documento del 15 de octubre de 1822*, Fondo de Guerra y Marina, Exp. 7, AGSEMAR.

162 Miguel A. Sánchez Lamego, "El Ejército Mexicano de 1821 a 1869", en *El Ejército Mexicano*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979, p. 114.

163 *Memorias de Agustín de Iturbide*, citado en Lorenzo de Zavala, *op. cit.,* p. 147.

164 Exp. XI/481.3/206, *Documentación relativa al movimiento de independencia en el estado de Veracruz. Año de 1821*, fs. 61, 62, 68 y 71. AHSDN.

los fuertes de Veracruz, después del bombardeo se decretó un impuesto llamado de Fortificación, consistente en el pago de cuatro pesos por cada coche, un real por cada mula y medio real por cada burro que entrara o saliera de la ciudad.[165] Además, la actividad comercial tuvo que ser trasladada hacia el puerto de Alvarado, donde también se ubicó el Departamento de Marina de Veracruz.

Ante este bombardeo, la Escuadrilla Imperial nada pudo hacer, porque no contaba con las tripulaciones, por lo que se recurrió al sistema de la leva. Se estaba volviendo común incorporar a los desertores capturados y a los procesados. En Acapulco, Tampico, Pueblo Viejo —hoy Villa Cuauhtémoc—, Tuxpan, Alvarado, Tlacotalpan y Campeche, se buscaba obtener la gente de mar, y, aunque cada uno de estos lugares tenía una cuota de hombres asignada, en realidad tampoco era suficiente. Salían a la luz las carencias en cuanto a fuerza naval por parte del gobierno mexicano; por el momento, no quedaba otra vía que la negociación.

Se intenta firmar un armisticio

El gobierno mexicano inició negociaciones nuevamente con el Brigadier Lemaur porque era prioritario evitar un nuevo bombardeo, además de que fue notorio que el castillo resultaba totalmente inexpugnable, por lo que fue necesario idear otra estrategia para lograr la capitulación de los ocupantes de San Juan de Ulúa. Echávarri trató de convencer al español de capitular con la promesa de dar asilo seguro a sus connacionales y por tres años otorgarles preferencia en cuanto a relaciones comerciales y ventajas superiores con respecto a los extranjeros. Por su parte, el Comandante de Ulúa exigía que las obras de fortificación que se estaban realizando en la ciudad de Veracruz fueran suspendidas; de no ser así, no se llegaría a un acuerdo. El Ayuntamiento de Veracruz informó a Lemaur que ya habían comenzado las pláticas con Dávila para acordar un armisticio, pero su relevo retrasó las cosas. Lemaur estuvo dispuesto a conferenciar con Pedro del Paso y Troncoso, Manuel José de Elguero y José María Serrano, designados por el Ayuntamiento para integrar la comisión de negociación con los españoles. De estas reuniones, surgió un documento integrado por 14 artículos en los que se procuró conciliar ambos intereses y que fue firmado el 10 de noviembre de 1822, aunque estaba en espera de que el imperio mexicano y la Corona española lo sancionaran.

A pesar de haber llegado a esta primera negociación, Lemaur desconfiaba de las acciones del Ayuntamiento, porque éste había enviado la comisión sin autorización superior, sólo con el carácter de mediadora, y pensaba que eso daba grandes posibilidades de que Iturbide desaprobara el documento que se había firmado. Fundamentaba su falta de confianza en el hecho de que Iturbide se encontraba en camino para Jalapa acompañado de más de dos mil hombres, había prohibido la extracción de metales y se había apropiado de un capital de cerca de un 1.350 mdp que estaban por enviar a Veracruz. Temeroso por ello y contando sólo con el bergantín de guerra *Realista*, mandó solicitar a La Habana, buques más apropiados para la defensa de la fortaleza, 100 artilleros para aumentar la guarnición a 800 plazas, además de víveres frescos.[166] Lo que ignoraba Lemaur era que el Almirante Generalísimo iba a Veracruz en esas condiciones para hacer frente al levantamiento de los republicanos en esa zona.

El Brigadier español no estaba tan equivocado, ya que desde el primer bombardeo del castillo a la ciudad de Veracruz, el imperio comenzó a tomar una serie de medidas para responder a las

165 Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.,* p. 32.

166 "15 de noviembre: Francisco Leamur solicita auxilios a Cuba" (*Francisco Lemaur a Sebastián Kindelán, Capitán General de Cuba, San Juan de Ulúa, 15 de noviembre de 1822*, ASHM, c. 101), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.*, pp. 202-203.

hostilidades de que habían sido objeto. Muestra de ello es el decreto del 5 de noviembre de 1822, que Echávarri publicó en Veracruz el día 23 y en el que se prohibía la salida de recursos hacia España.[167]

Estas medidas no hablan más que de una falta de comunicación entre el Ayuntamiento de Veracruz y el imperio, ya que Iturbide no tuvo conocimiento de este armisticio hasta que llegó a Jalapa a mediados del mes de noviembre. Enterado de estas negociaciones y puesto al tanto sobre los artículos del documento, el Emperador los consideró no procedentes, puesto que Lemaur se empeñaba en mantener la posesión del castillo.[168]

Iturbide decidió entonces enviar a San Juan de Ulúa al Secretario del Almirantazgo Francisco de Paula Álvarez, para tratar de remediar los inconvenientes de las proposiciones preliminares y de acordar algún tratado; sin embargo, Lemaur contestó que si la intención de la comisión del enviado era para alcanzar un tratado definitivo entre España y México, no tenía objeto recibirlo en el castillo, puesto que él carecía de facultades para pactar un documento de esa naturaleza.

Ataque al emperador Iturbide

Pero eso no era lo único que debía enfrentar Iturbide, porque pronto el primer imperio del México Independiente fue fuertemente cuestionado. La sociedad conservadora se sentía defraudada, ya que el Emperador no había cumplido la promesa de que un Príncipe europeo gobernaría México; los militares que lo habían encumbrado empezaron a manifestar su descontento, puesto que ellos se consideraban en igualdad de condiciones para llegar al poder. El Congreso tenía pugnas con el Emperador, porque éste ejercía el poder de manera absoluta. Sólo algunos permanecieron leales al monarca mexicano. Además, la idea del establecimiento de la república se generalizó y se convirtió en la bandera bajo la que se ampararon los opositores al imperio.

Por si esto fuera poco, uno de los más graves problemas que el imperio siempre tuvo fue la escasez de recursos, porque el comercio, uno de los rubros mediante los cuales podían obtenerse importantes recursos, se encontraba paralizado, debido a que muy pocos buques llegaban a costas mexicanas, además de que muchos de los españoles adinerados habían optado por regresar a su tierra natal. Los pocos barcos españoles que entraban fondeaban en San Juan de Ulúa, ahí desembarcaban la mercancía y pagaban al Comandante del castillo los derechos correspondientes y después se introducían de contrabando a Veracruz.[169]

A Iturbide le costó también el no haber reconocido de manera justa los méritos de todos aquellos que se unieron al Ejército Trigarante, ya que sólo otorgó altos grados a algunos de sus más allegados. Tal fue el caso de Pedro Celestino Negrete, a quien ascendió a Teniente General y que, después de Iturbide, se convirtió en el hombre de más alta jerarquía militar del imperio; mientras que otros, como Vicente Guerrero y Nicolás Bravo, sólo fueron ascendidos a Mariscal de Campo y Brigadier, y al General Guadalupe Victoria ni siquiera se le reconoció. Además, ningún antiguo independentista fue

167 "23 de noviembre: José Antonio de Echávarri publica el decreto que prohíbe la salida de recursos hacia España" (*José Antonio Echávarri publicando decreto de la Junta Nacional Instituyente del 5 de noviembre de 1822,* ASHM, c. 100), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* pp. 203-204.

168 "24 de noviembre: Echávarri informa a Lemaur sobre el envío del coronel Francisco de Paula Álvarez para negociar con él" (*José Antonio Echávarri a Francisco Lemaur, Veracruz, 24 de noviembre de 1822*, ASHM, c. 100), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* p. 204.

169 Lorenzo de Zavala, *op. cit.,* p. 133.

incluido para formar parte de la Junta Provisional Gubernativa y tampoco para la Regencia, lo que generó un descontento mayor entre ellos.[170]

En agosto de 1822, se descubrió una conspiración contra el Emperador, en la que se encontraban implicados varios miembros del Congreso, lo que motivó a Iturbide a disolver este órgano legislativo por decreto imperial del 31 de octubre y en su lugar formar una Junta Nacional, cuyos integrantes fueron nombrados directamente por él. De lo más destacado de este nuevo órgano fue el intento de dotar al imperio de las leyes que, ante la anarquía, hacía mucha falta dictar. De ahí surgió el Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, propuesto el 18 de diciembre de 1822 y aprobado el 23 de febrero de 1823.

Las acciones ejecutadas por el todavía Emperador fueron mal vistas por los opositores, quienes inmediatamente se manifestaron en contra del Almirante Generalísimo. Desde los inicios del México Independiente, la actitud del Brigadier Antonio López de Santa Anna hacia Agustín de Iturbide fue evidente, y su inconformidad por el encumbramiento de este último como Emperador fue siempre notoria, pese a que aparentaban llevar una buena relación. El 16 de noviembre, el mismo Emperador se trasladó a Jalapa para dirigir personalmente las negociaciones con los de Ulúa, tratar de remediar el inminente levantamiento de Santa Anna y destituirlo del mando que le había conferido, pues ya estaba enterado del movimiento que éste fraguaba en su contra, no obstante que Iturbide le había dado amplia confianza y mando.[171]

Ante la llegada del Emperador, el Comandante del Departamento de Marina en Alvarado, Capitán de Navío José de Aldana, recibió la orden de presentarse en Jalapa y en su lugar dejar a un Comandante u Oficial que pudiera asumir el cargo. Fue elegido el Teniente de Fragata, originario de Campeche, Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, quien asumió el mando el 28 de noviembre de 1822.

Una vez en Jalapa, Iturbide destituyó a Santa Anna del mando del gobierno de Veracruz y le ordenó que le acompañara de regreso a México; sin embargo, este último, lejos de acompañarle, se trasladó inmediatamente al puerto. El 2 de diciembre, al frente de 400 hombres del 8º Regimiento de Infantería del que había sido Coronel y de las compañías de Pardos y Morenos, desconoció al Emperador y proclamó el régimen republicano; fue secundado por otros militares, como el General Guadalupe Victoria, el Brigadier Nicolás Bravo y el Mariscal de Campo Vicente Guerrero, quienes se insurreccionaron en el sur del país.

Por sorprendente que parezca, también Pedro Celestino Negrete se unió al movimiento antiiturbidista, no obstante que se trataba de uno de los hombres más allegados al Emperador, quien le ofreció el cargo de Ministro de Guerra y Marina antes que a cualquier otro; era su compañero realista, su amigo del Ejército Trigarante, su mano derecha, su amigo personal con quien acostumbraba jugar todas las tardes el tresillo.[172]

Al siguiente día, Lemaur, enterado de estos acontecimientos y temeroso de que la insurrección se tradujera también en hostilidades hacia el castillo de San Juan de Ulúa, envió a su secretario para entrevistarse con Santa Anna, a fin de ofrecerle mantener la paz y evitar la destrucción de la ciudad. El republicano le hizo saber entonces que el levantamiento que había emprendido estaba dirigido en contra del gobierno de Iturbide. Para facilitar las cosas y obtener mayores apoyos para su causa, el 5

170 Ibídem, pp. 133-134.

171 *Memorias de Agustín de Iturbide*, citado en Lorenzo de Zavala, *op. cit.,* p. 147.

172 Lorenzo de Zavala, *op. cit.*, p. 162.

de diciembre de 1822 Santa Anna intentó entrevistarse con Lemaur para acordar un armisticio, no en el castillo, sino en una corbeta fondeada en la bahía como punto neutral; sin embargo, el Brigadier rebelde no pudo asistir y en su lugar envió a tres de sus principales comandantes.

De alguna forma, el Comandante insurrecto, atendiendo más sus ambiciones personales que a la verdadera consolidación de la Independencia, accedió a las exigencias de Lemaur en el sentido de que le fueran entregados todos los morteros y obuses que había en la ciudad, liberó a los prisioneros que, por estar heridos después del enfrentamiento del 26 de octubre, quedaron en el hospital de la plaza veracruzana, así como la destrucción de las baterías que ya se habían construido con objeto de atacar Ulúa.[173]

El 6 de diciembre de 1822, Santa Anna lanzó el Plan de Veracruz, en el que oficializaba sus proclamas y reprobaba la disolución del Congreso por órdenes de Iturbide. Todos los pueblos inmediatos de la costa de sotavento se unieron a este pronunciamiento. Los encargados de extender la rebelión en el puerto de Alvarado, en donde se encontraba fondeada la Escuadrilla Imperial bajo el mando del Comandante Pedro Sainz de Baranda, fueron los coroneles Vicente Vargas y Ricardo Dromundo. Al llegar ahí, lograron hacer que la Escuadrilla se uniera al movimiento, así como la tropa del 9º Regimiento de Infantería, que estaba a punto de embarcarse con rumbo a Guatemala bajo el mando del Brigadier Manuel Rincón, y el Batallón Activo de Alvarado comandado por el Capitán Alejo Pérez.

En su calidad de Comandante Interino del Departamento de Veracruz, Sainz de Baranda se resistió a apoyar a los insurrectos, se negó a proporcionar los buques e inició un movimiento de contrarrevolución para lograr que los pueblos de la costa del sotavento se mantuvieran leales al Imperio.[174] Por esta actitud, el 13 de enero de 1823, Baranda fue ascendido a Capitán de Fragata de la Armada Imperial.[175] El General Rincón también se negó a formar parte de la confabulación y escapó con rumbo a Campeche, en compañía del Capitán José María Durán.[176]

Santa Anna se trasladó a Jalapa acompañado de 600 hombres del 8º y 9º regimientos de Infantería y, en el trayecto, el 19 de diciembre de 1822 logró derrotar en Plan del Río al Coronel Graduado Pablo de Mauliaá, Comandante del Regimiento de Infantería de Granaderos. Así, el rebelde republicano aumentó sus fuerzas a cerca de 800 hombres, con los que continuó su camino hacia Jalapa, a la que atacó el 21 de diciembre y en la que se encontró con una fuerte resistencia del Comandante militar de la villa jalapeña, Brigadier José María Calderón, que venció a las fuerzas rebeldes con las pocas tropas del Batallón Activo de Jalapa y el 7º Regimiento de Infantería. El Brigadier insurrecto se vio en la necesidad de regresar a Veracruz y, a la altura de Puente Nacional, dejó al General Guadalupe Victoria con unos 200 hombres de la costa, con el objeto de que obstruyera el acceso de las tropas imperialistas a la ciudad.

El agonizante imperio, a través de Manuel de la Sota Riva, a la sazón Ministro de Guerra y Marina, declaró oficialmente la guerra no sólo a Santa Anna, sino también a Lemaur por apoyar el movimiento. Entonces se le ordenó al General Echávarri —en esos momentos en Puebla— que organizara un ejército de operaciones compuesto por unos 3,000 hombres. Éste se conformó en dos divisiones: la primera, con 1,000 hombres subordinados al Brigadier José María Calderón para hacer

173 "7 de diciembre: Francisco Lemaur da cuenta del pronunciamiento de Santa Anna" (*Francisco Lemaur al Secretario de Guerra, San Juan de Ulúa, 7 de diciembre de 1822*, ASHM, c. 101), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* pp. 218-219.

174 "Pedro Sainz de Baranda a José María Lobato, Alvarado, 25 de diciembre de 1822", en *Diario Oficial*, *Gaceta del Gobierno Imperial*, t. 1, núm. 2, 4 de enero de 1823. AGN.

175 *Baranda Pedro, Alférez de Fragata*, #.141.D/111/10-2976, fs. 36 y 44, Archivo de Cancelados. AHSDN.

176 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.,* pp. 114-115.

frente a los insurrectos en Puente Nacional, estuvo formada por tres compañías del 6º Regimiento de Infantería a las órdenes del Primer Ayudante Francisco Gilt; una compañía del 7º Regimiento de Infantería bajo el mando del Capitán José María Flores y Valle, el Batallón Activo de Jalapa bajo el mando del Primer Ayudante con grado de Coronel Nemesio Iberri; estuvo también el escuadrón del 4º Regimiento de Caballería comandado por el Capitán Manuel Valiente, tres escuadrones del 7º Regimiento de Caballería a cargo del Coronel graduado Teniente Coronel Juan de Dios Tovar y un escuadrón del 8º Regimiento de Caballería bajo el mando del Teniente Coronel graduado Capitán Antonio Angulo. La unidad contaba con dos piezas de artillería de 4 libras, bajo la conducción del Teniente Anastasio Rosemberg.[177]

La segunda división contaba con 2,000 hombres bajo el mando del General Echávarri, quien tomó el camino de Orizaba y Córdoba para llegar a Veracruz y sitiar a los rebeldes republicanos. Tenía tres piezas de artillería de 4, 6 y 8 libras operadas bajo las órdenes del Teniente Francisco Javier Verna; había una fracción del Regimiento de Infantería de Granaderos a cargo del Capitán Joaquín Sánchez Hidalgo; estaba el 2º Regimiento de Infantería dirigido por el Capitán José María Lobato; la compañía del Séptimo Regimiento de Infantería comandada por el Capitán Antonio Morales; el Décimo Regimiento de Infantería dirigido por el Coronel José María González Arévalo; también formaban parte de la 2ª División el Batallón de la Marina a las órdenes del Coronel Juan Davis Bradburn, el 1er Regimiento de Caballería, bajo las órdenes del Primer Ayudante Juan N. Aguilar Tablada y una fracción del 12º Regimiento de Caballería comandada por el Capitán José del Campo.[178]

Los tres mil hombres establecieron su Cuartel General en Casa Mata y desde ahí impidieron a Veracruz toda comunicación con el exterior, sujetándolo así a un estado de sitio. Por otro lado, esta insurrección, además de estar debilitando las bases del imperio mexicano, estaba retrasando las acciones sobre San Juan de Ulúa.

Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, primer comandante de la Escuadrilla Imperial

El 15 de diciembre de 1822, el General Manuel Rincón expresó contundentemente su opinión al Emperador Iturbide, en el sentido de que "mientras no se tuviera una Marina Militar dominante, nada se podía adelantar hostilmente contra aquella fortaleza";[179] pero pronto llegarían las demás embarcaciones para incrementar la Escuadrilla Imperial. El 30 de diciembre, el Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa arribó al puerto de Alvarado en la fragata anglo-americana *Fontina* y trajo consigo las balandras *Texcoco* y *Zumpango*,[180] además de la artillería, municiones, un número considerable de pertrechos navales y de guerra para completar el armamento de las dos goletas y cuatro balandras que habían llegado un poco antes, y siete cajas de medicamentos para el botiquín de los buques. Al parecer, las instrucciones que había recibido implicaban que a su llegada a Alvarado asumiera la Comandancia del Departamento de Marina y el mando de la Escuadrilla Imperial; sin embargo, a su arribo se enteró del levantamiento de Antonio López de Santa Anna, aunque debía trasladarse a la Ciudad de México a informar sobre su comisión, por estas circunstancias solicitó permiso para acudir después,

177 Ibídem, pp. 115-117.

178 Ídem.

179 Exp. XI/481.3/206, *Documentación relativa al movimiento de Independencia en el Estado de Veracruz*, *Año de 1821*, 158 fs., fs. 95-96. AHSDN.

180 *General de Brigada Cortés, Eugenio*. Exp. No. XI/111/2-175, t. I. Archivo de Cancelados. AHSDN. *Documento del 31 de diciembre de 1822*, AGSEMAR.

argumentando que era prioritario reunir la fuerza naval en el puerto de Alvarado y estimaba que esto no se lograría sino hasta fines de marzo de 1823.[181]

El mando interino del Departamento de Marina continuó en manos de Sainz de Baranda; Cortés asumió el mando de la Escuadrilla Imperial y se convirtió en su primer Comandante. Sabía que era primordial la formación de una tripulación adecuada para formar las dotaciones de los buques adquiridos, sobre todo porque el Departamento de Marina sólo contaba con 52 hombres, y la tripulación de todos los buques apenas ascendía a unas 130 personas, problema al que se sumaba el que casi todos provenían de la leva y, por consiguiente, ignoraban todo en materia naval. Por ello, el 5 de enero de 1823 pidió al General Echávarri que el personal de Artilleros de Infantería de Marina, que había marchado a apoyar la defensa en contra de Santa Anna, se embarcara como guarnición de los buques para hacer efectiva la rendición de la fortaleza veracruzana; únicamente solicitaba que se le enviaran 100 hombres robustos y aclimatados, los cuales no era necesario que llevaran armamento, porque había suficiente en el almacén de Marina.[182]

El General no autorizó esta solicitud, pues argüía que sus propias unidades quedarían afectadas; sin embargo, aconsejó a Cortés solicitar a las autoridades de Alvarado le proporcionaran parte de la milicia local. Además, enterado Echávarri de que en el almacén de Marina se contaba con pertrechos, municiones y utensilios necesarios para hacer el montaje de la artillería con la que se fortalecería el sitio de los alzados en la ciudad de Veracruz, envió al Coronel Nemesio Iberri para que gestionara con Cortés el apoyo en esta materia; quien accedió sin miramientos y, aprovechando la comisión que ya tenía asignada la *Texcoco*, en ella se enviaron los requerimientos cuyo destino fue Antón Lizardo.[183]

El Comandante de la balandra cañonera recibió instrucciones relativas a cuidarse lo más posible del enemigo español, órdenes que no estaban tan erradas, pues los apostados en San Juan de Ulúa, al darse cuenta de la presencia de la balandra, la persiguieron con el bergantín *Jina* e intentaron apresarla, sin lograrlo gracias a la pericia de los pocos oficiales que venían a bordo. Cortés dispuso también la salida a Campeche y Yucatán de las goletas *Iguala* y *Anáhuac*, así como de las balandras *Zumpango* y *Texcoco* para que reclutaran gente aclimatada al mar para completar las tripulaciones; en esos lugares, los pobladores tenían una tradición marinera de muchos años. Designó también a los comandantes de estos últimos barcos: el Segundo Teniente William A. Ylyse para la *Texcoco* y el de igual clase, George Audciton para la *Zumpango*.[184]

Otro de los problemas a resolver era la Ley de Matrículas, la cual prohibía que el personal que no estuviera dado de alta en ella prestara sus servicios; por ello, Cortés solicitó al Brigadier José Joaquín de Herrera, ya para entonces Ministro de Guerra y Marina, que se autorizara que las matrículas se pusieran bajo la dirección de los capitanes de puerto, para estar en condiciones de dar un carácter oficial a la contratación, que ya se estaba llevando a cabo, del personal para el servicio naval.

Con estas carencias, es fácil comprender por qué el sitio de San Juan de Ulúa fue muy prolongado,[185] pero la necesidad de terminar con él provocó que, en ese mismo año, el Ministro José Joaquín de

181 Ídem.

182 Ibídem, f. 69.

183 Ibídem, f. 92.

184 Ibídem, f. 66.

185 El bando del presupuesto de gastos para el año corriente publicado el día 4 de enero de 1823, en el apartado Ministerio de Guerra y Marina, cita: para sueldos y gratificaciones de oficialidad, tripulación y guarnición, gastos de raciones de Armada de los Departamentos de Veracruz, San Blas y Puerto de Campeche, incluso el gasto de demérito, recorrido de buques y compras que puedan ofrecerse: 509,306 pesos del presupuesto total asignado al gobierno que fue de 20,328,740 pesos. *Gaceta del Gobierno Imperial de México,* martes 14 de enero de 1823, t. I, núm. 6, pp. 21-24.

Herrera ordenara el traslado de la Academia Militar, que se encontraba en la Ciudad de México, a la fortaleza de San Carlos, en Perote, Veracruz, para contar con personal suficientemente preparado para estos fines. Ahí se inició el llamado Colegio Militar, que dependía de la Comandancia General de Veracruz. Éste debía convertirse en el "semillero para la formación de oficiales subalternos" que mucha falta hacía para la causa.[186]

Por su parte, Echávarri, al frente de la campaña para derrotar a Antonio López de Santa Anna, sabía que esta situación era difícil porque el Imperio mexicano debía poner atención a dos frentes: a los insurrectos y a los apostados en San Juan de Ulúa. Analizando las posibilidades del imperio, recomendó al Almirante Generalísimo que pactara con Lemaur, pues, dadas las circunstancias, consideraba que era lo más conveniente, sobre todo porque aún no era suficiente la fuerza naval que estaba formándose.[187]

El Comandante de la Escuadrilla Imperial también sabía que, aunque ya tuvieran listos los barcos, nada se podía hacer mientras no contaran con tripulaciones. De todas las solicitudes de personal que formuló, ninguna tuvo respuesta positiva, no por falta de patriotismo o por capricho de los comandantes, sino porque realmente no se contaba con los hombres de mar lo suficientemente experimentados para formar parte de las tripulaciones de la Escuadrilla Imperial. En cuanto a los fondos económicos para sostener el ramo de Marina, también existían serios inconvenientes, ya que era poco lo que se destinaba a este rubro y, a veces, esos escasos fondos no eran manejados con el cuidado que se debía,[188] lo que se traducía en la imposibilidad de pagar oportunamente los salarios, la consecuente deserción de la gente de mar y la falta de recursos para los que continuaban en el servicio.

La caída del Imperio

Mientras lograba solucionarse este problema, España, que aún tenía esperanzas de recuperar sus posesiones, envió a México una comisión que llegó a San Juan de Ulúa en la fragata de guerra *La Constitución* el 17 de enero de 1823. Dicha comisión estaba integrada por Ramón Osés, que había sido Magistrado de la Audiencia de México, el Brigadier Santiago Irisarri y Blas Osés, quien, además de ser hijo del Magistrado, fungía como secretario. Todos ellos fueron comisionados por las Cortes españolas para tratar con los gobiernos americanos que se habían emancipado del gobierno español. Cabe mencionar que dicha fragata formó parte de un convoy junto con el queche *Hiena* y cinco embarcaciones mercantes que transportaron parte de las tropas y pertrechos que Lemaur había solicitado a La Habana con anticipación; lo único que no llegó fueron los tan necesitados víveres, lo que dejaba a los ocupantes de la fortaleza de Ulúa en una situación de desesperación que el Comandante español trató de resolver ordenando el traslado de *La Constitución* a Nueva Orleans para hacerse de algunos víveres.

Para tratar con la comisión española, Iturbide nombró al Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, al Coronel Francisco de Paula Álvarez, quien había sido Secretario del Almirantazgo, y a Pablo de la Llave, que estuvo un tiempo como Diputado en las Cortes de España; y el Teniente Coronel de Infantería

186 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.,* p. 119.

187 "8 de enero: Echávarri recomienda al emperador pactar con Lemaur", (*José Antonio Echávarri a José Domínguez, 8 de enero de 1823,* UT-BLAC, H.D., 16-1.3099), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* pp. 247-249.

188 Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 93. ANCH.

José Ramón Malo, quien era sobrino de Iturbide, fue nombrado por él como secretario de la Comisión.[189] Llevaban instrucciones precisas del todavía Emperador para negociar la firma de un tratado de paz, fraternidad y comercio que diera fin a las hostilidades entre ambos países. Esta comitiva llegó el 2 de febrero de 1823 a la aún sitiada ciudad de Veracruz, condición que fue un inconveniente para iniciar las pláticas[190] y que indujo a los comisionados españoles a trasladarse a San Juan de Ulúa hasta que la agitación disminuyera.

El panorama era sombrío. Por un lado, San Juan de Ulúa seguía en posesión de los españoles y, por otro, el imperio se encontraba tambaleante ante el levantamiento de los republicanos. Santa Anna hizo creer al General Echávarri que la plaza se le rendiría sin mayores problemas; sin embargo, al momento de intentar tomarla, resultó que sus fuerzas fueron recibidas por la defensa de los baluartes Santiago y San José. Era obvio que Echávarri no tenía la suficiente artillería gruesa para responder a la agresión que el engaño de Santa Anna propició, sobre todo porque las fuerzas sitiadoras eran mayoritariamente de caballería, por lo que decidió no tomar determinación alguna en espera de ver qué podía suceder. Entre sus tropas se estaba manifestando una clara inclinación republicana y, al temer que efectivamente los sitiados fueran apoyados por las fuerzas del castillo, negoció con Santa Anna y cerró el pacto con la firma del Plan de Casa Mata, que recibió ese nombre por haberse firmado en un depósito de pólvora cercano a la ciudad de Veracruz el 1º de febrero de 1823, que simplemente constituía el acto de adhesión al Plan de Veracruz en contra del imperio iturbidista.

Este plan pronto fue secundado por la mayoría de los miembros del Ejército; exigía la restitución del Congreso, con la debida elección de sus nuevos miembros y la reelección de aquellos que siempre habían manifestado pensamiento liberal, la invitación al Ejército para adherirse al movimiento y, aunque desaprobaba la actitud de Iturbide, el plan garantizaba la seguridad del Emperador porque impedía que el Ejército pudiera atentar contra él. En el Golfo de México hubo pronto movimiento de barcos: los bergantines *San Esteban* y *Minerva*, junto con las goletas *San Cayetano* y *San Erasmo*, zarparon del puerto de Veracruz llevando a bordo a 500 hombres del 8º Regimiento bajo el mando del Teniente Coronel colombiano Francisco del Toro, quien además era cuñado de Santa Anna; 50 hombres del 12º Regimiento bajo las órdenes del Capitán Luis Herrera, y cuatro piezas de artillería. Junto con su Estado Mayor, Santa Anna viajó a bordo del bergantín *Minerva* y llegó a Tampico el 30 de marzo de 1823, lugar en el que desembarcaron sus tropas.[191]

Con la firma del Plan de Casa Mata y la adhesión de los principales cuerpos militares del país al movimiento republicano, el Emperador Agustín I no tuvo alternativa que la restauración del Congreso. El rumbo del naciente país comenzó a perfilarse como un gobierno republicano, representativo y federal. Iturbide perdió el control de la situación y, aunque el plan no consideraba la destitución del Emperador, el 19 de marzo, después de negársele dos abdicaciones, fue destituido.

El 10 de mayo de 1823, en el puerto de la Antigua, Veracruz, el Almirante Generalísimo se embarcó en la fragata *Rawllings*, cuyo Comandante era Jacobo Quelch, quien lo condujo rumbo a su destierro en Italia. Pasó una breve estancia en Liorna y, posteriormente, instaló su residencia en Londres. Fue así como el imperio sucumbió dando paso a la república. Con el objetivo de desaparecer todo lo que tuviera que ver con el imperio, el Congreso, por decreto del 14 de abril de 1823, decidió

189 "Documento 8 del 28 de enero de 1823" en José Gutiérrez Casillas, *Papeles de Don Agustín de Iturbide. Documentos hallados recientemente*, México, S. J. Editorial Tradición, México, 1977.

190 Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, fs. 98 y102. ANCH.

191 José C. Valadés, *México*, *Santa Anna y La guerra de Texas*, México, Diana, 1979, p. 61.

rehacer el escudo del pabellón nacional, eliminando la corona que el águila portaba; dos días después, decretó que tanto en lo escrito como en lo hablado se sustituyera la palabra "imperial" por "nacional".[192] El antiiturbidismo llegó a extremos tales que en el mismo decreto se ordenó acusar de traidores a todos los que siguieran considerando a Agustín de Iturbide como Emperador.[193]

Como ya se ha visto, las negociaciones con los comisionados españoles tuvieron que esperar hasta que el movimiento republicano logró arrebatar el trono al Almirante Generalísimo; cuando esto sucedió, Guadalupe Victoria, miembro del triunvirato que ejercía el Supremo Poder Ejecutivo, fue designado por el Congreso para entrevistarse con la comitiva española. Los comisionados fueron legalmente acreditados en la primera sesión celebrada entre los representantes de ambos gobiernos el 28 de mayo de 1823, en la sala capitular de la ciudad de Veracruz; las siguientes sesiones se llevaron a cabo en Jalapa, por ser un lugar más salubre a pesar del clima que reinaba en esos meses del año. Del 13 al 18 de junio de 1823, se efectuaron cuatro reuniones más, en las que se dejó claro que España estaba dispuesta a reconocer la Independencia absoluta, integridad del territorio y libertad de la nación mexicana, siempre y cuando se le ofrecieran las condiciones y garantías convenientes; además, se acordó firmar convenios provisionales de comercio, que mucha falta hacían a ambas naciones por estar éste detenido debido a los conflictos existentes. Hasta ahí llegaron las conferencias y todo quedaba en manos del Congreso para aprobar la viabilidad de los posibles tratados. Resulta curioso que los comisionados españoles hicieran estas declaraciones a Guadalupe Victoria, ya que, de haber sido cierto que el gobierno español quisiera ceder a la Independencia mexicana, entonces, ¿qué necesidad había de seguir manteniendo la resistencia en San Juan de Ulúa?

Las diferentes naciones extranjeras estaban interesadas en que México se desligara por completo de la Corona española, por lo que apoyaron el movimiento de emancipación con miras a disfrutar de las riquezas de la nación mexicana. Ejemplo de ello fue Gran Bretaña, cuyo ministro, Charles Canning, en 1822 comisionó al doctor Patrick Mackie como agente secreto, quien se hizo pasar por un empresario en Orizaba, desde donde informaba a las autoridades de su país sobre las condiciones en las que se encontraba México, así como sus conflictos. A la caída de Iturbide, vieron propicio iniciar pláticas con el General Guadalupe Victoria para establecer un acuerdo comercial.

De esta forma, el General Guadalupe Victoria fue nombrado por el Supremo Poder Ejecutivo para tratar con el agente inglés y en las conferencias abordar los temas relativos al reconocimiento absoluto de la Independencia del territorio mexicano, de la forma de gobierno que adoptara la nación y garantía de esta forma contra cualquier pretensión extranjera, lograr un préstamo de 150,000 libras esterlinas al mes durante un año, armamento preciso para 50 mil infantes y 22 mil caballos.

En las resoluciones de las cuatro reuniones que se llevaron a cabo en Jalapa el 31 de julio, 6, 7 y 19 de agosto de 1823 entre Mackie y Guadalupe Victoria, se aseguró que el nuevo gobierno mexicano daría la estabilidad necesaria para asegurar los intereses británicos en el país, así como beneficiar al comercio inglés por sobre otras naciones; por su parte, Mackie comprometía a su país a otorgar los auxilios necesarios a México para lograr la expulsión de los españoles.[194] A todas luces, los intereses de la Gran Bretaña eran totalmente económicos, mientras que México, en desigualdad de condiciones, se veía en la necesidad de acceder a las propuestas de ese país europeo en busca del reconocimiento y

192 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.,* p. 117.

193 Lucina Moreno Valle, *Catálogo de la Colección Lafragua. 1821-1853,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1975, p. 117.

194 *Guadalupe Victoria. Correspondencia Diplomática,* México, Archivo Histórico Diplomático Mexicano Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1986, pp. 54-58.

de conseguir mayores fondos para lograr la estabilidad y la expulsión de los españoles de Ulúa, sobre todo porque el nuevo gobierno iniciaba con sus arcas prácticamente vacías.

El gobierno mexicano debía acreditarse nuevamente ante las demás naciones, porque el Congreso consideraba urgente solicitar más préstamos, sobre todo para lograr nivelar la Tesorería General y tener una mayor estabilidad económica. El problema era que no había nombrado ningún representante para llevar a cabo negociaciones con otros países, y los antiguos financiadores de la causa independentista, ante los conflictos políticos de México, se retiraron, como el caso de Dennis Smith, quien, luego del derrocamiento del Emperador Iturbide, anunció a las nuevas autoridades mexicanas la decisión de no llevar a cabo cualquiera de las facultades negociadas con el imperio, como los préstamos, compra de buques y municiones.[195]

Comienzan las dificultades: la disputa por la Isla de Sacrificios

Como Guadalupe Victoria había sido designado miembro del Triunvirato, además de que estaba cumpliendo actividades como acreditado del Supremo Poder Ejecutivo para tratar con los comisionados españoles y el agente inglés, fue necesario nombrar un nuevo Comandante Político de Veracruz; por ello, el 3 de junio de 1823 el Coronel Eulogio de Villa Urrutia fue nombrado Gobernador Interino de Veracruz. El Brigadier Lemaur continuaba la resistencia con las fuerzas españolas en San Juan de Ulúa con una actitud totalmente dictatorial, porque desde ahí emitía órdenes y leyes para la ciudad de Veracruz, acción con la que hacía a un lado a las autoridades del lugar. Las dificultades se hicieron mayores con la disputa por la posesión de la Isla de Sacrificios, ubicada a cinco kilómetros del puerto de Veracruz, a la que el 26 de julio de 1823 había llegado una canoa con una docena de hombres, quienes, con una actitud autoritaria, agredieron a un pescador mexicano que vivía en la isla. Al enterarse de estos acontecimientos, la Comandancia de Marina en Alvarado envió a la balandra *Chapala* para vigilar el fondeadero, averiguar lo ocurrido y capturar al bote realista. Al enterarse de esto, Lemaur reclamó un supuesto derecho territorial sobre la isla advirtiendo que la ocuparía.[196]

El razonamiento del Brigadier español se fundamentaba en el hecho de que el mismo gobierno mexicano había reconocido —sin darse cuenta— sus derechos de propiedad, al solicitarle permiso para anclar ahí la goleta *Iguala*, que formaba parte de la escolta que acompañaba al Emperador Iturbide a su destierro en Europa,[197] además de que consideraba a la isla como una extensión del castillo. Estos señalamientos fueron totalmente rechazados por Victoria, quien argumentó que la isla se encontraba más próxima a tierra que al castillo, y que, por lo tanto, era imposible considerarla como una continuación de éste.[198]

Los comisionados españoles intentaron intervenir y mediar también en esta disputa, pero nada se logró. Las autoridades mexicanas sabían que la reclamación de Lemaur era improcedente porque no podía extender sus dominios más allá de Ulúa; por ello, ordenó la ocupación de la isla. El 8 de agosto de 1823, el recién nombrado Secretario de Guerra y Marina Brigadier José Joaquín de Herrera giró órdenes a Guadalupe Victoria, cuando apenas había sido designado Comandante General de la Provincia de Veracruz, para que ocupara la Isla de Sacrificios y puso a su disposición tres lanchas

195 *Gaceta del Gobierno Supremo de México*, sábado 3 de mayo de 1823, t. I, núm. 59, p. 239.

196 *Gaceta del Gobierno Supremo de México,* t. II, núm. 24,16 de agosto de 1823, p. 99.

197 *Guadalupe Victoria, Correspondencia Diplomática,* pp. 116-119.

198 Ibídem, pp. 214-216.

cañoneras ubicadas en Alvarado, las cuales fueron tripuladas con todos los marinos disponibles, municiones y artillería. De Puebla se le enviarían del 8° Regimiento de Infantería 200 plazas bajo el mando de Juan Codallos y parte del 9° Regimiento.[199] Se le instruyó que, si Lemaur ocupaba la isla antes que sus tropas, procediera a exigir la devolución de la misma; tal hecho ocurrió el 14 de septiembre, cuando Guadalupe Victoria se encontraba ausente por haberse trasladado a Jalapa y en su lugar se había quedado el Coronel Eulogio de Villa Urrutia. Ese día, dos embarcaciones que traían a bordo aproximadamente 40 españoles ocuparon la isla e izaron en ella la bandera española.

Para evitar enfrentamientos, Villa Urrutia retiró la embarcación e informó de lo sucedido al gobierno. Lemaur tenía el propósito de incrementar la amenaza sobre la población de Veracruz, impedir la presencia de barcos de guerra y mercantes y establecer una aduana en el fuerte que cobrara los derechos que le correspondían al puerto.[200] De antemano, sabiendo que Lemaur no dudaría para volver a bombardear a la ciudad veracruzana, Villa Urrutia ordenó la construcción de una batería para dos cañones en Punta Mocambo, lugar propicio por estar conformada por la elevación del plano costero y ubicada en la costa sur de Veracruz entre el puerto y Boca del Río. Entregó el mando de esta batería al Coronel José María del Toro, quien arribó a ese punto con 100 hombres y cuatro piezas de artillería. Se mandó instalar también dos baterías para morteros en las afueras de la ciudad. Se hicieron nuevas reclamaciones a Lemaur para que abandonara la isla, pero en todo momento éste se negó, exigiendo incluso que se derribaran las fortificaciones que se estaban levantando en Mocambo.

La situación se tornaba difícil: Villa Urrutia estaba entre la espada y la pared porque, por un lado, el gobierno le había ordenado ocupar la isla, y, por el otro, Lemaur en cualquier momento podía atacar a la indefensa ciudad. Ejemplo de esta disyuntiva en que se encontraba el Gobernador de la plaza veracruzana fue la orden de que dos lanchas que se encontraban fondeando en Antón Lizardo bajo el mando del Primer Teniente Francisco de Paula López tomaran la Isla de Sacrificios bajo cualquier costo, orden que posteriormente fue cancelada con la instrucción de que se desistiera del desembarco y que se retiraran tres millas hacia Boca del Río.[201]

Sin embargo, existe un documento que Lemaur envió a los comisionados españoles el mismo 14 de septiembre de 1823, en el que se indicó que las lanchas cañoneras de que se trata sí llegaron a Sacrificios y que un fuerte norte les impidió tomar la isla.[202] Lemaur consideró esto, junto con los preparativos de las autoridades mexicanas para tomar militarmente la isla, como "una hostilidad contra una posesión española dependiente del castillo de San Juan de Ulúa, al que de este modo se ataca indirectamente".[203] De esta manera, Lemaur amenazaba con repeler la fuerza con la fuerza en defensa de los derechos de la fortaleza.

Ante el inminente ataque, el 21 de septiembre de 1823, el Coronel del Toro recibió instrucciones por parte de Villa Urrutia para que, en caso de que Lemaur abriera fuego, un oficial ocupara la isla auxiliado de dos balandras cañoneras, las cuales debían tener el mayor acercamiento a Sacrificios. Las

199 Exp. XI/481.3/209, *Rompimiento de las hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando de los Generales Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete. Año de 1823,* 125 fs., fs. 6 y 7. AHSDN.

200 Ibídem, f. 4.

201 Exp. XI/481.3/212, *Rompimiento de las hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando del General Guadalupe Victoria. Diario de la situación militar de la plaza. Año de 1823,* 134 fs, fs. 40-44. AHSDN.

202 *Guadalupe Victoria, Correspondencia Diplomática,* pp. 124-125.

203 Exp. XI/481.3/212, *Rompimiento de las hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando del General Guadalupe Victoria. Diario de la situación militar de la plaza. Año de 1823,* f. 35. AHSDN.

mismas disposiciones se transmitieron a Francisco de Paula López, quien de inmediato salió con sus balandras a estudiar el terreno e identificar el campamento de los españoles en la isla. En eso estaba, cuando se llevó la sorpresa de que los rebeldes habían arriado su bandera y abandonado el lugar. De cualquier manera, el Primer Teniente López fondeó sus lanchas a tiro de cañón entre Mocambo y Sacrificios en espera de nuevas instrucciones.

Aunque la diputación provincial decidió seguir el camino de la negociación, ni así cedió Lemaur y amenazó nuevamente con atacar la ciudad y destruir las fortificaciones de Mocambo. Fue entonces cuando la población veracruzana y las autoridades se reunieron como muestra de desaprobación en la plaza de armas de la ciudad el 23 de septiembre de 1823 para tomar medidas más drásticas: la fortificación del puerto, para lo cual se comenzó a construir una batería para cuatro morteros a orillas del arroyo Tenoya y una más entre el muelle y el baluarte Santiago; fue necesario impedir a los españoles el acceso a la ciudad, por lo que se cerró la puerta del muelle y se trató de evitar toda la comunicación con Ulúa. Villa Urrutia pidió al Comandante Aldana se le proporcionara una cañonera más con tripulación de la guarnición militar de Alvarado y Veracruz.[204] Sin duda alguna, esta resistencia constituía prácticamente una declaración de guerra.

Primera vez Heroica Ciudad de Veracruz

En septiembre de 1823, el Comandante General de la Marina, Capitán de Navío José de Aldana, recibió órdenes del General Victoria de preparar los escasos buques que constituían la Escuadrilla Nacional, con el fin de implementar una estrategia para atacar a los españoles que pretendieran prestar auxilios a Ulúa. El mando político nacional no tenía idea clara de la situación en que se encontraba la Escuadrilla Nacional, la que por falta de recursos y de gente de mar no podía cumplir con las órdenes recibidas; sin embargo, a pesar de la falta de paga de la marinería, la deserción, la leva obligada, la insubordinación y las condiciones insalubres de las unidades, continuaba con el esfuerzo por incomunicar y detener a las embarcaciones que merodeaban al castillo.[205]

El rompimiento de relaciones y suspensión de pláticas, la negativa de rendición del puerto e incomunicación a la que fue sometido el fuerte de Ulúa indujeron a los españoles a prepararse para el ataque aprestando la artillería gruesa que daba frente a la ciudad. El 24 de septiembre de 1823, Lemaur intimó nuevamente a las autoridades de la plaza veracruzana y puso como plazo las 10 de la mañana del día siguiente para permitir la entrada de víveres a Ulúa y destruir las fortificaciones que se estaban construyendo. Esta exigencia de capitulación no tuvo respuesta, lo que provocó que el 25 de septiembre de 1823, la indefensa ciudad de Veracruz sufriera un segundo bombardeo que de manera esporádica se extendió hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El desastre y el pánico provocaron que más de 6,000 habitantes salieran de la ciudad para refugiarse en Jalapa, Orizaba, Córdoba, Alvarado, Boca del Río y Mocambo, aunque quienes tenían mayores posibilidades lograron huir al interior del país. Realmente este bombardeo tomó muy desprevenida a la ciudad, cuyos habitantes "fueron arrojados de sus casas por una repentina lluvia de balas y anduvieron errantes por algunos días experimentando toda clase de penalidades y privaciones".[206] Por ello, en 1826

204 Ibídem, f. 47.

205 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* t. I, p. 52.

206 Lorenzo de Zavala, *op. cit.,* p. 242.

la ciudad de Veracruz recibió su primer galardón de "Heroica", debido a la resistencia que presentó ante este bombardeo.

Esta agresión sólo fue respondida con algunos disparos, la valerosa actitud de la goleta *Iguala* y algunas lanchas cañoneras, las que, sin importar su deficiente artillería, se acercaron lo más que pudieron a Ulúa para tratar de provocarle algún daño. Cabe mencionar que, aunque fue débil, la resistencia de la plaza de Veracruz se efectuó valientemente, como fue el caso del Capitán Facultativo de Artillería Pedro Ampudia, quien, maniobrando una de las piezas de artillería que se encontraban montadas en el baluarte Santiago, logró con un disparo desmontar uno de los cañones del baluarte San Miguel en el castillo de San Juan de Ulúa.

Como puede observarse, las medidas que se habían tomado no resultaron las más apropiadas. Después del bombardeo, el gobierno mexicano nombró nuevamente como Comandante Político y Militar de la provincia de Veracruz al General Guadalupe Victoria, quien en esta calidad de inmediato designó al Brigadier Manuel Rincón como Segundo Comandante y Gobernador de Veracruz en sustitución de Eulogio de Villa Urrutia.

Aldana, quien consideraba que las acciones que se habían llevado a cabo con respecto a los apostados en Ulúa eran incorrectas, se entrevistó con Victoria el 28 de septiembre de 1823. En esa reunión, se definieron las actividades de las pocas embarcaciones que conformaban la Escuadrilla Nacional y se dispuso realizar un crucero de vigilancia con las goletas *Iguala* y *Anáhuac* desde Punta Delgada hasta Veracruz, para impedir el auxilio al castillo de Ulúa que posiblemente pudiera llegar de Cuba o Nueva Orleans; se sabía de antemano que, impidiendo la entrada de víveres, la necesidad haría capitular a los apostados en la fortaleza. Ante la falta de tripulación, fue necesario retirar del bloqueo a las balandras *Zumpango* y *Chapala*, y su personal conformó la tripulación de la *Iguala*. En Tlacotalpan, Veracruz, se buscó a la gente para la *Anáhuac* y se estudió la posibilidad de montarle un cañón giratorio de 18 libras y 6 pequeños cañones de igual calibre. Las balandras *Zumpango*, *Chapala*, *Chalco* y *Texcoco* se enviarían a fondear en Antón Lizardo, zona que resultaba muy próxima al puerto de Veracruz; por esa misma causa, también se decidió trasladar a ese lugar la Comandancia de Marina.

La incipiente Marina que se estaba tratando de formar no era suficiente siquiera para remediar los problemas más sencillos, como el caso de una balandra angloamericana que intentó infructuosamente entrar al puerto de Veracruz, paso que, aunque fue impedido por los cañones del baluarte Concepción, en el fondeadero de la Blanquilla fue abordada por los españoles, quienes exigieron comida a la tripulación. Lo mismo sucedió con un corsario español que no pudo ser capturado por las deficiencias de la Marina.[207]

Fue necesario entonces que el Supremo Poder Ejecutivo emitiera órdenes contundentes para hacer saber a los españoles que las facilidades que habían tenido llegaban a su fin. Como primer paso, exigió a los barcos mercantes españoles que abandonaran el puerto y que los de guerra fueran apresados. Se ordenó que en Punta Gorda se estableciera una batería y dos o tres lanchas auxiliadas de otras más en Mocambo. Boca del Río se habilitó como aduana, porque el puerto de Veracruz fue cerrado definitivamente.[208]

207 Exp. XI/481.3/212, *Rompimiento de las hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando del General Guadalupe Victoria. Diario de la situación militar de la plaza. Año de 1823,* f. 103. AHSDN.

208 Ídem.

Pero hubo cambios más significativos, como fue el relevo del Capitán de Navío José de Aldana por el Capitán de Fragata José María Tosta. Al parecer, esta no fue la primera opción de las autoridades mexicanas, porque el 8 de octubre de 1823 se ordenó al General Pedro Celestino Negrete que se encargara del mando del Departamento de Marina de Veracruz; sin embargo, éste se negó a aceptar el puesto y desde Guanajuato respondió que su presencia era primordial en el sur de la Nueva Galicia, actualmente Jalisco, a fin de calmar a los levantados, además de que consideraba que el Capitán de Navío Aldana se resistiría a ser mandado por un general del Ejército; por último, arguyó que su marcha debía suspenderse porque no había soldados, marineros, dinero ni los buques necesarios para atacar Ulúa.[209]

Realmente no se sabe qué fue lo que motivó a Pedro Celestino Negrete a declinar este nombramiento, siendo él un hombre formado en la Marina española y con la preparación, experiencia y conocimientos suficientes para hacer frente a las circunstancias reinantes. Ante esta negativa, Tosta se convirtió en el Comandante General del Departamento de Marina de Veracruz.

A la Marina sólo toca consumar esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional

El 8 de octubre de 1823, luego de abrir fuego el castillo hacia el puerto de Veracruz, se publicó un manifiesto a la nación firmado por Mariano Michelena, José Miguel Domínguez, Vicente Guerrero y el Ministro de Guerra y Marina José Joaquín de Herrera. En él no sólo se dio a conocer el estado de las relaciones con España, sino también el bloqueo a San Juan de Ulúa, pues afirmaba la continuación de la guerra contra España y declaraba en estado de bloqueo a la fortaleza de San Juan de Ulúa; por lo tanto, cualquier barco que intentara llegar a ese punto para llevar auxilios sería hostilizado por los buques mexicanos o por los aliados, en este caso Colombia. Ordenaba la salida de los barcos mercantes de bandera española en un término no mayor de 24 horas y, de no hacerlo así, serían aprehendidos. Las aduanas y puertos marítimos mexicanos quedaban totalmente cerrados al comercio español. En este manifiesto se prohibía rotundamente cualquier trato con la guarnición y vecindario de San Juan de Ulúa.[210]

Es importante mencionar que, aunque se decretó el bloqueo, no todos los puertos lo cumplieron cabalmente, porque afectaba a la economía de los comerciantes nacionales; así fue como el comercio español se siguió filtrando por las puertas de entrada de México; tal es el caso de Yucatán, cuyas autoridades provinciales no habían acatado la orden que se dictaba en el bloqueo, porque resultaba demasiado difícil detener de golpe el intercambio comercial que por cerca de tres siglos se había llevado a cabo entre La Habana y la Península de Yucatán, así como detener con ello el flujo económico que esto implicaba. Sin embargo, gracias a las gestiones de Guadalupe Victoria y del Coronel Ciriaco Vázquez, fue posible que la provincia de Yucatán cumpliera finalmente con las disposiciones establecidas.

Inglaterra, preocupada por las vidas e intereses de sus connacionales en el territorio mexicano, envió al Capitán J. H. Roberts, quien a bordo de la corbeta *Fyne* arribó a las inmediaciones de Veracruz el 4 de octubre de 1823. Su objetivo específico era auxiliar y transportar a aquel país europeo a los

209 Exp. XI/481.3/209, *Rompimiento de las hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando de los Generales Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete. Año de 1823*, f. 106. AHSDN.

210 Exp. XI/481.3/213, *Decreto declarando la fortaleza de San Juan de Ulúa, Ver., en estado de bloqueo y documentación relativa. Año de 1823*, 48 fs.

súbditos de la Corona británica. Lógicamente, ante el desconocimiento de sus intenciones, fue recibido de manera hostil, ya que desde el baluarte Concepción hubo algunos disparos de cañón, las balandras de la Escuadrilla Nacional impidieron un posible acercamiento al castillo de San Juan de Ulúa y le obligaron a fondear en la Isla de Sacrificios.

La postura del inglés fue totalmente neutral, tanto así que, en medio del bombardeo, la opción que encontró fue la de fungir como mediador entre las partes en pugna para que se pusiera fin al fuego y esto a su vez permitiera el feliz abordaje de sus connacionales. Interesado el General Victoria en obtener el reconocimiento y el apoyo económico por parte del gobierno británico, accedió a esta propuesta. Así iniciaron las comunicaciones Victoria-Roberts-Lemaur, a través de las cuales el General mexicano insistió en que solamente se hiciera un alto al fuego durante el tiempo que se requiriera para que los ingleses estuvieran a salvo en la corbeta. Por su parte, Lemaur se tornó más exigente, ya que hizo uso del mediador para tratar de obligar a Victoria a ceder la Isla de Sacrificios y su fondeadero a la fortaleza de Ulúa, la suspensión de las obras de fortificación de la plaza veracruzana y el retiro de las balandras nacionales para que no impidieran más la entrada de los buques mercantes que tanta falta hacían al castillo.

Como era lógico, Guadalupe Victoria se negó a estas presiones, lo que produjo el fracaso de las negociaciones. Como no se llegó a un acuerdo, el 11 de octubre de 1823 el Capitán Roberts zarpó rumbo a Inglaterra sin cumplir su objetivo primordial, pero consciente de que si no se había logrado, no fue por falta de disposición del gobierno mexicano, sino por las obstinadas exigencias de Lemaur.[211]

Mal le salió la jugada a Lemaur y no le quedó otra opción que suavizar su actitud, en vista de que lo más urgente era lograr la entrada de alimentos para la cansada guarnición de Ulúa. Esperaba tocar las fibras más sensibles del gobierno mexicano, pero éste se portó con la mayor rigidez, porque ordenó que no se permitiera salir a nadie de la fortaleza y que cualquier armisticio que pudiera firmarse fuera sólo bajo el objeto de la rendición.[212]

El General Victoria y el Gobernador de Veracruz ordenaron a Carlos Escoffie, Comandante de la balandra *Campechana*, cuya función era de guardacostas en Tampico, se trasladara a la Comandancia de Alvarado con toda la marinería que el Ayuntamiento tampiqueño tuviera a bien facilitar y de la que en su paso por Tuxpan pudiera hacerse. Los fondos económicos en ambos Ayuntamientos eran escasos; sin embargo, el 25 de octubre de 1823 varios tuxpeños patriotas se organizaron para recolectar fondos que pudieran facilitar el alistamiento de la matrícula y lograron reunir cerca de 2,500 pesos, con los cuales fue posible embarcar a 32 hombres de mar, 5 maestranzas y 14 soldados.[213]

Ese mismo día, el gobierno mexicano dictó formalmente la declaración de guerra contra España mediante el decreto 162 del 25 de octubre de 1823.[214] El panorama se complicaba aún más tomando en cuenta que Veracruz se encontraba en una época del año en la que prevalecían los vientos frescos del norte: para los barcos que conformaban la Escuadrilla Nacional era sumamente difícil encontrarse completamente al pendiente del bloqueo, ya que durante la época de nortes era indispensable tomar abrigo en el fondeadero de la Isla de Sacrificios o de Antón Lizardo, y, cuando las condiciones del

211 Exp. XI/481.3/210*, Rompimiento de hostilidades, entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando del General Guadalupe Victoria, Diario de la situación militar de la plaza. Año de 1823*, fs. 21-27, 29-30, 35, 40. AHSDN.

212 Ibídem, f. 47.

213 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 26.

214 Exp. XI/481.3/213, *Decreto declarando la Fortaleza de San Juan de Ulúa, Ver., en estado de bloqueo y documentación relativa. Año de 1823*, f. 25. AHSDN.

tiempo lo permitían, incluso podían fondear en la Blanquilla. Así lo hizo la goleta *Iguala* en repetidas ocasiones para obtener pertrechos y víveres de refresco, pero sin descuidar el bloqueo, tan es así que el 4 de noviembre de 1823, encontrándose al abrigo de una de las islas, avistó a la goleta mercante *Hoppe* y, a pesar del viento del Noroeste, largó cabos y alcanzó al mencionado barco y lo obligó a dirigirse a la Isla de Sacrificios.[215]

Para facilitar el crucero de los barcos de la Armada Nacional, el 12 de noviembre de 1823 el Comandante de Marina propuso al Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, el establecimiento de señales desde la torre de la Merced hasta Antón Lizardo, las cuales serían visibles desde seis a ocho millas más de horizonte. Se dispuso poner un palo de vigía para las señales de comunicación con los buques que distinguieran a los de la Escuadrilla Nacional con el uso de bolas fácilmente visibles a enorme distancia.[216]

En medio de la terrible agresión que la ciudad de Veracruz estaba sufriendo por parte de las fuerzas españolas en San Juan de Ulúa, el 13 de noviembre de 1823 el Ministro Herrera rindió ante el Congreso Mexicano el informe correspondiente a su ramo, refiriéndose a la Marina Nacional como la "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".[217]

En dicho informe, detalló la situación militar que hasta ese momento predominaba, destacando las siguientes necesidades:

1. Establecimiento de academias náuticas para formar oficiales de marina de origen nacional.
2. Formación de los Batallones de Infantería de Marina y las Compañías de Artillería para la Marina.
3. Creación de una legislación naval propia que le diera a la marina personalidad y sustento jurídico.
4. Abolición del sistema de matrículas (esta ley obligaba al servicio de marina a los habitantes de las costas y de los márgenes de los ríos, sin otro motivo que el haber nacido ahí) reemplazándolo por el sistema de enganchamientos voluntarios.
5. Mejoras al fondeadero de la barra de Alvarado.
6. Establecimiento de arsenales y almacenes para el mantenimiento y abastecimiento de la Escuadrilla Mexicana.

El General Herrera estaba convencido de que con las fuerzas de tierra disponibles, con mayor facilidad se podría expulsar a los españoles si el caso fuera luchar dentro del macizo continental; sin embargo, como la lucha implicaba como escenario el Golfo de México, dejó muy clara la enorme necesidad de incrementar el número de barcos y la formación de personal adecuado para tripularlos, puesto que la tripulación que se tenía era insuficiente para la expulsión española.[218]

Por esta misma razón, el Ministro José Joaquín de Herrera otorgó mayor importancia a la naciente Armada Nacional, porque era consciente de que sólo esta joven Institución podía defender y consolidar la soberanía nacional:

215 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, p. 26.

216 Ídem.

217 *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina, Presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano, leída en sesión pública de 13 de noviembre de 3º de la Independencia y 2º de la Libertad,* impresa por orden del mismo Soberano Congreso, México, Imprenta de la Águila, dirigida por José Ximeno, 1823.

218 Ídem.

> Pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra, á la marina sólo toca consumar esta grande obra, y consolidar por siempre la independencia nacional. De aquí es que por solo 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.[219]

Mientras la Independencia de México no fuera reconocida por los países europeos, el gobierno nacional debía ocuparse de la seguridad y defensa de las costas del seno mexicano, previendo una posible invasión extranjera. El Ministro sabía que estas importantes causas ameritaban y exigían que el gobierno pusiera interés en sostener y aumentar la fuerza naval de la Marina de Guerra, ya que, de lo contrario, el resultado del bloqueo no sería el esperado.

El Capitán de Fragata José María Tosta, el General Manuel Rincón y el Comandante de Ingenieros José María Echeandia se encontraban en Veracruz el 25 de noviembre de 1823 para realizar un reconocimiento a Antón Lizardo. Ese día, Tosta fue informado de que, con rumbo a San Juan de Ulúa, habían sido avistadas once velas que en un primer momento no habían podido ser identificadas, por lo que se pensó que se trataba de naves enemigas.

Entonces, el Comandante Tosta se embarcó en Mocambo a bordo de la goleta *Iguala* bajo el mando del Primer Teniente Francisco de Paula López, junto con las balandras cañoneras *Campechana*, comandada por el Segundo Teniente Carlos Escoffie; *Zumpango*, dirigida por el Segundo Teniente Guillermo Cochrane; *Chalco*, bajo el mando del Segundo Teniente Manuel de Lara; y la *Texcoco*, bajo las órdenes del Segundo Teniente Jorge Ford, las cuales se encontraban en punta del arrecife de los Pájaros.

De las once velas, se identificaron primero una fragata y tres bergantines mercantes con bandera inglesa. Ante la incertidumbre, de la *Iguala* se dispararon tres tiros de fusil; de la fragata se envió un bote con un oficial que comunicó que se trataba de la fragata inglesa *Hiperion* cuya función era escoltar y dar seguridad a los buques mercantes. Los otros siete buques, según declaración del oficial inglés, sí eran españoles. Se trataba de una fragata de 34 cañones, un bergantín con 18 cañones, un convoy compuesto por una fragata-transporte, un bergantín y una goleta escoltados por dos goletas de guerra. La goleta *Iguala* fue la que se dispuso a alcanzar a los enemigos españoles, pero fueron la fragata y el bergantín armados los que iniciaron la persecución en contra de la goleta mexicana. La Escuadrilla Nacional poco pudo hacer para batir al enemigo y, mientras esto sucedía, las otras cinco embarcaciones que componían el convoy se hicieron a la vela hacia San Juan de Ulúa.[220]

La persecución contra la *Iguala* continuaba y se tomó como último recurso el acercarse a la costa por la reventazón de Mocambo. Teniendo ya al enemigo cerca, se le disparó con un cañón de 12 libras de calibre y doce cañones más de 6 libras. En comparación con las naves enemigas, esto era muy poca fuerza, porque no se había logrado obtener los recursos para equipar a los barcos de la Escuadrilla con la artillería necesaria para la defensa. Cuando la escuadrilla completa fondeó, los barcos españoles les dispararon antes de que ésta virara para incorporarse a su convoy que ya se encontraba fondeado en la Blanquilla. A pesar de esta situación, el personal de la Escuadrilla Nacional jamás se dio por vencido y se mantuvo valientemente preparado con sus armas para repeler cualquier contingencia. A fin de no exponer inútilmente a las embarcaciones, el Comandante General ordenó la retirada y, aprovechando

219 Ídem.

220 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* pp. 31-32.

la oscuridad de la noche, se dirigieron sin dificultad alguna al río Papaloapan. Al amanecer del 28 de noviembre, el convoy de los enemigos españoles se perdió por barlovento.[221]

La incursión de los buques extranjeros que pretendían establecer alguna comunicación con el castillo de San Juan de Ulúa era constante, a pesar de que Tosta, desde que se hizo cargo de la Comandancia de Marina, giró instrucciones precisas al Primer Teniente Francisco de Paula López, Comandante del bloqueo, para que estuviera siempre alerta manteniéndose a la vela y, de ser necesario, fondeara en la Blanquilla, con el objetivo de quedar siempre a barlovento para enfrentar al enemigo u obstaculizar cualquier auxilio a Ulúa.[222]

Hay barcos pero no tripulaciones

Los malos vientos de noviembre fueron la causa de que el Comandante General de Veracruz ordenará el retiro de la goleta *Iguala* y las cuatro cañoneras que conformaban la Escuadrilla del bloqueo, para que la tropa desembarcara en Mocambo. Resultaba una orden difícil, sobre todo porque la mayor parte de la tripulación había sido enganchada a través de la leva y era lógico que, una vez que descendieran de los barcos, desertarían del servicio por el alto riesgo de morir por contagio de la enfermedad del vómito, la impuntualidad de los pagos, la difícil vida que se llevaba a bordo de los barcos, motivos que se conjuntaban con los riesgos y fatigas, clima inclemente y los severos castigos que se les imponían.[223]

Los lugares donde más se aplicaba la leva eran Campeche, Tampico, Veracruz, Alvarado y Tlacotalpan; aunque era autorizada por los jefes políticos, en infinidad de ocasiones se levantaba a la gente de manera violenta, estuviera o no acostumbrada al mar; por ello, en la primera oportunidad que se les presentaba, estos hombres forzados escapaban y provocaban que nuevamente las autoridades tuvieran que organizarse para subsanar la falta constante de personal. Como consecuencia, resultaba demasiado difícil mantener en pie el bloqueo a San Juan de Ulúa.

En los últimos meses de 1823, la Escuadrilla mexicana cumplió con sus tareas, hasta que el General Victoria la envió a Alvarado para refugiarse de los vientos del Norte, donde trató de completar sus requerimientos, pero estaba impedida para operar regularmente por encontrarse en reparaciones. De entre los pocos barcos con los que contaba la Escuadrilla, el que mayores resultados dio fue la goleta *Iguala*, que logró impedir el paso de varios de los buques mercantes que clandestinamente querían llegar a la fortaleza y no permitió el acercamiento de las lanchas de la guarnición del castillo que salían en busca de alimentos. A pesar de saber que la artillería montada en la fortaleza era de mayor potencia que la que tenían los barcos nacionales, siempre hubo una actitud temeraria por parte de éstos, sobre todo porque trataban de acercarse lo más posible al fuerte para propinarle algunos tiros.[224] Pero, aunque existía disposición por parte de los patriotas para lograr la expulsión de los españoles, mientras no tuvieran los medios necesarios era prácticamente imposible lograr el éxito, ya que, desafortunadamente, nada se pudo hacer ante la llegada de unos barcos de guerra de bandera española que traían consigo auxilios en víveres, armas y personal para los apostados.[225]

221 Ídem.
222 Ibídem, pp. 32-33.
223 Ibídem, pp. 35-36.
224 Ibídem, pp. 22-23.
225 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.,* p. 88.

Casi al finalizar el año, el 12 de diciembre, a bordo de la fragata inglesa *Thetis*, llegó a Veracruz una comisión que representaba al gobierno inglés, integrada por Lionel Harvey, Henri George Ward, Charles O´Gorman, que había sido nombrado Cónsul General, Charles Alexander Thompson y James Morier.[226] Esta representación venía a afianzar los acuerdos que su agente secreto, el doctor Mackie, ya había adelantado con el gobierno mexicano; cabe decir que gracias a estas pláticas se logró que las autoridades del país enviaran a Londres a Francisco de Borja Migoni, con las debidas credenciales que lo avalaban como agente confidencial del gobierno de México ante el gabinete británico. Así fue como iniciaron las relaciones diplomáticas entre ambos países y con las que se obtuvo el reconocimiento de la Independencia por parte de la nación inglesa, además de cuantiosos empréstitos para levantar la Hacienda Nacional.

El Capitán Tosta envió un aviso a los jefes de Tampico, Tuxpan, Alvarado y Tlacotalpan para que aportaran hombres para el servicio de la Escuadrilla. Al no estar en condiciones de resolver las necesidades de personal, nuevamente tuvo que recurrir al método de leva, ordenando que de los desertores capturados que se enviaban a Veracruz, se tomaran 200 hombres para destinarlos al Batallón de Infantería Marina. El Ejército se encargó de nombrar a los sargentos y cabos, porque el reclutamiento de oficiales subalternos se hacía como se acostumbraba en el Ejército español: se ascendía a los sargentos más adelantados y se admitía en los cuerpos de tropa a jóvenes cadetes, que después de una preparación acorde podían ser promovidos a subtenientes o alférez.[227] Durante el año que terminaba, también se recibieron cerca de 300 hombres de mar que el gobierno de Campeche había aportado para tripular las goletas *Iguala* y *Anáhuac* y demás embarcaciones.[228]

Era poca la fuerza militar con la que iniciaba el naciente México; en los últimos meses de 1823 fue reconocido por el Ministerio de Guerra y Marina.[229]

Así fue como se organizaron los altos mandos porque por disposición superior se cambió la denominación de Brigadier a General de Brigada, y los grados de Mariscal de Campo y Teniente General quedaban englobados en el grado de General de División. Por su parte, la Marina Nacional reportaba el siguiente estado de fuerza:

En Veracruz	En San Blas
Un Capitán de Navío	Un Teniente de Navío
Tres capitanes de fragata	Un Teniente de Fragata
Dos primeros tenientes	Un Alférez de Navío
Ocho segundos tenientes	Un Guardiamarina
Un aspirante de primera	Dos individuos de todas clases

226 Exp. XI/481.3/212, *Rompimiento de hostilidades entre las fuerzas españolas del castillo de San Juan de Ulúa, Ver., al mando del General Francisco Lemaur y las de la plaza de Veracruz, al mando del General Guadalupe Victoria. Diario de la situación militar de la plaza. Año de 1823*, f. 73. AHSDN.

227 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.,* p. 119.

228 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.,* pp. 87-88.

229 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit*., p. 117.

Tres aspirantes de segunda	103 individuos de marinería
Un ingeniero ordinario	77 individuos de maestranza
Cinco comandantes y oficiales de infantería y artillería de marina	**En Campeche**
Un piloto de todas clases	Un Capitán de Fragata
40 individuos de todas clases	Un Segundo Teniente
74 individuos de Marinería	**En la Ciudad de México**
Dos individuos de maestranza	Un Primer Teniente
En Acapulco	Un Comandante y oficiales de Infantería y Artillería de Marina.
Un Teniente de Navío	Un piloto de todas clases
Un Capitán de Fragata	
Un Segundo Teniente	
En Estados Unidos	
Un Capitán de Navío	

Tabla de elaboración propia que manifiesta el estado de fuerza con que contaba la Marina Nacional en 1823.

Como puede observarse, en el caso de Marina, la cantidad de personal era insuficiente para resolver el apremiante problema de San Juan de Ulúa.

Se ciñe aún más el bloqueo y se efectúa el tercer bombardeo

A principios de 1824, la situación de la naciente república y del pueblo veracruzano era muy precaria. La ya oficializada guerra entre España y México se había prolongado por mucho tiempo y aún tardaría más por la falta de barcos, piezas de artillería de grueso calibre y personal para formar las dotaciones. Sin embargo, un hecho que facilitaría las cosas y que permitiría mayor estabilidad fue que finalmente comenzó a concretarse la República en México; el 31 de enero de 1824 se emitió el Acta Constitutiva de la Federación Mexicana que señalaba que la Nación Mexicana adoptaba como forma de gobierno la República Representativa Popular y Federal. Por este motivo, el 14 de febrero se celebró en Alvarado, Veracruz, una misa y *tedeum*, al terminar la cual toda la oficialidad y contaduría de Marina se dirigió al Ayuntamiento para prestar juramento. De ahí abordaron la goleta *Iguala*, en la que se leyó el Acta Constitutiva a la que protestaron juramento y obediencia. El júbilo era desbordante, se escuchó fuertemente el grito de *¡Viva la República!*, repetido catorce veces y hubo también una salva de artillería.[230]

Aunque el bloqueo no se había podido establecer de manera rigurosa, sí se estaba logrando provocar daños relevantes a la guarnición de San Juan de Ulúa, al no permitir el ingreso de alimentos. Aunque de manera lenta, los resultados comenzaban a observarse, porque algunos hombres empezaron a fugarse de la fortaleza, temerosos de las numerosas muertes por la escasez de agua para beber, carne, frutas y verduras, y se trasladaron a la plaza veracruzana, en donde, en interrogatorio, dieron detalle a las autoridades mexicanas de que en Ulúa se encontraban cerca de 300 hombres y que desde La

230 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 37.

Habana había llegado el Capitán Juan Bautista Topete y traía consigo municiones para los cañones y morteros del castillo.

Las hostilidades entre los españoles y las autoridades mexicanas continuaban; por ello fue necesario que la población veracruzana fuera consciente de lo que estaba pasando, sobre todo porque la ciudad no estaba lo suficientemente fortificada o artillada.[231] Por ello, y ante el inminente peligro que constituían los cañones emplazados en San Juan de Ulúa, el General Guadalupe Victoria mandó fijar unos carteles por los alrededores para poner al tanto a la población de que estarían dispuestos a repeler la agresión con agresión.[232]

El 12 de marzo de 1824, el General José Joaquín de Herrera fue sustituido en el mando del Ministerio de Guerra y Marina por el también General Manuel Mier y Terán. Sin duda alguna, Lemaur no se encontraba en una buena situación, porque se aferraba a continuar un movimiento antiliberal, cuando ya la mayor parte de su guarnición comulgaba con las ideas liberales; aun así, pronto hizo uso del auxilio que había recibido para tratar de hacerse de nuevo de la Isla de Sacrificios que, como ya se ha visto, constituía un punto estratégico cuyo fondeadero permitía el buen abrigo de las naves. La oportunidad del enfrentamiento se presentó la mañana del día 18 de marzo, cuando las baterías de Mocambo abrieron fuego a dos botes españoles que se dirigían hacia el fondeadero de la isla.

La furia de Lemaur ante lo sucedido, se tradujo en el reinicio del bombardeo contra la ciudad veracruzana, en donde el pueblo inocente resultó dañado en los avatares de la defensa de la soberanía nacional. Tomando en cuenta que desde el 25 de septiembre de 1823 los de Ulúa venían bombardeando a la ciudad de manera esporádica, este tercer ataque, que no se suspendió hasta el 30 de marzo de 1824, dio oportunidad al pueblo veracruzano de manifestar nuevamente una heroica defensa.

Pero, ¿cómo podía hacerse efectivo el bloqueo a San Juan de Ulúa, si la goleta *Iguala* era el único buque que se encontraba tripulado y ni siquiera en su totalidad? Sólo de Campeche se había recibido personal, toda vez que la orden de enviar refuerzos había sido prácticamente ignorada en Tampico, Tuxpan, Alvarado y Tlacotalpan, y no era suficiente. Por si fuera poco, la provincia de Yucatán atravesaba por un conflicto revolucionario en un enfrentamiento armado entre las ciudades de Campeche y Mérida. Para controlar el levantamiento, el gobierno de Guadalupe Victoria ordenó que el General Antonio López de Santa Anna se trasladara a Campeche al frente de una campaña de pacificación. Santa Anna fue nombrado entonces Capitán General de la provincia yucateca y junto con su Estado Mayor fue trasladado por la goleta *Iguala* hacia Campeche. Sin duda, era una comisión de suma urgencia; esto provocó que el mejor barco con que contaba la Escuadrilla Nacional cesara el servicio de crucero y bloqueo a San Juan de Ulúa para cumplir lo dispuesto.

Una vez en Campeche, Santa Anna fue recibido con beneplácito por las autoridades del lugar. Fue nombrado gobernador político por la Junta Provisional de la Provincia. Su figura fue un elemento reconciliador entre las dos ciudades en conflicto y pronto se logró la pacificación. Eso permitió la organización de cuerpos permanentes y activos y que se trabajara en reunir a la gente de mar para las tripulaciones de los barcos que sitiaban a Ulúa, sobre todo porque se consideraba que la gente de ese lugar era la mejor y de mayor constancia en el servicio por ser "la única realmente marinera". El Comandante fue de la opinión de reunir los fondos suficientes para contratar a la marinería; se proyectó entonces anticipar al personal tres pagas para que dejaran a sus familias con lo indispensable,

231 William T. Penny, "Bosquejo de las costumbres y la sociedad mexicana, 1824", en *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos,* t. III, 1822-1830, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992, p. 121.

232 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 45.

en tanto que ellos se dedicaban al trabajo para el que habían sido contratados. El mismo beneficio se pensó para los extranjeros, y se estaba hablando de un monto aproximado de 9,000 pesos para la paga y proporcionar los víveres necesarios para la alimentación de 200 hombres.[233]

Fue urgente tomar otras medidas para solucionar el problema de la falta de tripulaciones. Se propuso entonces que en Nueva Orleans se enganchara personal extranjero y se destinó la cantidad de 6,000 pesos para pagar a los reclutas. Fue el Segundo Teniente Guillermo Cochrane el que llevó a la *Anáhuac* a Estados Unidos para cumplir con esta disposición; lo acompañaron un sargento, dos cabos, un tambor y veinte soldados de la guarnición del 9º Regimiento.

Una medida más que tomó el Supremo Gobierno fue entrar en negociaciones directas con Inglaterra, a fin de conseguir financiamiento para incrementar y fortalecer a la Escuadrilla Nacional, lo que resultaba difícil porque ante la amenaza latente de que Agustín de Iturbide regresara a México, los inversionistas veían con recelo otorgar préstamos al gobierno mexicano. A pesar de ello, el 7 de febrero de 1824, Francisco de Borja Migoni contrató con la Casa B. Goldsmith y Cía. un préstamo de 3,200,000 libras con un pago del 5% de interés anual. Éste constituía un importantísimo préstamo que se contrataba con Londres, gracias a las gestiones de Migoni, primer enviado de México a Inglaterra. Posteriormente, en el mes de abril, desde Veracruz Mariano Michelena, en calidad no sólo de Ministro Plenipotenciario sino también de agente confidencial y enviado extraordinario,[234] se embarcó junto con su secretario Vicente Rocafuerte en la fragata de guerra *HMS Valerous* en la que arribaron a Londres, Inglaterra, para entablar el diálogo con aquel gobierno y lograr los apoyos necesarios: el reconocimiento de México como país independiente, apoyo de los bancos ingleses para iniciar el desarrollo del país y conseguir barcos para la Armada.[235]

En Inglaterra, el Ministro mexicano pudo hacerse de la fragata *Libertad,* de 44 cañones, que ya había estado al servicio de la India Oriental, los bergantines *Victoria* y *Bravo*, de 20 y 18 cañones respectivamente, que tampoco eran nuevos pero sí muy útiles, dadas las necesidades del bloqueo. Se adquirieron diez mil carabinas y un número aproximado de mil vestuarios, aunque desafortunadamente tampoco fueron nuevos y pertenecían a cuerpos diferentes.[236] Estás circunstancias revelan una débil estrategia naval y que la creación de una verdadera marina de guerra tuvo un camino muy accidentado, pues la única intención al conseguir barcos era simplemente la de expulsar a los españoles que se encontraban en Ulúa, no la de crear una Institución que en un futuro se hiciera cargo de la protección y seguridad de los amplios litorales del país. Además, el crecimiento o fortalecimiento de la Armada mexicana estaba supeditado a la política de las potencias oceánicas, en tanto no tuvieran interés de invadir el país. El cuidado de las costas implicaba un gasto mucho más oneroso que el del Ejército, a pesar de que se contaba con pocos barcos y un número reducido de personal.[237]

La organización de las autoridades mexicanas se adelantó debido a los informes de unos hombres que se habían fugado del castillo de San Juan de Ulúa como a las 22:00 horas del 23 de mayo de 1824. Se trataba de varios tripulantes del pailebot *El Mexicano* que habían sido capturados cuando su embarcación fondeaba en las inmediaciones de la Isla de Sacrificios, a la que llegaron algunos españoles a bordo del bote *Palomo* y dos lanchas armadas que habían salido de Ulúa. Al llegar a

233 Ibídem, pp.42-43.

234 Exp. XI/481.3/217, *Situación Militar de la Plaza de Veracruz, con motivo del bloqueo decretado en contra del castillo de San Juan de Ulúa. Año de 1824*, 258 fs., f. 96. AHSDN.

235 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.,* pp. 92-93.

236 Lorenzo de Zavala, *op. cit.,* p. 219.

237 Arturo López de Nava, *op. cit.,* p. 27.

la plaza veracruzana, se les formó causa; entre sus declaraciones, informaron que las fuerzas del castillo estaban conformadas por 600 hombres de Infantería, 200 de Artillería y 60 marineros que se encontraban en pésimas condiciones por el hambre y el escorbuto; dijeron que en el hospital de la fortaleza se encontraban cerca de 165 personas enfermas de este mal. Informaron también que la fortaleza había recibido como refresco un poco de ayuda que había sido pasada como contrabando por algunos partidarios ingleses y también de personas que se encontraban en la misma plaza veracruzana. Pero lo que más generó el interés y preocupación de las autoridades mexicanas fue la posible llegada de las tropas procedentes de La Habana que relevarían a los apostados y, además, el rumor de que también llegarían a apoyar la causa española 30,000 franceses.[238]

La falta de respuesta para conformar las tripulaciones de los buques de la Escuadrilla Nacional fue causa de que el Supremo Poder Ejecutivo considerara que, para alcanzar el objetivo del bloqueo, se debía emitir un decreto para expedir patentes de corso a nacionales y extranjeros. El Soberano Congreso General Constituyente emitió, el 9 de junio de 1824, el decreto número 51, por el que se otorgó al Ministerio de Guerra y Marina la autoridad para expedir dichas patentes, no sólo a los nacionales sino también a los extranjeros.[239] Además, el General Manuel Rincón, quien había asumido el mando interino de las operaciones en Veracruz en tanto que Guadalupe Victoria se encontraba en Jalapa resolviendo asuntos de la Comandancia General y de la Jefatura Política del Estado, se las ingenió para infiltrar a un espía en la fortaleza, quien le hizo saber que desde España se estaba organizando una expedición de 20 mil hombres que debían actuar en las costas mexicanas bajo el mando del General Cruz.[240]

Pero no todo lo que se decía era cierto, porque en La Habana, el Brigadier Ángel Laborde y Navarro, Comandante del apostadero, manifestaba cierta renuencia para hacer llegar tropas, víveres y pertrechos a Ulúa, porque en todo momento cuidó que la isla no fuera invadida por México o por algún otro país latinoamericano de los recién emancipados. Cierto o no, estos informes sobre la posible llegada de refuerzos por parte de España preocuparon a las autoridades mexicanas, quienes dictaron nuevos cambios. El 20 de junio de 1824, el General Miguel Barragán asumió el mando de la Comandancia General de Veracruz en sustitución del General Guadalupe Victoria; desde ese momento, se hizo cargo también de las operaciones para estrechar el bloqueo a San Juan de Ulúa y lograr su capitulación. Por otro lado, México ya estaba entrando en negociaciones con Colombia para implementar un tratado que comprometía a ambas naciones a prestarse auxilio mutuo tanto con las fuerzas terrestres como con las marítimas. Este tratado se oficializó el 19 de agosto de 1824; con él, Colombia asumía como suyo el problema de la expulsión de los españoles de San Juan de Ulúa y contraía el compromiso de ayudar a su recuperación. Lamentablemente, este tratado sólo se limitó a la teoría porque nunca pudo concretarse.

El ideal de expulsar a los españoles resultaba lejano, si se toma en cuenta la poca fuerza naval con que contaba México para hacer frente al problema de la fortaleza. El personal y barcos existentes en ese momento eran:[241]

238 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 48.

239 Exp. XI/481.3/217, *Situación Militar de la Plaza de Veracruz, con motivo del bloqueo decretado en contra del castillo de San Juan de Ulúa. Año de 1824*, f. 109. AHSDN.

240 Ibídem, f. 185.

241 *Documento del 1º de agosto de 1824*, AGSEMAR.

Capitán de Fragata José María Tosta	Comandante del Departamento de Marina
Primer Teniente Roque Martínez	Capitán de puerto
Primer Teniente Francisco de Paula López	Mayor del Departamento
Personal de la goleta *Iguala*	
Segundo Teniente Jorge Ford	Comandante
Segundo Teniente Francisco García	Secretario de la comandancia
Segundo Teniente Juan Domingo Lozano	Segundo comandante
Segundo Teniente José Roldán	Oficial del detall
Aspirante de segunda Juan Lara	No se especifica puesto
Aspirante de segunda Pedro Ruiz	No se especifica puesto
Aspirante de segunda Carlos Aubri	No se especifica puesto
Capitán de Infantería Guillermo Thompson	No se especifica puesto
Personal de la goleta *Anáhuac*	
Segundo Teniente Guillermo Cochrane	Comandante
Segundo Teniente Guillermo Wais	Segundo Comandante
Aspirante de Primera Francisco Morales	No se especifica puesto
Aspirante de Primera Miguel Róe	No se especifica puesto
Teniente de Artillería Tomás Sánchez	No se especifica puesto
Capitán de Infantería José Garduño	No se especifica puesto
Personal de la balandra cañonera *Orizaba*	
Segundo Teniente Manuel de Lara	Comandante
Personal de la balandra cañonera *Chalco*	
Segundo Teniente Juan Núñez	Comandante
Personal de la balandra cañonera *Texcoco*	
José María Pagés	No se especifica puesto
Subteniente de Infantería Miguel Cuesta	No se especifica puesto

Del poco personal, también se reportó en este documento a tres personas enfermas: al Teniente de Infantería Juan Coolihg, al Subteniente de Infantería Jefferson Mayer y al Alférez de Navío José Añorga Ingenier. Por otro lado, las balandras *Chapala*, *Zumpango*, *Tampico*, *Papaloapan* y *Tlaxcalteca* no figuran en esta lista, lo que puede deberse a que ni siquiera tenían personal o que no se habían incorporado al bloqueo.[242]

Aquella posibilidad de la llegada de refuerzos hacia el castillo de San Juan de Ulúa se materializó a mediados de agosto de 1824, cuando, procedente de La Habana, arribó a la fortaleza una Escuadrilla española que traía a bordo 350 hombres que sirvieron para relevar a la cansada tropa de la guarnición, así como 60 presidiarios más para que continuaran los trabajos de fortificación. Esta Escuadrilla se alistó para acondicionar un hospital a bordo, en el que se pudiera trasladar a Cuba a los numerosos enfermos de escorbuto.

242 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.,* p. 99.

Planes para ocupar la Isla de Sacrificios

La defensa del puerto de Veracruz le dio a Guadalupe Victoria la oportunidad de impulsar en México una Marina de Guerra y Mercante, ya que también advertía la necesidad de crear el poder naval de la nación. Esto serviría no solamente para expulsar a los españoles del castillo, sino también para continuar la guerra hasta obligar a España a reconocer la Independencia e inspirar confianza y credibilidad en las demás naciones.[243] Fue también en ese mes cuando, después de haber resuelto sus necesidades más urgentes, la Escuadrilla Nacional pudo hacerse a la mar para continuar sus operaciones, combinando sus esfuerzos con las unidades del Ejército establecidas en la costa próxima a San Juan de Ulúa, porque se había ordenado que todos los recursos de la nación se unieran para establecer mayores restricciones a los buques neutrales, a fin de que respetaran el bloqueo que se estaba llevando a cabo.

Se dispusieron para este servicio todos los buques con que contaba la nación y que estaban en condiciones de uso. Se resolvió entonces la ocupación y fortificación de la Isla de Sacrificios a través de una orden emitida el 8 de septiembre de 1824 por el General Miguel Barragán al General Rincón, quien manifestó la inconveniencia de que se construyera la fortificación, porque no sería posible reunir los recursos necesarios y resultaría de mayor dificultad transportar las piezas de grueso calibre por los terrenos movedizos y por la distancia de por medio, de 1,400 varas, de un mar demasiado agitado en muchas ocasiones; además, consideraba que el fuego de la artillería sería impracticable por el hecho de no existir explanadas para los cañones.[244] En lugar de ello, propuso dirigir los esfuerzos para aumentar a la tropa que pudiera cubrir la isla, para lo que sería necesario llamar de Santa Fe a 400 soldados de infantería, 40 artilleros y 1,000 raciones de todas las especies, y 200 presidiarios más que se encontraban en Puente Nacional.[245]

El temor de una posible invasión española estaba latente entre la población veracruzana, por lo que, el 27 de septiembre de 1824, el Congreso local envió al Supremo Poder Ejecutivo una manifestación sobre este temor y pidió que se estrechara el bloqueo y se recuperara la Isla de Sacrificios para lograr definitivamente la capitulación de los apostados en la fortaleza.

Ya se había dispuesto todo para la ocupación de la Isla de Sacrificios, el mismo General Barragán se había comprometido a presenciar las operaciones; una vez lograda dicha ocupación, se trasladaría a Alvarado para alistar a las embarcaciones con el objeto de aumentar el bloqueo a la fortaleza, el que, desafortunadamente, era muy débil; por esa causa, los buques extranjeros que llevaban víveres de auxilio a los españoles en Ulúa podían pasar con relativa facilidad. Ejemplo de ello fue el informe que el 29 de septiembre rindió Miguel Barragán al Supremo Gobierno, en el que manifestó que un pailebot estadounidense que había llevado víveres a San Juan de Ulúa había logrado escapar por no haber alguna embarcación disponible para efectuar su captura.

Por otro lado, el gobierno mexicano se reorganizaba; al llevarse a cabo las elecciones, Guadalupe Victoria fue elegido primer Presidente de México, con el que la República Federal se establecía en el país como forma de gobierno, adoptando aspectos similares al modelo estadounidense, ya que se instauró la figura de la Vicepresidencia que tuvo como primer titular a Nicolás Bravo, quien, cabe

243 Exp. XI/481.3/217, *Situación Militar de la Plaza de Veracruz, con motivo del bloqueo decretado en contra del castillo de San Juan de Ulúa. Año de 1824*, f. 158. AHSDN.

244 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* pp. 50-51.

245 Ídem.

mencionar, contendió por la Primera Magistratura contra Victoria, bajo la bandera del proyecto de república central.

De la mano del nuevo gobierno, el 4 de octubre de 1824 se promulgó la primera Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, cuyo modelo fueron las constituciones francesa, de Cádiz y de los Estados Unidos de América. La toma de posesión del primer Presidente de la República de México, General Guadalupe Victoria, se llevó a cabo el 10 de octubre de 1824, fecha en la que también, por segunda ocasión, el General Manuel Mier y Terán fue nombrado Secretario de Guerra y Marina. Durante el gobierno de Guadalupe Victoria cuando se ubicó a la Marina como un Departamento dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Guerra y Marina, y se le asignó la administración de la Marina Nacional, que incluía la de Guerra y Mercante, personal, buques, educación, puertos, entre otros rubros.

El bombardeo a Veracruz se había llevado a cabo de manera esporádica pero muy violenta, de tal forma que para el 13 de octubre de 1824, de acuerdo con un informe del General graduado Coronel Francisco Hernández, desde el castillo de San Juan de Ulúa se habían disparado contra la plaza cerca de 6,000 tiros de bala rasa de calibres 24 y 36 libras, 700 bombas casi todas de 14 pulgadas, que al inicio hicieron poco daño a la muralla y edificios de la ciudad, pero después causaron mayores destrozos porque lograron incendiar varias casas, dado que eran de madera en su totalidad. Las familias huían llenas de pavor a otros lugares más seguros, como las villas de Córdoba, Orizaba y Jalapa.[246]

Esta situación se agudizaba aún más, ya que las embarcaciones, además de ser escasas, se encontraban en pésimas condiciones para efectuar un bloqueo efectivo. Ejemplo de ello es el caso de la goleta *Iguala* que, al regresar al puerto de Alvarado después de haber cumplido un servicio en Tabasco, quedó dañada luego de estar expuesta durante 22 días a un fuerte temporal; sufrió también la pérdida del bote mastelero, la verga del velacho y el botalón de foque. Al arribar a Antón Lizardo, el Primer Teniente Francisco de Paula López, su Comandante, rindió el parte para que, a la mayor brevedad posible se repararan los daños en Alvarado y se repusiera lo perdido,[247] porque en las condiciones de guerra en las que se encontraban, no era posible prescindir del mejor de los pocos buques disponibles.

A inicios del mes de noviembre de 1824, las balandras cañoneras *Tampico* y *Zumpango* fondeaban en Alvarado a la espera del personal que las tripulara. La *Papaloapan* se encontraba en espera de que la *Iguala* terminara de ser reparada. Además de carecer de tripulación, tampoco se contaba con el personal preparado para las reparaciones de los barcos. Por ejemplo, las velas mayores de la *Iguala* debían ser reparadas con mayor cuidado, cosa que llevaría cerca de una semana porque no se tenían suficientes maestros veleros: sólo había dos en ese puerto.[248]

La Escuela Naval de Tlacotalpan

Los buques no estaban listos porque no se contaba con tripulación y, tras desafortunada información, el gobierno mexicano reiteró las órdenes de que en Alvarado y Tlacotalpan se facilitara al Comandante de Marina José María Tosta la gente necesaria para conformar las tripulaciones de los buques de guerra. Todo debía estar listo para la ocupación de Sacrificios, que sería resguardada y protegida por las goletas *Iguala* y *Papaloapan* y todos los buques de guerra disponibles, sobre todo

246 Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.,* pp. 118-119.
247 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 55.
248 Ídem.

porque un mexicano de nombre Juan José María Gómez, que llegó a Mocambo a bordo del bergantín mercante inglés *Hepacfull*, informó a Tosta que había escuchado rumores en las islas Madera de que se aproximaba una escuadra francoespañola.[249]

Como puede observarse, conformar las tripulaciones era todo un problema, sobre todo por la resistencia de los jefes políticos de cada uno de los lugares a los que se pedía el apoyo de que proporcionaran personal; eso hacía prácticamente imposible que se tuvieran listas las lanchas y buques destinados al servicio de Sacrificios. De Alvarado se pudieron obtener 90 hombres; de Tlacotalpan, cuatro contramaestres y cinco marineros, además de tropa veterana, todos ellos destinados a tripular tres lanchas para vigilar la isla. Resultaba entonces urgente contar con gente de mar preparada para el servicio de los buques de guerra; por ello, las autoridades insistieron también en crear una escuela propia de formación en las artes navales.

El Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, por órdenes del General Miguel Barragán, se presentó en el Colegio Militar, que a la sazón se encontraba ubicado en la Fortaleza de San Carlos, Perote, para comunicar a su Comandante, José Blengio, que el Gobierno Federal había ordenado la creación de una escuela naval. Cortés había sido ayudante del General de División José Morán, Marqués de Vivanco, quien en esos momentos era Jefe de Estado Mayor y estaba muy interesado en la formación de esta academia, por lo que dejó al chileno la responsabilidad de trabajar en este proyecto; es más, al parecer, el mismo Capitán de Navío iba a fungir como catedrático en esa academia.[250]

Ya en San Carlos, Cortés argumentó que estaban por adquirirse más embarcaciones para lograr la tan anhelada capitulación de San Juan de Ulúa; por la misma causa, resultaba urgente la presencia de oficiales con la suficiente preparación para comandarlas. Los alumnos que formarían el pie veterano de esta nueva escuela serían seleccionados por los altos mandos de la Armada Nacional. Junto con Blengio, el Capitán Eugenio Cortés se encargó de examinar a los jóvenes aspirantes, de entre los cuales eligió a 18; el 24 de noviembre de 1824, fueron dados de baja del Colegio Militar y de alta en la Armada Nacional como aspirantes de Primera y Segunda Clase:[251]

Relación de los caballeros cadetes que voluntariamente pasan de 1os y 2os aspirantes a la Marina Nacional, por orden del Supremo Presidente de los Estados Unidos Mexicanos de fecha 24 de noviembre de 1824.

Primeros aspirantes:	**Segundos aspirantes:**
José María Espino	Francisco Manríquez
José María Anaya	Marcos Güemes
Juan Heredia	Joaquín Morlet
José María Ximénez	Fernando Guevara
Francisco Anaya	Antonio Valdés
Joaquín Llanos	José María Montes de Oca
José Antepara	
Mariano Merino	Fuerte Nacional de Perote, noviembre 29 de 1824

249 Ibídem, p. 52.

250 Robert Leland Bidwell, *La Escuela Naval de Tlacotalpan y Córdoba (1824-1837)*, Trabajo recepcional, 1960, p. 180.

251 Adrián Cravioto Leyzaola, *Historia Documental del Heroico Colegio Militar. A través de la historia de México*, t. I, México, COSTA-AMIC, 2001, p. 67.

Mariano Torreblanca	José Blengio. [Rúbrica]
Tomás Marín	
Eduardo García	Vº. Bº. Tomás de Castro. [Rúbrica]
José Rivera	

Se había dispuesto que el Primer Teniente Francisco García dirigiera a los estudiantes a Tlacotalpan, pero ante las circunstancias en las que se encontraba Veracruz respecto a los rebeldes españoles que habían tomado San Juan de Ulúa, los servicios de García eran más necesarios en el Departamento de Alvarado. Por ello, el encargado que el Comandante del Departamento de Marina designó para esta comisión fue el Capitán de Infantería de Marina Miguel de Medina, quien condujo a los jóvenes estudiantes durante los primeros días de 1825 para llegar a su destino el 14 de enero.

Este cambio de planes convirtió a Medina en el primer Director de la nueva escuela naval. Cabe mencionar que pronto esta academia cambió de sede al trasladarse al puerto de Alvarado el 2 de abril de 1825, con el nombre de Colegio de Aspirantes de Marina; en esta ocasión, el Primer Teniente de la Armada Francisco García fungió como su Director. De hecho, García no sustituyó directamente a Medina, ya que este último había sido destituido del cargo debido a que se le formó consejo de guerra por haber provocado problemas durante las elecciones municipales de Tlacotalpan en ese mes;[252] su lugar fue ocupado por el Teniente de Ingenieros del Ejército Mariano Alcocer.

El Gobierno Federal daba ya los primeros pasos para agilizar la preparación de los pilotos adecuados para las embarcaciones que aumentarían la Escuadrilla Nacional; para ello, puso todas sus esperanzas en esta escuela, por lo que le designó un importante presupuesto para la adquisición de mesas, catres, pabellones, gastos médicos etcétera, con la finalidad de que los estudiantes tuvieran una estancia lo más cómoda posible.

Pero esta nueva academia tendría problemas demasiado pronto, porque los pocos estudiantes sufrieron los estragos de las enfermedades de la época: calenturas, sarampión o viruela, sarna y demás enfermedades de la piel. Por otra parte, sus haberes, de por sí insuficientes, no eran pagados a tiempo y a veces los recibían incompletos. A pesar de que al inicio los aspirantes habían accedido con buen ánimo a pertenecer a esta escuela, los seis cadetes que habían pasado a la escuela náutica en calidad de segundos aspirantes pronto comenzaron a manifestar inconformidades pidiendo, incluso, su reincorporación a Perote en calidad de cadetes. En lugar de ello, las autoridades mexicanas decidieron promoverlos a la categoría de aspirantes de primera clase.

La toma de la Isla de Sacrificios: se estrecha el bloqueo

Habían pasado más de tres años de la toma de Ulúa, cuando comenzaron a presentarse en Veracruz desertores del castillo, quienes, mediante interrogatorio, proporcionaron información de las condiciones del fuerte. El 7 de noviembre de 1824, José María Tosta, al mando de la Escuadrilla Nacional, y el General Manuel Rincón, como representante del gobierno, se encontraban en Mocambo para ultimar los detalles de la ocupación de Sacrificios y organizar la Escuadrilla Nacional para cerrar aún más el cerco del bloqueo. El General Rincón ya había preparado todo lo necesario para ocupar la isla, y en cuatro botes y algunas piraguas la tropa se transportó a la misma. Una vez en ella, se levantó

252 Robert Leland Bidwell, *op. cit.,* p. 181.

un fortín para instalar la artillería y hornos para bala roja; al amanecer del día 8 de noviembre, con los honores de ordenanza correspondientes, se izó la Bandera Nacional.[253]

La Isla de Sacrificios ya se encontraba militarmente ocupada, dado que el Teniente Coronel Guillermo Thompson se trasladó a ella el 19 de noviembre de 1824 con el mando accidental del Batallón de Marina. El General Guadalupe Victoria dispuso que mensualmente se relevara la guarnición, que se proveyera constantemente de suficiente agua y leña, a fin de que nada faltara cuando algún temporal obstaculizara la comunicación por algunos días. Era indispensable también que los buques de guerra nacionales que fondeaban en Sacrificios tomaran medidas de seguridad por si fuesen atacados. Se designó a la *Tlaxcalteca* como encargada de proteger la comunicación entre Mocambo y Sacrificios, orden que se comunicó a su Comandante Domingo Lozano, con las instrucciones de que debía estar en navegación constante para evitar que alguna embarcación enemiga impidiera dicha comunicación, para defender la isla e impedir la llegada de refuerzos y víveres a Ulúa.[254]

Era de suma importancia que, por las noches, el Comandante de la *Tlaxcalteca* fondeara la embarcación en el surgidero de Sacrificios, para evitar el daño que los arrecifes de la región pudieran causarle y también para que quedara bajo la protección de la artillería montada en la isla, ya que se encontraba expuesta al ataque de barcos enemigos. También se giró la instrucción de que se dispusiera de piraguas o botes de avanzada que por medio de tiros de fusil anticiparan la presencia de buques extraños. Se planeó que la tripulación de esta avanzada se dividiera en dos cuartos: uno de pie y el otro en descanso, pero ambos con las armas en la mano para estar alerta ante cualquier contingencia.[255]

También resultaba primordial que la gente se mantuviera en constante adiestramiento con ejercicios de cañón, arma blanca y de chispa, además de que, si se presentara la necesidad de enviar comunicaciones a Mocambo, se hiciera con el personal más antiguo y de mayor confianza, para evitar las deserciones de la gente que había sido forzada mediante la leva.[256]

En lo correspondiente a la goleta *Anáhuac*, su Comandante, el Segundo Teniente Guillermo Cochrane, recibió órdenes de permanecer también a la vela, para hacer el crucero desde la Antigua, Veracruz, hacia dentro del Noroeste, también para evitar el tránsito de barcos españoles de auxilio al castillo. Al igual que la *Tlaxcalteca*, durante la temporada de nortes, debía fondear en la Isla de Sacrificios y, una vez terminados éstos, debería reiniciar el crucero con mayor cuidado porque las naves enemigas siempre aprovechaban el término de los nortes para escabullirse hacia el castillo.[257]

El gobierno mexicano recibió nuevos informes sobre lo que pasaba en San Juan de Ulúa, cuando, a mediados del mes de noviembre de 1824, uno de los prisioneros que se encontraban en la fortaleza, el Capitán corsario de origen colombiano Nicolás La Salle, informó que entre el personal de la guarnición había 270 hombres enfermos de escorbuto incluyendo a Lemaur; que sólo había 100 hombres sanos cubriendo permanentemente los cañones; que se había solicitado auxilio a La Habana; que en junta de oficiales determinaron que si en veinte días no llegaba el apoyo, rendirían la fortaleza y que se habían encadenado todas las embarcaciones para evitar fugas.[258] Los mexicanos también comenzaron a sufrir bajas a causa de las enfermedades, ya que el 27 de noviembre de 1824, un Infante de Marina

253 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* pp. 56-57.
254 Ibídem, p. 57.
255 Ibídem, p. 58.
256 Ídem.
257 Ibídem, p. 61.
258 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit*., p. 101.

de nombre Rufino Alcalá murió de tétanos y fue sepultado con los honores de 80 hombres sin armas. Al parecer, fue el "primer soldado de la República cuyos restos se sepultaron en la isla".[259]

Las estrategias del bloqueo incluían también reducir la moral y provocar un efecto psicológico para inducir la deserción de los apostados en Ulúa, situación que logró muy bien el General Rincón cuando, el 7 de diciembre de 1824, ordenó que se colocaran muertos, tablas de guindolas y embarcaciones armadas cerca del castillo para fomentar la deserción.[260] Sin embargo, Tosta apoyó solamente la opción de facilitar embarcaciones, que consideraba más adecuada como un medio próximo para abandonar la fortaleza, y de inmediato se puso en marcha esta estrategia. Día a día, se continuó la fortificación de la isla: se construyeron las explanadas para la artillería de 24 libras de calibre, incluso ya se habían montado en ellas algunas piezas; se pensó en instalar hornos para bala roja, lo que tuvo que esperar por la falta de los materiales correspondientes.[261]

A mediados del mes de diciembre de 1824, Tosta ordenó al Primer Teniente Francisco de Paula López que se hiciera cargo del mando de la Escuadrilla Naval y de la operación de bloqueo. Se encontraba a bordo de la goleta *Iguala*, con la que continuó el bloqueo acompañado de la goleta *Anáhuac* y dos balandras; una de ellas era la *Tampico*, que se incorporó al crucero el día 15. El tamaño y la cantidad de las embarcaciones asignadas era insuficiente, y, aunque el bloqueo se había llevado a cabo de manera débil, los apostados en Ulúa pronto comenzaron a sufrir una baja considerable del ánimo y la moral, debido a la falta de alimentos y el número cada vez más alto de enfermos y muertos.

La ocupación de Sacrificios constituía nuevamente un peligro para los habitantes de la ciudad de Veracruz, quienes reiniciaron la emigración a otras poblaciones ante el temor de que el fuego de Ulúa volviera a presentarse; sin embargo, por parte de Ulúa no se notó algún movimiento hostil, tal vez por las condiciones psicológicas y físicas en las que se encontraban. Esto permitió continuar con la fortificación de la isla y fue posible construir en ella los baluartes Guadalupe, Libertad y República, a los que se montaron ocho cañones de 24 libras de calibre, dos de 16 libras y dos más de 12 libras. Se construyó también una casa mata, barracones para la tropa, un muelle de madera y una prisión.[262]

El 16 de diciembre de 1824, el Secretario de Guerra y Marina Manuel Mier y Terán, en su informe leído ante el Congreso Nacional, manifestó que el esfuerzo de lograr la capitulación de San Juan de Ulúa le correspondía solamente a la Marina Nacional, repitiendo las palabras que un año antes había expresado el entonces Ministro José Joaquín de Herrera. Eso ya se tenía claro; el problema era que las tripulaciones no podían formarse porque no existía gente de mar. En ese mismo informe, dijo que sólo estaban en espera de que las Cámaras dictaran la ley para que los pueblos de las costas pusieran a disposición de la Marina de Guerra los hombres de mar necesarios para la causa.

Desde Campeche se recibieron como apoyo 27 marineros para el servicio de los barcos; realmente no eran muchos, pero de alguna forma apoyaban en algo al movimiento. Estos marineros llegaron a bordo del bergantín *Júpiter*. De Tampico se enviaron 19 hombres y al parecer con ellos se logró completar las tripulaciones de la goleta *Iguala* y de la balandra cañonera *Tampico*. Así, la *Iguala* estuvo en condiciones óptimas para continuar en el crucero que se encontraba bloqueando a San Juan de Ulúa. Sin embargo, ese mismo mes se volvieron a registrar deserciones, sobre todo del personal que la goleta *Anáhuac* había traído de Estados Unidos. Fue necesario recurrir nuevamente a Campeche,

259 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 62.

260 Ídem.

261 Ibídem, p. 63.

262 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.,* p. 103.

a donde se dirigieron los recursos económicos, con los que se pudo contratar a 17 marineros y tres calafates que se anexaron a la tripulación de la *Tlaxcalteca*.

Mariano Michelena y Vicente Rocafuerte lograron, en diciembre de 1824, que Gran Bretaña reconociera la Independencia, reconocimiento que, por supuesto, traía consigo un enorme interés económico, ya que México era visto por otras naciones como el "cuerno de la abundancia", y especialmente la nación británica veía a México como un puente de unión y comunicación entre Europa y Asía, además de sus vastas riquezas en plata y tintes. Con el apoyo financiero y el reconocimiento, México ya estaba en posibilidades de incrementar la fuerza naval de la Armada, premisa necesaria para recuperar Ulúa y activar la economía nacional. Se recibió un préstamo de 5.39 mdd, de los cuales se asignaron 917,559 dólares para la compra de armas, buques y vestuario para la tropa; también se compraron la fragata *Libertad* y los bergantines *Bravo* y *Victoria*,[263] los cuales arribaron a Veracruz entre junio y julio de 1824.

La última fase del bloqueo: la capitulación de Ulúa

Iniciado 1825, llegó un convoy español compuesto por seis buques que, aunque fue reconocido por la goleta *Anáhuac*, ésta no pudo detenerlo porque su fuerza era insuficiente para ello. De estos seis barcos, tres fondearon en la Blanquilla: la fragata de guerra *Sabina* y dos bergantines mercantes más. Al parecer, aunque con dificultad, desde La Habana estaban llegando refuerzos. Esto sucedió el día 27 de enero. Es importante mencionar que entre el personal que venía en esos barcos, cerca de 345 hombres, llegaba también el sustituto del General Francisco Lemaur, Brigadier José Coppinger, relevo que se verificó el día 28 de enero.

El nuevo Comandante de Ulúa no llegó a ocupar una posición privilegiada, ya que el personal era tan escaso que los puestos indispensables apenas si alcanzaban a cubrirse con la poca guarnición que llegó; el bloqueo no había permitido pasar provisiones. Al parecer, el relevo del General Lemaur se debió a que él también cayó enfermo, presa de alguna epidemia.

Afortunadamente, el gobierno mexicano recibió el reconocimiento de dos de los países con mayor fuerza en la escena mundial: Gran Bretaña y Estados Unidos. El representante del país europeo fue Henry Ward, quien el 30 de marzo de 1825 presentó sus credenciales como Encargado de Negocios de su Majestad británica ante México; por su parte, el gobierno de Estados Unidos nombró a Joel R. Poinsett como Embajador Plenipotenciario, quien llegó a tierras mexicanas el 1º de junio. Resulta interesante destacar que ambos países buscaban sacar un jugoso provecho de la situación en México; Estados Unidos, por ejemplo, llegó con instrucciones precisas de Henry Clay, Secretario de Estado, para negociar con México la no intervención con respecto a Cuba, ya que consideraba amenazante la postura del país mexicano y de Colombia al tratar de liberar a la isla de las Antillas del yugo español. Otro aspecto era la negociación del restablecimiento de los límites entre México y Estados Unidos; este último país buscaba una posición ventajosa, en la que incluso ya se vislumbraba un abusivo interés por el territorio de Texas. El embajador Poinsset reiteró las seguridades del apoyo del gobierno estadounidense para garantizar que se cumpliera la famosa frase "América para los americanos", que fundamentaba el contenido de la Doctrina Monroe, según el discurso que el presidente estadounidense James Monroe dirigió al Congreso el 2 de diciembre de 1823.

263 Ibídem, p. 104.

Los efectos psicológicos hicieron presa de los españoles y de los patriotas. En este último bando, los problemas se agudizaron a tal grado que la noche del 24 de abril de 1825 se registró un problema de sublevación en la Isla de Sacrificios, al levantarse en contra de las autoridades los reos que se encontraban en la prisión que ahí se había establecido, junto con parte de la guarnición que se encargaba de resguardar a la isla. En respuesta, el General Barragán se trasladó a Mocambo en compañía de 200 hombres del 9º Regimiento del Batallón de Infantería y de inmediato organizó la defensa. Desde Mocambo hubo disparos de la artillería, los cuales no pudieron ser contestados por los de la isla por la falta de fuerzas; sin embargo, en su desesperación, buscaron hacer de los del castillo sus aliados, lo que no fue posible, porque la goleta *Iguala* y la balandra *Orizaba* oportunamente impidieron esta intervención.[264] Esta última embarcación resultó con averías de consideración, por lo que fue necesario enviarla a Campeche para ser reparada.

En esta última fase del bloqueo, el Presidente Guadalupe Victoria ordenó el traslado del Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro al puerto de Alvarado, ya que se encontraba en Campeche en calidad de Capitán General del Puerto y Comandante de Marina del Estado de Yucatán. El 27 de julio, el Presidente dispuso que, en cuanto arribara, se le entregara el cargo de la Comandancia General del Departamento de Marina de Veracruz, en sustitución del Primer Teniente Francisco García, quien lo ostentaba de manera provisional,[265] porque Tosta había sido designado Comandante del navío *Congreso Mexicano*, barco antes llamado *Asia* proveniente de la flota del Perú y, junto con el bergantín *Constante*, ambos capitularon a favor del gobierno de México. Tosta debía conducir al *Congreso Mexicano* en travesía hacia América del Sur, cuya tripulación, por cierto, incluía a 12 de los Primeros Aspirantes que integraron el pie veterano de la Escuela Naval de Tlacotalpan.

Baranda recibió el mando el 16 de agosto de 1825[266] y desde ese día se dedicó a organizar la Escuadrilla Nacional. Las acciones sobre San Juan de Ulúa ya se habían llevado a cabo durante cuatro años. De hecho, el bloqueo se dictó el 8 de octubre de 1823, un poco después de que se realizara el segundo bombardeo sobre la ciudad; sin embargo, la falta de recursos impidió que se alcanzara pronto la capitulación, pero lo poco que logró hacerse disminuyó las fuerzas de los apostados en Ulúa.

Enterado el gobierno mexicano de que la guarnición en Ulúa se encontraba reducida y en extrema miseria, ordenó al Secretario de Hacienda, José Ignacio Esteva, se trasladara a Veracruz, tal parece que a negociar con Coppinger una posible compra del castillo,[267] pero los españoles se mantuvieron leales a la bandera que representaban e incluso preferían morir en la más lamentable de las condiciones que dar la espalda a su patria. A la par de estas infructuosas negociaciones, el Secretario Esteva se dedicó a equipar la débil Escuadrilla Nacional, muy poco útil por no contar con personal para ser tripulada. Entonces se destinaron recursos para las reparaciones de los barcos, la contratación del personal, así como el avituallamiento de la tripulación de los mismos y de la guarnición existente en Alvarado. Con la inyección de los recursos, hubo posibilidades de dar mayor movimiento a los preparativos para hacer frente a la Escuadrilla española, cuya llegada ya se rumoraba.

Las fuerzas en tierra también debían reforzarse, como el caso del Batallón de Marina con sede en Tlacotalpan que, a causa de las enfermedades por las inundaciones que provocaban las lluvias, tenía

264 Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit*., p. 275.

265 *Baranda Pedro, Alférez de Fragata*, #.141.D/111/10-2976, fs.91-93, Archivo de Cancelados. AHSDN.

266 Ídem.

267 William T. Penny, *op. cit.,* p. 142.

sus filas disminuidas en exceso.[268] Esta carencia pudo aliviarse con la incorporación de 100 personas de las 200 que llegaron desde Yucatán; las restantes se destinaron a la tripulación de los barcos.[269]

Por su parte, el nuevo Comandante del Departamento comenzó a organizar a la Escuadrilla Nacional, a la cual le correspondió estar en línea de ataque con la Escuadrilla española que llegaba en auxilio de los de Ulúa. Para ello se aprestaron a reunir en Alvarado todos los elementos navales de que se disponía, y que en ese momento eran la fragata *Libertad*, los bergantines *Victoria* y *Bravo*, las balandras cañoneras *Papaloapan*, *Tampico*, *Chalco* y *Orizaba*, recientemente incorporada después de su reparación bajo el mando del Segundo Teniente Miguel Antonio Puentes, y el pailebot *Federal*.

En septiembre, Coppinger pidió una tregua porque no tenía seguridad alguna de recibir los auxilios de La Habana, debido a que ya se habían retrasado considerablemente. Además de las fuerzas humanas, debía hacer frente a las fuerzas naturales con la presencia de nortes, ya que "peleaban contra los dioses y contra los hombres teniendo contra sí el hambre, las enfermedades, el fuego y balas de los enemigos, un mar embravecido cubierto de arrecifes, una atmósfera abrasadora".[270] Entonces, entre el Comandante de Ulúa y el General Miguel Barragán se entablaron pláticas por mediación de Juan Welsh, Cónsul inglés en Veracruz, sin resultado alguno, porque Coppinger seguía esperanzado a que el auxilio llegara,[271] aunque no le quedaba mucho por hacer, porque la falta de apoyo, de víveres y las epidemias provocaron que las fuerzas con que contaba se vieran casi extinguidas. Aun así, no perdía las esperanzas, sobre todo porque el 19 de septiembre de 1825, zarparon de La Habana las velas de un convoy naval español bajo el mando del Brigadier Ángel María Laborde y Navarro, compuesto por las fragatas *Sabina* y *Casilda* y la corbeta *Aretusa* acompañadas de algunos bergantines mercantes que transportaban víveres.

El Comandante Baranda, enfermo e imposibilitado para navegar, se encontraba a bordo de la *Orizaba* durante los últimos días del bloqueo y, por orden del Supremo Gobierno, el 24 de septiembre de 1825 entregó el mando al Capitán de Navío de origen inglés Charles Thurlow Smith, quien estuvo al frente de las operaciones mientras Baranda se desempeñaba como su Segundo Comandante en el Departamento de Marina de Veracruz.[272] Pese a que sus funciones eran exclusivamente de carácter ejecutivo, siempre se mantuvo al frente de las circunstancias que implicó la resistencia española en San Juan de Ulúa.

Iniciado el mes de octubre, por disposición superior, Sainz de Baranda recibió de nuevo el mando del Departamento y de la Escuadrilla. El 5 de octubre, las velas españolas que habían salido de La Habana fueron reconocidas por la Escuadrilla mexicana fondeada en la Isla de Sacrificios, por lo que se aprontó todo lo necesario para el combate la madrugada del 6 de octubre, cuando el Jefe del Departamento de Marina, en coordinación con el General Miguel Barragán, dio la orden de partida de la Escuadrilla; al mando de la misma, asignó al Primer Teniente Francisco de Paula López, mientras que el Capitán Smith fue nombrado Comandante de la fragata *Libertad*.

A la altura del arrecife de la Blanquilla, cerca de las cuatro de la tarde, se encontraron las antagónicas escuadras, poniéndose ambas en facha y así se mantuvieron hasta llegada la noche, ya que un fuerte norte provocó que se retiraran en busca de refugio. La Escuadrilla Nacional fondeó

268 *Documento del 13 de septiembre de 1825*, AGSEMAR.

269 *Documento del 20 de septiembre de 1825*, AGSEMAR.

270 Lorenzo de Zavala, *op. cit.*, p. 245.

271 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* t. I, p. 53.

272 *Baranda Pedro, Alférez de Fragata*, #.141.D/111/10-2976, fs.91-93, Archivo de Cancelados. AHSDN.

en Sacrificios, mientras que la española se dirigió mar afuera.[273] Fue el 11 de octubre cuando se presentó nuevamente la Escuadra Española bajo el mando del Brigadier Ángel Laborde y Navarro: a las diez de la mañana comenzó la aproximación frente a frente y, luego de cuatro horas de tensa espera, los españoles inexplicablemente decidieron retirarse para regresar a La Habana. ¿Qué motivó a Laborde a ordenar el regreso a La Habana, siendo sus barcos más poderosos y de mayor porte que los mexicanos? Es algo que resulta difícil de explicar; tal vez el que las ocho embarcaciones mexicanas se mantuvieran decididamente en facha le hizo pensar que contaban con armas más poderosas; sin embargo, la justificación que dio Laborde a las autoridades españolas fue que sus barcos se habían separado a causa de un fuerte temporal y que la fragata *Sabina* debía regresar a La Habana porque había sido desarbolada; lo cierto es que con el retiro de la Escuadra española se desvanecieron por completo las esperanzas de Coppinger, quien ante estos hechos no tuvo más salida que la capitulación del fuerte.

El primer paso dado por el Comandante de la fortaleza fue pedir la suspensión de las hostilidades. Barragán le otorgó un plazo de 48 horas, durante el cual se debían iniciar las negociaciones, para lo que se propuso que se comisionaran dos oficiales para que pasaran a la plaza a discutir la suerte del castillo de San Juan de Ulúa. Coppinger también solicitó que se permitiera el auxilio de víveres frescos para la guarnición,[274] y Barragán envió alimentos consistentes en frutas y verduras; y vaya que les hacían falta, porque durante los últimos momentos del bloqueo, la gente de Ulúa vivió en las más terribles condiciones: durante algún tiempo, la guarnición se había alimentado de ratas e insectos que pululaban en la fortaleza, se habían comido a todos los animales que ahí había, a excepción de un perro que cazaba las ratas con las que se alimentaban.[275]

El gobierno mexicano designó al Coronel José Antonio Juille y Moreno, al Teniente Coronel José Román y al Capitán Juan Robles para que entablaran pláticas con los rebeldes españoles, quienes se comprometieron a que, si al término de las 48 horas de cese de las hostilidades no llegaba auxilio alguno, entregarían la fortaleza a las autoridades mexicanas.

Por si acaso los españoles oponían alguna resistencia para la rendición, ya se estaba preparando un asalto bajo el mando del Teniente Coronel de Artillería Mariano Barbabosa, con un contingente de aproximadamente 400 hombres, el cual, por las circunstancias en Ulúa, aseguraba el triunfo en la toma de la fortaleza, dado que sus ocupantes difícilmente podrían ponerse de pie para defenderse e incluso hasta para cargar algún arma.[276]

Desafortunadamente para los españoles, ya no hubo más auxilio, y entonces Coppinger tuvo que acceder a negociar la capitulación. Designó al Capitán del Real Cuerpo de Artillería Miguel Suárez y al Capitán del Batallón Ligero de Artillería Domingo Lagrú para entablar las pláticas con los comisionados mexicanos. El 13 de noviembre de 1825, se reunieron en el castillo de San Juan de Ulúa a fin de establecer los puntos que más se ajustaran para ambos bandos. El resultado fue un acta en la que se redactaron 14 artículos que a la letra dicen:

273 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit*., p. 113.

274 "5-19 de noviembre: Memorias para la Historia Mexicana o los últimos días del castillo de San Juan de Ulúa" (Mariano Barbabosa, *Memorias para la Historia Mexicana, o los últimos días del castillo de San Juan de Ulúa*, Xalapa, Imprenta del gobierno, 1826, 18 pp. Library of the University of Texas-Austin, 212045), en Juan Ortiz Escamilla, *op. cit.,* pp. 398-408.

275 William T. Penny, *op. cit.,* p. 144.

276 Ídem.

1º. 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 propios equipos y enseres, conducentes a su entrenamiento y comodidad. *Concedido.*

2º. 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 la que en el sitio cómodo que se 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 por los demás de la guarnición; en el concepto de que a 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, deberán asistir allí.*

3º. 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 tratado. *Concedido.*

4º. 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 deban hacerse cargo de ella y de sus diferentes ramos, entrarán a este efecto, 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 su bordo la guarnición de Ulúa, y quedará embarcada el 19 a las ocho de la mañana.*

5º. 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 espadas y conducir sus armas, incluyendo en esto el cuerpo de sargentos de los diferentes destacamentos que componen la guarnición, que de ninguna manera debe considerarse como prisionera de guerra. *Concedida.*

6º. A los paisanos existentes en el castillo, que antes de ahora residían 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 pudiese haber cometido, antes o en el discurso del sitio. *Concedido, entendiéndose que en caso de que los privilegios y prerrogativas de que habla el articulo no se opongan a nuestra constitución.*

7º. Los sitiados entregarán de buena fe y se les admitirá sin otro escrutinio ni averiguación, la entrega de 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*.

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

9º. 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.*

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

11º. En el caso de arribada a éste o cualquiera otro puerto mexicano, extranjero, o que no esté por el gobierno español, se especifica que los individuos a quienes sobrevenga este accidente, continuarán 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.*

12º. Si después de concluido y ratificado por ambas partes el presente convenio, apareciese el convoy de relevo de la guarnición, u otro buque de guerra que con cualquier motivo se dirigiera 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, franqueándole los auxilios que necesitare, cuyo importe deberá satisfacer el Comandante o Comandantes de dicho buque o buques. *Concedido, por el término de sesenta días.*

13º. 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 suscitasen por falta de explicación en estos capítulos, se zanjarán por medio de conciliadores nombrados por ambas partes, inclinándose siempre a favor de los sitiados.

14º. La religiosidad con que deben cumplirse los precedentes artículos de este convenio por ambas partes, será asegurada por medio de los rehenes que cada uno nombre y debe conservar hasta su total cumplimiento. *Concedido*.[277]

El 17 de noviembre, las autoridades mexicanas sancionaron el Acta de Capitulación en la plaza de Veracruz, donde se reunieron los principales comandantes: Coronel José Antonio Rincón, Gobernador de Veracruz; Teniente Coronel de Artillería Mariano Barbabosa, Jefe del Estado Mayor; Capitán Antonio Sarabia, Comandante de Ingenieros; Teniente Coronel Francisco Javier Berna, Comandante Principal de Artillería; Manuel Rodríguez de Cela, Comandante del Cuarto Batallón, Teniente Coronel

277 "5-19 de noviembre: Memorias para la Historia Mexicana o los últimos días del castillo de San Juan de Ulúa", *op. cit.,* pp. 398-408.

Víctores Manero, Comandante del Sexto Batallón; Teniente Coronel Dionisio Mauri, Comandante del Noveno Batallón; Juan Davis Bradburn, Comandante del Batallón de Marina; Teniente Coronel Cristóbal Tamariz, Comandante del Depósito; Coronel Manuel López de Santa Anna, Comandante del Escuadrón Veterano de Veracruz; Crisanto de Castro, Comandante del Escuadrón Activo; Coronel de Infantería Pedro Antonio Madera, Antonio Juille y Moreno, y Juan María Robles, quien fungió como secretario.[278]

Los artículos del acta referida, aunque ventajosos para los españoles, fueron concedidos, y el documento fue ratificado el 18 de noviembre por el General Barragán y el Brigadier Coppinger. Las autoridades mexicanas actuaron con toda diplomacia y cortesía, incluso le ofrecieron a Coppinger una muy buena suma de dinero como compensación por sus pérdidas personales, si es que decidía quedarse en tierras mexicanas; sin embargo, el otrora defensor de Ulúa se negó rotundamente argumentando que era su deber trasladarse a La Habana a rendir cuentas al Comandante de ese apostadero.

Como parte del trato, Coppinger nombró como rehenes para quedarse en la plaza de Veracruz al Teniente Coronel Graduado y Capitán de Caballería José Aguilera y al Capitán de Ejército y Mayor de Plaza interino de la fortaleza de Ulúa José Ordóñez. El 19 y 20 de noviembre de 1825, los enfermos de la guarnición del castillo de San Juan de Ulúa fueron conducidos a los hospitales de Veracruz para ser atendidos, para lo cual Barragán ordenó al cirujano del Batallón de Marina Manuel Phillips que les reconociera y determinara quiénes eran los que debían trasladarse.

En la fortaleza había cinco lanchas, dos falúas, un pailebot, un bote, artillería, montaje, carruajes y armas que inmediatamente fueron consignadas por las autoridades mexicanas. Al siguiente día, Coppinger y su Estado Mayor abordaron el bergantín *Victoria* acompañados de los rehenes que designó el gobierno mexicano: Ciriaco Vázquez y el Teniente Coronel Mariano Barbabosa. El equipaje y el resto de la guarnición —aproximadamente 118 personas— fueron dispuestos en el bergantín *Guillermo* y la goleta *Águila*. Zarparon hacia La Habana el 23 de noviembre de 1825 y en ese momento fue arriada la bandera española. Cerca de las 11:00 horas de la mañana, el General Miguel Barragán izó la bandera mexicana, acto acompañado con una triple salva de 21 cañonazos de la artillería de la fortaleza.

Finalmente se había logrado la capitulación, lo que significó la consolidación de la Independencia Nacional gracias a las acciones de la primera Escuadrilla naval de la recién creada Armada mexicana. Pero la guerra con España aún no terminaba, sobre todo porque el país europeo tardó un tiempo más en reconocer que México ya no le pertenecía, se empeñó en recuperar sus antiguas posesiones e intentó otras ofensivas contra la nación mexicana.

Desde iniciado el movimiento de Independencia de México, la formación de una marina de guerra fue una necesidad para el control de los amplios litorales del país, para establecer el comercio con otras naciones, así como el corso para mermar el comercio de España. Los primeros pasos para formar esta marina de guerra los dio José María Morelos y Pavón, quien sabía que, ante la falta de fondos, sólo podría lograrlo a través de los corsarios. Por ello fue que contactó, a través de sus emisarios, con caracterizados corsarios, como Juan Galván, Luis d´Aury y los hermanos Laffite. La agitación del movimiento independentista imposibilitó la cristalización de una marina que respondiera a las necesidades de los puertos mexicanos.

278 *Gaceta Diaria de México,* t. 2, Primera Época de la Federación núm. 27, viernes 27 de enero de 1826.

Para lograr la consolidación de la Independencia Nacional, se hicieron grandes esfuerzos por conformar una marina de guerra que hiciera frente a la problemática de la resistencia española en el castillo de San Juan de Ulúa. En una joven nación cuyas estructuras económicas y políticas tardarían tiempo en desarrollarse, fue complicado destinar los recursos suficientes para comprar los primeros barcos y formar las tripulaciones para el servicio de los mismos; sin embargo, gracias al panamericanismo que ya se estaba gestando en los pueblos de América, se logró el apoyo de muchos partidarios de la causa libertaria, quienes, junto a los mexicanos, se convirtieron en los primeros forjadores de la Marina de Guerra Nacional. Por lo tanto, con la consolidación de la Independencia Nacional, también nació la Armada de México.

Fuentes Consultadas

Documentales

Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores

Archivo General de la Nación

Archivo Nacional de Chile



General de Brigada de Marina Eugenio Cortés y Azúa



Ministro de Guerra y Marina José Joaquín de Herrera



De arriba hacia abajo: Banderas de Guerra,
Parlamentaria y Comercio del movimiento insurgente de
José María Morelos y Pavón.



Goleta Iguala, primer barco de la Marina de Guerra mexicana.



Sello de la Marina de Veracruz utilizado en el siglo XIX.



Representación de la evacuación de las fuerzas españolas del Castillo de San Juan de Ulúa el 23 de noviembre de 1825. Óleo sobre tela de José Clemente Orozco, 1915.

Archivo Histórico de la ciudad de Veracruz

Bibliografía

ALAMÁN, Lucas. *Historia de México, con una noticia preliminar del sistema de gobierno que regía en 1808 y del estado en que se hallaba el país en el mismo año*, t. IV, México, Imprenta de Victoriano Agüeros y Comp., 1884, 675 pp.

Apuntes Históricos sobre el destierro, vuelta al territorio mexicano y muerte del Libertador D. Agustín de Iturbide, México, 1869.

BÁEZ Eduardo, Claudio. *La pintura militar de México en el siglo XIX*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1992.

BARROSO Estrada, María Cristina. *Un bosquejo de la historia de México*, México, Pearson, 1998.

BENÍTEZ, Fernando. *Crónica del puerto de Veracruz*, México, Imprenta Madero, 1986.

BETHELL, Leslie (ed.). *Historia de América Latina*, Barcelona, Crítica, 2000.

BOCANEGRA, José María. *Memorias para la Historia de México Independiente 1822-1846,* t. I, México, Edición oficial dirigida por J. M. VIGIL, Imprenta del Gobierno Federal en el Ex Arzobispado, 1892.

BONILLA, Juan de Dios. *Apuntes para la Historia de la Marina Nacional*, México, spi, 1946, 495 pp.

_____. *Historia Marítima de México*, México, Litorales, 1962, 718 pp.

BOSH, Carlos. *México frente al mar,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.

BRADING, David. *Apogeo y derrumbe del imperio español*, México, Clío (La Antorcha Encendida), 1996, 63 pp.

BUSTAMANTE, Carlos María de. *Cuadro Histórico de la Revolución Mexicana*, t. I, México, Comisión Nacional para la Celebración del Sesquicentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana, 1961, 662 pp.

. *Cuadro Histórico de la Revolución Mexicana*, t. II, México, Comisión Nacional para la Celebración del Sesquicentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana, 1961, 765 pp.

CALDERÓN Quijano, José Antonio. *Fortificaciones en Nueva España,* Madrid, Gobierno del Estado de Veracruz, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, 490 pp.

Cámara de Diputados. *Historia Parlamentaria Mexicana, Sesiones secretas 1821-1824*, Serie documental 1, México, Instituto de Investigaciones Legislativas, 1982.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Veracruz y Sainz de Baranda en la vida de México*, México, Secretaría de Marina, 1965, 160 pp.

_____. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* vol. I, México, Secretaría de Marina, 1970, 319 pp.

_____. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* vol. II, México, Secretaría de Marina, 1970, 276 pp.

_____. *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol 1, México, Olimpia, 1973, 326 pp.

_____. *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, vol 1A, México, Olimpia, 1973.

_____. *San Blas de Nayarit*, vol. I, México, Secretaría de Marina, 1968, 284 pp.

_____. *San Blas de Nayarit*, vol. II, México, Secretaría de Marina, 1968, 199 pp.

CARRANZA y Castillo, Miguel C. *...y la Independencia se consolidó en el mar*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, 320 pp.

CASTRO Álvarez, Pedro Raúl, y FLORES López, Óscar. *Forjadores de la Armada de México*, t. I, *Coronel de Infantería Juan Davis Bradburn,* México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2011.

CRAVIOTO Leyzaloa, Adrián. *Historia documental del Heroico Colegio Militar a través de la Historia de México*, t. I, México, Costa-Amic, 2001, 541 pp.

Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Soberana Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano, desde su instalación en 28 de septiembre de 1821 hasta 24 de febrero de 1822, México, Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, 1822.

Correspondencia Diplomática de los Estados Unidos concerniente a la Independencia de las naciones latinoamericanas, Buenos Aires, Librería y Editorial "La facultad" de Juan Roldan y Cía, 1932 (Versión castellana de Pedro Capó Rodríguez).

DAVIS Robinson, William. *Memorias de la Revolución de Méjico y de la expedición del General d. Francisco Javier Mina*, México, Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, 1987.

DE LEÓN Toral, Jesús, *et al*. *El Ejército y la Fuerza Aérea Mexicanos*, vol. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1976.

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-americana, Madrid-Barcelona, Espasa-Calpe, 1609 pp.

FLORESCANO, Enrique. *Imágenes de la Patria* a través de los siglos, México, Taurus (Historia), 2006, 487 pp.

_____ y MENEGUS, Margarita. "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico (1750-1808)", en *Historia General de México,* México, El Colegio de México, versión 2000, 1103 pp.

FUENTES Ignacio, *et al*. *Por qué Veracruz es cuatro veces heroica*, vol. VI, México, Academia Nacional de Historia y Geografía, 1977.

GONZÁLEZ Navarro, Moisés. *Los extranjeros en México y los mexicanos en el extranjero* 1821-1970, vol. I, El Colegio de México, 1993.

Grandes Batallas de la Independencia y la Revolución Mexicana, México, Secretaría de la Defensa Nacional (Memoria), 2010, 308 pp.

Guadalupe Victoria. *Correspondencia Diplomática,* México, Archivo Histórico Diplomático Mexicano Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1986.

GUTIÉRREZ Casillas, José. *Papeles de Don Agustín de Iturbide*. *Documentos hallados recientemente*, México, Tradición, 1977.

GUTIÉRREZ Contreras, Salvador. *José María Mercado. Héroe de nuestra Independencia*, México, Gobierno de Jalisco, Secretaría General, 1985, 351 pp.

GUZMÁN, Martín Luis. *Javier Mina. Héroe de España y de México*, México, Cía. General de Ediciones, 1955, 236 pp.

HERNÁNDEZ Chávez, Alicia. *México. Una breve historia. Del mundo indígena al siglo XX,* México, Fondo de Cultura Económica, 2002, 530 pp.

HERNÁNDEZ y Dávalos, Juan Evaristo. *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. I, México, Comisión Nacional para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, 936 pp.

_____. *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. III, México, Comisión Nacional para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, 935 pp.

_____. *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. IV, México, Comisión Nacional para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, 944 pp.

. *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. V, México, Comisión Nacional para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, 936 pp.

_____. *Historia de la Guerra de Independencia de México,* t. VI, México, Comisión Nacional para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 aniversario de la Revolución Mexicana, 1985, 1074 pp.

Historia General de México, México, El Colegio de México, 2006.

Historia del Heroico Colegio Militar de México, Sesquicentenario de su fundación 1823-1973, México, Secretaría de la Defensa Nacional, t. I, 1973.

JIMÉNEZ Codinach, Guadalupe. *La Gran Bretaña y la Independencia de México, 1808-1821,* México, Fondo de Cultura Económica, 1991.

_____. *México. Su tiempo de nacer. 1750-1821,* México, Avantel/ Banamex, 2001.

_____. *Los proyectos de una nación, 1821-1888,* México, Fomento Cultural Banamex.

LAVALLE Argudín, Mario. *Bloqueo y Capitulación del castillo de San Juan de Ulúa*. *La epopeya olvidada*, México, Taller Gráfico de la Oficina del C. Secretario de Marina, 1984, 129 pp.

_____. *La Armada en el México independiente*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985.

_____. *Memorias de Marina*. *Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. 1821-1991*, t. I, México, Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1991, 218 pp.

_____. *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables, 1821-1991*, t. II, México, Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, 1991.

LELAND Bidwell, Robert. *La Escuela Naval de Tlacotalpan y Córdoba (1824-1837)*, trabajo recepcional, 1960.

LEMOINE Villicaña, Ernesto. *Morelos,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1965.

LEÓN Quintanar, Adriana. *Enciclopedia Autodidacta de México,* México, Programa Educativo Visual, 2000, 240 pp.

LERDO de Tejada, Miguel, *Apuntes históricos de la Heroica Ciudad de Veracruz*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1850, t. II, reeditado por la Oficina de Máquinas de la Secretaría de Educación Pública, México, 1940.

LÓPEZ de Nava, Arturo. *Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, Veracruz, Talleres Autográficos de la Escuela Naval Militar, 1934, 59 pp.

LÓPEZ de Santa Anna, Antonio. *Mi historia militar y política 1810-1874. Memorias inéditas.* Documentos Inéditos o muy raros para la Historia de México, publicados por Genaro García y Carlos Pereyra, t. II, México, Editorial Nacional, 1958, 287 pp.

LÓPEZ Urrutia, Carlos, *La Escuadra Chilena en México 1822*, Buenos Aires-Santiago, Editorial Francisco de Aguirre, 1971, 133 pp.

Los Presidentes de México ante la Nación 1821-1966, t. I, Informes, manifiestos y documentos de 1821 a 1966, México, XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966.

[José Antonio de Medina Miranda] *Memoria de Guerra y Marina presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina*, México, Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, 1822.

[José Joaquín de Herrera] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina Presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano, leída en sesión pública de 13 de noviembre de 3º de la*

Independencia y 2º de la Libertad, impresa por orden del mismo Soberano Congreso, México, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, 1823.

ORTIZ Escamilla, Juan (Compilador). *Veracruz. La guerra por la Independencia de México 1821-1825,* Veracruz, Talleres de Artes Gráficas Panorama, 2008, 461 pp.

ORTIZ Sotelo, Jorge. "Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano", en *Revista de Estudios Históricos*, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

PENNY, William T., "Bosquejo de las costumbres y la sociedad mexicana, 1824", en: *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos,* t. III, 1822-1830, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992, 327 pp.

RIVAPALACIO, Vicente. *México a través de los siglos*. *La guerra de independencia*, t. X, México, Cumbre, 1987, 248 pp.

RIVERA Cambas, Manuel. *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las Revoluciones del Estado de Veracruz*, t. IV, México, 1959.

RODRÍGUEZ O., Jaime E. y MacLachlan, Colin M. *Hacia el ser histórico de México. Una reinterpretación de la Nueva España*, México, Diana, 2001, 376 pp.

SÁNCHEZ Lamego, Miguel. "El Ejército Mexicano desde 1821 hasta 1860", en *El Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1970, 647 pp.

SPENCE Robertson, William. *Iturbide of México,* Durham, North Carolina, Duke University Press, 1952.

SWETT Henson, Margaret. *Juan Davis Bradburn a Reappraisal of the Mexican commander of Anáhuac*, Texas, Texas University Press, College Station, 1982.

TEJA Zabre, Alfonso. *Vida de Morelos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1959, 313 pp.

TIMOTHY E., Anna. *La caída del gobierno español en la ciudad de México,* México, Fondo de Cultura Económica, 1987, 257 pp.

_____. *El Imperio de Iturbide,* Alianza-Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1991.

_____. "La independencia de México y América Central" en *Historia de México,* Barcelona, Crítica, 2001.

TORNEL y Mendivil, José María. *Breve reseña histórica de los acontecimientos más notables de la Nación Mexicana,* México, Edición de la Ilustración Mexicana, Imprenta de Cumplido, 1852, 424 pp.

VAN Young, Eric. *La otra rebelión. La lucha por la Independencia de México, 1810-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 2006.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida. *Interpretaciones sobre la Independencia de México*, México, Nueva Imagen, 1997.

_____. FALCÓN Romana y MEYER Lorenzo. *Historia de México*, México, Santillana, 2000, 285 pp.

_____ y SERRANO Ortega, José Antonio, "El nuevo orden, 1821-1848" en *Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010.

VELÁZQUEZ, María del Carmen. *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, México, El Colegio de México, 1950.

VILLORO, Luis. "La Revolución de Independencia", en *Historia General de México,* México, El Colegio de México, versión 2000, 1103 pp.

ZAMACOIS, Niceto. *Historia de Méjico, desde sus tiempos más remotos hasta nuestros días*, Barcelona-México, J.F. Parres y Comp. Editores, t. XI, 1879.

ZAVALA, Lorenzo de. *Ensayo histórico de las revoluciones de México desde 1808 hasta 1830*, México, Porrúa, 1969, 969 pp.

Hemerografía

Artes de México, "Monedas mexicanas", núm. 103, México, 1968, p. 45.

Boletín del Archivo General de la Nación, México, AGN-SEGOB, 1965, t. VI, núm. 3.

Gaceta de México, lunes 11 de julio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 44.

Gaceta de México, domingo 12 de junio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 12.

Gaceta de México, sábado 11 de junio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 11.

Gaceta de México, sábado 4 de junio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 4.

Gaceta del Gobierno Imperial de México, martes 14 de enero de 1823, t. I. núm. 6.

Gaceta del Gobierno Imperial de México, martes 27 de agosto de 1822, t. II, núm. 86.

Gaceta del Gobierno Imperial, t. I, núm. 2, 4 de enero de 1823.

Gaceta del Gobierno Supremo de México, jueves 24 de abril de 1823, t. I. núm. 54.

Gaceta del Gobierno Supremo de México, 16 de agosto de 1823, t. II, núm. 24.

Gaceta del Gobierno Supremo de México, jueves 24 de abril de 1823, t. I, núm. 54.

Gaceta del Gobierno Supremo de México, martes 16 de diciembre de 1823, t. II, núm. 82.

Gaceta del Gobierno Supremo de México, sábado 3 de mayo de 1823, t. I, núm. 59.

Gaceta Diaria de México, domingo 19 de junio de 1825, t. I, núm. 20.

Gaceta Diaria de México, domingo 26 de junio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 28.

Gaceta Diaria de México, lunes 11 de junio de 1825, t. I, núm. 44, Noticias Nacionales.

Gaceta Diaria de México, miércoles 1 de junio de 1825, t. I, primera época de la Federación, núm. 1.

Gaceta Diaria de México, miércoles 15 de junio de 1825, t. I, núm. 15.

Gaceta Diaria de México, viernes 27 de enero de 1826, t. 2, primera época de la Federación, núm. 27.

Gaceta Extraordinaria del Gobierno de México, domingo 15 de diciembre de 1816, t. VII, núm. 996.

Gaceta Extraordinaria del Gobierno Imperial de México, domingo 21 de abril de 1822, t. II, núm. 26.

Gaceta Extraordinaria del Gobierno Supremo de la Federación Mexicana, jueves 10 de marzo de 1825, núm. 3.

Gaceta Imperial de México (Gaceta Imperial Extraordinaria de México), viernes 5 de octubre de 1821, t. 1, núm. 3.

Gaceta Imperial de México, 2 de octubre 1821, t. I, núm. I.

Gaceta Imperial de México, 25 agosto de 1821, México, t. XII, núm. 116.

Gaceta Imperial de México, 5 octubre 1821, México, Imprenta imperial de D. Alejandro Valdés, t. I, núm. 3.

Gaceta Imperial de México, sábado 9 de febrero de 1822, t. I, núm. 64.

LEMOINE Villicaña, Ernesto. "Hidalgo y la ruta por la Independencia"*,* en *Artes de México*, No. 122, año XVI, 1969, 108 pp.

Revista General de Marina, III época, vol. I, núm. 2, junio 1968.

Virtuales

www.biblioweb.dgsca.unam.mx/dublany/lozano

www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/nayarit/mpios/fotos/18000h.jpg

www.inehrm.gob.mx/imagenes/cordoba/06.jpg

www.iea.gob.mx/efemerides/efemerides/biogra/iallende.html.

www.mexicomaxico.org/ParisMex/resumen.htm#heroes.

www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/nayarit/mpios/18012a.htm

www.nmm.ac.uk/collections/displayRepro.cfm?reproID=F0121&picture=1#content

Ilustraciones

General de Brigada de Marina Eugenio Cortés y Azúa. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

Ministro de Guerra y Marina José Joaquín de Herrera. c Los Presidentes de México Ante la Nación 1821-1966, Tomo I - Informes y Respuestas desde el 28 de septiembre de 1821 hasta el 16 de septiembre 1875, México, Editado por XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966.

De arriba hacia abajo: Banderas de Guerra, Parlamentaria y Comercio del movimiento insurgente de José María Morelos y Pavón. Fuente: *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble Institución*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2011, p. 39.

Goleta Iguala, primer barco de la Marina de Guerra mexicana. *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble Institución*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2011, p. 67.

Sello de la Marina de Veracruz utilizado en el siglo XIX. AFUNHICUN (Archivo Fotográfico de la Unidad de Historia y Cultura Naval).

Las últimas fuerzas evacuando con honor el Castillo de San Juan de Ulúa. Óleo sobre tela de José Clemente Orozco, 1915. Museo Histórico Naval de la Ciudad de México (Palacio Postal).

La Marina de Guerra Mexicana en el Siglo XIX (1825-1867)

Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles
Maestra en Historia
Tte. de Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Introducción

Al advenir a la vida independiente, México se encontró falto de los elementos necesarios para constituirse en una verdadera nación. Sus primeras cinco décadas se caracterizaron por la inestabilidad política, ya que durante este tiempo se osciló entre un proyecto liberal y uno conservador, de los cuales terminó por imponerse el primero tras una historia accidentada y llena de contradicciones, de sometimiento y de pérdidas, aunque también de liberación y de logros indiscutibles que permitieron, de manera paulatina, la consolidación en México del Estado-Nación y de sus instituciones, entre ellas la Marina de Guerra, también llamada Armada Nacional.

Es común la afirmación de que el contexto histórico del siglo XIX es de expansión del capitalismo europeo y estadounidense, lo que condujo a que las potencias de esa época comenzaran a rivalizar entre sí al iniciar el siglo, con el objetivo de posicionarse en lo que fuera el imperio ultramarino de España a la disolución de éste.

Pronto México se convirtió en un campo de fuertes antagonismos entre los intereses de Estados Unidos y Europa, que vieron a una joven nación recién independizada carente de recursos económicos, pero con amplias riquezas naturales y unas fuerzas castrenses débiles, por lo que intuyeron que México era presa fácil para sus ambiciones expansionistas e imperialistas.

Entre 1825 y 1867, México enfrentó diversas invasiones extranjeras y un sinnúmero de pronunciamientos militares y revueltas civiles que alimentaron un estado continuo de guerra.

Los incidentes externos que ocurrieron a lo largo del siglo XIX produjeron al país graves pérdidas territoriales y humillaciones por parte de las potencias navales de la época; sin embargo, las invasiones de que fue objeto, a pesar de los costos altísimos para la nación, le sirvieron de ensayo y error para diseñar una estrategia de política exterior y de defensa, a la par que se iba construyendo su identidad nacional.

El despliegue de instrumentos y acciones de las potencias produjo en México una sucesión de efectos que hicieron de su historia moderna uno de los testimonios más patentes de la voracidad imperialista, al mismo tiempo que la nación se forjaba con estas amargas experiencias.

Aunque este periodo de la vida nacional ha sido privilegiado por los estudiosos con una extensa producción historiográfica, existen aún importantes vacíos temáticos; uno de ellos es precisamente el relacionado con la historia de la Armada, cuyo pasado está estrechamente concatenado con la historia del Estado.

No obstante que la Armada mexicana nació en un país cuya condición geográfica lo privilegia al encontrarse en medio de los océanos Pacífico y Atlántico y el Mar Caribe, la visión del Estado mexicano ha estado más orientada al altiplano que a las costas; a pesar de que los amagos extranjeros del siglo XIX evidenciaron la gran importancia de esta fuerza castrense al ser la primera línea de defensa externa, ya que todas las invasiones llegaron por el mar: ejemplos de ello son la invasión a Cabo Rojo en 1829 por parte de España, la intervención francesa de 1838 en el puerto de Veracruz, la guerra con Estados Unidos de 1846-1848 y la invasión francesa de 1862, que condujo al establecimiento del Segundo Imperio en el país con un Monarca extranjero.

Los innumerables gobiernos que se sucedieron entre 1825 y 1867, muchos de ellos resultado de los cuartelazos, las rebeliones militares y los golpes de Estado, fueron la prueba más evidente de la inexistencia de un verdadero orden, ya fuera liberal o conservador, y facilitaron la presencia extranjera en los asuntos nacionales, lo cual ocasionó que la preocupación de los gobiernos se centrara más en los asuntos de la seguridad interior que en los de la defensa externa. De ahí la explicación de muchas de las debilidades de la Armada, que no se constituyó en una prioridad a pesar de los amagos e invasiones de otros países. Con todo, la Armada Nacional estuvo presente en todas esas coyunturas enfrentando a los invasores.

Este capítulo tiene por objetivo analizar la evolución de la Armada mexicana en el periodo de 1825 a 1867 y sus principales transformaciones, sin descuidar la perspectiva histórica del desarrollo del Estado mexicano. El estudio se centra en el aspecto administrativo y operacional de la Institución con la finalidad de mostrar su desarrollo organizacional, así como las estrategias de guerra empleadas ante las intervenciones extranjeras que se dieron en el contexto del siglo XIX.

Leticia Rivera Cabrieles.

Un Contexto Histórico Adverso

Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles
Maestra en Historia

Durante el siglo XIX, la vida externa de México, y en gran medida la interna, estuvo determinada esencialmente por su geopolítica, ya que, por su ubicación geográfica central en dos direcciones: entre el norte y el sur del continente americano, así como entre el oeste y el este, es decir entre Europa y Asia, se encontró en medio de los intereses de las grandes potencias de la época, las cuales, al diluirse el imperio ultramarino español, se aprestaron a ocupar su lugar. Así, tanto por razones geográficas como históricas, México estuvo vinculado a los acontecimientos internacionales que determinaron el curso de su historia y lo condujeron a convertirse en el blanco de los intereses comerciales y de los amagos navales extranjeros que pusieron en riesgo inminente la soberanía nacional.

El nuevo orden internacional posterior a las guerras napoleónicas y la disolución del Imperio español: la expansión del capitalismo

El siglo XIX, en términos generales, es uno de los periodos más agresivos de la historia de la humanidad, pues se asistió al proceso de expansión capitalista e imperialista de las potencias europeas y la estadounidense, mismas que a partir de la segunda década entraron en disputa por imponer su hegemonía sobre lo que fuera el Imperio ultramarino de España. Así, un país joven como México, débil económica, militar e institucionalmente, pero poseedor de un vasto territorio y recursos, fue presa de ambiciones y presiones externas. Su alternativa, por tanto, fue vincularse a ese sistema de poder e intereses, con los riesgos que ello implicaba.

Como es sabido, hacia finales del siglo XVIII, Occidente había iniciado la segunda transición hacia la consolidación del modo de producción capitalista gracias a la primera Revolución Industrial;[1] sin embargo, esa transición provocó una crisis entre los viejos regímenes de Europa y sus sistemas económicos, y en ese contexto el conflicto entre Francia e Inglaterra formó parte del inevitable choque entre la nueva sociedad burguesa surgida de la Revolución Industrial y los moldes feudales que se mantenían vigentes en Francia. De la misma forma, el rompimiento entre las colonias estadounidenses e Inglaterra, como más tarde se daría entre España y sus colonias, fue parte de la transición de una etapa a otra.[2]

1 La segunda transición por la que atravesó Europa es consecuencia de lo que Paul Kennedy llamó "el milagro europeo", ya que éste fue una combinación de libertad económica, pluralismo político-militar y libertad intelectual, factores que, por muy rudimentarios que hayan sido, permitieron el despegue del continente europeo, siendo estos factores: los descubrimientos geográficos, con los que se empezó a configurar un mercado mundial; las grandes invenciones técnicas del siglo XVIII que determinaron el tránsito del trabajo artesanal a la máquina y del taller a la fábrica; asimismo, las grandes cantidades de metales preciosos que fluyeron de América hacia Europa, que contribuyeron a la acumulación de capitales, al progreso de la economía monetaria y con esto a la expansión del crédito. El comercio con las nuevas tierras estimuló el rápido crecimiento de la burguesía mercantil y la declinación de la antigua nobleza territorial; se crearon grandes imperios coloniales desviándose el centro del comercio del mar Mediterráneo al Océano Atlántico. Esto produjo la decadencia de las ciudades mediterráneas y las del Mar del Norte y el surgimiento de nuevos centros comerciales marítimos en la costa occidental de Europa. Más tarde se había de iniciar la declinación del poderío económico de España y Portugal y el ascenso de Inglaterra, Francia, Holanda y Bélgica. Para mayor información véase a Leticia Rivera Cabrieles, *Antecedentes históricos y desarrollo del poder marítimo mundial y de México*. Conferencia impartida durante la celebración por el trigésimo aniversario del Centro de Estudios Superiores Navales, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, núm. extraordinario, 2000.

2 Walter Astié Burgos, *México en el Siglo XXI. Orden Mundial y Política Exterior*, México, Aldina, 2000, p. 10-11.

En esta transformación, la Revolución Industrial de la Gran Bretaña se presentó como el ejemplo económico a seguir, en tanto que la Revolución Francesa fue el modelo político e ideológico a imitar. Durante el siglo XIX, la diversidad y fragmentación de Europa evitaron que una de sus grandes potencias llegara a adueñarse del continente, y con ello del mundo, pues, a pesar de las tradicionales rivalidades entre los europeos, éstos siempre se unieron para impedir el predominio de uno de ellos. Francia, en particular, recurrió ampliamente a la *raison d' etat* y a la *realpolitike* para justificar su asociación con católicos, protestantes, ateos o musulmanes por igual, cuando así convino a sus intereses.[3]

Inglaterra, por su parte, desempeñó el papel de garante del equilibrio del poder, pues, dado que su imperio se encontraba en los mares, desde la Guerra de los Cien Años había dejado de tener pretensión alguna sobre el territorio del Viejo Continente. Su política exterior se había centrado en el objetivo de impedir que alguno de sus rivales lo dominara. De esta manera, paulatinamente, fue emergiendo un balance de poder a través de las cambiantes coaliciones que se formaron bajo el liderazgo británico contra la pretensión francesa de dominar Europa.

Aunque desde 1760 había comenzado la primera Revolución Industrial, el salto de la era agrícola a la industrial no se dio de un solo golpe sino de manera gradual, en distintos momentos y de forma diversa, de manera que, en la medida en que cada uno de los países europeos se convertía en una potencia industrial, también se alteraba la estructura del poder.[4]

Los cambios económicos en esta época fueron muy marcados y acelerados, de tal manera que por primera vez permitieron fortalecer a lo largo del siglo al poder nacional, lo que consolidó a los Estados-Nación y a las Fuerzas Armadas de tipo permanente.[5]

Como asienta Samuel P. Huntington, la competencia y las rivalidades entre los Estados europeos, hizo que cada uno creara un cuerpo de expertos permanentes, consagrados a los intereses de la seguridad militar. La pérdida o la amenaza de perder dicha seguridad a causa de la guerra, fue para cada nación el incentivo para la profesionalización inmediata y el desarrollo de los Estados Mayores. Por ejemplo, en Prusia nació un cuerpo de oficiales profesional después de la derrota contra los rusos en 1806 e inició una segunda ola de profesionalización a posteriori de su humillación por parte de Dinamarca en 1848. Mientras que en Francia el profesionalismo militar hizo sus mayores avances después de 1815 y 1870, y en Inglaterra después de 1856, 1870 y 1902.[6]

El Estado empezó a medirse ya no sólo en términos del tamaño de sus Fuerzas Armadas y de la eficacia bélica, sino también de la disponibilidad de una gran variedad de recursos económicos, tecnológicos, política exterior, eficacia de la organización política y social, es decir de su poder nacional.[7]

A pesar de que a lo largo del siglo XIX, hubo "una relativa paz en Europa", a la vez que se operó un gran número de cambios dentro y fuera del continente, no se pudo evitar que se fueran acumulando

3 Charles Tilly, *Coerción, Capital y los Estados Europeos 990-1990*, Alianza, 1992.

4 Tom Kemp, "Industrialización Británica y Europea", *La Revolución Industrial en la Europa del siglo XIX*, Barcelona, Fontanella 1974. Véase el Capítulo sobre Inglaterra.

5 El crecimiento de la población entre el siglo XIX, el desarrollo de la tecnología, la aparición de la industrialización y el surgimiento del urbanismo, contribuyeron a incrementar la especialización funcional y la división del trabajo; la guerra, al igual que todo lo demás, ya no era más un asunto simple y poco complicado. Véase "Antecedentes históricos de la creación de los colegios de guerra y navales en Occidente**",** *Cuarenta Años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales 1970-201*0, Secretaría de Marina-Armada de México, 2010. pp. 35-40.

6 En la medida en que la ciencia de la guerra aumentó en alcance y complejidad, los colegios de guerra (para su estudio avanzado) se volvieron cada vez más necesarios. Prusia reconoció esto mucho antes que ninguna otra potencia, y en 1810 estableció la famosa Kriegsakademie en Berlín. Esta escuela estaba pensada para ser una universidad militar en la ciencia de la guerra. Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State (the theory and politics of civil military relations)*, 1985, Cambridge, Ma, EUA, Harvard University Press, capítulos 1 y 2.

7 Manuel Cazadero, "La Revolución Industrial como cambio estructural global", en *Las revoluciones industriales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, pp. 36-63.

de manera gradual múltiples tensiones internas y externas. De esta manera, al iniciar el siglo XX, se hacía imposible ya la subsistencia del orden forjado a principios del siglo XIX, y el rompimiento del equilibrio del poder, la rivalidad colonial en otros continentes, la diplomacia secreta, el militarismo, la carrera armamentista y la formación de grandes bloques políticos rivales desencadenaron en su conjunto uno de los dos conflictos más devastadores que la humanidad había conocido hasta el momento: la Primera Guerra Mundial.

México había nacido como país independiente en el siglo XIX, en el momento en que se construía el nuevo orden internacional a consecuencia de la desintegración del imperio ultramarino de España y del fin de las guerras napoleónicas. Vale la pena precisar que, aunque desde la época de los descubrimientos geográficos hasta el siglo XVIII el liderazgo mundial de Europa había sido indiscutible; para el siglo XIX era evidente que estaba perdiendo esa supremacía, pues se vislumbraba en la frontera norte del continente americano a una nación que se convertiría en la primera potencia del continente y que le disputaría a Europa el control en esta parte del mundo.

De múltiples maneras, el destino de México, en lo sucesivo, estuvo irremediablemente vinculado a la evolución y avatares de su vecino del norte así como de Europa. Al consumarse en 1821 la emancipación política de México, se aprestó, en su nueva calidad de país soberano, a redefinir su lugar y papel en el concierto mundial; sin embargo, la tarea no fue fácil, ya que muy pronto fue víctima de las rivalidades que entablaron las grandes potencias entre sí. Es paradójico el hecho de que, aunque Europa había logrado consolidar su posición hegemónica en el mundo a partir de la industrialización que había comenzado desde 1760, ninguna de sus potencias, aun incluyendo a Inglaterra, pudo asumir el liderazgo de esa hegemonía. A pesar del indiscutible poder de Europa durante todo el siglo XIX, había algunas señales de que la supremacía europea no iba a ser perdurable.[8]

Aunque en los inicios del siglo XIX Estados Unidos sólo desempeñaba un papel menor en los asuntos internacionales, eso no impidió que un siglo más tarde ocupara un lugar decisivo en el ámbito mundial. El ascenso de Estados Unidos no había pasado desapercibido para Simón Bolívar, de ahí que hiciera todos los intentos posibles para conformar una gran confederación de estados latinoamericanos.

Los motivos de Bolívar para propiciar esta política eran indudablemente de carácter geoestratégico, ya que era consciente de que en el norte del continente americano se estaba formando una potencia que inevitablemente intentaría someter a sus vecinos, si no se unificaban. Bolívar no fue escuchado y las consecuencias de la atomización se verían una vez que Estados Unidos estuviera listo para ejecutar su política expansionista.[9]

Para 1823, eran evidentes no sólo las pretensiones de reconquista por parte de España, sino también los intereses expansionistas de Francia y de la Santa Alianza en México. Ante el peligro que corría no sólo México sino también el resto de Latinoamérica, el Presidente James Monroe proclamó las bases de su política internacional a través de la *Doctrina Monroe,* en donde declaraba que "América pertenecía a los americanos" y, en consecuencia, todo el hemisferio occidental debía quedar libre de una posible colonización europea. Esta era naturalmente una advertencia velada dirigida a Europa para que no se inmiscuyera más en los asuntos de este hemisferio. Sin embargo, esta política también constituía un fundamento estratégico de Estados Unidos para reservarse el derecho de expandirse por el continente con libertad, sin la competencia de las potencias europeas. La estrategia para la

8 Walter Astié Burgos, *op. cit.*, p. 10-11.

9 Tulio Halperín Donghi, "La larga espera 1825:1850", *Historia Contemporánea de América Latina*, 1998, Buenos Aires, pp. 140-214, http://es.scribd.com/doc/23030943/Tulio-Halperin-Donghi-Historia-Contemporanea-de-America-Latina-Paginado-organizado.

expansión estadounidense comprendió desde la colonización y la compra de territorios hasta la guerra de conquista.

Resulta común afirmar que a partir de la Independencia de Estados Unidos, hasta 1850, se produjo un proceso de expansión de este país hacia el Oeste hasta establecerse prácticamente en todo el subcontinente estadounidense y alcanzar las costas del Pacífico. Cabe destacar que la adquisición de la Luisiana, las Floridas, la absorción de Texas, California y Nuevo México fueron los pasos que convirtieron a Estados Unidos en potencia continental. Es decir, la guerra con México de 1846-1848 formó parte de ese proceso.[10]

Las consecuencias que tuvo la guerra entre México y Estados Unidos no fueron debidamente reconocidas en su momento, ya que durante este periodo, cuando Europa dominaba al mundo, los acontecimientos que ocurrían en otros continentes seguían siendo asuntos secundarios, puesto que el equilibrio internacional lo determinaba la correlación de fuerzas que imperaban en suelo europeo.

Con la extensión de sus fronteras sobre territorio mexicano, Estados Unidos adquirió dimensión continental al bordear los dos océanos, por lo que en lo sucesivo su expansión sería de carácter global, ya que a la guerra de 1846-1848 con México siguió la anexión del territorio británico de Oregón en ese año. En 1852 se abría el mercado de Japón al comercio occidental, mientras que en 1867 se compraba Alaska a Rusia. En 1898, Estados Unidos independizaba a Cuba y se posesionaba de Puerto Rico, Guam y las Filipinas; en 1900, se incorporaba Hawaii; en 1903, se independizaba Panamá de Colombia y construían el canal interoceánico. Su ascensión definitiva a superpotencia ocurrió al concluir la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría. Cabe señalar que de todas esas adquisiciones, la de México fue la mayor: 2.5 millones de kilómetros cuadrados.[11]

La expansión territorial y el progresivo poderío que lograba Estados Unidos no pasaron desapercibidos para Inglaterra y Francia. De ahí que Inglaterra, en diversos momentos, desplegara una serie de medidas diplomáticas (aunque sin éxito) para solucionar algunos de los conflictos de México, como fue en el caso de Texas, con la intención de evitar que Estados Unidos ampliara su territorio a costa de los mexicanos. Asimismo, intervino para que los barcos de la Marina Real francesa evacuaran el puerto de Veracruz en 1839 y se firmara un convenio con México, lo que dio fin a la primera intervención francesa en suelo mexicano.

Cabe destacar que Inglaterra fue el país que menos agredió a México, ya que su interés no estaba en posesionarse de territorio mexicano, sino únicamente en establecer y mantener lazos comerciales. México era estratégico para la Gran Bretaña, ya que una buena parte de los textiles producidos en ese país eran consumidos en México, lo que llevó a la ruina a los artesanos del país que se dedicaban a este ramo.[12]

---

10 Leticia Rivera Cabrieles, "La guerra entre México y Estados Unidos", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales,* Secretaría de Marina-Armada de México, véase los números 4/2007 y 1/2008.

11 Ídem.

12 Tan grave llegó a ser en México la inundación de textiles provenientes de Inglaterra, que los artesanos dedicados a esta actividad se quedaron literalmente sin empleo. Sin embargo, el problema no quedó ahí, ya que la constante demanda de reclutas por el Ministerio de Guerra y Marina, implicó para el gobierno central recurrir a la leva ante la negativa de los estados para mandar su contingente de sangre. En este contexto los artesanos desempleados fueron considerados vagos y por tanto pasaron a formar parte de la leva. Tan delicada fue la situación de los artesanos, sobre todo en la Ciudad de México, que se tuvo que crear un Tribunal de Vagos con el objetivo de defender a los artesanos para que no fueran a parar a las Fuerzas Armadas, ya que eran desempleados no porque quisieran, sino porque la introducción de los textiles británicos que eran de buena calidad y más baratos, había desbancado en este ramo a los nacionales. Para mayor información se recomienda el texto de José Antonio Serrano Ortega: "Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento", en Carlos Illades y Ariel Rodríguez (coord.), *Ciudad de México. Instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1937.* El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, pp. 131-154, y Leticia Rivera Cabrieles, "Reclutamiento Naval", *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización*

Por su parte, Francia reaccionó de forma más aguerrida y, para 1862, en la visión geoestratégica de Napoleón III figuró el proyecto de crear en México un imperio vasallo del francés, destinado a frenar el avance estadounidense, aprovechando la coyuntura de que Estados Unidos se encontraba en plena Guerra de Secesión y no podría intervenir a favor de México.

Inglaterra, cabe destacar, fue el país pionero en el proceso de industrialización y también la primera potencia marítima de su tiempo, ya que reunió las características señaladas por Alfred Mahan para desarrollar un poder marítimo, y, en este sentido, desde 1812 había entrado plenamente en la órbita capitalista, por lo que el interés en la posesión de tierras pasó a segundo lugar. Esto se explica porque su eje de desarrollo comenzó a girar en torno al comercio internacional, y reservó a su ejército y marina para apoyar al capital y al comercio.[13] De ahí que la firma de tratados comerciales fuera lo que realmente le interesara de México a este país; ésto, irónicamente, no lo alcanzó a comprender Estados Unidos, país que siempre vio con recelo a Inglaterra en su relación con México.

Al ser el interés de Inglaterra el comercial, se alejó de EE.UU., ya que este último carecía aún de los mecanismos para competir industrialmente con dicho país, por lo menos así fue hasta que terminó la Guerra de Secesión, cuando se comenzó a privilegiar una economía industrial.[14]

Estados Unidos, para poder crecer económicamente, tuvo que hacerlo en sus inicios a través de la expansión territorial, por lo que esta necesidad de ensanchar su territorio se convirtió en conflicto de frontera con México. Sin embargo, el expansionismo estadounidense no quiso ser visto como una prolongación del europeo ni como algo inherente al propio desarrollo del capitalismo occidental, puesto que esta nación había partido de la convicción de la libertad y de que estaba creando algo nuevo y diferente, alejado de las prácticas antidemocráticas del absolutismo europeo. De ahí que los estadounidenses implantarían, para sustituir a la espada y la religión que precedió a las conquistas europeas, la práctica burguesa de la compra-venta, aunque en la realidad, cuando no pudieron adquirir territorio a través de la compra, lo hicieron a través de la guerra, como fue con México en 1846-1848 y que ha sido calificada por los especialistas como una guerra injusta y de despojo.

Desde los inicios del siglo XIX, Estados Unidos se había encaminado a implantar su política de seguridad hemisférica en toda América Latina. La Doctrina Monroe y el Destino Manifiesto[15] le sirvieron de fundamento para presentarse como paladín y defensor de los derechos de los países latinoamericanos ante "los gobiernos tiranos" de Europa. Ese destino revelador se extendió desde América hacia todo el mundo el siglo siguiente.

De esta manera, México inició su vida independiente arrastrando circunstancias históricas complejas, ya que es la debilidad del Estado mexicano lo que llama la atención a lo largo de buena parte del siglo XIX. De hecho, tanto la nación mexicana como el mercado interno y el poder nacional estaban todavía en proceso de construcción.[16]

Desde el momento en que México se constituyó como Estado soberano, a principios del siglo XIX, tras trescientos años de dominio colonial y una larga lucha de once años por conseguir su Independencia (1810-1821), la relación con las grandes potencias europeas y con su vecino del Norte, adquirieron una importancia vital en el sentido más amplio del término, ya que la existencia misma de

en la Armada Mexicana 1821-1941, junio 1999, tesis de Maestría, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, pp. 59-81.

13 Manuel Cazadero, *op. cit.*

14 Josefina Zoraida Vázquez, "Los primeros tropiezos" en *Historia General de México*, El Colegio de México, 1981, t. II, pp. 803-818.

15 El autor del Destino manifiesto fue John L. O' Sullivan y lo escribió en 1845, cuando ya era obvio el latente estado de guerra con México.

16 Leticia Rivera Cabrieles, "El contexto histórico", en *Desarrollo Institucional… op. cit.,* p. 29.

México como país independiente estuvo subordinada al resultado del choque entre la violenta expansión territorial y la penetración política y militar de las potencias de la época. Las agresiones imperialistas de que México fue objeto tuvieron la capacidad de mostrar la ausencia de una política exterior y un programa de defensa del Estado mexicano ante los conflictos internacionales; se evidenció su falta de experiencia y la debilidad de su aparato castrense. Sin embargo, las duras y amargas lecciones de las intervenciones e invasiones le fueron proporcionando a la joven nación mexicana los elementos para madurar como país y elaborar una estrategia de Estado y una política exterior.[17]

La construcción del Estado mexicano y los problemas internacionales

Las primeras cinco décadas de la vida independiente de México se pueden caracterizar como de construcción del Estado mexicano y de sus instituciones, que no estuvieron exentos de los vaivenes del ámbito internacional y de los múltiples problemas internos por los que tuvo que pasar el país para poder consolidarse como Estado-Nación.

Cuando emergió México a la vida independiente, se enfrentó a la dura realidad de tener una sociedad diversificada, multiétnica e históricamente dividida, cuya multiplicidad de poderes e intereses la llevó a contender en dos grandes bandos políticos (liberales y conservadores) que se enfrentarían durante varias décadas por imponer un proyecto de nación.

Sin embargo, la disputa política no fue el único problema al que se enfrentó la joven nación, ya que había nacido a la vida independiente con una deuda que ascendía a 76,286.499 mdp. A esta deuda pronto se añadió la generada por el gobierno para sortear las constantes amenazas de España, primero, y, después, de las potencias europeas y de Estados Unidos.[18]

Así, la solución del problema político no pudo desligarse de la necesidad de préstamos para defender la soberanía y la integridad territorial del nuevo país. Al problema de la deuda se añadió el lamentable estado de la economía, la cual se había visto seriamente afectada por la Guerra de Independencia. México se vio forzado durante largo tiempo a aumentar su presupuesto mediante empréstitos ante las amenazas que provenían del exterior y por la serie de revueltas militares y guerras civiles internas que fueron una constante durante varias décadas en ese siglo.[19] Para colmo, no se logró implantar un sistema fiscal eficiente por el obstáculo de la soberanía estatal, ya fuera dentro del federalismo o del centralismo. Al respecto, asienta Leonor Ludlow:

> …la hacienda mexicana no logró controlar ni los ingresos ni el gasto público, pues esto dependía del Congreso; tampoco tenía a su disposición los estabilizadores automáticos ni las partidas presupuestarias que permitieran al Ministro de Hacienda modificar los pagos o la recaudación según fueran variando los ciclos económicos. De

17 Como se sabe, la viabilidad de todos los países que surgieron del desmembramiento del imperio español en el hemisferio occidental fue puesta a prueba desde un principio; algunos se escindieron y otros no lograron constituirse en estados nacionales propiamente dichos. La Nueva España pasó la prueba. Sin embargó, estuvo a punto en varias ocasiones de fragmentarse y de perder su Independencia y soberanía nacional pues no contaba con un proyecto de política exterior que estuviera consolidado y tampoco poseía una estrategia definida en caso de guerra. La situación geopolítica de México y su vecindad con los Estados Unidos, hizo la experiencia un tanto especial ya que la mayoría de los otros países latinoamericanos, con la excepción de Paraguay, no afrontaron tantos peligros externos como México. La expansión de los Estados Unidos hacia el Oeste y hacia el Sur no fue la única confrontación externa a que hizo frente la joven República Mexicana, ya que los ataques también vinieron del Atlántico.

18 Se ha calculado que durante esta guerra habían muerto aproximadamente 600,000 combatientes, es decir 10% de la población del país, que era la mitad de la fuerza de trabajo.

19 Günter Kahle. *El ejército y la formación del Estado en los comienzos de la Independencia de México*, Fondo de Cultura Económica, 1997.

tal suerte que la consolidación de las estructuras estatales tuvo que esperar al último cuarto del siglo XIX y fueron expresión de la debilidad del ámbito financiero del Estado, cuyo dominio territorial fue tardío.[20]

El problema financiero fue el gran impedimento con el que se estrellarían todos los gobiernos. Lo cierto es que durante los años que siguieron a la Independencia hubo escasez de recursos, a pesar de las inyecciones de capital extranjero. Debido a lo anterior, las primeras décadas de la vida independiente de México se conocieron con el nombre del *periodo de la anarquía*; ya que el Estado Nación en México lo era sólo de nombre, ya que en realidad careció de un control efectivo sobre la población y el territorio, al encontrarse contenido por una multiplicidad de poderes locales cuya autonomía no hicieron más que reflejar la debilidad del poder central.

La forma de gobierno imperial que fugazmente adoptó México con Agustín de Iturbide sufrió una total desintegración durante los primeros meses de 1823, cuando se reconstituyó en un régimen federativo que se plasmó en la Constitución de 1824. Sin embargo, la atomización política y administrativa resultante limitó la capacidad del gobierno nacional para organizar, a partir de afinidades ideológicas y prioridades económicas, sus relaciones con el mundo, al diseminar las posibles fuentes de conflictos internacionales.[21]

La soberanía delegada a los estados por la Constitución de 1824 afectaría la política que regía la vida de los extranjeros residentes en el país y, como era de esperarse, las potencias dirigieron sus reclamaciones al gobierno federal, que sólo podía instar a los estados a resolverlas. Es posible que ésta fuera una de las razones para optar por el centralismo en 1835 y de que se retornara al federalismo en 1846 en medio de la guerra con Estados Unidos.[22]

Ciertamente, a la debilidad del poder federal también contribuyó la fractura de las élites y el faccionalismo político, el cual estuvo durante mucho tiempo en manos de militares. Así, los sucesivos pronunciamientos militares alteraron la vida política, económica y social del país e imposibilitaron el establecimiento de una estrategia diplomática coherente que funcionara como política de Estado y que permitiera a México evitar los amagos extranjeros que tuvo que sortear en los primeros cincuenta años de vida independiente.[23]

La realidad fue otra, y México no pudo garantizar la estabilidad de sus vínculos internacionales ni su enorme necesidad de crédito exterior. La debilidad del gobierno nacional, combinada con la inestabilidad política, favoreció que las relaciones internacionales estuvieran cubiertas de reclamaciones por parte de las potencias europeas y de Estados Unidos y que terminaran en tres guerras de intervención.

Durante la República Centralista (1835-1846), el gobierno mexicano normalizó sus vínculos con España; no obstante, le habían precedido 15 años de fricciones, ya que desde 1821 tuvo que enfrentar los embates de la Corona española, que se resistía a reconocer al México independiente, los cuales se materializaron en dos intentos de reconquista: el primero de ellos, con la toma del Castillo de San Juan de Ulúa por tropas españolas desde 1821 y que concluyó en 1825; el segundo intento fue el de 1829, cuando España mandó una expedición de casi 4,000 hombres bajo el mando del Brigadier Isidro

20 Leonor Ludlow (coord.), "Introducción", *Los Secretarios de Hacienda y sus proyectos 1821-1993*, UNAM, 2002, t. 1. p. 15

21 Rafael Rojas "La Nueva Nación frente al mundo", *Gran Historia de México*, t. III, El Nacimiento de México 1750-1856, México, Planeta, 2002, p. 201.

22 Ídem.

23 José Antonio Serrano Ortega, "El constante estado de guerra" en Introducción. *El Contingente de Sangre. Los gobiernos estatales y departamentales y los métodos de reclutamiento del ejército permanente mexicano, 1824-1844*, Instituto Nacional de Antropología e Historia,1993, pp. 18-20

Barradas para que reconquistara México. Aunque ninguno de ambos intentos tuvo éxito, mantuvieron al país en un estado de alerta, pues empezó a correr el rumor de que la Santa Alianza apoyaba a España.

Durante este lapso de tiempo en su disputa con España, la atmósfera de solidaridad que primaba en Hispanoamérica propició que Perú, Colombia y Chile enviaran representantes a México para presentar sus parabienes y el reconocimiento de la Independencia. En este contexto, Miguel de Santa María llegó a México en marzo de 1822, con el mensaje de unión continental de Simón Bolívar. Sin embargo, no se llegó a firmar un tratado, porque Santa María mostró su oposición a la coronación de Agustín de Iturbide y, en lugar de regresar a su país, contribuyó a inspirar el levantamiento de Antonio López de Santa Anna contra el emperador mexicano.[24]

El fracaso del Imperio estuvo a punto de causar la fragmentación del territorio mexicano, cuestión que fue salvada por el acuerdo federalista plasmado en la Constitución de 1824. El destierro de Iturbide permitió que el Ministro de Relaciones Exteriores, Lucas Alamán, favoreciera la firma, el 3 de octubre de 1823, del Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua entre México y Colombia,[25] cuya importancia residió en que ambos países se comprometieron en formar una alianza defensiva frente a los intentos de reconquista española e insinuaba una virtual expedición conjunta para independizar a Cuba y Puerto Rico.[26]

De esta manera, el gobierno nacional emprendió junto con la Gran Colombia la lucha contra España en las aguas adyacentes a Cuba, donde se logró capturar aproximadamente 26 barcos mercantes españoles. En esta acción, destacó la labor del marino estadounidense Capitán de Navío David Porter, quien comandaba la Escuadrilla Naval mexicana entre 1826 y 1829, y que fueron los años de gloria para la Marina mexicana.[27]

Cabe destacar que una parte de los primeros préstamos obtenidos por México del exterior (aunque no sustancial conforme a la extensión de los litorales mexicanos), se destinaron a la adquisición de barcos para la Marina de Guerra con la finalidad de liberar a San Juan de Ulúa, que era abastecido por Cuba, país que significaba una amenaza para la región no sólo del Golfo sino también del Caribe. Lucas Alamán ya había señalado que para la región Golfo-Caribe era clave la posesión de Cuba, a cuya tarea se dio México entre 1826 y 1829 con David Porter.

Sin embargo, la indecisión con respecto a Cuba terminó por cerrarle el paso hacia las rutas marítimas más importantes de la época, y a depender de la voluntad de otras potencias para llevar a cabo el comercio cuando se hacía en naves mexicanas o a depender de sus flotas para poder llevar los productos mexicanos a los mercados extranjeros. Por esta razón, la diplomacia de Estados Unidos se vio tan activa para impedir que ninguna otra potencia se quedara con Cuba y Puerto Rico.

Si México hubiese liberado a Cuba, automáticamente hubiera ejercido influencia sobre el Canal de la Florida, sobre el viejo Canal de Bahamas y el Canal de Mona. Una fuerte presencia en Cuba

24 Tulio Halperín Donghi, *op. cit*.

25 Rafael Rojas, *op. cit.,* p. 214.

26 El Tratado México-Colombia incluía también el proyecto de una cumbre de estados hispanoamericanos que se celebraría en Panamá. Dicho congreso tuvo lugar en el verano de 1826, con la asistencia de delegados de Colombia, Perú, México y Centroamérica, pero el sueño de Simón Bolívar de fundar una Confederación que preservara la Independencia de sus estados con un ejército común, se esfumó en pocos años. Para 1827 la segunda cumbre de Tacuba no había dado resultados tangibles y las relaciones entre México y Colombia se enturbiaban debido a la negociación unilateral de un armisticio con España por parte de los colombianos. Al regresar a la Secretaría de Relaciones de México en 1830, Lucas Alamán abrazó con entusiasmo una idea menos ambiciosa y formuló su proyecto de un "pacto de familia" entre las naciones hispanoamericanas. Rafael Rojas.

27 "Actores, héroes y símbolos", en *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra conmemorativa del aniversario del Bicentenario y Centenario de la Independencia y Revolución mexicanas,* Secretaría de Marina-Armada de México, 2010, p. 143.

hubiera dado a México fácil acceso al estrecho de Caicos para salir libremente a las grandes rutas del Océano Atlántico.

Algo similar ocurrió en el Océano Pacífico, ya que Hawaii nunca fue encontrada por los españoles, con lo que se perdió una base importantísima para la expansión de España en esa dirección. El evento que vino a sellar la cuestión del Pacífico se dio durante el Porfiriato, con el amañado arbitraje italiano que dejó a la isla Clipperton en manos francesas. Con lo anterior, los límites para México en el Océano Pacífico llegaron hasta las Islas Marías.

Con Francia en Clipperton y Estados Unidos en Hawaii, México estaba estrangulado desde el punto de vista marítimo, ya que cuidar las aguas cercanas a las costas fue su destino, situación que lo alejó de construir una flota poderosa acorde con lo dilatado de sus costas. Desde el Altiplano no se dio la importancia requerida a la construcción de un poderío naval y marítimo, lo que significó un costo altísimo para la nación,[28] ya que por las costas llegaron numerosas humillaciones y derrotas militares para México: las intervenciones de Francia en 1838, Estados Unidos entre 1846-1848 y la segunda intervención francesa de 1862. A esta situación, se agregaría el no reconocimiento de la Independencia de México por parte de España.

Por estas razones, para México era imprescindible el reconocimiento de las potencias europeas con el fin de protegerse de la amenaza de su ex metrópoli y para conseguir los préstamos que tanto requería. Sin embargo, el contexto internacional no lo favoreció, ya que para 1823 se dio una realineación geopolítica frente a México, pues la Santa Alianza, conformada por Francia, Rusia, Austria y Prusia, de la cual formaba parte España, pareció amenazar con emprender la reconquista de México y de los demás países hispanoamericanos.

Esa situación fue tangible para Estados Unidos e Inglaterra. De ahí que el Canciller inglés George Canning pensara en promover una declaración conjunta con su homólogo estadounidense John Quincy Adams, para hacer patente el rechazo a todo afán de reconquista y dejar implícito un compromiso mutuo de no expandirse hacia los nuevos estados hispanoamericanos. Canning logró que el Ministro francés en Londres le garantizara que Francia no se comprometería en la reconquista de las colonias españolas, por lo que renunció al pronunciamiento. Ante estos acontecimientos, el Presidente James Monroe sintió la imperiosa necesidad de definir la línea diplomática de su país y, aprovechando su mensaje anual en diciembre de 1823, advirtió que Estados Unidos no veía con buenos ojos una intervención europea en las repúblicas americanas.

Aunque el Ministerio inglés simpatizaba con la Independencia de los países hispanoamericanos, se encontraba presionado por los intereses comerciales de los empresarios de su país, por lo que no pudo extenderle a México su reconocimiento diplomático inmediatamente. Por eso, en primera instancia intentó mediar entre España y sus ex colonias, pero fracasó ante la intransigencia de Fernando VII, lo que lo convenció de que debía promover un reconocimiento unilateral de las nuevas repúblicas hispanoamericanas.

A fin de tener acceso a la información sobre la situación política de México, Inglaterra envió a territorio nacional a tres agentes especiales. Mientras que en México, el Ministro de Relaciones Exteriores, Lucas Alamán, estaba convencido de que la diplomacia mexicana debía privilegiar fuertes vínculos con Inglaterra y con las repúblicas hispanoamericanas. De acuerdo con esa orientación, logró que Mariano Michelena y Vicente Rocafuerte fueran nombrados representantes en Londres para

28 José Luis Villacaña, Geopolítica Marítima Mexicana, Revista del Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México, 1999, Invierno-99, pp. 51-60.

presionar por el reconocimiento junto a otros hispanoamericanos. Su política tuvo éxito y el primero de enero de 1825 Inglaterra anunciaba el reconocimiento hacia México, Colombia y Buenos Aires, y presentaba como Ministro Plenipotenciario de Gran Bretaña en nuestro país a Henry George Ward.[29]

Lo anterior, condujo a que el gobierno de EE.UU., se apresurara a nombrar a Joel R. Poinsett como embajador en México. Ward y Poinsett presentaron sus credenciales al Presidente Guadalupe Victoria a mediados de 1825 y no tardaron en entablar una fuerte rivalidad política, pues ambos trataban de asegurarse de que México quedara dentro de la esfera de influencia de sus respectivas naciones.

Así, las negociaciones de un Tratado de Amistad, Navegación y Comercio con Inglaterra se retrasaron más de un año. Al final, el tratado fue rubricado por Sebastián Camacho y William Huskisson el 26 de diciembre de 1826, con lo que Inglaterra se convirtió en el principal socio comercial y aliado político de la República mexicana.[30]

La oposición geopolítica británica a una reconquista española con apoyo de la Santa Alianza, significaba el espaldarazo de la potencia mundial del momento, lo que implicaba el empuje para la integración de México al concierto de las naciones. La firma del tratado con Inglaterra facilitó la firma de otros países con el gobierno mexicano; así, el Reino de Hannover suscribía un texto casi idéntico al británico. Sin embargo, la mayor sorpresa fue que Prusia concediera el reconocimiento en 1827.[31]

En cambio, el absolutista Fernando VII se negó a reconocer la Independencia mexicana. El gobierno nacional consideró que sólo la Independencia de Cuba podría preservar su seguridad, sobre todo después de descubrirse la conspiración del Padre Arenas en 1827, que radicalizó la política mexicana y desembocó en la primera ley de expulsión de los españoles.

Sin embargo, otro intento de reconquista tuvo lugar en 1829, cuando un destacamento español, bajo el mando del Brigadier Isidro Barradas, desembarcó cerca de Tampico, pero fue derrotado por las tropas de los generales Manuel Mier y Terán y Antonio López de Santa Anna.

Los intentos franceses por promover el monarquismo en América Latina fueron neutralizados por Canning. Tras la muerte de Luis XVIII y el ascenso de Carlos X al trono francés, la política de las ex colonias dio un giro hacia un acercamiento. El Ministro mexicano Sebastián Camacho fue recibido por Carlos X en calidad de Ministro Plenipotenciario; gracias a ese encuentro, se suscribió la Declaración del 9 de mayo de 1827. En ella, México le garantizaba a Francia reciprocidad comercial y protección a los ciudadanos de ambas naciones, quienes estarían libres del servicio militar y préstamos forzosos.

Sin embargo, el Congreso mexicano se negó a ratificarla por considerarla insultante, ya que no consideraba el reconocimiento explícito de la Independencia de México. No fue sino hasta la caída de Carlos X y el ascenso de Luis Felipe de Orleans cuando se reanudaron los esfuerzos por normalizar las relaciones entre ambos países. No obstante, las negociaciones se empantanaron; la inestabilidad francesa y la mexicana impidieron definir la situación, de manera que cuando en 1838 el Barón Louis Antoine Deffaudis presentó el ultimátum exigiendo el pago inmediato de las reclamaciones, se carecía de una base legal segura para resolver el problema.

Aunque México mantuvo la religión católica como religión de Estado, esto no fue suficiente para normalizar los vínculos con la Santa Sede. Ésta, víctima de la Revolución francesa y de los atropellos de Napoleón, se había refugiado en una política antiliberal, por lo que el reconocimiento de

29 Josefina Zoraida Vázquez, *op. cit.*

30 Rafael Rojas, *op. cit.,* p. 210.

31 Ibídem, pp. 210-211.

la Independencia mexicana por parte del Vaticano tuvo que esperar a la negociación para obtener el reconocimiento de España en 1836.

Mientras en México se producía una retirada del liberalismo hacia posiciones más moderadas, o menos federalistas y anticlericales, en España se experimentó la Primera Guerra Carlista y el reforzamiento de la tendencia liberal dentro del Ejército. Por otra parte, Fernando VII había resuelto anular la Ley Sálica, que impedía que las mujeres ocuparan el trono; a su muerte en septiembre de 1833, la sucesión se resolvió a favor de su hija Isabel y su viuda María Cristina, quien debía gobernar como Regente hasta que la infanta alcanzara la mayoría de edad.

El 3 de diciembre de 1836, las Cortes españolas autorizaron a la Regencia de María Cristina a reconocer la soberanía de las nuevas repúblicas hispanoamericanas. Unas semanas después, el Ministro mexicano Miguel Santa María y el Jefe del gobierno español José María Calatrava firmaron en Madrid el Tratado de Paz y Amistad entre ambas naciones. A pesar de las dificultades para concretar un acuerdo comercial, la reconciliación diplomática entre México y España puso fin a quince años de hostilidad y rencor entre la ex colonia y su antigua metrópoli.

Así, a finales de la década de los veintes, Inglaterra consolidó su posición de principal socio comercial y aliado diplomático de México. En 1827, Richard Pakenham sustituyó a Henry George Ward como Ministro británico, cargo que desempeñó hasta 1843 cuando fue relevado por Charles Bankhead y posteriormente por Percy Doyle. Durante las primeras décadas de su vida nacional, México tuvo gran importancia para Inglaterra, pues la plata mexicana era indispensable para el comercio exterior y nuestro país representaba un gran mercado para las manufacturas británicas.

Dado el importante papel que ejerció Inglaterra en México, sus nacionales no sólo fueron los principales mineros y comerciantes, sino que pronto se convirtieron en prestamistas usureros del gobierno. Se tiene documentado que la monarquía de Guillermo IV y la Reina Victoria llegó a importar dos terceras partes de los metales producidos en México, que eran embarcados en San Blas y Mazatlán, en el Pacífico, o en los puertos de Tampico y Veracruz, en el Golfo de México. Los grandes almacenes ingleses vendían al mayoreo maquinaria, instrumentos, algodones burdos, hilazas y diversas manufacturas. La posición geográfica de México, además, fue aprovechada por los ingleses como puente entre el Atlántico y el Pacífico, entre Europa y Asia, y con los países andinos.

El hecho de que México considerara a Inglaterra como un contrapeso a la amenaza estadounidense les dio a los ministros británicos una gran influencia y fueron tratados con deferencia. No obstante, unidos a los ministros de Francia, España y Prusia, los británicos presionaron para obstaculizar la aprobación de medidas fiscales que dañaran los intereses de sus compatriotas. Aunque el Ministerio británico fue considerado el principal aliado de México hasta la década de 1840, las relaciones no estuvieron exentas de conflictos, dado que mineros e inversionistas se adelantaron por todo el territorio y sufrieron problemas que no tardaron en convertirse en reclamaciones diplomáticas; sin embargo, debe reconocerse que ese país tuvo una política menos abusiva que la de estadounidenses y franceses.

Con una posición muy diferente, los franceses acumularon reclamaciones y exigieron su solución. Sin embargo, los cambios en la Secretaría de Relaciones Exteriores hicieron que no se les dedicara mayor atención. El gobierno mexicano estaba agobiado por los pronunciamientos federalistas y el problema de Texas, por lo que no prestó la debida atención al problema con Francia que derivó en el bloqueo y la guerra naval de 1838.

El bloqueo naval impuesto por los franceses a los puertos mexicanos dañó a la economía mexicana, pero también al comercio inglés, por lo que Lord Palmerson tuvo que mostrar la fuerza de la flota británica a Francia, con la finalidad de obligarlos a negociar la paz con México, enviando a Pakenham a México al frente de 11 barcos de primera línea dotados de 370 cañones. Ante esta situación, Charles Baudin se vio obligado a conferenciar con Pakenham y aceptar la mediación inglesa.

Las difíciles negociaciones lograron que se firmara un tratado de paz y una convención. Los franceses devolvieron el castillo de San Juan de Ulúa y México prometió anular los préstamos forzosos y pagar 600,000 pesos de indemnización. El documento fue aprobado por el Senado el 8 de marzo de 1839, con la condición de que hubiera un arbitraje en el traspaso de instalaciones y barcos mexicanos en posesión de los franceses.

En este contexto, México perdió a Texas, y muchos culparon al federalismo de provocar la "fragmentación del territorio", por lo que desde 1834 empezaron a oírse voces que clamaron por el cambio a un sistema centralista como único medio para evitar la segmentación.

Inglaterra aconsejó al gobierno mexicano reconocer la Independencia de Texas para "evitar males mayores", sin embargo, esa medida fue impopular, ya que ante la opinión de los mexicanos, la independencia de Texas fue vista como una "ingratitud" de los colonos. Esto impidió que los gobiernos mexicanos se atrevieran a reconocer la Independencia, aunque sabían en el fondo que era una causa perdida, pues Texas tarde o temprano se anexaría a territorio estadounidense. Así, en 1839, Francia reconoció la Independencia de Texas y un año más tarde lo hizo la propia Inglaterra, convencida de que, de no hacerlo, se afectarían sus intereses.

Desde el primer momento, fueron evidentes los objetivos de EE.UU. de conquistar territorio mexicano; el resultado era previsible por las condiciones mexicanas y la situación internacional. El país se encontraba entre dos amenazas: el expansionismo estadounidense y el monarquismo europeo.

Bajo este contexto, la necesidad financiera del gobierno nacional fue aprovechada por los prestamistas extranjeros para hacer grandes negocios y préstamos riesgosos muy lucrativos. Así, en medio de la guerra con Estados Unidos, el Cónsul británico Ewen C. Mackintosh compró por una miseria dos grandes barcos mexicanos: el *Guadalupe* y el *Moctezuma*, y logró sacarlos con bandera británica para venderlos en La Habana al gobierno español.[32] Estos barcos construidos en Inglaterra; eran de los más modernos tecnológicamente hablando que había en el mundo en ese entonces. Sin embargo, las necesidades de la guerra, obligaron a su venta.

La guerra con el país vecino del Norte le abrió los ojos a México, pues se percató, con toda la crudeza que arrojaba la guerra misma, de la delicada situación internacional en que se encontraba: sabía que sus relaciones eran espinosas lo mismo con Europa que con Estados Unidos. Ambas regiones eran conflictivas y complicadas para la soberanía mexicana. Si el Estado nacional mexicano aspiraba a sobrevivir, debía elaborar una estrategia diplomática que garantizara su interrelación con el mundo.

En buena medida, el reajuste constitucional y político que sobrevendría diez años después con la Constitución de 1857, articulado por el liberalismo dentro de una proyección más acabada del interés nacional, puede considerarse como una reacción contra el despojo territorial que le produjo la guerra de 1846-1848 con Estados Unidos.

La política exterior de contrapesos que pondría en ejercicio la República Restaurada y que consolidó más tarde el Porfiriato, fue una evidencia de que los políticos mexicanos habían aprendido

32 Rafael Rojas, *op. cit.*

una difícil lección para conducir a un Estado nacional mediano, con una soberanía vulnerable, en un contexto internacional regido por la rivalidad de las grandes potencias comerciales.

Los difíciles comienzos de la Armada mexicana

La Armada Nacional emergió con graves problemas estructurales como consecuencia de las debilidades con que nació el Estado mexicano a la vida independiente y que repercutieron en sus instituciones, particularmente en esta fuerza castrense, ya que la preocupación del Estado desde 1821 fue la defensa interna antes que la externa, pues enfrentar los amagos extranjeros que llegaron por el mar le demandaba contar con una flota poderosa que no poseía, amén de lo cara que resultaba adquirirla, sobre todo por el terrible estado financiero de la hacienda mexicana, cuya situación no se pudo regular sino hasta el último cuarto del siglo XIX.

Por otra parte, el Estado enfrentaba un severo problema de seguridad interna provocado por el escaso control que tenía sobre las élites locales, las cuales no sólo poseían los recursos económicos sino también militares, al contar con sus propias milicias provinciales. Así, durante varias décadas, se vio la debilidad del gobierno y su impotencia para imponer su autoridad política, administrativa y militar a los poderes regionales.

Al respecto, Marcelo Carmagnani expresa: "La Carta Magna de 1824 propició la formación de un Estado nacional pobre e incapaz de controlar los territorios federales, sin una base territorial sólida y con una soberanía menoscabada".[33] En un Estado con pocos recursos monetarios a su disposición, los intereses regionales podían usufructuar mejor sus zonas de influencia económica y política.

Además, otra constante fueron las continuas revueltas militares que protagonizó el Ejército, en virtud de que los gobiernos del México independiente recayeron en su gran mayoría en los generales triunfantes del proceso de Independencia. Buena parte del presupuesto del Estado fue destinado al Ejército, en la lógica de contar con su adhesión y evitar las revueltas y asonadas que se sucedían con gran frecuencia.

Al constante estado de guerra, se sumó la renuencia de los estados a cooperar con el gobierno en todos los sentidos, no sólo fiscalmente sino también negándole la cantidad de reclutas que las Fuerzas Armadas demandaron a lo largo del siglo XIX, especialmente en las coyunturas de guerra, tal y como quedó nítidamente expresado en la guerra con Estados Unidos.[34]

¿De qué manera afectaba la situación ya descrita a la Armada nacional? Esta pregunta tiene varias respuestas:

1. En primer lugar, la atención de los gobiernos se centró más en los problemas internos que en los externos cuando se trataba de repartir el presupuesto para las Fuerzas Armadas; lo anterior bajo la premisa de que de nada le servía contener los amagos extranjeros si no se tenía un control del territorio interno, tarea que fue asignada al Ejército, el cual no contribuyó a la pacificación del país, y sí, al contrario, lo hizo más vulnerable.

33 Marcelo Carmagnani, "Territorialidad y Federalismo en la Formación del Estado Mexicano", en Burson *et al*., *Problemas de la Formación del Estado y la Nación en Hispanoamérica*. Bohlau Verlang, Koln Wien, 1984, pp. 289-104.

34 Leticia Rivera Cabrieles, "Reclutamiento Naval", *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana 1821-1941,* junio de 1999, tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, pp. 72-73.

2. En segundo lugar, el hecho de que al nacer la Armada en 1821, lo hiciera bajo el Ministerio de Guerra y Marina, que englobaba a las dos fuerzas castrenses, fue un factor que la perjudicó durante más de un siglo, ya que siempre estuvo administrativamente bajo las órdenes del Ejército, ocupando un lugar secundario en la orgánica como un Departamento, por lo que no pudo crecer, aun cuando era evidente que se requería fortalecerla ante los amagos extranjeros que llegaban por el mar. Desde 1821, la Armada no tuvo un crecimiento real; su evolución verdadera comenzó cuando se produjo la separación del Ejército y la Marina en 1939, que permitió a esta última, convertirse en Departamento Autónomo y al año siguiente se elevaría, por decisión presidencial, al rango de Secretaría de Estado. Esto ocurrió, ciertamente, porque el contexto de la Segunda Guerra Mundial obligó al gobierno mexicano a separarla como parte de los acuerdos con EE.UU. para la defensa hemisférica del continente.
3. En tercer lugar, el hecho de que la mayor parte de la dirigencia mexicana contara con una visión del altiplano condenó a la Armada a un desarrollo menor al que debió tener, tomando en cuenta la condición geográfica del país rodeado de mares.

Los factores anteriores incidieron para que la Marina de Guerra, a lo largo del periodo de estudio que comprende este capítulo, presentara las siguientes debilidades:

1. Carencia de una flota naval adecuada para la guerra y la defensa de los amplios litorales del país (este problema estuvo fuertemente asociado a la falta de presupuesto asignado y a la falta de visión de la dirigencia nacional en torno a la concepción y la ausencia de un poder naval que coadyuvara en la construcción de un poder marítimo y nacional).
2. Escasez de comandantes calificados (la cual estuvo asociada a las leyes de expulsión de los españoles y a la falta de un poder naval novohispano, así como lo tardado que fue consolidar una escuela naval para los marinos mexicanos, hecho que se pudo concretar hasta 1897, con la creación de la Escuela Naval Militar en el puerto de Veracruz.
3. Escasez de personal para formar las dotaciones de tropa en los buques e instalaciones navales (por la inexistencia, entre la población novohispana, de una cultura y conciencia marítima y naval).

De todos estos problemas, el más costoso fue siempre el relativo a la flota. En la *Memoria de 1822*, Antonio de Medina, Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, mencionaba como efectivos navales: "…un bergantín falto de carena en San Blas, una goleta en las mismas condiciones en Veracruz y una lancha para el servicio aduanal en Campeche, elementos que no podían considerase como base de una Marina Militar".[35]

Como se observa, la Armada, desde su nacimiento, tuvo que partir de cero, ya que prácticamente no tenía unidades de superficie, tampoco tropas ni comandantes calificados, ni en número suficiente.

La integración de una flota significaba para el Estado contar con los medios monetarios suficientes, pero, a decir verdad, siempre fueron muy limitados. Sólo cuando se presentaba alguna coyuntura de guerra, se movilizaban los recursos del Estado para la adquisición de barcos; la forma más frecuente para obtener tales recursos consistió en recurrir a los empréstitos en el extranjero, con lo que la deuda externa creció cada vez más a lo largo del siglo.

35 Antonio de Medina, *Memoria presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina*, México, 1822, oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara del Imperio.

Por ejemplo, en 1823, el gobierno, a propuesta del Ministerio de Guerra y Marina, decidió adquirir una fragata con 44 cañones y 8 corbetas, cada una con 26 cañones; el presupuesto para esta compra fue de un millón, 400 mdp en total. La adquisición de la flota se debió al problema que existía en Ulúa y a que se había dado el bombardeo del Castillo sobre la plaza (25 septiembre de ese año), el cual ocasionó severos daños sobre la ciudad. La gravedad del asunto era que la Armada no contaba con la suficiente fuerza naval para someter a los invasores de la fortaleza; no obstante, la mala situación financiera impidió que la idea cristalizara. En lugar de eso, se adquirieron por doscientos mil pesos ocho goletas y cuatro lanchas cañoneras que, sin embargo, eran de tan mala calidad que no sirvieron para la acción naval de imponer el bloqueo al castillo de San Juan de Ulúa.

Cuando llegaron los barcos y se convencieron de que no eran útiles para un ataque a la fortaleza y después de que otros intentos de compra resultaron un fracaso por falta de dinero, se logró consolidar un empréstito con Inglaterra para adquirir una fragata con 44 cañones, un bergantín con 20 y otro con 18, por la cantidad de $423,245.00 pesos en total.[36]

En 1828, la Marina de Guerra Mexicana constaba de los siguientes barcos: navío *Congreso Mexicano*, fragatas *Libertad* y *Tepeyac*, corbeta *Morelos*, las balandras *Guerrero* y *Bravo*, y los bergantines o goletas *Victoria, Hernán, Tampico* y *Orizaba*.[37]

Sin embargo, el mayor de estos barcos, el *Congreso Mexicano*, ya estaba inservible, y la *Tepeyac* se vendería un poco después a Rusia por falta de dinero. Otros barcos, como la fragata *Libertad* y algunos más pequeños, no pudieron utilizarse para fines de guerra naval.

Al llegar la guerra con Estados Unidos, el país contaba con 22 unidades las cuales resultaron insuficientes para proteger los extensos litorales de México y evitar el bloqueo a los puertos mexicanos. Los barcos se perdieron en su totalidad durante la guerra, ya que fueron echados a pique, incendiados o confiscados.

Estas unidades fueron: la goleta *Águila,* vapor *Guadalupe*, goleta *Guerrero,* goleta *Isabel*, goleta *Laura Victoria*, goleta *Libertad,* goleta *Mahonese,* bergantín *Mexican*o, vapor *Moctezuma*, pailebote *Morelos*, goleta *Nonata*, vapor *Petrita*, goleta *Poblana*, goleta *Queretana*, goleta *Unión*, bergantín *Veracruzano Libre,* goleta *Victoria*, bergantín *Zempoalteca*, goleta *Anáhuac*, goleta *Julia,* bergantín *Malek Adhel*, y la goleta *Sonorense*.

Sin embargo, los problemas de la Marina no sólo se redujeron a la escasez de barcos y de presupuesto, también incidió la falta de tripulación y de marinos experimentados para la navegación y la guerra. Ya desde 1822, Don Antonio de Medina, Ministro de Guerra y Marina, afirmaba:

> …de la Marina española… apenas existen unos miserables restos… al servicio del imperio (se refiere al de Agustín de Iturbide): hay un capitán de fragata, comandante del apostadero de Veracruz, otro capitán de puerto, un teniente de navío, un primer piloto, graduado de alférez, un escribiente de la capitanía de puerto, cuatro prácticos, un maestro mayor de carpintero y uno de calafate… 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 intendente graduado y dos honorarios, y en Veracruz un comisario ordenador honorario…[38]

36 Memorias de Marina del 7 de noviembre de 1823 y del 16 de diciembre de 1824; asimismo, se recomienda a Günter Kahle, en *El Ejército y la formación del Estado en los comienzos de la Independencia de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

37 Carta de Mr. Pakenham a su Majestad del 18 de enero de 1828, F. 117, The National Archives of England.

38 Antonio de Medina, *Memoria que...*, *op. cit.*

A esta situación de escasez de comandantes contribuyeron tanto la falta de cultura marítima del país como las leyes de expulsión de los españoles que terminaron por dejar prácticamente sin comandantes a la Marina de Guerra, pues los pocos que había eran españoles. De ahí la lección de que la práctica de contratar comandantes extranjeros era riesgosa.

Con respecto a la necesidad de tripular los buques, el constante estado de guerra que prevaleció en México propició que el Ministerio de Guerra y Marina constantemente solicitara reclutas a los gobiernos estatales para completar sus tropas; demandas que siempre resultaban insuficientes[39]. Por esta razón, desde los tiempos de José Joaquín de Herrera se contrató marinería extranjera, especialmente estadounidense.

De igual forma, se recurrió a la leva para completar las dotaciones de los barcos, aunque el Ministerio de Guerra y Marina se pronunciaba por los enganchamientos voluntarios en primer término y después por las matrículas para completar tales dotaciones. Es bien sabido que, con muy pocas excepciones, en México no había reclutas en número suficiente para las fuerzas castrenses en general, pero aún menos para la Armada, ya que la vida en las costas era más difícil y, salvo Campeche, los estados no proporcionaban sus contingentes para las matrículas, por lo que la leva fue una práctica recurrente.[40]

La leva para reclutar gente para la Marina se practicó generalmente en los puertos de Tampico, Alvarado, Tlacotalpan, Tuxpan y Veracruz; más tarde se sumó la Ciudad de México.[41]

Sin embargo, con todo y la leva, la falta de efectivos para la Marina y el Ejército fue permanente, situación que se agudizó durante los diversos eventos de guerra. Por ejemplo, en el conflicto con Texas, de octubre a noviembre de 1835, se solicitó a los estados diez mil nuevos elementos; en 1841, Santa Anna requirió alistar 35 mil reemplazos, y en 1844 obtuvo facultades del Congreso para imponer préstamos por la guerra con Estados Unidos y solicitó el envío de 60,000 reclutas.[42] Sin embargo, y esto es necesario exponerlo con claridad, la demanda de efectivos no significaba que fueran proporcionados en esa cantidad por los estados y que se aplicaran los sorteos y las matrículas, ya que las elites locales preferían la leva porque afectaba menos a la economía de sus entidades.[43]

39 José Antonio Serrano Ortega, "Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento en la Ciudad de México", en *Instituciones, actores sociales y conflicto político 1774-1931*, México, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, p. 148.

40 Para establecer el sistema de matrículas era necesario levantar un padrón de los habitantes que habían nacido y vivían en las costas o en las márgenes de los lagos, ríos, etc. En el padrón se consideraban a los varones mayores de 18 años y menores de 50, solteros, que no sostuvieran a madre anciana o hermanas solteras. Para mayor información véase a Leticia Rivera Cabrieles en "Sorteos, matrículas, levas y enganchamientos", en *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana (1821-1941*), tesis de maestría en Historia, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1999.

41 Exp. 1144, Ministerio de Guerra, dic. 1835, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN); Exp. 3275 f. 116, *José Joaquín de Herrera al gobierno de la Ciudad de México*, en Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM).

42 José Antonio Serrano Ortega, El Contingente… *op. cit*.p. 13-22. Para Mayor información véase a Leticia Rivera Cabrieles, en *Desarrollo Institucional*, *op. cit.*, capítulo 2, "Sorteos, matrículas y enganchamientos", pp. 59-82.

43 Se conoce como leva al reclutamiento obligatorio de la población para servir en las Fuerzas Armadas. La leva en masa se comenzó a dar con la Revolución francesa de una manera más sistemática aunque nunca fue popular; las deserciones y las evasiones eran altas, pero el esfuerzo fue suficiente para cambiar las formas en la guerra, y no hubo necesidad de nuevos reclutamientos hasta 1797, cuando fue instituido un sistema anual más sistemático para ello. Aunque no era una idea nueva (ya que provenía de pensadores tan diversos como Platón y el abogado y lingüista Sir William Jones, quien opinaba que cada hombre adulto debía ser armado con un mosquete pagado por el erario público), la práctica anual de la leva en masa era algo raro antes de la Revolución Francesa. Las levas francesas fueron claves en el desarrollo de la guerra moderna, y condujo a ejércitos cada vez mayores en cada guerra sucesiva, culminando en los enormes choques de la Primera y Segunda guerras mundiales en la primera mitad del siglo XX. Fueron los prusianos, sin embargo, quienes en el periodo posterior a su derrota por Napoleón hicieron la crucial mejora del reclutamiento sistemático y a corto plazo en tiempos de paz, para formar un gran número de hombres entrenados que podrían ser movilizados al estallar la guerra. Desgraciadamente, la ventaja que esto les dio para ser los primeros en movilizarse no hizo que la guerra fuese menos probable.

En esencia, la leva se aplicó sólo para aquellas personas consideradas "lacras" para la sociedad. Este concepto incluía en un principio a vagos y mendigos. Sin embargo, el concepto de "vago" se extendió también a los desempleados, como ocurrió con los artesanos de la Ciudad de México; en este caso la situación fue de tal gravedad, que fue necesario crear el Tribunal de Vagos para evitar que esta gente fuese enviada a la Marina o al Ejército.[44] No obstante, el problema se hizo mucho mayor, cuando a la leva fueron incorporados los reos de las cárceles y presidios para que purgaran su condena en las fuerzas castrenses, lo que tuvo un efecto devastador, ya que se trataba de sentenciados por los más diversos delitos, lo que ocasionó problemas de control y disciplina aunados a un efecto de desmoralización en el resto de la tripulación.[45]

El problema de la utilización de la leva se debió fundamentalmente a que el Decreto de reemplazos de 1824 en su artículo tercero dejaba a los estados la libertad en la forma como debían aportar su contingente. De ahí que casi todos los estados se inclinaran por la leva. Es fácil inferir que los reclutas obtenidos a través de este sistema desertaban a la primera oportunidad. Los documentos de la época hacen referencia a "escandalosas deserciones". Los reclutados carecían, por obvias razones, de un sentido de lealtad para con la nación, ya que estaban en contra de su voluntad y no tenían inclinación alguna por los asuntos del mar; a ello se añadía la difícil vida en los cuarteles, los fuertes y los barcos.[46]

Otro gran problema fue la falta de marinos experimentados para comandar las unidades de la Armada, cuestión estrechamente relacionada con la expulsión de los españoles y que tuvo graves consecuencias para la nación. El alejamiento de muchos españoles durante la Guerra de Independencia y después de ella, originó que las autoridades y la administración en México se vieran privadas de sus colaboradores más calificados que, por su experiencia de muchos años y profundos conocimientos especializados, a menudo habían estado en posibilidad de brindar salidas y soluciones incluso en situaciones críticas. Precisamente, uno de los renglones que más daño habían recibido fue el de los marinos, al despojarlos de sus cuadros más profesionales.[47]

De esta forma, la Armada nació en el México independiente sin la experiencia que sólo los marinos de carrera podían otorgarle. A diferencia de muchas otras profesiones, no se podía improvisar el conocimiento. Así lo entendió el gobierno nacional y aceptó la contratación de marinos extranjeros. Algunos ejemplos de ello son los concernientes al Comodoro de Navío David Porter y de su sobrino el Teniente David Henry Porter, ambos de origen estadounidense; del Capitán Blas Godínez Brito, de nacionalidad cubana; del Teniente Sebastián José Holzinger, de procedencia alemana, quienes, entre otros, se distinguieron por sus conocimientos navales pero también por su innegable vocación de servicio.[48]

A ellos se debe la introducción no formal de reglamentos, disciplina y doctrina, con los que paulatinamente se fue creando una conciencia militar y un sentido de pertenencia. Los métodos generalmente fueron rudos, ya que las circunstancias históricas del momento así lo exigieron; pero sin hombres como los mencionados, no se sabe con exactitud qué hubiera pasado en aquellas filas tan heterogéneas de la Armada Mexicana, considerando que en el ejercicio del mando y del liderazgo,

44 José Antonio Serrano, "*Levas, tribunal… op. cit.*, y Leticia Rivera Cabrieles, *Desarrollo institucional… op.cit.,* Cap. 2.

45 Ídem.

46 Ídem.

47 Leticia Rivera Cabrieles, *Desarrollo institucional… op. cit.*, véase capítulo 3, "Orígenes sociales y profesionalización naval", pp. 83-105.

48 Ídem.

interviene un sinnúmero de condicionantes.[49] En términos generales, estos fueron los problemas más acuciantes a los que se enfrentó la Armada durante el periodo de estudio que engloba este capítulo.

El Comodoro David Porter y la Escuadra Mexicana

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Entre 1821 y 1825, la necesidad de expulsar a los españoles del castillo de San Juan de Ulúa indujo a que el Estado recién constituido diera paso a la formación de la Marina de Guerra Mexicana, la que, aunque incipiente, pudo lograr que capitularan y se trasladaran a La Habana, Cuba, que todavía era una posesión española y que, por tener una posición geoestratégica, se convirtió en la base de operaciones de la Marina y del Ejército españoles, pese a que en esa isla antillana se estaba gestando ya un sentimiento independentista.[50]

Desde ahí, el Brigadier Ángel María Laborde y Navarro, Comandante del apostadero, continuó asediando a México, puesto que España se resistía a perder sus territorios ultramarinos, por lo que debió continuarse la guerra naval contra la Madre Patria. Después del 23 de noviembre de 1825, las autoridades mexicanas consideraron preciso reorganizarse para custodiar al país por el litoral del Golfo de México por la cercanía con la llamada Perla del Caribe. Un año antes, Antonio López de Santa Anna, en su calidad de Gobernador Político de la provincia de Campeche, había visualizado la importancia de esa posesión, por lo que se valió de corsarios para embestir al comercio marítimo español, en virtud de que la Marina de Guerra contaba con pocos barcos destinados al bloqueo a Ulúa.

Por ejemplo, al Comandante del barco corsario *Carmen* le dio instrucciones de dirigirse a las aguas de Cuba con la única finalidad de capturar barcos enemigos;[51] también organizó una expedición con cuatro buques pertenecientes a la matrícula de Campeche y cerca de setecientos miembros del arma de Infantería,[52] que tenía como objetivo desembarcar en La Habana y tomar por asalto los castillos del Morro y la Cabaña, fortificaciones que protegían la ciudad cubana. Además, el gobierno mexicano, representado por el General Guadalupe Victoria, estaba sumamente interesado en colaborar junto con la Gran Colombia para lograr la emancipación de la isla caribeña, dado que este país se había aliado a México para alcanzar y conservar la Independencia. Como es notorio, desde aquella época Cuba era una posesión valiosa en la que incluso nuestra joven nación puso sus ojos para tratar de controlarla, hecho que le hubiera redituado grandes ventajas al eliminar la posesión española que fue su base en América hasta fines del siglo XIX y cuya pertenencia hubiera constituido un centro de gravedad en el área del Caribe por ser un punto que significaba el apoyo en la defensa de nuestro territorio, que constituía un freno para la expansión estadounidense y fin de la amenaza española.

Una vez lograda la capitulación de los españoles en Ulúa, el Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, a causa de su disminuida salud, decidió solicitar el retiro, el cual le fue otorgado

49 Ídem.

50 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* t. I, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1970, p. 69.

51 Ídem.

52 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México,* México, Litorales, 1962, p. 229.

el 3 de febrero de 1826.[53] El puesto de Jefe de Departamento de Marina de Alvarado pasó a manos del Primer Teniente Mateo Plowes, el otrora realista que defendiera a "capa y espada" el puerto de San Blas, Nayarit, ante el avance de las fuerzas insurgentes bajo el mando del Cura José María Anacleto Mercado Luna, cuando dio inicio el movimiento emancipador en 1810. Por su parte, la escuadrilla naval disminuyó notablemente su actividad, puesto que se requería un presupuesto alto para que los barcos pudieran mantenerse operando y para la contratación de sus tripulaciones, deficiencia que había venido arrastrando nuestra Marina desde su nacimiento.

Gestiones para adquirir más barcos en Estados Unidos

Es difícil saber el destino que tuvieron los barcos que conformaron la primera Escuadrilla Naval, ya que desde que llegaron a México, al no contar con las tripulaciones suficientes por la desatendida política naval del país y por no estar convenientemente artillados, fueron utilizados en muchos casos como correo o transportes, cuando no se encontraban en constantes reparaciones debido a los daños que sufrían por los malos tiempos que tuvieron que afrontar durante el crucero del bloqueo a Ulúa; también fueron ocupados para vigilar las costas de Yucatán ante el latente levantamiento en la provincia yucateca. Fue el caso de la balandra cañonera *Orizaba* que efectuó la vigilancia por cerca de dos años en aquellas costas.[54]

El barco de mayor porte con el que se contaba era el navío *Congreso Mexicano* que un año atrás había pasado a manos de las autoridades de México gracias a la defección de su tripulación que, después de un amotinamiento, capitularon ante las autoridades mexicanas de Monterrey, en la Alta California, junto con el bergantín *Constante*. El navío arribó al puerto de Acapulco el 17 de junio de 1825, y ostentaba la bandera mexicana que, curiosamente, tenía el color azul en lugar de verde, por no existir textil con esta coloración. Su primer Comandante, ya en propiedad nacional, fue Mateo Plowes antes de asumir la Jefatura de la Comandancia de Marina.[55]

Debido a lo poderosa que resultaba la nueva adquisición, que contaba nada menos que con 74 cañones, porte de barco que ni siquiera España tenía en su apostadero de La Habana, se pensó en un primer momento que se destinara a la Escuadrilla que estaba haciendo frente a Ulúa; sin embargo, después se tomó la determinación de que los aspirantes que se encontraban formándose en la Escuela Naval de Tlacotalpan hicieran sus prácticas en él.

Un grupo de once de los 18 aspirantes de la primera Academia Naval del México Independiente recibieron instrucción a bordo del navío, que se encontraba en aquel puerto del Pacífico mexicano al que llegaron el 12 de enero de 1826; estos aspirantes eran: Francisco Anaya, José María Anaya, Juan Heredia, Mariano Torreblanca, José María Jiménez, José Francisco Rivera, José María Espino, Mariano Merino, Eduardo García, Fernando Guevara y José Antepara, a quienes se les unió otro grupo de nuevos aspirantes: Blas Godinez, Román Berra, Antonio de Fishlandler, Ramón Martínez, José María Iglesias y Remigio Camacho. Después de que el Capitán de Fragata José María Tosta fuera relevado de la Comandancia de Marina en Alvarado para ser nombrado Comandante del

53 Baranda Pedro, Alférez de Fragata, exp.: #.141.D/111/10-2976, foja 103, Archivo de Cancelados, Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional. (a partir de la siguiente nota se abreviará AHSDN)

54 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 243.

55 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 62.

Congreso Mexicano, el navío zarpó el día 12 de junio para iniciar su travesía de instrucción por las costas sudamericanas.[56]

La compra de barcos para fortalecer a la Marina Nacional continuaba vigente; en Estados Unidos seguía cumpliendo su comisión el ya General de Brigada de Marina Eugenio Cortés y Azúa, quien por tercera vez se encontraba en el vecino país del norte gestionando lo conducente para la adquisición de vestuario y equipo, contratación de personal y supervisión de construcción de algunos barcos para el gobierno mexicano, esta vez no sólo para el cuidado del Golfo de México, sino también para el Pacífico. Ahí se inspeccionó la construcción del bergantín *Tancítaro* en el astillero Henry Eckford, ubicado en la Costa este de los Estados Unidos, el cual a su llegada a México fue bautizado con el nombre de *Guerrero*. El bergantín estaba artillado con 22 cañones que provenían de los talleres que suministraban de la misma artillería a la Armada estadounidense. Otro de los barcos que se mandaron construir en los Estados Unidos fue la corbeta *Tepeyac*.

La contratación del personal había constituido siempre un problema por las difíciles condiciones de la vida en el mar y porque la mayor parte de este personal se había reclutado a través de la leva, lo que representaba un inconveniente, pues esta gente difícilmente permanecía en las filas de la Armada Nacional. Se continuó con el enganche de personal extranjero, pero, debido a la falta del pago de sus haberes, se veían en la necesidad de renunciar. El General de Brigada de Marina Cortés y Azúa llevaba instrucciones precisas para buscar que todos los elementos enganchados fueran jóvenes y sin graduación alguna en sus empleos para que tuvieran la oportunidad de hacer carrera en la Armada Nacional.

Aun así, fue necesario contratar a oficiales que se encargaran de comandar los barcos mexicanos; por ello, no resulta extraño que Cortés, en 1826, haya sido auxiliado en esa tarea por el Capitán de Navío David Porter, nacido en Boston, Massachusetts, y quien había servido a la Armada estadounidense, donde se hizo de una experiencia notable.[57] A él le correspondió supervisar la construcción del *Guerrero* y la responsabilidad de traerlo a México, bajo el mando de su sobrino David Henry Porter.[58] El bergantín traía a bordo tripulación conformada por múltiples nacionalidades, lo que reafirma la presencia extranjera en la naciente Armada Nacional: estadounidenses, ingleses, irlandeses y suecos.[59] Toda esta gente había sido enganchada en Nueva York. De ahí zarpó el *Guerrero,* a finales de abril de 1826, hacia el puerto de Veracruz; los Guardiamarinas fueron Charles E. Hawkins y Alejandro Thompson, y viajaban con ellos David Dixon y Thomas Porter, descendientes del afamado marino de Massachusetts.

A finales de mayo, casi por concluir su travesía, después de cruzar el Golfo de México y cerca de arribar al citado puerto, el bergantín se encontró con la fragata de guerra española *Hércules* sin que se presentara alguna agresión. Definitivamente, España ya esperaba el arribo de Porter y del *Guerrero*,

56 Ibídem, pp. 62-63.

57 Se le designa Capitán de Navío porque en aquella época fue el grado que ostentó en la Armada de los Estados Unidos, poco después, al ingresar a la Marina Mexicana, se le otorgó el de Comodoro.

58 Admiral David D. Porter*, Memoir of Commodore David Porter of the United States Navy*, Albany, N.Y., J. Munsell, Publisher,1875, p. 347.

59 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, México, Secretaría de Marina–Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985, p. 65. Hay que recordar que desde que se compraron los primeros barcos para la Marina Imperial, sus Comandantes y Segundos Comandantes eran oficiales de las marinas inglesa y estadounidense, por no existir en México personal para que comandaran las naves recién adquiridas.

por lo que es poco probable que este encuentro se haya dado de forma casual; seguramente la fragata *Hércules* ya se encontraba vigilante.[60]

A su llegada a Veracruz, el Capitán de Navío David Porter se dirigió a la Ciudad de México, donde fue alojado por su amigo, el entonces Ministro de los Estados Unidos en nuestro país, Joel R. Poinsett,[61] quien lo presentó al Presidente Guadalupe Victoria y éste le manifestó el agrado de que aceptase ingresar al servicio de la República, en donde sería habilitado como Comodoro por asumir el mando de la pequeña Escuadra, que en ese momento constaba de la fragata *Libertad* y los bergantines *Bravo, Victoria* y *Hermón*. Porter notificó positivamente diez días después; la fecha aproximada de su ingreso fue a partir del 18 de agosto de 1826. (Establecida de conformidad con la de su renuncia, enviada como Capitán de los Estados Unidos) España se enteró de la contratación de este marino y también que resultaba una persona peligrosa por los conocimientos que tenía de las aguas mexicanas, cubanas y puertorriqueñas, debido a que había patrullado esa zona cuando perseguía a los piratas que por ahí operaban; además, conocía bien el lugar, pues durante la guerra de 1812 contra los británicos, fue perseguido en el sur de los océanos Atlántico y Pacífico. Iba al mando de la fragata *Essex* y tomó como refugio Valparaíso, Chile. En ese puerto conoció al representante de los Estados Unidos en ese lugar, el citado Ministro Joel R. Poinsset. Cabe destacar que, bajo esta circunstancia, pudo ser el propio Poinsset el que recomendara a Porter para que fuera contratado por el gobierno mexicano, lo que coincidió con la necesidad del gobierno de contar con "un marino experto y de una sola pieza, que cubriera el perfil esperado de conocimientos, valor, combatividad, agresividad y honestidad",[62] cualidades que se precisaban en un jefe para continuar la guerra contra España.

Organización de la nueva escuadra

Porter fue Comandante en Jefe con el rango de General de la Marina, es decir, Comodoro; recibiría un salario de 12,000 pesos al año, además de incentivos; tendría el control de San Juan de Ulúa, el poder para designar oficiales de la Armada como lo considerara apropiado y sustituir a los que considerara ineficientes. Sus dos hijos que lo acompañaron recibieron el grado de Guardiamarinas, y su sobrino, el de Capitán. El Comodoro regresó a Veracruz aproximadamente el primero de noviembre de 1826, tan pronto como la fiebre amarilla disminuyó para hacerse cargo de la Armada.[63]

Aunque el arribo de Porter a México fue tomado con beneplácito, el poco personal con que contaba la Marina de Guerra Nacional no lo tomó tan bién, debido a que el Comodoro había sido formado rígidamente y era celoso del cumplimiento de las leyes y reglamentos, los cuales impuso de manera rigurosa al personal que estaba bajo su mando. Al carecer la Armada Nacional de una legislación propia, pues se contaba con la heredada de los españoles, y a pesar de que Eugenio Cortés introdujo la Ordenanza Naval de Estados Unidos a su regreso a México en diciembre de 1822, en 1825 nuevamente se puso en práctica la Ordenanza Naval Española de 1793, por lo que Porter tradujo y estableció el uso de los Reglamentos Navales de los Estados Unidos de América, lo que al poco tiempo

60 En la obra del Admiral David D. Porter, también se apoya esta tesis, e inclusive se destaca un soborno por parte de España para que Porter no se adhiriera al gobierno mexicano; ver *op. cit.,* p. 348.

61 Primer Agente Diplomático extranjero acreditado ante el gobierno mexicano en 1825, cuya misión consistió en aquella época, en convencer al gobierno mexicano de vender Texas a Estados Unidos.

62 Miguel C. Carranza y Castillo, …*Y la Independencia se consolidó en el mar*, México, Secretaría de Marina–Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, p. 124.

63 Admiral David D. Porter, *op. cit.,* pp. 351-352.

le acarrearía problemas que provocaron quejas, deserciones y dio pie a que se originaran conflictos entre la tripulación mexicana y la extranjera. Las medidas tomadas por Porter fueron:

> Redujo las franquicias a tierra e implantó prácticas diarias de instrucción militar con armas de pequeño calibre, así como con los grandes cañones. Los consejos de guerra funcionaban con regularidad. No permitía que los oficiales se durmieran en su servicio de vigilancia; prohibió que en el alcázar se jugara a los naipes y que se fumara en algunos sitios del buque, salvo en aquellos que no pusieran en peligro de incendio los pañoles de pólvora. El Comodoro usó deliberadamente el rebenque, o gato de siete colas, sobre las espaldas de sus marineros, lo que finalmente se tradujo en un sentimiento de obediencia.[64]

Un incidente que se refiere a lo anterior fue la diferencia con el Coronel Pedro Landero, que originó una indagatoria extrajudicial ordenada al General José Rincón por el siguiente hecho:

> …El 8 de agosto Porter había ordenado que a bordo del *Guerrero* azotaran a dos soldados del Batallón de Marina por faltas que habían cometido en el buque, orden que se negó a cumplir el Capitán don Miguel de Medina, apoyado por el Coronel Landero, aduciendo que la legislación mexicana prohibía los castigos físicos, desconociendo que la ordenanza española lo permitía y era vigente, poniendo en evidencia la autoridad de Porter ante sus hombres y las jerarquías militares.[65]

El General Rincón, en su informe del 14 de octubre, expresó lo siguiente:

> …desde el instante en que fue desobedecida la orden del Sr. Porter, se rompió el vínculo de la subordinación entre los jefes, oficiales y tropa de Marina, se defendió una posición anárquica en los buques.[66]

Como respuesta a lo citado, se ordenó arrestar al Capitán Miguel de Medina; no obstante, la situación se tornó tan difícil que la solución fue que el General Rincón acordó con Porter el relevo de la guarnición de la fragata *Libertad* con la tropa de su batallón y, poco después, se hizo lo mismo con los demás buques; es decir, bajó a tierra la tropa de marina y se envió de guarnición a la isla de Sacrificios. Para concluir, también se tomó como medida enviar presos a algunos oficiales que en un momento apoyaron un manifiesto en contra de su jefe; así, sin demora, se restableció el orden.[67]

Cabe destacar que también a esta dificultad se unió la carencia de un dique y las ineficientes condiciones en que se encontraban los pocos buques y su armamento; por tanto, de inmediato el Comodoro se puso a trabajar en estas cuestiones.

En diciembre de 1826, la Escuadra de cuatro buques perfectamente equipados,[68] bajo el mando del Comodoro David Porter, zarpó hacia las costas de Cuba, donde estableció su navegación para hostilizar a los buques españoles; conocedor de lo valioso que resultaba el control de la isla, al ser un centro de gravedad para España, para las potencias imperiales europeas y los Estados Unidos,

64 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* pp. 66, 68.
65 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.*, p. 128.
66 Ídem.
67 Miguel C. Carranza y Castillo, *op. cit.*, pp. 128-129.
68 Se refiere a la fragata *Libertad* y bergantines *Bravo, Victoria* y *Hermón*, posteriormente se incorporó el *Guerrero.*

por tratarse de un cruce de comunicación con sus colonias, base de conquista, garantía de dominio marítimo y de las rutas comerciales, todos sus esfuerzos se enfocaron a esa empresa.

Para el año siguiente, el acecho a Cuba fue intenso y el resultado exitoso, al obtener la captura de varios buques mercantes menores. España respondió con la persecución utilizando buques de mayor porte para la guerra; los nacionales optaron por refugiarse en Cayo Hueso, (conocido actualmente como Key West) lugar donde se mantuvieron durante tres meses.[69] No obstante, continuaron con las incursiones utilizando únicamente los bergantines *Bravo* y *Victoria*, con los que se logró capturar más barcos; según Miguel Lerdo de Tejada, Porter envió una relación al gobierno mexicano en la que informó fueron alrededor de veinticuatro.[70]

Con el afán de continuar acechando sin ocasionar gastos al gobierno, se recurrió a la estrategia de confiar al Comodoro Porter la expedición de Patentes de corso; sin embargo, *La Molestadora* fue el único buque que se aprestó para tal fin con la Patente otorgada el 19 de febrero de 1827, al Capitán Carlos C. Hopner, quien logró espléndidos resultados. Se tiene noticia de que llegó hasta el Mediterráneo.[71] Por su parte, corsarios colombianos acosaron a los buques españoles, por lo que la Madre Patria, debilitada por los problemas políticos y económicos por los que atravesaba, hizo un esfuerzo y envió buques en persecución de los corsarios y también para hacerse presentes en las costas de México y de Colombia; en una de sus incursiones, hizo presa a la goleta nacional *Gertrudis*, la cual, con ayuda de su tripulación, logró liberarse y entrar al puerto de Campeche. Sin duda, 1827 fue un año notable en las acciones de hostigamiento llevadas a cabo por Porter.

Buques con los que contaba la Marina de Guerra en 1827

Navío *Congreso Mexicano*
Fragata *Libertad*
Fragata *Tepeyac*
Corbeta *Morelos*
Bergantín *Guerrero*
Bergantín *Bravo*
Bergantín *Victoria*
Bergantín *Constante*
4 cañoneras (de las cuales se desconocen los nombres)
7 goletas (de las cuales se desconocen los nombres)

Fuente: Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, Litorales, 1962, pp. 260-261.

69 Al utilizar Cayo Hueso como refugio se involucró directamente al Vecino del Norte en este conflicto, pues el Ministro español envió su protesta al Presidente John Quincy Adams y éste mando buques de su Escuadra a Cayo Hueso en plan de observadores, si bien, no estaba a favor de México, para aquella época ya había hecho pública la Doctrina Monroe, en la que se establecía la no intromisión de Europa en América y el apoyo a las Independencias de las colonias americanas, por lo que era natural su política de "ayuda a México", sin olvidar la ambición de llegar a poseer la valiosa isla de Cuba.

70 Miguel M. Lerdo de Tejada, *Apuntes Históricos de la Heroica Ciudad de Vera-cruz,* t. II, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857, p. 312.

71 El facsímil del documento se exhibe en el Museo Histórico Naval de la Ciudad de México, ubicado en el cuarto piso del denominado Palacio Postal, en el Centro Histórico.

El combate de Mariel

Al concluir 1827, la Escuadra de Porter se encontraba en Veracruz, debido a que el Estado mexicano había decidido retirar su presencia naval de aguas cubanas. El 9 de enero de 1828, el *Congreso Mexicano* también arribó al Heroico Puerto procedente de su viaje de instrucción por las costas de Sudamérica; en el tránsito que realizó de la Guayra a Veracruz, apresó al bergantín español *San Buenaventura*, que conducía 214 reemplazos para la guarnición de La Habana. Esta fue la única acción relevante que se le reconoció, pues a su arribo se encontraba en pésimas condiciones; a pesar de haber sido reparado en Veracruz, ya no se movió y el Comodoro Porter decidió destinarlo como barco prisión, por lo que posteriormente fue utilizado como pontón hasta 1832, cuando, por estar haciendo mucha agua, se remolcó al lugar denominado Cabezo este del Pastelillo, ubicado a seiscientas varas del castillo de San Juan de Ulúa, punto donde se fue a pique hasta desaparecer.[72]

El gobierno dispuso nuevamente que se continuara con las incursiones a la isla de Cuba; los bergantines destinados a esta misión fueron: *Hermon, Bravo* y *Guerrero*; este último, al ser el mejor de ellos, fue alistado con la más competente tripulación del navío *Congreso* y de la fragata *Libertad* y su mando recayó en el Capitán David Henry Porter, quien sustituyó a su anterior Comandante, el haitiano Francisco de Paula López, quien lo había sido desde el 19 de febrero de 1827.[73]

El 28 de enero de 1828, volvieron a salir los buques hacia Cuba. El 10 de febrero, el *Guerrero* avistó a los bergantines españoles *Marte* y *Amelia*, que custodiaban a 25 barcos mercantes que se dirigían a La Habana; la Escuadra mexicana inició su persecución hasta el puerto de Banes con lo que provocó que se dispersaran y se refugiaran en las cercanías del puerto de Mariel. Ese mismo día, el Subdelegado de Banes avisó a las autoridades españolas, en La Habana, quienes enviaron a la fragata *Lealtad* armada con 54 cañones y 300 hombres para cazar al bergantín *Guerrero,* cuya tripulación consistía únicamente en 195 hombres, incluido su Comandante.

Mientras se daba el encuentro, el Capitán David Henry Porter continuó con el ataque a la Escuadra y abrió fuego al enemigo con gran eficacia. Cinco minutos hubieran bastado para terminar el combate a favor del bergantín mexicano; no obstante, cuando parecía estar cerca del éxito, el *Guerrero* recibió un tiro en el estay que lo hizo faltar; sin dejar de disparar, se alejó. Los españoles se burlaron, pues pensaron que huía. Después de reparar los daños, continuó el combate. Los españoles se concentraron en dirigir sus esfuerzos a estropear palos, velas y jarcias, pero nuevamente el *Guerrero* comenzó a imponerse, hasta que recibió un tiro que lo imposibilitó a seguir peleando.

El encuentro con la fragata se dio aproximadamente a las 17:00 horas y, ante la evidente superioridad, el Capitán Porter trató de evadirla tomando rumbo a Cayo Hueso, sin éxito. En la noche, la *Lealtad* lo cercó y en la mañana del día siguiente, ante la imposibilidad de huir se aprestó heroicamente al desigual combate. La batalla comenzó pronto y el ataque de la fragata fue directo, ya que aprovechó el viento para acercarse aún más al *Guerrero*; con su artillería provocó la destrucción de los costados del bergantín. Por un momento se pensó que la *Lealtad* desmantelaría su casco, pero tomó una nueva posición fuera del alcance de los cañonazos cortos del *Guerrero*, que ya era ingobernable.

72 Miguel M. Lerdo de Tejada, *op. cit.,* p. 314.

73 Con respecto a la tripulación, en la obra del Admiral David D. Porter, p. 369, se precisa que ésta se conformó en tres de cuatro partes por marinos ingleses y estadounidenses y la cuarta parte por mexicanos, el Primer Teniente fue un inglés conocido como Williams y como Segundo Teniente el estadounidense Vanstavern.

La agresión duró poco más de una hora, tiempo que bastó para que el Capitán Porter viera su buque desarbolado y su casco en malas condiciones; su tripulación disminuyó a 40 elementos por la cantidad de muertos y heridos; convocó a una reunión entre sus oficiales en la que se acordó la rendición. Cabe mencionar que el Comandante David Henry Porter no sufrió la vergüenza de enfrentarla, porque inesperadamente una bala de cañón le quitó la vida, debido a que la fragata mantuvo fuego constante y, cuando se acercó a su costado, lo despedazó matando e hiriendo a gran parte de la tripulación. Este acto de barbarie cometido por los españoles fue un castigo al bergantín por su imprudencia y para mostrar a la población de La Habana el daño causado por la fragata *Lealtad*. Después de la rendición, el *Guerrero* fue abordado, saqueado y remolcado con toda su tripulación por la *Lealtad*; arribó a La Habana el día 13 de febrero en medio del aplauso de cientos que se reunieron para regocijarse de la captura. El buque fue reparado por los españoles y se integró a su servicio con el nombre de *Cautivo.*

La disolución de la Escuadra Nacional

La noticia de este desagradable hecho fue motivo de duelo para la nación; por primera vez se apreció la simpatía hacia la Armada Nacional representada por la Escuadra que, pese a la pérdida de la tripulación y del *Guerrero*, continuó con la misión de acoso hacia el comercio español y, no obstante esta derrota, logró obtener todavía siete presas más antes de arribar al puerto de Veracruz.

Con relación a lo anterior, cabe resaltar que con gran entusiasmo en diversos puntos de la República, en especial el puerto de Veracruz, se realizaron juntas para colectar donativos, con el propósito de sustituir al buque *Guerrero* y continuar con las hostilidades hacia España en Cuba. Sobre los donativos, Miguel Lerdo de Tejada, en su obra: *Apuntes Históricos de la Heroica Ciudad de Veracruz,* menciona que no se pudo reponer el buque a pesar de las cantidades en dólares que se reunieron:

> …si no se hubieran aplicado a otros objetos, pues solo en el Estado de Veracruz se colectaron $8,233 3, siendo $4,180 3 dados por el vecindario, empleados y militares de la misma ciudad, y además la legislatura ofreció contribuir para el mismo objeto con la cantidad de 5,000 pesos...[74]

Para concluir este desafortunado capítulo de la Escuadra mexicana, es importante señalar que la viuda del Capitán David Henry Porter recibió la cantidad de 1,600 pesos, aproximadamente, que se le debían de sus sueldos. El 27 de marzo se expidió un decreto en el que se autorizó al gobierno otorgar también a la viuda e hijos, durante su vida, una pensión de 180 pesos mensuales; con respecto a las viudas del personal de la tripulación que también falleció en el enfrentamiento del *Guerrero,* se les concedió el beneficio de recibir los mismos sueldos y gratificaciones que sus esposos disfrutaban.

El Comodoro Porter ordenó a los oficiales de la Escuadra y del Departamento de Marina de Veracruz portar, en señal de luto, un crespón negro en el brazo izquierdo por treinta días. Las últimas hostilidades se realizaron al comercio español hacia mediados de 1828; el motivo del porqué concluyó fue la grave situación económica del país, que no pudo sostener las incursiones de la Escuadra, lo que ocasionó la baja de personal por la inmovilidad de los buques. El Comandante David Porter fue uno de ellos, desalentado por el incierto estado de la Marina de Guerra y por el amor que le profesó a su nación, a la cual finalmente regresó; su partida

74 Miguel M. Lerdo de Tejada, *op. cit.,* p. 316.

constituyó una gran pérdida por los valiosos servicios que prestó al país, ya que se trataba de un marino con vasta experiencia y un estratega sin igual.[75]

La Expulsión de los Españoles

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

La expulsión de los españoles establecidos en la República fue una medida que se tomó por iniciativa de la Logia yorkina, y que tuvo eco a raíz de levantamientos en contra del régimen independiente por parte de españoles en el país; aunado a que la debilitada España se negaba a reconocer la Independencia de México. Sobra decir que esta medida tuvo repercusiones, pues, como es conocido, la población española en México se constituía en su mayoría por comerciantes, miembros del clero y militares.

Sobre este último rubro, en lo que concierne a la Marina de Guerra, ésta se vio afectada con la salida de algunos de los miembros de las tripulaciones de sus buques. En particular, es notable el caso de los españoles pertenecientes al navío *Congreso Mexicano,* ex *Asia*, y a los que tripularon el bergantín *Constante,* ya que fueron destituidos de sus empleos y posteriormente salieron del país en 1828 y 1829, situación que ocasionó el debilitamiento de la Marina de Guerra Nacional, dado que carecía de comandantes para operar las naves y de gente de mar tan difícil de reclutar en aquella época. Esta fue, entre otras de mayor peso, una de las causas que ocasionaron su posterior decadencia.

En relación con los casos antes citados, en particular con el origen del navío *Congreso Mexicano,* Juan de Dios Bonilla expresa lo siguiente:

> …Cuando las fuerzas españolas que guarnecían el Perú, fueron derrotadas por las huestes peruanas que luchaban por su Independencia, en los años de 1825 a 1826, las naves españolas que se encontraban fondeadas en el Callao, se hicieron a la mar con destino a Manila; pero poco después de iniciada la travesía, se sublevó la tripulación del navío "Asia", de gran tonelaje, que se separó del convoy, manifestando a su Comandante el deseo que tenía de adherirse a una de las naciones que habían obtenido su independencia recientemente. Después de que el Comandante y su tripulación deliberaron por algún tiempo sobre el particular, fue México la nación elegida por mayoría de votos para agregarse a ella, y con ese objetivo se dirigió la nave rumbo al puerto de San Francisco, California, a donde llegó poniéndose a las órdenes del gobierno mexicano.[76]

El navío *Asia* arribó al puerto de Acapulco el 17 de junio de 1825 bajo el mando del español Teniente de Fragata José Martínez, con una tripulación de 444 elementos.

75 La visión de Porter fue muy amplia, hizo alarde de sus incursiones para fomentar los ideales de independencia en Cuba, demostrando así que España era incapaz de protegerlos. Lo relevante de citadas incursiones es que fueron, al igual que el combate naval del *Guerrero* y la *Lealtad*, las únicas acciones en las que la Marina de Guerra Mexicana, se aventuró a salir de sus litorales con el fin de la defensa de la nación; a pesar de la problemática que vivió el país en este periodo tan reciente de independencia.

76 Juan de Dios Bonilla, *op. cit*., p. 254. Ver el tratado de capitulación hecho por el Comandante del *Asia* y el Gobernador D. Luis Antonio Arguello [*sic*], en Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México,* t. II, México, Secretaría de Marina–Armada de México, 1991, pp. 35-36.

Tripulación y armamento del navío *Asia*

Tripulación	Armamento
1 Comandante	26 cañones de 24lbs
3 oficiales mayores	28 cañones de 18lbs
108 tropa de infantería	6 cañones de 8lbs
38 tropa de artillería	2 cañones de bronce de 8lbs
31 oficiales de mar	1 cañón de fierro de 12lbs
18 artilleros de preferencia	4 obuses de a 24lbs
53 artilleros ordinarios	1,000 balas de a 24lbs
137 marineros	1,040 balas de a 18lbs
55 grumetes	50 balas de a 50lbs
	400 balas de a 8lbs
	20 balas huecas de a 8lbs

Fuente: Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Litorales, 1962, p. 255.

Por su parte, el bergantín *Constante* se incorporó a la Marina de Guerra Mexicana junto con el *Asia,* aunque con una tripulación menor, ya que estaba compuesta por 38 elementos incluyendo al Comandante y a su segundo.[77]

Cabe mencionar que previamente, el 1° de mayo de 1825, se había llevado a cabo un Tratado de Capitulación por el Teniente de Fragata D. José Martínez y el Gobernador Capitán de Caballería y Comandante Militar de Monterrey, Alta California, Luis Antonio Arguello [sic], en el cual el gobierno estipuló, en el artículo 5, pagar a la tripulación de ambos buques lo que les adeudaba el gobierno español, desde su salida de España a esta campaña, según las cuentas que presentó el contador del navío, un tanto más porque voluntariamente prometieron hacer la entrega del buque a los Estados Unidos Mexicanos.

Otra seguridad que se les ofreció a los capitulados en dicho Tratado fue que a quienes decidieran quedarse en el país o pasar a cualquier otra parte independiente de América, se les daría una carta de seguridad que manifestara que se trataba de uno de los capitulados para que pudiera transitar. En este apartado sólo se hace referencia a los miembros del navío *Asia*; no obstante, es de suponer que se incluía también a los del bergantín *Constante*. Para concluir, se menciona que toda interpretación que se realizara sería siempre a favor de los capitulados.

Ante esta confianza que se les ofreció, lejos estaban los marinos españoles de imaginar que su decisión de abrazar la patria mexicana les traería, en menos de dos años, el problema de encontrarse sin estabilidad para poder echar raíces, ocasionado por la aplicación de las citadas leyes mientras España no reconociera la Independencia de su valiosa ex colonia; aunado a lo anterior, se desvanecerían sus aspiraciones de regresar a su tierra natal, a causa de la sublevación que realizaron al adherirse al servicio de México.

77 El buque contaba con la siguiente artillería: una colisa de 18; dos culebrinas y 14 cañones; su desplazamiento y dimensiones eran de 117 toneladas, en: Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México,* t. II, p. 27.

La Ley de Empleos del 10 de mayo de 1827

Fue la primera en expedirse y su aplicación obtuvo el impacto estimado:

Artículo 1. Ningún individuo que sea español por nacimiento podrá ejercer cargo ni empleo alguno de nombramiento de los poderes generales en cualquier ramo de la administración pública, civil y militar, hasta que España reconozca la Independencia de la nación.[78]

Marinos suspendidos de sus empleos

GRADOS	NÚMERO DE ESPAÑOLES (SUSPENDIDOS)	NÚMERO DE EMPLEADOS (TOTAL)
Capitanes de Fragata	4	4
Tenientes	6	27
Subtenientes	6	32
Otros	7	83
Total	23	146

Fuente: Harold D. Sims, *La expulsión de los españoles de México (1821-1828)*, México, FCE., 1982, p. 59.

El Estado dejó a las Cámaras la resolución, primeramente, de esta destitución y, posteriormente, su inclusión en la primera Ley de expulsión del país. Sin duda, esta Ley trajo dificultades a la Marina de Guerra, pues, según la tabla, 15.75% de su personal lo conformaban españoles, por lo que dejó desprotegidas significativamente a las tripulaciones de los buques; asimismo, dejaría sin Directores a las dos Academias Náuticas que existían en Tepic y Córdoba: los españoles José Cardoso y Francisco García, respectivamente.[79] Ante esta situación, se apeló a que no se contaba con personal apto para sustituirlos y que a causa de ello fuera necesario cerrar las Academias.

Las Leyes de Expulsión del 20 de diciembre de 1827, 20 de marzo de 1829 y sus consecuencias para la Marina de Guerra

El Director Francisco García respondió a su inminente exclusión con más empeño en su trabajo, a pesar de las carencias de recursos para el funcionamiento del plantel; (falta de pagas exactas y a tiempo, equipo mínimo y los gastos menores, los cuales corrieron por cuenta del encargado del plantel) no obstante, el apoyo del gobierno fue nulo, debido a la situación económica y política que se vivía. Con la aplicación de la segunda Ley de Expulsión, Francisco García solicitó su pasaporte, dada la situación tan precaria del país que le imposibilitó cumplir su función en pro de la educación naval mexicana; sin embargo, el entonces Presidente Vicente Guerrero, convencido de sus valiosos servicios a la nación, rechazó su decisión.

78 Ver la Ley completa en el apéndice de la obra de Harold D. Sims, *La expulsión de los españoles de México (1821-1828)*, México, FCE, 1982.

79 Sobre el desempeño de estos dos personajes en la Armada, resulta destacable su actuación como Directores de las Escuelas Náuticas.

Por su parte, José Cardoso también se enfrentó a los mismos problemas que García, e igualmente demostró amor a su trabajo a pesar de las dificultades. Cabe mencionar que, para 1829 la situación se tornó más difícil con la expedición de la segunda Ley de Expulsión, cuya aplicación fue más estricta, por lo que difícilmente se salvaron algunos marinos.

> …Los historiadores conservadores han mantenido siempre que los miembros de la tripulación del *Asia* y el *Constante,* que se amotinaron y entregaron sus barcos a las autoridades mexicanas después de la Independencia, no fueron exceptuados de la expulsión de 1829. A principios de abril se hallaba en el Congreso una petición para exceptuarlos, y el 8 de abril Bustamante publicó un editorial favorable en la *Voz de la Patria*. Pero para muchos de ellos ya era tarde, pues los gobernadores estaban urgiéndolos a partir precipitadamente de los estados. En Oaxaca, por ejemplo, el 24 de abril los cinco antiguos miembros de la tripulación que ahí residían, habían recibido pasaportes del gobernador Itubarría y se dirigían hacia Centroamérica con viáticos. En su calidad de amotinados, no podían arriesgarse a embarcarse con rumbo Estados Unidos, cuyas obligaciones estipuladas en un trato con España podrían haberlos llevado a la deportación y a su posible ejecución. Esta situación se alivió ligeramente cuando la Administración, el 2 de mayo, tomó la iniciativa a favor de ellos e informó a los gobernadores que la tripulación del *Asia* no debería ser forzada a partir, mientras estuviera pendiente la resolucion del Congreso sobre el caso. Desafortunadamente para los españoles, la circular fue preparada después de aprobado el plazo de partida en el Distrito Federal y, además, el Presidente y los ministros olvidaron incluir la tripulación del *Constante* (barco de menos tamaño). El gobernador Iturribarría contestó, por supuesto, que el acto estaba consumado pero que él se conformaría si algunos miembros adicionales de la tripulación aparecieran dentro de los límites de su estado. Si el historiador Arrangoiz está en lo cierto, la circular llegó demasiado tarde a los estados para salvar a la mayoría de los tripulantes del *Asia*. Alrededor del 25 de mayo el Gobierno se enteró de que la tripulación constaba de 450 hombres, incluyendo oficiales, artilleros, marineros, grumetes e infantería. El 20 de julio, un miembro de la tripulación expulsado había decidido regresar a México desde Burdeos. Pero todavía en agosto, con la invasión española en camino, el Congreso no había resuelto la cuestión y los restantes miembros de la tripulación estaban todavía protegidos contra la expulsión por el resguardo que habían recibido en mayo.[80]

Los dos directores de las academias continuaron exceptuados y permanecieron sirviendo a la nación. Se tiene noticia de que en años posteriores continuaron figurando en la Marina de Guerra con otros cargos. En lo que concierne a las tripulaciones de los buques, no se tiene un balance que manifieste cuantos miembros del personal fueron excluidos; sin embargo, la referencia anterior ofrece un panorama desolador.

Finalmente, la expedición de la última Ley de Expulsión también fue un detonante para que España no dudara en un sacrificio orientado a la reconquista; por ello invirtió sus esfuerzos en la expedición de reconquista que en julio de 1829 llevó a cabo el Brigadier Isidro Barradas.

80 Harold D. Sims, *Descolonización en México. El conflicto entre mexicanos y españoles (1821-1831),* México, FCE., 1982, pp. 163-164.

Intento español de reconquista

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Un año crucial para la vida de la Marina de Guerra fue 1828. La exitosa estrategia de debilitar a los españoles mediante el hostigamiento de su comercio se vio reforzada con las leyes de Empleos y de Expulsión promulgadas en 1827 y 1829 por el Presidente Guadalupe Victoria, y retomada la final por el recién Presidente electo Vicente Guerrero.[81] Ante estos hechos, España continuó sin reconocer la Independencia de México y, prosiguiendo en su afán de reconquistarlo, procedió a organizar un último intento, el cual afortunadamente no fructificó, a pesar de la inestabilidad social, política y económica del país.[82]

La Vanguardia de la Reconquista

Como ya se mencionó, pese a la derrota del bergantín *Guerrero,* la Escuadra Mexicana continuó operando en aguas de Cuba; sin embargo, se vio frenada por la escasez de recursos y de personal capacitado en las artes del mar, situación que originó el cese total a las incursiones y la concentración de los buques en el puerto de Veracruz.

Aprovechando esta coyuntura, el 21 de agosto de 1828, Fernando VII expidió la Cédula Real que comisionaba al General de Marina Ángel Laborde y al Brigadier Isidro Barradas como responsables de la expedición que se encargaría de recuperar los territorios del "Reino de la Nueva España".[83]

Según Eugenio Avinareta e Ibargoyen, personaje que figuró en la conspiración del Padre Joaquín Arenas y de la cual logró huir, (otro intento de reconquista consistente en un movimiento armado que fue descubierto el 19 de enero de 1827) nuevamente participaba como testigo directo en citada expedición conocida como la Vanguardia de la Reconquista, en la que da cuenta, entre otros hechos, de lo siguiente: En enero de 1829, el Coronel Mexicano Feliciano Montenegro, Cónsul en Nueva Orleans, informó al gobierno que en el puerto de La Habana se tenía noticia de la próxima salida de una expedición con el fin de reconquistar México.[84]

El controversial Brigadier Isidro Barradas, conocido por su fuerte y violento carácter, tendría problemas con Ángel Laborde, Comandante del Apostadero de Cuba, para dar cumplimiento a esta misión. Barradas llegó a La Habana procedente de Madrid con una fuerza aproximada de 4,000 hombres, con un gran aparato bélico que tuvo que compartir con el General Laborde. Cabe destacar que el Comandante General de Cuba, Dionisio Vives, había realizado los preparativos de la expedición. El 5 de julio de 1829, con una caravana compuesta por el navío *El Soberano,* las fragatas *Restauración* y *Amalia*, dos lanchas cañoneras y 15 buques de transporte, zarpó hacia territorio mexicano.[85]

81 Vicente Guerrero tomó el poder el 1° de abril de 1829, pese a las dificultades políticas ocasionadas por los grupos federalistas y centralistas, que le ocasionaron grandes problemas en su corta gestión presidencial en la que afrontó la crisis económica, la segunda expulsión de los españoles y el intento de reconquista. Fue fusilado el 14 de febrero de 1831.

82 Nos referimos primero a la del Cura Joaquín Arenas y a la del Brigadier Isidro Barradas que se destaca en este apartado.

83 "General de Brigada Pedro María Anaya", en *Militares y Marinos Destacados. Héroes y Próceres del Ejército Fuerza Aérea y Armada de México*, México, SEDENA-SEMAR, 2011, p. 55.

84 *El Ascenso del pueblo de Tuxpan a Villa en 1830*, Obed Zamora Sánchez, cronista vitalicio de Tuxpan, en http://tuxpan.tm.com.mx/tcr005.php, consultada el 22 de octubre de 2011.

85 Ídem.

En su relato, Avinareta informa los siguientes detalles de su travesía: el 8 de julio se presentó una tormenta en la Sonda de Campeche que dispersó la flota y les impidió reunirse en la Isla de Lobos; no fue sino hasta el día 14 cuando arribó la goleta *Amalia* con los transportes números 5, 9, 14 y 15. El día 15 se incorporó el bergantín *Cautivo* (buque que perteneció a la Escuadra Mexicana), acompañado del transporte número 7; una semana después, llegaron las fragatas *Lealtad*, *Restauración* y el navío *Soberano* y el resto de los transportes, entre los cuales venían a bordo Barradas y Laborde. Para complementar la flotilla, únicamente se incluyó, de último momento, un buque mercenario disfrazado de mercante, la corbeta estadounidense *Bigham* con 400 hombres del Batallón *Reina Amalia*, el cual tuvo que desviarse a Nueva Orleans para reparar las averías que le causó la tormenta.[86]

El 24 de julio de 1829, por capricho de Barradas la Escuadra con 21 embarcaciones fondeó frente a Cabo Rojo y, después de elegir el punto de desembarco, éste se planeó para el día 27; con ello dio inicio el plan de reconquista. El desembarco español concluyó al día siguiente, después de haber resultado bastante problemático a causa del mal tiempo.[87] Posteriormente, se inició la azarosa navegación hacia Tampico, para lo cual la expedición se dividió en tres columnas:

> …la primera compuesta por el 1er. Batallón a las órdenes del Teniente Coronel Luis Antonio Freire para desempeñar las funciones de vanguardia; la segunda también compuesta de un Batallón al mando del Comandante Juan Falomir que seguía a la vanguardia, y la tercera integrada por 600 soldados, por faltar los 400 que fueron arrojados a las costas de Nueva Orleans, integraron la retaguardia a las órdenes del Capitán Juan Descallart, con cuyo grupo marchaba la impedimenta (alimentos y equipo), cajas de guerra, almacén, pagaduría, municiones y botiquines. La Escuadra (Naval Española) quedó en observación para vigilar el tráfico marítimo entre Veracruz y Tampico.[88]

El 31 de julio, el Brigadier Barradas tuvo un encuentro con una patrulla mexicana exploradora de Pueblo Viejo y Tantoyuca, bajo el mando del Coronel Andrés Ruíz Esparza, en el lugar llamado Los Corchos, en el que el español resultó victorioso y continuó hacia Tampico.

Antonio López de Santa Anna y la organización de la defensa

Ante la llegada de los españoles a nuestro territorio, Santa Anna, que en ese momento era el Comandante General del Estado de Veracruz, comunicó al Presidente Vicente Guerrero que estaba en espera de instrucciones. Guerrero le respondió con la orden de atacar a los ibéricos a pesar de las carencias de presupuesto del país. Hábilmente, Santa Anna pidió una cooperación voluntaria a la población local para reforzar la defensa.[89] Ante estos hechos, el Presidente Guerrero se dirigió al pueblo:

> …Compatriotas: la expedición española, que con dirección a nuestras costas salió de La Habana el mes próximo pasado, consumó por fin el designio temerario de invadir el territorio de la República, desembarcando en Cabo

86 Ídem.

87 La fecha del desembarco no es precisa; diversos autores manifiestan variaciones entre el día 25, 26 y 27. Ver en la bibliografía las obras de José Luis Melgarejo Vivanco quien manifiesta el 25, en: *Breve Historia de Veracruz*, Xalapa, Editora del gobierno de Veracruz, 1975, p. 150, Enrique Cárdenas de la Peña, el 26 en: *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, t. II, p. 16 y Francisco Bulnes el 27 en: *Las Grandes Mentiras de nuestra Historia,* México, Editora Nacional, 1973, p. 21.

88 David Granados Ramírez, *La Victoria de Tampico, 11 de septiembre de 1829*, México, Editorial Vanguardia Empresarial, 2004, p. 53.

89 Según informa tres días después, Santa Anna logró recaudar una suma considerable, para embarcarse junto con la infantería, granaderos y una sección de artillería al encuentro con el enemigo.

> Rojo una parte de la invasión que se dice de vanguardia, bajo las órdenes del Brigadier Isidro Barradas. Es fuera de toda duda que lo antiguos opresores de México profanan ya la tierra sagrada que regaron con su sangre los Hidalgos, los Allendes, los Morelos y tantas otras ilustres víctimas inmoladas al furor de los españoles, en defensa de nuestra libertad sacrosanta… las Tropas Permanentes, con algunos cuerpos de la Milicia Activa y Local, bajo el mando de Jefes y Oficiales instruidos y valientes, componen hasta hoy nuestro Ejército de Operaciones, muy superior en fuerza al despreciable de nuestros injustos agresores y que, distribuido en cinco gruesas secciones a las órdenes de los acreditados generales Santa Anna, Garza, Herrera, Valdivieso y Velázquez, guardaran sus respectivas demarcaciones y acudirán fácilmente en auxilio de los puntos que lo necesiten. Esta fuerza se aumentará progresivamente a medida que lo exijan las circunstancias, para no desatender la agricultura y las artes, ni gravar a los ciudadanos más allá de lo que proclamen nuestras exigencias. De todos modos, las ventajas han de ser trascendentales a la nación entera, y común la palma de la victoria a los bravos mexicanos…[90]

El 2 de agosto, el Presidente Guerrero ordenó que se formara un Ejército de operaciones bajo las órdenes del General Antonio López de Santa Anna, quien, a su vez, dividió la operación en cuatro secciones de tropa: una formada en el puerto de Veracruz, comandada por el propio Santa Anna, para avanzar a Tampico siguiendo el trayecto de la costa; la segunda la conformaría el General Felipe de la Garza con las tropas de Tamaulipas; la tercera se formó con las tropas permanentes y cívicas de San Luis Potosí, bajo las órdenes del General Francisco Javier Valdivieso, y la cuarta se formó con las tropas permanentes compuestas por el Batallón Activo de México, el Primer Batallón Cívico de México y el Tercer Regimiento de Caballería, dirigidas por el General José Velázquez.[91]

Cabe mencionar que la participación de generales del Ejército en eventos propiamente navales se debió a que la Escuadra Naval Mexicana, que tan buenos resultados obtuvo en la época de Porter, había caído en la inactividad, por lo que ninguna amenaza representaba para los españoles. El Ministro de Guerra y Marina en turno, Francisco Moctezuma, informó en enero de 1829:

> …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 ha cubierto atenciones extraordinarias del momento; las tripulaciones enganchadas no pudieron satisfacerse y abandonaron los buques, alejándose también de sus Departamentos respectivos … 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…[92]

Ante esta situación, los españoles confiaban en el éxito de su empresa. Al reafirmar lo anterior, el entonces Ministro de Hacienda, Lorenzo de Zavala, manifestó:

> …Había una lista de empleados de Marina que causaba un gasto considerable a la tesorería nacional, y la mayor parte ocupaba las oficinas en la capital, habiendo algunos que nunca habían visto el mar. El almirantazgo de don

90 *Los Presidentes de México ante la Nación. 1821-1966,* t. I, México*,* Cámara de Diputados XLVI Legislatura del Congreso de la Unión, pp. 139-140.

91 *El Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979, p. 132.

92 Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo Francisco Moctezuma, México, 1829, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, sin número de página.

> Luis de Godoy en tiempos de Carlos IV sería más costoso, pero no tan absurdo y ridículo, como estos destinos en una república en donde nada debe hacerse sino absolutamente lo necesario.[93]

El 4 de agosto, el General Santa Anna se embarcó en la goleta mercante *Lousiana* y su tropa en el bergantín *Trinidad*, las goletas *Iris, Félix, Ursula* y *Concepción,* además de los bergantines goletas estadounidenses *William* y *Splendid*, los cuales fletó para su servicio y fueron útiles para transportar a su Ejército con dirección a Tuxpan donde, posteriormente, continuarían por tierra. Evidentemente, Santa Anna visualizó la magnitud de los buques de guerra enemigos y lo deficiente de la improvisada flota mexicana, por lo que tomó la decisión de sorprender a los españoles por tierra.

Francisco Bulnes describe así la decisión de Santa Anna con respecto a la flota mexicana:

> … Escogiendo Santa Anna ir de Veracruz por mar a Tuxpan, para de allí por tierra seguir hasta Tampico, no se exponía; se entregaba a la flota española sin tener medios de resistir, pues nuestra marina de guerra era pequeña, inservible e incapaz de sostener dos minutos un combate naval ante los españoles.[94]

El General Antonio López de Santa Anna, después de haber zarpado del puerto de Veracruz, el 11 de agosto desembarcó en Tuxpan con su Ejército, para continuar por tierra con dirección a la plaza de Tampico, en donde se encontraban 500 soldados bajo las órdenes del Brigadier Barradas, que los había dejado para resguardar el lugar y la barra; el 12 salió de Tuxpan para dirigirse a Pueblo Viejo, donde envió una caballería por tierra y la artillería e infantería en canoas para navegar en la laguna de Tamiahua; el 16 llegó toda su tropa a Tampico el Alto; el 19 llegó a Pueblo Viejo, donde estableció su Cuartel General, al que llegaron para apoyarlo el Batallón Activo de Guardacostas de Tampico, la Compañía de Caballería de Tampico y 400 milicianos cívicos de la región.[95]

Santa Anna, aferrado a combatir con el enemigo, el 20 de agosto embarcó a su Ejército en embarcaciones de pescadores y canoas para cruzar el río Pánuco, con el objetivo de enfrentar a los españoles que se encontraban en Tampico; pero no fue sino hasta la madrugada del 21 cuando Santa Anna emprendió el ataque sorpresivo que culminó en una tregua propuesta por Barradas la tarde de ese mismo día, lo que aprovechó para reagrupar sus fuerzas y esperar refuerzos en Pueblo Viejo.

Isidro Barradas prefirió mantenerse en los límites de la región, principalmente en el fortín de la barra. Santa Anna recibió los refuerzos esperados e inició las hostilidades el 7 de septiembre. Al día siguiente, ante esta ofensiva, el Comandante español pidió dialogar con Santa Anna, a lo que éste respondió que no podía hablar con él por órdenes superiores, y que la única manera de entablar una conversación sería para tratar asuntos de capitular o evacuar el territorio.[96]

Los enfrentamientos continuaron. El General Manuel Mier y Terán ocupó el sitio de Doña Cecilia, entre Tampico y la barra, para obstruir el paso en este punto a los españoles que se encontraban en Fortín y Tampico; el francés Francisco Reybaud armó lanchas cañoneras que utilizó para evitar cualquier acercamiento por mar; el Ejército Mexicano buscó por todos los medios atacar al enemigo, con la finalidad de expulsarlos del país. La falta de buques de guerra no fue impedimento para que

93 Arturo López de Nava, *Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana,* Veracruz, Talleres Autográficos de la Escuela Naval Militar, 1934, pp. 50-51.

94 Francisco Bulnes, *Las Grandes Mentiras de Nuestra Historia,* México, Editora Nacional, 1973, p. 71.

95 *El Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, t. I, p.132.

96 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, p. 80.

los oficiales nacionales prepararan estratégicamente ataques para derrotar al enemigo. El Teniente Francisco Tamariz asaltó una balandra española que avanzaba por el Pánuco con dirección al fortín de la barra, lugar donde fueron vencidos y sus tripulantes hechos prisioneros.

Las tropas comandadas por Santa Anna lucharon con gallardía; finalmente, el 11 de septiembre de 1829, en fortín de la barra, lograron rendir a las tropas del Brigadier Isidro Barradas, diezmadas por la fiebre amarilla y el vómito negro. Barradas aceptó la capitulación y firmó ese día el Convenio de Pueblo Viejo, en el que se comprometió a no tomar las armas otra vez contra México. La noticia de la rendición española fue recibida con felicidad por el Presidente Vicente Guerrero; el 1º de octubre, las banderas que fueron tomadas al enemigo llegaron a la capital mexicana.

Este fue el último esfuerzo por parte de los españoles para reconquistar México y también el último para recuperar una de sus colonias en América. Para nuestra nación, este fue un triunfo valioso, por lo significativo de vencer a su conquistador y mantener su soberanía. De esta manera terminaron las pretensiones de restablecer el régimen virreinal.

La Marina de guerra de 1830 a 1840 y los movimientos separatistas

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Ante la imposibilidad de lograr la consolidación del Estado y el latente peligro de la fragmentación del territorio nacional, los primeros gobiernos del México independiente se enfrentaron a la precaria administración hacendaria y a la escasez de población en los territorios más alejados de la capital, sobre todo los del norte del país, lugares que, por cierto, fueron codiciados por la pujante nación estadounidense.

Con este panorama, poco podía hacer el gobierno mexicano ante los movimientos separatistas, dada la debilidad de sus Fuerzas Armadas. Sin duda, mantener un ejército en forma fue una tarea difícil, ya que la inestabilidad, la falta de presupuesto, los malos tratos y la falta de pagos provocaron la constante deserción, por lo que fue necesario implementar algunos mecanismos para cubrir sus huecos y las plazas de los caídos durante las constantes sublevaciones. Para lograr que las filas de las Fuerzas Armadas nacionales pudieran tener los elementos necesarios, hubo de recurrirse a la población civil; el Ministerio de Guerra y Marina utilizó los recursos de las levas y los sorteos, los cuales debieron llevar a cabo los gobiernos locales. Estas medidas fueron fuertemente criticadas por las élites regionales de las diferentes provincias del país, porque lastimaban las actividades económicas de sus regiones. El Ejército pretendió reclutar a personas sanas entre 18 y 50 años de edad, mientras que las autoridades locales enviaron a las personas enfermas de sus comunidades, lo que provocó serios conflictos entre el gobierno nacional y los gobiernos locales.[97]

Por su parte, la Marina de Guerra Nacional también vivía momentos de decadencia después de haber contado con algunos buques de guerra y realizado la campaña de Cuba; la escasez de presupuesto y en consecuencia, la falta de mantenimiento provocaron que esos buques se quedaran sin actividad alguna y se perdieran. El 18 de marzo de 1830, se realizó una propuesta de iniciativa para la creación

97 José Antonio Serrano Ortega, *El Contingente de Sangre, los Gobiernos Estatales y Departamentales y los Métodos de Reclutamiento del Ejército Permanente Mexicano, 1824-1844,* México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993, p. 13.

de la Marina Nacional, con el fin de sistematizar un cuerpo que carecía de organización y bases fijas para su servicio;[98] sin embargo, la propuesta se quedó en intención.

Durante esos años, a la entonces Secretaría de Guerra y Marina todavía le resultaba muy difícil reclutar personal; con respecto a la Marina, para 1838 los pocos buques de guerra nacionales, entre los que se encontraban las goletas: *Constante, Mexicana, Veracruzana, Mercado, Moctezuma, Campechana, Tampico, Papaloapan*, el pailebote *Amira* y la corbeta *Zaragoza* no tenían completas sus tripulaciones. El General Joaquín Parres señaló esta problemática y resaltó que los gobiernos de las provincias costeras no cumplían con el compromiso de enviar al personal designado para conformar las tripulaciones de los barcos.[99]

En 1834, el Secretario de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, hizo un llamado urgente al Congreso para liberar los recursos necesarios a fin de tener una mayor presencia y control en el mar y en las costas, ya que no existía el personal adecuado, ni en preparación ni en número, para la protección de los puertos y las rentas de las aduanas marítimas; en pocas palabras: hacían falta personal y buques. El pensamiento de Herrera no podía ser más acertado, pues se debe recordar que, conocedor de la importancia de la Marina de Guerra Mexicana, estaba convencido de que ésta era la única que lograría la expulsión de los españoles que se resistían en San Juan de Ulúa, y así lo hizo en 1825. Poco tiempo después, el nuevo Secretario del Ramo, José María Tornel y Mendívil, proponía que, para salvaguardar las costas, era prioritario desarrollar el aspecto aduanal, con el objetivo de obtener un beneficio para el erario nacional que permitiera reunir el dinero suficiente e invertirlo en el mantenimiento de los buques, además de construir la infraestructura adecuada. Estos planes resultaban altamente costosos y podrían lograrse sólo en el largo plazo; por ello, proponía que en el corto plazo se regularizara una marina en pequeño que pudiera ser útil para las necesidades más inmediatas.[100]

Ese mismo año, el General Vicente Filisola comentó sobre las deplorables condiciones en que se encontraban las Fuerzas Armadas de las provincias de oriente y del Ejército en general, ya que contaban con armamento obsoleto, porque fue el mismo que habían utilizado los soldados realistas durante la guerra de Independencia; en el rubro naval, la situación no era mejor, puesto que los puertos mexicanos estaban desartillados, como el de San Juan de Ulúa, que no estaba en las condiciones adecuadas para enfrentar un posible ataque.

Entre 1840 y 1841, el Ministro de Guerra y Marina, Juan Nepomuceno Almonte, hizo algunos señalamientos generales sobre las condiciones de la Marina Nacional; sabía de la necesidad de poner en marcha un plan para el desarrollo de la Marina Mercante, elemento fundamental para la subsistencia de la de Guerra; asimismo, conocedor de la infraestructura de la Marina, manifestó que prácticamente era inexistente:

> …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 al servicio es tan palpable que en lo absoluto puede negarse.[101]

98 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima,* t. I, p. 110.
99 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina,* t. I, p. 58.
100 Ibídem, p. 75.
101 Ibídem, p. 81.

Almonte sabía que el presidente en turno Anastasio Bustamante, a pesar de que tenía las mejores intenciones, no tenía las facultades constitucionales para poder realizarlas, tomando en cuenta que algunas provincias no veían con buenos ojos que el gobierno de la República metiera las manos en la organización militar de la región. Sobra decir que los recursos económicos para el mantenimiento y la adquisición de buques durante gran parte de la década de 1830 y los primeros años de la de 1840 fueron pocos.

Personajes como José María Tornel, José Joaquín de Herrera y Juan Nepomuceno Almonte asumieron el cargo de Ministro del Despacho de Guerra y Marina, los cuales siempre fueron conscientes de los problemas y necesidades que tenían tanto la Marina Mercante como la de Guerra. El estado constante de conflictos dentro del país, el manejo incorrecto de los recursos y la falta de un plan de desarrollo a largo plazo fueron algunos de los factores que impidieron que, durante esos años, los litorales mexicanos gozaran de un comercio en pleno crecimiento y de un sistema de defensa que pudiera haber puesto límites a los invasores extranjeros.

La inestabilidad del sistema aumentó con la nueva administración centralista, lo cual impidió el desarrollo de una organización que permitiera poner en marcha a nuestra nación, y propició el descontrol que originó que los territorios del norte y sur fueran olvidados. Este hecho dio oportunidad para que el vecino país del norte extendiera sus dominios, y en el sur se propiciaran movimientos tendientes a independizarse de la República.

Sublevaciones en Tabasco

Las pugnas políticas entre liberales y conservadores que azotaron al país durante las primeras décadas del siglo XIX estuvieron muy cerca de fragmentar el territorio nacional; existieron varios levantamientos de corte separatista en las provincias mexicanas, entre ellas Tabasco. El 12 de enero de 1832, Tabasco vivió momentos de violencia cuando el Gobernador Juan Robirosa se levantó en adhesión al Plan de Veracruz proclamado por Antonio López de Santa Anna. En julio, para someter dicha rebelión, las Fuerzas Armadas nacionales organizaron una expedición compuesta por el 13º Batallón de línea y de una flotilla integrada por las goletas de guerra *Campechana, Papaloapan, Veracruzana, Tampico* y *Voladora*.[102]

Las fuerzas rebeldes estaban bajo las órdenes del Comandante General Mariano Martínez de Lejarza, quien, al enterarse de la llegada de la expedición, construyó sus fortines en el poblado de Acachapan, a orillas del río Grijalva, y en San Juan Bautista, actualmente la capital tabasqueña. La flotilla bajo el mando del Primer Teniente Manuel Lara Bonifaz efectuó el ataque al fortín de Acachapan, y por tierra lo realizó el 13º Batallón, desembarcado para iniciar el ataque.

Enterado Martínez de Lejarza de que los cañones del fortín de Acachapan no tenían el suficiente alcance para dañar los buques nacionales, optó por no hacer fuego alguno. El combate entonces se dio por tierra; las fuerzas del 13º Batallón resultaron muy dañadas, por lo que fueron obligadas a retirarse.[103]

La flotilla, en un intento de recorrer el río a contracorriente, fue arrastrada y puesta al alcance de los cañones del fortín. A bordo de la Veracruzana, la matanza fue tal que prácticamente se quedó sin tripulación y, por lo tanto, quedó varada. La flotilla se encontraba en estado de indefensión y en esas

102 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima*..., p. 262.

103 Ibídem, p. 263.

condiciones su tripulación fue capturada y trasladada al poblado de San Juan Bautista, lugar donde los heridos fueron desembarcados y posteriormente encarcelados, incluido su Comandante Lara Bonifaz.

En Tabasco continuó la anarquía, por lo que el gobierno local constantemente sofocó levantamientos en contra del centralismo; un ejemplo de ello fue la llamada Revolución de los Maldonados, ocurrida en marzo de 1834; cinco años después, Nicolás Maldonado volvió a tomar las armas bajo la bandera federalista. Sobre este levantamiento, Carlos María de Bustamante escribió:

> Don Nicolás Maldonado, caudillo de la Revolución, levantó una fuerza muy superior a la del gobierno, no obstante fue atacado en sus atrincheramientos por el coronel don Francisco Alcayala y derrotado completamente, quitándole armas, municiones y un cañón y cuanto tenía (…) Logró en breve rehacerse Maldonado… incendió más de cien casas, y además atacó la plaza con cuatro buques de guerra, lanzando sobre ellas toda clase de proyectiles (…) se logró atacar a la goleta nacional *Carmen,* armada con dos cañones que quedó varada en el punto de Acachapa; hállase del mismo modo otro igual cuyo capitán tomó la fuga.[104]

El cubano Francisco Sentmanat, apoyado por Nicolás Maldonado y Juan Pablo Anaya, después de haber sido Gobernador de la entidad, inició un movimiento rebelde con el fin de liberar a Tabasco del gobierno centralista. Para ello, utilizó la goleta *General Mejía*, el bergantín *Imán* y el buque texano *Zavala*, que el gobierno tabasqueño había rentado por una cantidad cercana a los treinta mil pesos; con esta fuerza llegaron a San Juan Bautista.

Cuando las noticias del levantamiento llegaron a la Ciudad de México, el gobierno ordenó que se trasladara a Tabasco una Escuadrilla compuesta por cuatro buques de guerra, entre los que se encontraba la goleta *Libertad*, y nueve transportes que zarparon de Veracruz a principios de julio de 1843, bajo las órdenes del Capitán de Navío Tomás Marín. A bordo venían cerca de dos mil hombres bajo el mando del General Pedro Ampudia para someter la rebelión.

El día 11 de julio, las fuerzas del gobierno atacaron la ciudad de San Juan Bautista; el intenso fuego de los buques se conjugó con las acciones de Ampudia, por lo que se logró la derrota de los alzados. Algunos de ellos alcanzaron a escapar, tal como ocurrió con Sentmanat, pero en la región de Jonuta fue derrotado por tropas del Batallón de Zacatecas que se encontraban a bordo del vapor *Petrita*. Al verse sin salida, el líder insurrecto se dirigió hacia Cuba y de ahí partió a Nueva Orleans, en donde se refugió por varios meses durante los cuales preparó un nuevo movimiento sobre Tabasco.[105]

En aquel puerto de los Estados Unidos, Sentmanat se dio a la tarea de convencer a comerciantes y aventureros de distintas nacionalidades para que financiaran su campaña militar o, en su defecto, para que formaran parte de su tripulación. La respuesta a esta invitación fue la reunión de aventureros alemanes, franceses, ingleses y, en su mayoría, españoles desertores del Ejército Realista. Muchos de ellos proporcionaban sus recursos con el interés de poder practicar el comercio ilícito en aguas mexicanas.

Por su parte, el Consulado Mexicano en Nueva Orleans empezó a enviar correspondencia a las Comandancias Generales de Tamaulipas, Veracruz y Yucatán con toda la información que se había recabado sobre la organización de los rebeldes y en la que exhortaba a que se tomaran las medidas necesarias para detener una inminente invasión a Tabasco. Sentmanat tenía muchos seguidores, por

104 Carlos María de Bustamante, *Continuación del Cuadro Histórico, El Gabinete Mexicano Durante el Segundo Periodo de Bustamante, hasta la entrega del mando a Santa Anna*, t. 8-II, México, 1961, pp. 109-110.

105 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la Historia de la Marina Nacional*, México, sin página de imprenta, 1946, pp. 119-120.

ello el gobierno mexicano veía como un peligro que en cuanto el rebelde arribara a la entidad, podría engrosar con simpatizantes las filas de su movimiento.

Para enfrentar a los subversivos, se ordenó al Primer Teniente de la Armada José Víctor Mateos comandar a la Escuadrilla mexicana integrada por el bergantín *General Santa Anna* y la goleta *Águila* para combatir a los facciosos en el mar. Eran los dos únicos buques del gobierno federal que resguardaban la costa de sotavento, aunque se contaba también con el *Regenerador*, que se encargaba de resguardar la zona de Coatzacoalcos y en general el sur de Veracruz. El 7 de junio de 1844, por la mañana, Mateos avistó a lo lejos una goleta sospechosa frente a las costas de Tabasco, por lo que fue en su persecución. Se trataba de la goleta *Williamton*, en la que venían Sentmanat y sus hombres; al tenerla a tiro de cañón, Mateos decidió atacarla. Los partes oficiales del General Ampudia y del Primer Teniente Mateos señalan que fueron los fuegos del buque *General Santa Anna* los que lograron detener su huida.[106] La goleta rebelde quedó varada y su tripulación se arrojó al mar tratando de escapar. Algunos fueron detenidos, otros lograron llegar a la costa, pero tierra adentro fueron capturados por las fuerzas del General Ampudia; entre ellos se encontraba el otrora Gobernador de Tabasco. El día 9, la goleta *Williamton* fue destruida por los marinos mexicanos.

Se realizó un juicio sumario a los prisioneros. El Teniente de la Segunda Compañía del Batallón Guarda Costas de Tabasco Toribio Flores Cazares realizó algunos de los interrogatorios.[107] Sentmanat fue puesto a disposición del General Ampudia, quien ordenó su fusilamiento junto con 38 de los 52 prisioneros. El líder de los insurrectos murió el 12 de junio de 1844; su cadáver fue expuesto al vecindario como ejemplo, y su cabeza, frita en aceite, fue colgada en una jaula en la cárcel pública.[108] Así fue como concluyó la intención de Sentmanat por separar Tabasco del gobierno mexicano.

La Independencia de Texas

En el siglo XIX, los territorios del norte de México se encontraban despoblados, lo que los convertía en un área sumamente vulnerable por encontrarse aislados del centro del país. La frontera con Estados Unidos se encontraba prácticamente desierta y amenazada por la creciente expansión territorial de dicho país, que ya se había desarrollado a través de la compra de Luisiana y Florida a Francia y España, respectivamente.

Texas se convirtió en un lugar de sumo interés para el gobierno estadounidense, debido no sólo a su posición estratégica, al situarse por el sureste hacia el Golfo de México y en el suroeste con la frontera con México, sino también por los grandes terrenos de plantaciones que bien podían conectarse con la red fluvial del río Mississippi.

A partir de 1820, cuando aún no se consumaba la Independencia mexicana, Moisés Austin logró las primeras concesiones de tierras por parte de España. Al obtener la Independencia, el gobierno mexicano también continuó con esta concesión, la cual se originó de manera irregular e incluso con cierta libertad para desarrollarse, ya que los colonos estadounidenses tomaban en cuenta a los gobiernos de Coahuila y Texas sólo cuando así convenía a sus intereses. El aumento de la población y, en consecuencia, el de la producción permitió que después de unos años el gobierno mexicano comenzara a cobrar algunos impuestos a Texas, tal como se efectuaba en las demás provincias.

106 Parte Oficial del Teniente José Víctor Mateos en AHSDN, exp. XI/481.3/2051, f. 150.

107 Sobre el juicio realizado a los sublevados, véase en AHSDN, exp. XI/481.3/2052.

108 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, p. 116.

Stephen F. Austin, hijo de Moisés, fue uno de los líderes que lucharon por defender los intereses de los colonos estadounidenses en la provincia texana, sobre todo cuando el Presidente Anastasio Bustamante decretó, el 6 de abril de 1830, algunas reformas políticas que los perjudicaban económicamente, referentes a la práctica de la esclavitud, la instalación de aduanas y la exención de impuestos; básicamente, estas reformas constituyeron las principales causas por las que la población texana tuvo diferencias posteriormente con el gobierno central.

Con la aprobación del sistema Centralista del país, se publicaron las bases constitucionales del 23 de octubre de 1835. Los habitantes de Texas, inconformes ante éstas, se levantaron en armas y declararon su separación el 7 de noviembre del mismo año. Las bases constitucionales fueron el precedente de la Constitución conocida como Las Siete Leyes, que se promulgaría el 25 de diciembre del siguiente año, las cuales serían el soporte legal del Centralismo. El 4 de diciembre de 1835, en San Antonio de Béjar, iniciaron las hostilidades en las que el General Martín Cos fue obligado a capitular.[109] Es importante manifestar que el movimiento, que posteriormente derivaría en la Independencia, se gestó y consolidó con el apoyo de los Estados Unidos.

En el mar, la tensión fue mayor, por ser el medio en que se desarrollaron las constantes fricciones relacionadas con el contrabando de mercancías prohibidas y por el comercio de esclavos negros que los buques mercantes extranjeros realizaban porque las autoridades portuarias lo permitían. El gobierno mexicano empezó a tomar medidas más enérgicas para evitarlo. Desde el Consulado de Nueva Orleans, ya se advertía el problema que existía en los puertos texanos sobre el contrabando y la imposibilidad de terminar con él por carecer de una Marina de Guerra competente para tal empresa; cabe destacar que desde 1832 los conflictos en el mar con buques de guerra y mercantes mexicanos, texanos y estadounidenses fueron constantes en el Golfo de México.

Realizar una campaña de pacificación en Texas resultaba problemático para el gobierno mexicano, debido a que nunca tuvo en sus manos el capital suficiente para que sus Fuerzas Armadas contaran con los medios necesarios para solucionar el conflicto. Con respecto a las condiciones en las que vivía la Armada Nacional en 1834, se puede decir que contaba con un número muy reducido de buques, los cuales, no obstante, patrullaban las costas mexicanas. Los pertrechos de guerra que tenían a bordo eran prácticamente inservibles por su avanzado deterioro. En 1835, los buques que protegían los litorales mexicanos eran el bergantín *Veracruzano,* las goletas *Moctezuma y Mercado*, y la corbeta *Morelos*.[110]

El puerto de Nueva Orleans desempeñó una función importante; por su ubicación geográfica muy cercana a Texas, se convirtió en un punto estratégico para el intercambio comercial y sobre todo para proveer de armamento no sólo a los separatistas texanos, sino también al gobierno mexicano.

En 1835, el Golfo de México se convirtió en el lugar de batalla entre los texanos y nacionales; un ejemplo de la situación es el siguiente caso: el 1º de septiembre de 1835, la goleta nacional *Correo Mexicano*, comandada por el Capitán inglés Tomás Thompson, fue en persecución del bergantín-goleta *Fremont*; sin embargo, en combate fue sometida por la embarcación *Laura* y por la goleta *San Felipe*, esta última bajo el mando del Capitán Hurd.[111]

109 Ibídem, p. 92.

110 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina*, t. I, p. 76.

111 La goleta *Correo Mexicano* fue construida en 1830 en Nueva Orleans, anteriormente fue mercante y tenía el nombre de *Henrieta*, comprada por el gobierno mexicano el 19 de junio de 1835, tenía un porte de 33 toneladas. La embarcación *Laura* estaba tripulada por 112 voluntarios y la goleta *San Felipe* con 12 marineros, 30 pasajeros provenientes de Nueva Orleans armados con rifles y 50

La goleta nacional *Correo Mexicano* fue entregada en Brazos de Santiago, Texas, y su tripulación conducida al puerto de Nueva Orleans, para que ahí se procesara al Capitán Thompson y a los demás oficiales del barco por piratería, con la intención de perjudicarlos, ya que los documentos que los identificaban fueron destruidos con ese propósito.[112] Thompson y su personal fueron puestos en libertad después de pasar cerca de medio año presos, gracias a una apelación del Consulado Mexicano en aquel puerto estadounidense, realizada por Manuel E. Gorostiza, enviado como Ministro Plenipotenciario, quien logró la devolución de la embarcación, aunque ésta ya se encontraba en tan mal estado que se decidió venderla.[113]

Mientras tanto, el apoyo de las Fuerzas Armadas estadounidenses en el conflicto entre Texas y México era cada vez más evidente; utilizaban como pretexto la protección de sus embarcaciones mercantes para armar a sus tripulaciones e incluso acompañar a los buques texanos por los litorales de sus puertos, con el objetivo de evitar un posible ataque mexicano. Este hecho motivó que las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos se deterioraran cada vez más.

El 2 de marzo de 1836, los texanos declararon su Independencia y se integró un gobierno provisional, cuyo Vicepresidente fue Lorenzo de Zavala, originario de Yucatán. Desde unos meses antes, los separatistas texanos, con el fin de proteger sus comunicaciones marítimas, ya habían adquirido una incipiente armada equipada y con un considerable número de hombres que las tripulaban. La Escuadra estaba compuesta por las goletas *Invincible, Liberty, Brutus* e *Independence*.[114]

Durante los primeros días de abril de 1836, la *Invincible* abrió fuego contra el buque de guerra mexicano *General Bravo*, con el pretexto de los insultos que se le hicieron al Cónsul de los Estados Unidos en Matamoros.[115] El Primer Teniente de la Armada Mexicana Fernando R. Davis había invitado al Comandante de la embarcación agresora para pasar a tierra, a fin de ponerse de acuerdo con las autoridades correspondientes, pero la negociación no fue aceptada y la goleta texana abandonó el lugar dejando a bordo de la mexicana al oficial W. H. Livine de la *Invincible,* quien había sido comisionado para dialogar y solucionar el problema. Dicho oficial posteriormente fue ejecutado.[116]

Ese mismo mes, Antonio López de Santa Anna inició una campaña militar con la cual logró recuperar Béjar y tomar el fuerte del Álamo; en su avanzada sufrió una grave derrota en San Jacinto. El resultado de ello, como es conocido, fue la firma del Tratado de Velasco (por haberse signado en la barra del mismo nombre), con el que se retiraban las fuerzas mexicanas del territorio texano y se reconoció, de manera forzada, la independencia de aquella provincia del norte.[117]

---

voluntarios de Texas, estaba artillada con 2 cañones de 12lbs y 60 barriles de pólvora. Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima,* t. I, p. 93.

112 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México...*, p. 264.

113 Sobre la información relativa al Capitán Thompson véase un artículo del periódico *The Bee, Gazette of State and City,* 18 de septiembre de 1835 en el Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHSRE), exp. L-E-1057 (II).

114 La goleta *Invincible* era de 125 toneladas y contaba con 70 tripulantes; la *Liberty*, antes llamada *William Robbins,* estaba artillada con 4 cañones; la *Brutus* tenía un peso de entre 125 y 130 toneladas con 8 cañones y la *Independence,* antes *Ingham,* era un barco similar a la *Brutus*. Ver Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima,* t. I, p. 94.

115 Ídem.

116 Ídem.

117 En el Tratado, Santa Anna se comprometió a no volver a tomar las armas contra Texas, cesar las hostilidades, evacuar la provincia y facilitar las negociaciones para el reconocimiento de la Independencia de Texas. Sin embargo, los tratados carecían de valor puesto que el Congreso Mexicano no los ratificó.

En esos momentos, la hacienda nacional se encontraba prácticamente en bancarrota, y esto impidió que se realizara una nueva expedición bien equipada; por lo que la recuperación de Texas no fue posible.[118]

Al continuar con la insuficiencia de buques mexicanos, el gobierno de la República, en febrero de 1838, emitió una disposición que facultaba a los dueños de barcos mercantes nacionales para artillarlos en caso de ser atacados por piratas o barcos rebeldes texanos que en 1837 atacaron algunas poblaciones en el puerto de Sisal, Yucatán.[119]

En febrero de 1837, el bergantín goleta nacional *Urrea*, bajo el mando del Capitán de Fragata graduado José María Machín, tomó presa a la goleta estadounidense *Champion* y la llevó al río Brazos de Santiago, donde se encontraba fondeada la *Louisiana*, que también se encontraba bajo el poder de las autoridades mexicanas por haber violado las leyes.

Otro incidente ocurrió el 9 de abril de 1837, cuando la corbeta *Natchez,* de bandera estadounidense, se atrevió a desembarcar a la tripulación mexicana que estaba a bordo del *Louisiana* y finalmente remolcó al barco hasta liberarlo. Intentó repetir esta osadía el día 12 de abril, con la *Champion*; sin embargo, el General Nicolás Bravo, Jefe del Ejército del Norte, al no recibir explicación satisfactoria de lo que estaba ocurriendo, ordenó que se obstaculizara toda comunicación por tierra con la corbeta e incrementó las fuerzas que guarnecían la barra de Brazos de Santiago; como respuesta, recibieron la artillería de los cañones de la corbeta extranjera que lastimó a la goleta *Urrea*, la cual momentos después fue tomada sin dificultad alguna.[120]

El General Bravo informó sobre el comportamiento de la *Natchez* al Cónsul de Estados Unidos, pero no recibió respuesta:

> …ha consumado sus atentados la corbeta de los Estados Unidos la *Natchez* con la captura del bergantín nacional *Urrea*, al que obligó a cañonazos a arriar bandera e izar el pabellón del Norte. Al verificarlo, dirigió también sus fuegos a la goleta *Bravo*, que intentaba salir de la barra, por lo que no pudiendo la guarnición mexicana ser fría espectadora de tamaño insulto, dirigió igualmente sus fuegos a la corbeta, que a su vez algo intentó sobre tierra, pues puso gente armada en sus botes y lanchas; por fin se hizo a la vela llevando prisionero al *Urrea*.[121]

La actividad conflictiva en el Golfo de México fue intensa; las constantes violaciones a la soberanía mexicana por parte de las embarcaciones estadounidenses y la lógica defensa de los buques nacionales originaron roces mayores entre ambas naciones. El vecino país del norte ya tenía claro su objetivo, que comulgaba completamente con su ideología expansionista: la anexión de Texas.[122]

118 Josefina Zoraida Vázquez, "De la Independencia a la consolidación Republicana", en: *Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2000, p. 162.

119 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, p. 97.

120 Ibídem, pp. 94-95.

121 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México...,* p. 267.

122 Estados Unidos, después de lograr su Independencia, se manifestó en contra de la presencia de las potencias europeas en el continente americano por medio de la Doctrina Monroe en 1823, de la cual se desprende la muy conocida frase: "América para los americanos", que se utilizó como punto de partida para su política expansionista traducida en la compra de territorios a Francia, Inglaterra y Rusia y el uso de la fuerza que posteriormente llevó a cabo con la intervención en México en 1846. El vecino país del norte se extendió de costa a costa llevando como estandarte la misión de defender la libertad y la democracia en el siglo XIX a todo el continente.

El 17 de abril de 1837, el bergantín mexicano *Libertador*,[123] comandado por el Capitán de Fragata Francisco de Paula López, conjuntamente con el *Vencedor del Álamo*,[124] cuyo Comandante era el Capitán de Fragata Blas Godínez Brito,[125] apresó varios buques estadounidenses que conducían armas y municiones a la goleta texana *Independence* entre las aguas de Matamoros y Texas. A bordo de dicha goleta, venía William H. Wharton, quien fue comisionado de los Estados Unidos para reconocer la Independencia recién adquirida de Texas.

Después de las reclamaciones sin respuesta sobre lo que había pasado con el buque *Urrea*, el Congreso Mexicano expidió un decreto, el 20 de mayo de 1837, en el que se estableció que, si continuaban las agresiones estadounidenses, se tomaría la decisión de cerrar los puertos al comercio con los Estados Unidos y se establecerían las prevenciones necesarias de seguridad; en esa ocasión, las hostilidades estuvieron a punto de iniciar; sin embargo, se implementaron medidas para contestar el posible bloqueo. En marzo de 1837, el Presidente Andrew Jackson, finalmente otorgó el reconocimiento a la república texana, cuyo gobierno, con el objetivo de atacar el comercio ilícito, inmediatamente conformó una escuadrilla, la cual fue llamada de las Indias Occidentales y del Golfo de México y quedó bajo las órdenes del Comodoro A. J. Dallas, quien solicitó al Comandante del Departamento de Marina en Veracruz, Antonio de Castro, la libertad de los buques que habían sido tomados por buques mexicanos y la seguridad de que las embarcaciones nacionales no volvieran a atacar a los buques estadounidenses.[126]

Los buques texanos incursionaron con mayor regularidad en las costas del Golfo de México; uno de los problemas principales siguió siendo el contrabando de mercancías prohibidas, sobre todo el armamento que llegaba a los puertos texanos. Las embarcaciones *Invincible* y *Brutus* capturaron, en julio de 1837, a los pailebotes *Avispa* y *Telégrafo* e incendiaron algunas poblaciones costeras en Yucatán. Cuando atacaron Sisal y Campeche, los bergantines *Iturbid*e y *Libertador*, además de la goleta *Independencia,* comandada por el Capitán de Navío José Aldana, salieron en persecución de las agresoras hasta llegar a Galveston, donde los barcos texanos, a causa de la persecución, terminaron por quedar inservibles.

En Texas, Samuel Houston ordenó a John Wade que, con los buques *Lafitte* y *Washington*, vigilara la zona de Corpus Christi y capturara los barcos mexicanos o neutrales con contrabando y los llevara hacia Galveston; también estimó invertir en instalaciones costeras de defensa, antes que en barcos, y aprobó la posibilidad de un bloqueo a los puertos mexicanos; pero más adelante dio marcha atrás, porque Londres y París no estaban de acuerdo con la presencia de buques texanos bajo el mando

123 El *Libertador* contaba con 16 cañones de a 18lbs y 140 hombres, destacando el Comandante Fernando B. Davis y los oficiales Pedro Díaz, Christiano Hanlen (Hansen), Cristóbal Morales y Gregorio Grau.

124 *El Vencedor del Álamo* contaba con 6 cañones de a 18lbs y 140 hombres, entre los oficiales a bordo estaban, el Comandante Blas Godínez y los oficiales Juan Lara Bonifaz y Juan Añorga.

125 Blas Godínez Brito nació en La Habana, Cuba, el 3 de febrero de 1804; el 11 de mayo de 1825 ingresó a la Marina de Guerra mexicana, fue Comandante de la goleta de guerra *Hermón*, también formó parte de la tripulación del navío *Asia*, y en 1828 fue Comandante del buque *Papaloapan*; participó en el bloqueo de Sisal en 1834. En abril de 1837, en calidad de Comandante del buque *Vencedor del Álamo*, combatió en contra el buque texano *Independence*. Durante la Guerra de los Pasteles en 1838, Blas Godínez combatió heroicamente en contra del enemigo en la fortaleza de San Juan de Ulúa, durante la cual perdió sus dos extremidades izquierdas. El 12 de marzo de 1840 fue ascendido a Capitán de Navío, posteriormente pidió su primer retiro y estuvo fuera de la Marina de Guerra durante algunos años. Combatió a los estadounidenses en el puerto de Veracruz y en la Ciudad de México en 1847. Una vez más se vuelve a retirar del servicio y en 1858 reingresó con el grado de Capitán de Navío y, en plena guerra entre liberales y conservadores, fue Comandante de Marina del Mar del Norte, en su expediente consta que firmó un documento con fecha de 31 de agosto de 1863, en el que se adhiere al imperio de Maximiliano; cuatro años más tarde, en octubre, el gobierno de Benito Juárez lo rehabilitó en su retiro definitivo como Capitán de Navío. Murió en la ciudad de Orizaba el 10 de marzo de 1879.

126 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, p. 96.

del marino estadounidense Edwin Ward Moore en los puertos del Golfo, pues ponían en peligro las relaciones comerciales de aquellas potencias europeas con México.[127]

La escuadrilla texana dirigida por el Comodoro E. Ward Moore arribó a Galvestón el 4 de octubre de 1839; su objetivo fue dotar a Texas de presencia naval en el Golfo de México que le permitiera subsistir, impedir que México lograra introducir a sus ejércitos por los puertos, así como propiciar y proteger el comercio marítimo con Nueva Orleans.[128] El 11 de septiembre de 1841, el gobierno de Texas logró pactar con algunas autoridades de Yucatán, cuyo representante era Martín Peraza, el cual acudió a la ciudad de Austin a firmar un convenio donde la reciente República se comprometía a enviar buques para cooperar con los yucatecos ante un posible ataque de las fuerzas centralistas mexicanas. A cambio, las autoridades de la península se comprometieron a contribuir con ocho mil pesos mensuales para el mantenimiento de la flota. Sin duda, Moore fue uno de los personajes principales en las contiendas navales entre mexicanos y texanos, ya que logró poner en jaque constante a los buques de guerra mexicanos en Isla del Carmen, Yucatán y Tabasco; cabe mencionar que realizó estudios cartográficos que le ayudaron a conocer los litorales mexicanos.

La carencia de infraestructura naval en el país, como arsenales, astilleros y diques, así como de personal capacitado para realizar obras de mantenimiento, provocó que los barcos de la Marina de Guerra sufrieran un deterioro acelerado y que su tiempo de vida se redujera. Cuando se requerían reparaciones, éstas resultaban costosas, ya que los buques debían hacer largos viajes a puertos de Estados Unidos. Por otro lado, los gobiernos mexicanos constantemente recurrían al enganchamiento de personal extranjero especializado para las tripulaciones de los barcos, entre personal de marinería, oficiales y jefes, así como maquinistas que difícilmente se conseguían en México. En 1840, el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Juan Nepomuceno Almonte, consciente de las necesidades, no lograba obtener recursos.

No obstante, al año siguiente, con grandes esfuerzos el gobierno mexicano mandó a construir en Londres dos vapores que recibieron el nombre de *Guadalupe* y *Moctezuma*.[129] En julio se adquirieron dos goletas, aunque sólo una pudo llegar al puerto de Veracruz y se le llamó *Águila*. Posteriormente se compraron los bergantines *Regenerador*, *General Santa Anna* y el pailebote *Morelos*. Mario Lavalle Argudín expresa:

> Si nuestro gobierno hubiera podido mantener el poder naval en el Golfo de México, estableciendo un bloqueo efectivo en las costas texanas y desembarcando tropas en el puerto de Velazco o en Galveston, así como extendiendo sus ataques a otros puntos de dicha costa, posiblemente los hubiera sometido.[130]

Durante nueve años, Texas permaneció como República independiente y no fue sino hasta el 29 de diciembre de 1845 cuando fue admitida como estado miembro de la Unión Americana. De esta manera se dio un primer paso de la expansión estadounidense en territorio mexicano.

127 Ibídem, p. 99.

128 Sobre las características y el destino que corrieron los barcos texanos, véase Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, pp. 97-98.

129 Ibídem, p. 100.

130 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, *op. cit,* p.79.

La rebelión de Yucatán

La provincia de Yucatán, desde la consumación de la Independencia de México, manifestó ideas separatistas; una de las causas principales fueron los problemas políticos e ideológicos que existían en las élites gobernantes. Hacia 1834, la provincia vivió momentos de violencia principalmente por las diferencias políticas e ideológicas entre autoridades locales y nacionales. Por orden del gobierno mexicano, se realizó una campaña militar en la que participó la Marina de Guerra bajo las órdenes del Primer Teniente Tomás Marín,[131] quien en junio de 1834 ejecutó el bloqueo que se efectuó en Sisal, puerto que se rindió en agosto de ese mismo año después de derrotar a los fortines y a la lancha cañonera *Tampico,* comandada por el Capitán de Fragata graduado José María Machín.

Los problemas se agravaron para los gobiernos federalistas y centralistas, luego de que Texas inició su proceso independentista, sobre todo cuando sus buques de guerra hicieron presencia en los puertos mexicanos más importantes del Golfo de México y de la península de Yucatán, entre los años 1835 y 1844. Son diversos los partes oficiales procedentes de Estados Unidos y enviados a las comandancias de los puertos en los que se narra la presencia sospechosa de buques texanos en sus cercanías.[132]

La situación empeoró cuando en 1838 los franceses decidieron intervenir México en la llamada Guerra de los Pasteles, la cual había dejado diezmada a la escuadrilla nacional. Al año siguiente, sus condiciones eran lamentables: los bergantines mexicanos *Terán* y *Urrea* fueron desarmados y excluidos; el *Iturbide* había sido vendido por el Contralmirante francés Baudin; el *Libertador*, las goletas *Hidalgo* y *Bravo* se perdieron; el *Vencedor del Álamo* y la *Veracruzana* fueron enajenados para evitar su total ruina.[133]

Hacia 1839, Texas mantuvo una intensa actividad comercial con el puerto estadounidense de Nueva Orleans e incluso logró extenderla hasta la Península de Yucatán. Ante esta situación, el gobierno mexicano se mostró preocupado por la presencia de buques mercantes texanos que realizaban mercaderías presuntamente ilegales en tierra. Sin embargo, el descontento de las élites locales yucatecas con el gobierno central provocó que sus fuerzas militares estuvieran en constante movilización.

Yucatán fue una de las provincias que se negaron a cubrir con el contingente militar de reemplazos, pues las élites, al ver perjudicados sus intereses con el aumento de las contribuciones, la pérdida de la autonomía estatal y la tiranía militar, tomaron la decisión de separarse de la República.

En 1840, el gobierno yucateco, al desconocer el centralismo, movilizó tropas para someter a la guarnición del puerto de Campeche, comandado por el General Rivas Zayas, quien contaba con un solo barco para la defensa en el mar, ya que el Capitán de Fragata José María Machín había organizado

131 Tomás Marín fue uno de los personajes más importantes y polémicos de la Armada. Nació el 18 de septiembre de 1805 en la ciudad de México, formó parte del bloqueo realizado al puerto de Sisal en 1834 y combatió durante varios años a los buques texanos. En 1837, en el bergantín *Libertador*, tomó prisionera a la goleta *Independence*. En 1842, durante un alzamiento separatista en la península de Yucatán, Marín, al mando del pailebote mercante *Margarita,* capturó al bergantín *Yucateco*; un año después dirigió la Escuadra que bloqueó el puerto de Campeche con los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*, con lo que logró causar graves daños a los buques texanos; por esta acción fue condecorado con la *Cruz de Honor*. Durante la guerra contra Estados Unidos, comandó las Fuerzas Armadas en el puerto de Alvarado y logró derrotar a las fuerzas invasoras estadounidenses; después de la guerra recibió numerosas condecoraciones. Hacia 1860 luchó por la causa conservadora, al sostener un combate naval en el que fue derrotado a bordo de buques adquiridos en La Habana, por buques estadounidenses solicitados por Juárez. Fue detenido y llevado a prisión en Nueva Orleans, donde permaneció poco tiempo (hecho que causó cierta polémica). Durante el imperio de Maximiliano, fue gobernador de Isla del Carmen en Campeche y después Comandante General del Golfo de México. Una vez que Juárez se reinstaló en el poder, Marín se exilió por un tiempo en Cuba; el Benemérito de la Patria concedió amnistía a los que habían servido a Maximiliano, por lo que el destacado marino mexicano regresó al país. Los últimos años de su vida los pasó en Jalapa, Veracruz. Murió el 22 de julio de 1873. El expediente de Tomás Marín se puede consultar en: AHSDN, XI/111/3-1035.

132 Durante el proceso independentista de Texas, sus buques de guerra realizaron visitas periódicas a la península de Yucatán, parte de esta información se puede encontrar en: AHSDN, exp. XI/481.3/1745.

133 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I,…, p. 98.

una flotilla para bloquear el puerto con los buques *Fama*, *Titán, Privilegio, Imán, Libertador del Pueblo* y *Atrevido*. Las fuerzas de Yucatán sitiaron la plaza el 2 de abril, y el Capitán Machín con su flotilla bombardeó la población de Campeche; mientras tanto, el fuego era contestado en las fortalezas por los baluartes Santiago, San Carlos y Soledad.[134] La situación se complicó aún más para las fuerzas centralistas cuando la goleta de guerra *Correos* se insubordinó y se unió al enemigo.

Los sitiados, por su parte, esperaban urgentemente la llegada de una flotilla que finalmente pudo fondear cerca del fuerte de San Miguel, la cual desembarcó setecientos hombres,[135] pero poco se pudo hacer porque el bloqueo fue determinante para que Rivas Zayas negociara con el enemigo la capitulación a fines de mayo, y durante los primeros días del mes siguiente abandonó Campeche con rumbo a Veracruz.

Los constantes conflictos armados en los litorales del Golfo de México se intensificaron cuando los texanos adquirieron un mayor número de buques, los cuales habían iniciado su misión desde el año anterior. Los buques de guerra *Zavala*, *San Jacinto*, *San Antonio*, *Louisville* y posteriormente el *San Bernardo*, *Wharton*, *Austin* y *Archer,* comandados por el Comodoro Moore, tomaron como base de operaciones algunas islas cercanas a las costas del sureste del país, e incluso Moore llegó a tomar el puerto de San Juan Bautista; en 1841 consiguió que las autoridades yucatecas, representadas por el comisionado peninsular Martín Peraza, firmaran en Austin el acuerdo para que barcos texanos auxiliaran a los yucatecos en la prevención de una posible ofensiva del gobierno mexicano, la toma de algunas ciudades de ideología centralista y la captura de buques de guerra mexicanos que navegaran por los territorios inconformes, a cambio de ocho mil pesos mensuales para el mantenimiento de las unidades navales[136].

El gobierno mexicano, por su parte, decidió emprender una campaña de negociación. En enero de 1842, el comisionado Andrés Quintana Roo salió rumbo a la península para reunirse con las autoridades locales y firmó un convenio con los yucatecos Miguel Barbachano, Juan de Dios Cosguaya y Justo Sierra Méndez. La postura planteada por Yucatán tenía una razón: salvaguardar sus intereses y la autonomía de la provincia. Sus propuestas fueron tajantes en contra de un control mayor del Gobierno Central y del Ejército permanente sobre el Departamento.

Se demandaba al gobierno de la República que no concentrara tantas funciones militares en el Presidente, la reorganización de las milicias cívicas, la abrogación de las comandancias generales y la existencia exclusivamente de milicia yucateca en la provincia; así como, la reducción del Ejército permanente y el reconocimiento del enganchamiento voluntario, puntos que, si surtían efecto, como consecuencia vendría la reincorporación a México.

El convenio no fue aceptado por el gobierno de la República y el 7 de mayo de 1842 se declaró rebelde al Departamento de Yucatán por no jurar las Bases de Tacubaya y se le consideró traidor a la patria por su relación amistosa con los texanos.

Por consecuencia, el ejército emprendió una campaña militar comandada por el General Juan Morales para terminar con los brotes de violencia por tierra y por mar; en los litorales se tomaron algunos buques yucatecos, como el bergantín *Imán* y la goleta *Campechana*.

Durante la campaña militar en el mar, el gobierno mexicano se enteró por medio de Francisco de Arrangoiz, Cónsul mexicano en Nueva Orleans, de que el Comodoro Edwin Ward Moore había

134 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima*,..., pp. 279-280.

135 Ibídem, p. 279.

136 Sobre el desembarco de fuerzas texanas en la Isla del Carmen, véase en AHSDN, exp. XI/481.3/1745, f. 18.

zarpado de dicho puerto para dirigirse a Campeche y se tomaron las medidas correspondientes para evitar un ataque. Asimismo, durante el mes de julio, en la península se estuvieron repartiendo a los habitantes folletos con insultos al Presidente de la República y a la nación en general; se presume que el autor de dichas publicaciones fue Samuel Houston y otros dirigentes texanos. Por su parte el gobierno nacional ordenó que se pusiera mayor atención a los buques extranjeros que llegaran a los puertos yucatecos.[137] Para el transporte de tropas, la Secretaría de Guerra y Marina ordenó que se emplearan algunos buques mercantes como el pailebote *Margarita,*[138] así como el bergantín *Mexicano*, el vapor *Regenerador* y el vapor *Progreso.* En agosto, la campaña militar favoreció la captura de tres barcos yucatecos: *Zempoalteca*, *Libertad* e *Independiente*.

En abril de 1843, la flotilla texana continuó merodeando las costas de la península de Yucatán. Desde el Consulado mexicano en Nueva Orleans llegaron noticias al Comandante de la flotilla Francisco de Paula López para que se mantuviera pendiente ante un posible ataque. La escuadrilla estaba compuesta por los buques *Moctezuma*, *Mexicano*, *Águila, Imán*, *Campechana* y *Guadalupe*, bajo el mando del Capitán inglés de apellido Charlewood. Cabe mencionar que las tripulaciones mexicanas carecían de una preparación adecuada; no contaban con los instrumentos necesarios para enfrentar el problema. La Marina de Guerra se enfrentó con el inconveniente de contar con pocos recursos humanos, económicos y con que los extranjeros que comandaban los barcos en ocasiones no querían participar en las batallas si no era con la bandera de su país de origen.

Mientras tanto, la flotilla de los texanos se incrementó con los barcos yucatecos *Sisaleño* e *Independencia* y cinco botes armados con un cañón de 6lbs. Los buques texanos llegaron al puerto de Campeche el 30 de abril y contaban con el apoyo de los fuertes del puerto. El Comandante de la escuadrilla mexicana Francisco de Paula López fue enterado por un buque mercante de la presencia de barcos extraños, a los que persiguió y, al tenerlos a una distancia conveniente, los atacó con tiros de cañón. El calado de los buques mexicanos evitó que la persecución fructificara; mientras tanto, los buques rebeldes, que eran de menor calado, pudieron llegar a la costa lo que le valió al comandante mexicano la renuncia a su puesto y un juicio sumario del cual pudo librarse posteriormente.[139]

Tomás Marín sustituyó a Francisco de Paula López al mando de la Escuadrilla mexicana y, al llegar a las costas de Campeche bajo las órdenes del General Pedro Ampudia, se dio a la tarea de analizar el estado en que se encontraban los buques de guerra; la mayoría de ellos se encontraba en pésimas condiciones y los que encontró en mejor estado los utilizó para organizar y aplicar su estrategia en un inevitable combate naval en contra de la flotilla del Comodoro Moore, promovida por el General Ampudia; para ello, Marín inició su ofensiva enviando a los buques *Mexicano* y *Zempoalteca* a El Carmen, y al *Regenerador* a Telchac para reembarcar tropas; él se quedó en Campeche con el *Moctezuma*, el *Guadalupe* y el *Águila*, espiando las maniobras de Moore.

A mediados de mayo se inició la batalla frente a las costas de Campeche. Los primeros disparos fueron del Comodoro Moore sobre los buques *Moctezuma* y *Guadalupe;* después de tres horas de enfrentamiento el Comandante texano, al ver que no llegaban los buques yucatecos comandados por James Boylan para auxiliarlo, decidió emprender su retirada. La corbeta *Austin* y el bergantín *Warton* sufrieron serios daños por las balas de cañón lanzadas en su mayoría por el *Moctezuma*, que

137 Sobre la confiscación de buques y la presencia de los texanos véase AHSDN, exp. XI/481.3/1748, f. 21.

138 Estaba acompañado por cinco oficiales de guerra, un aspirante de primera, un cirujano, 40 marineros y 10 infantes del Octavo Regimiento de Infantería.

139 Véase el expediente de Francisco de Paula López en AHSDN, exp. Cancelados, D/111.4/7219, 577 fs.

impactaron en sus cascos y arboladuras; también hubo pérdidas humanas y heridos. Edwin Ward Moore llegó posteriormente al puerto de Sisal, en donde cobró su comisión por la batalla naval y de ahí se dirigió hacia Galveston, en donde ya tenía algunos procesos penales en su contra por piratería, traición y motín. Por su parte, los buques de guerra mexicanos también recibieron el impacto de los tiros de cañón texanos, por lo que se les hicieron las respectivas reparaciones en Nueva York. Una vez iniciada la guerra entre México y los Estados Unidos, los dos vapores, los mejor equipados de la decadente escuadrilla mexicana, fueron retenidos en Cuba.[140]

Mientras Tomás Marín combatió con valentía a los barcos texanos, en tierra también se realizó una ofensiva sobre los sublevados yucatecos, en la que el Ejército mexicano, al querer tomar la plaza de San Román, recibió el fuego de cañón desde los baluartes y desde el mar por siete lanchas cañoneras y los dos buques de mayor dimensión.[141] El Ejército permanente sufrió algunas derrotas; la situación en la Península no era fácil, por lo que el Supremo Gobierno tuvo que reiniciar las conversaciones de paz.

La comisión yucateca que negoció con el gobierno mexicano planteó nuevamente salvaguardar los intereses de las élites locales y su libertad de tomar decisiones en ámbitos tan importantes como el político, el económico y el militar. Entre los puntos que se acordaron con respecto al rubro militar destacan los siguientes:

Los cuerpos militares acantonados en el estado estarían bajo las órdenes del Gobernador; el Ejército permanente no podría entrar a la jurisdicción si no era a petición expresa del Presidente; las milicias cívicas serían las que se encargarían de la protección del Estado con ayuda financiera del gobierno local. Se haría un trabajo conjunto con respecto a la erradicación del contrabando y en caso de alguna invasión extranjera; en relación con el enganchamiento de personal para el Ejército permanente, se propuso que fuera voluntario y no por el método de sorteos, como se había propuesto anteriormente.

José María Tornel, Secretario de Guerra y Marina, propuso que el Departamento yucateco, al tener una Marina Mercante y por consecuencia tripulación, le suministrara los marinos necesarios sin aceptar ser la base de la Marina Nacional y, una vez cumplida esta propuesta, Yucatán estaría exenta de su compromiso con respecto al contingente de hombres para el Ejército.[142]

Una vez terminadas las negociaciones y reintegrada a la nación, Yucatán continuó teniendo dificultades y diferencias con el gobierno mexicano y mantuvo su deseo de separarse de la República Mexicana. Los problemas internos continuaron con el levantamiento de los indígenas mayas, en lo que se llamó la Guerra de Castas, que se inició en 1847, en plena guerra entre México y Estados Unidos. Los constantes levantamientos de los indígenas mayas en contra de las altas esferas sociales yucatecas, que además tenían connotaciones de carácter religioso, cultural y económico, atormentaron a la península hasta los primeros años del siglo XX.

140 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima,* t. I, pp. 102-103.

141 AHSDN, exp: XI/481.3/1986, f. 4.

142 José Antonio Ortega Serrano, *op.cit.*, pp. 104-105.

LA GUERRA NAVAL MÉXICO-FRANCIA DE 1838

Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles
Mtra. en Historia

"…Me veo en la necesidad de iniciar las hostilidades después de un mes de haber arribado a Veracruz. He hecho todo lo que mi conciencia y a mi juicio he considerado justo por humanidad…a fin de evitar una ruptura violenta en contra de ambos países. Dios es testigo de que mis esfuerzos son sinceros, para lograr este propósito. Mi misión de igualdad ha terminado y la de la guerra va a comenzar. " El Contralmirante, Comandante de las Fuerzas Navales de Francia en el Golfo de México, Charles Baudin, 27 de noviembre de 1838.

Se iniciaba el año de 1838 cuando los hilos de las relaciones internacionales entre México y Francia se tensionaron, produciéndose "La Guerra de los Pasteles", el telón de fondo: la inestabilidad política nacional y el desarrollo capitalista de las grandes potencias, así como las presiones de Francia para la ratificación y firma de las Declaraciones Provisionales de 1827. Al no obtener una respuesta favorable, Francia utilizó como instrumento de presión diplomática las reclamaciones de sus connacionales residentes en el país a causa de los disturbios civiles, las revueltas y los cambios de gobierno que habían afectado sus intereses.

Por lo anterior, reducir la causa de esta guerra naval con Francia al problema con Remontel (dueño de una pastelería en Tacubaya, en la Ciudad de México) sobre una cuenta de consumo que un grupo de delincuentes mexicanos no pagó, sería simplificar en extremo las causas de esta guerra, ya que, en primera instancia, se hubiera resuelto con la indemnización de la cuenta y una reprimenda, en lugar de una lucha armada que puso en evidencia los intereses económicos y políticos de Francia sobre México, a la par que exhibió las debilidades del Estado mexicano y de sus Fuerzas Armadas en la elaboración de una política exterior y un plan de defensa, respectivamente.

El gobierno conservador de Anastasio Bustamante, en medio del conflicto político contra los liberales, no concedió demasiada importancia a las reclamaciones de Francia, ya que nunca sospechó que se escalaría hasta la guerra. A los ojos de los diplomáticos mexicanos, las demandas de los galos no sólo eran dudosas, sino también exageradas y, por lo menos desde 1835, José María Gutiérrez Estrada sostendría que el gobierno no era responsable por los daños ocasionados en las revueltas civiles y que indemnizar a los extranjeros era colocar en desventaja a los nacionales que sufrían las mismas adversidades.

Para los gobiernos extranjeros este argumento fue inaceptable, particularmente para el estadounidense y el francés, los países más insistentes al respecto. La disputa de Estados Unidos y Francia por recibir el trato de "nación más favorecida" fue una constante, sobre todo cuando observaron la solidez de las relaciones entre México e Inglaterra. La pugna rebasó la simple firma de tratados y fue mucho más allá de lo esperado, pues ambos países pretendieron inmiscuirse en la política interior de México.[143]

143 Carlos Bosch García, *Historia de las Relaciones entre México y los Estados Unidos*, Secretaría de Relaciones Exteriores, *1985, Serie* Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Cuarta época, Serie Obras Monográficas, p. 196. Para mayor información se recomienda el texto de Berta Flores Salinas, *"Cartas desde México. Dos fuentes militares para el estudio de la intervención francesa,* Porrúa, 2001; asimismo, Manuel Payno, *México y sus cuestiones financieras con la Inglaterra, la España y la Francia*. Facsímil de la Edición Príncipe, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, SHCP, 1982.

Por su parte, el Estado mexicano creyó que Inglaterra le ayudaría a resolver cualquier conflicto que se suscitara; lo que no siempre ocurrió. Por otra parte, la adhesión hacia los británicos fue mal vista por Estados Unidos, que invocó desde muy temprano su política de no intervención a través de la Doctrina Monroe, cuya preocupación real era que se pudiera concretar una alianza entre México e Inglaterra, temiendo que México se convirtiera en una posesión de Inglaterra, lo que le planteaba una rivalidad comercial y naval nada deseada, ya que Estados Unidos todavía no contaba con una Armada lo suficientemente poderosa como para enfrentar a Inglaterra.

El primer tratado de comercio que firmó México fue con Inglaterra, en agosto de 1825; meses más tarde lo hizo con los Estados Unidos a instancias de Joel R. Poinsett, quien apresuró a su gobierno para la firma, con el fin de no dejar en entera libertad a Inglaterra. Dos años más tarde lo signó con Francia, en un documento que recibió el nombre de Declaraciones Provisionales, aunque cabe señalar que no fue ratificado porque el país galo, en su momento, no reconoció la Independencia de México, en virtud de sus nexos con la Santa Alianza, de la cual formaba parte España.

El alegato en los años posteriores comenzó no sólo por la ratificación del tratado, sino porque además Francia pretendió el trato de "nación más favorecida", lo que se convirtió en un punto ríspido y constante de la discusión entre ambos países y que desembocó finalmente en la guerra naval de 1838.

Las causas del conflicto

El origen, de la guerra naval entre México y Francia en 1838, se encuentra en el Tratado de Amistad, Navegación y Comercio, que se celebró entre ambos países en 1827, el cual recibió el nombre de Declaraciones Provisionales y que, en esencia, era muy similar al celebrado con Inglaterra.[144] No obstante que dicho tratado no fue ratificado, durante el gobierno del rey Luis Felipe de Orleans se realizaron varios intentos para la firma, en 1831, 1832 y 1834, sin resultado alguno. Los puntos en que ambos países mantuvieron una postura álgida fueron los siguientes:[145]

- El tratamiento de nación más favorecida. Este punto era esencial para los franceses, pues querían igualdad de condiciones en relación con Inglaterra. Aunque México siempre sostuvo que los ingleses no tenían tal distinción; sin embargo, siguieron insistiendo sobre dicho punto.
- El goce para los ciudadanos franceses de poder comerciar al menudeo, derecho que estaba reservado para los mexicanos y, en el caso de que México decidiera retirar ese derecho, estaría obligado a indemnizarlos.
- La exención de los franceses radicados en el país a empréstitos forzosos.[146]

144 Luis Weckmann, "Primer Convenio comercial entre México y Francia", así como "La guerra de los pasteles entre México y Francia" en *Las Relaciones Franco Mexicanas: 1823-1838,* Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1961.

145 Ídem.

146 Se aplica el término de préstamo forzoso al caso en que una autoridad civil o militar, sin justificación legal y sin proceder de acuerdo con las formas legales, exige de individuos particulares una determinada cantidad, bajo el compromiso, y según la práctica seguida, de que si esa cantidad no es entregada en un cierto plazo, la persona a quien se le exige será arrestada y detenida hasta que se convenza de realizar el pago. Sin embargo, dicho término también lo aplicaba Francia a los casos en que el gobierno mexicano, apoyado en un decreto especial del Congreso o en uso de las facultades extraordinarias, impusiera una contribución extraordinaria para hacer frente a la situación de penuria del tesoro nacional para la conservación del orden público y de la paz. Véase a Toribio Esquivel Obregón, *Apuntes para la historia del derecho en México,* México, Porrúa, 1947, t. IV, p. 764-765, y *Reclamaciones Internacionales de México y contra México,* Edición del Boletín Oficial de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Edit. Impr. de F. Díaz de León, México, 1899, pp. 1-10.

Como el gobierno mexicano no accedió, Francia empezó a instrumentar otro tipo de estrategias dirigidas a presionar al gobierno para la firma del tratado. De esta manera, en 1837, el Ministro de Relaciones Exteriores, Luis Gonzaga Cuevas, expresó ante el Congreso que las reclamaciones no se justificaban porque los daños perpetrados a los ciudadanos franceses radicados en México, tanto en su persona como en sus propiedades, era consecuencia de la inestabilidad política del país, cuyos daños y efectos también los habían recibido los mexicanos. El Ministro Cuevas definió la posición del Estado mexicano, al declarar:

> El gobierno no encuentra que haya la menor obligación para hacerlas, cuando se reclaman por destrucciones que han sufrido nacionales o extranjeros, a consecuencia de un movimiento revolucionario …ningún gobierno puede ser responsable, ni está obligado a resarcir los daños que han causado algunos de sus súbditos, sino cuando ha tenido con ellos alguna connivencia, al menos por no haberlos impedido pudiendo …el gobierno casi nunca ha podido reprimir las diversas sublevaciones que han turbado la tranquilidad pública … Si a esta consideración general de tanto peso se añade que toda nación en su infancia política debe sufrir forzosamente los males consiguientes a su inexperiencia y a la dificultad de constituirse convenientemente, se verá con claridad que los daños que han sufrido los particulares en los diversos periodos de nuestras revoluciones han sido una consecuencia inevitable de ellas mismas, por la cual no puede exigirse a la nación la menor responsabilidad.[147]

Después de que saliera a la luz pública esta declaración, en la que el gobierno mexicano declinaba toda responsabilidad, la situación entre Francia y México se agravó visiblemente. El barón Antoine Louis Deffaudis, Ministro Plenipotenciario de Francia, defendió la decisión de hacer efectivas las reclamaciones, las cuales giraron en torno a cuatro puntos nodales:[148]

1. Al tratado de comercio y navegación, cuya firma de ratificación se venía aplazando desde 1827 por parte de México.
2. Por pillaje y destrucción de las propiedades de los súbditos franceses.
3. Por los préstamos a los que habían sido obligados a través de medios ilegales y violentos.
4. Por la confiscación de bienes y la denegación de justicia.

Ante la falta de respuesta satisfactoria por parte del Estado mexicano, el gobierno de Francia envió una escuadra de la Marina Real, bajo el mando del Comandante Bazoche, que arribó el 6 de marzo de 1838 a la Isla de Sacrificios en Veracruz. La escuadra estaba integrada por la fragata *Herminie,* los bergantines *La Perousse, Alcibiade, Eclipse, Laurier* y *Dunois*.[149]

Como la situación no mejoró, el 21 de marzo de 1838 el barón Deffaudis, que se encontraba a bordo de la fragata *Herminie* lanzó un ultimátum al gobierno mexicano en el que reclamaba el pago de 600 mil pesos por los siguientes motivos:[150]

147 *Reclamaciones Internacionales de México y contra México,* Edición del Boletín Oficial de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Edit. Impr. de F. Díaz de León, 1899, pp. 1-10.

148 Luis Weckmann, "Primer convenio comercial", *op. cit.*

149 Mario Lavalle Argudín, "La Primera Intervención Francesa", *La Armada en el México Independiente* (versión ampliada), Secretaría de Marina, México, 1985, pp. 135-154.

150 Francisco Bulnes, *Las grandes mentiras de nuestra Historia,* tercera parte, La primera guerra con Francia, capítulo primero, "Los sesenta mil pesos en pasteles", Biblioteca Virtual Antorcha, 2006, Dirección electrónica: http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/historia/mentiras/3_1.html, y Luis Weckmann, *op. cit*.

1. Por pillaje y destrucción de propiedades de súbditos franceses realizadas por autoridades, agentes y empleados mexicanos.
2. Por pillaje y destrucción de propiedades de súbditos franceses, realizadas por particulares o por fuerzas militares rebeldes.
3. Por préstamos forzosos cobrados a súbditos franceses por medios ilegales y violentos.
4. Por confiscación de bienes a los súbditos franceses no autorizada por las leyes de la República.
5. Por denegación de justicia.

A estas reclamaciones expresadas en el ultimátum, Francia acompañó las siguientes denuncias de particulares:[151]

1. Primera denuncia. En 1833, cinco vecinos franceses de la hacienda de Atencingo habían sido degollados, amarrados a la cola de caballos y arrastrados hasta ser despedazados (se hallaba entre las víctimas una mujer) por mexicanos que actuaron a plena luz, bajo el grito de: *¡Mueran los extranjeros!,* asesinatos que quedaron impunes. Aunque en 1835 se dictó la orden de hacer las averiguaciones previas, en 1838 no había ningún resultado en cuanto a la detención de los homicidas.

Al respecto, el barón Deffaudis hizo notar que los procedimientos en México eran lentos cuando se trataba de castigar mexicanos, y esencialmente violentos cuando los acusados eran extranjeros; presentando como ejemplo que el 21 de octubre de 1837 dos franceses habían cometido un asesinato en San Luis Potosí y que diez días después habían sido fusilados, previo juicio contra el cual no hubo objeción alguna.

2. La segunda denuncia estuvo relacionada con el desembarco efectuado en el puerto de Tampico en 1835, de veintiocho filibusteros extranjeros que fueron pasados por las armas, entre los cuales había dos franceses de nombres Saussier y Demoussaut.

El Ministro de Relaciones Exteriores de México contestó que la nación era soberana y que tenía el derecho indiscutible de aplicar la pena de muerte a los filibusteros o piratas que invadieran su territorio. Su homólogo replicó que reconocía este derecho; sin embargo, señalaba que una nación civilizada no podía hacer uso de este derecho para los extranjeros, mientras no se expidiera la ley correspondiente. Asimismo, hizo notar que junto con los 28 filibusteros se habían aprehendido algunos oficiales del Ejército mexicano involucrados y que ninguno de ellos había sido fusilado y que, a su juicio, eran mucho más culpables que los extranjeros, pues al delito militar de defección se agregaba el de traición a la Patria.

3. La tercera denuncia fue sobre el ataque cometido por el Coronel Francisco Pardo, Comandante militar de la ciudad de Colima, a un acreditado médico francés del lugar de nombre Geraud Dulong, el cual se había rehusado a prestarle dinero. En el documento se aducía que después de la agresión, el Coronel Pardo no había sido llamado para testificar, lo cual representaba una escandalosa impunidad.

151 Reclamaciones Internacionales… *op. cit.,* véase también a Francisco Bulnes, *op. cit.*

Todas estas denuncias se concretaron en el ultimátum del 21 de marzo, a través del cual el barón Deffaudis exigía las reparaciones de dichos agravios para continuar con las buenas relaciones de amistad y comercio entre ambos países:[152]

1. El gobierno mexicano se comprometería a entregar seiscientos mil pesos, mismos que serían destinados a indemnizar a las diversas categorías de reclamantes.
2. El General Gregorio Gómez, responsable de la orden de fusilamiento de los franceses Saussier y Demoussaut en Tampico, debía ser destituido y el gobierno pagar además la indemnización correspondiente a las familias de las víctimas.
3. Respecto del Coronel Pardo, Comandante militar de Colima, culpable del intento de homicidio contra el francés Geraud Dulong, debía ser también destituido y el gobierno pagar a la víctima una indemnización de nueve mil seiscientos sesenta pesos.
4. Por último, a las familias de los cinco franceses degollados en la hacienda de Atencingo, se les debían pagar quince mil pesos de indemnización.

Cubierto el pago de las indemnizaciones y reparaciones, el gobierno mexicano se debía comprometer a conservar en el territorio de la República a los agentes diplomáticos y consulares, seguir con lo pactado en materia de comercio y navegación, así como otorgar a Francia el goce de tratamiento de nación más favorecida; no exigir de los ciudadanos franceses en lo futuro contribuciones de guerra de ninguna clase, ni impuestos semejantes o análogos a los conocidos bajo la denominación de préstamos forzosos y, finalmente, a no infringir la facultad de ejercer el comercio al menudeo como los nacionales.[153] La fecha límite de contestación al ultimátum que se impuso por los franceses fue la del 15 de abril.

El Presidente mexicano Anastasio Bustamante desconoció las exigencias francesas, argumentando a su favor el estado poco adelantado del país, por lo que expresó:

> Somos una nación en revolución; sufrimos todas las consecuencias del estado revolucionario: los motines, las exacciones, las sentencias inicuas, el pillaje, los asesinatos; y, puesto que sufrimos todos estos males, entendemos que los extranjeros que se encuentran sobre nuestro suelo deben sufrir como nosotros, sin esperanza de reparación y sin compensación posible.[154]

El gobierno mexicano respondió el 25 de marzo que el honor nacional no admitía una consideración favorable al documento, porque no era la nación mexicana responsable de los daños y perjuicios que se habían causado durante la guerra civil; además, señalaba que la presencia de la escuadra naval en Veracruz lesionaba la soberanía de México, razón por la cual se exigía la retirada de los barcos franceses.[155]

152 *Reclamaciones Internacionales, op. cit.* Véase también a Francisco Bulnes, *op. cit.*

153 Ídem.

154 Ídem.

155 Agustín Cue Canovas, *Historia Económica y Social de México,* México, Trillas, 1984. Así como también el texto de Emilio Rabasa, *La evolución histórica de México*, Facsimilar, Librería de la Vda. de Ch. Bouret, México, UNAM, 1986.

El gobierno del presidente Anastasio Bustamante tenía el temor de que la verdadera intención de Francia fuera propiciar un cambio en el gobierno mexicano, ya que favorecía al partido liberal, dado que en ese momento regía el conservador.

Sin embargo, Francia insistió en que el ultimátum tenía por objeto abandonar la larga controversia surgida entre ambos gobiernos. Vale la pena destacar, al margen de las responsabilidades históricas de ambos países, que algunas reclamaciones que se hicieron a México eran justas, y otras eran completamente injustificadas.

El gran error de México fue su inexperiencia en el manejo de las relaciones internacionales, la falta de una política exterior bien definida. La estrategia nacional de alargar la controversia resultó finalmente contraproducente para el país, dado que de una reclamación se había escalado al ultimátum y posteriormente se pasaría a la guerra, en un contexto poco favorable para México.

Jurídicamente, la reclamación relativa al pillaje y destrucción de propiedades de ciudadanos franceses realizadas por autoridades, agentes y empleados mexicanos resultó incuestionablemente justa ante el derecho internacional, por lo que el gobierno mexicano debió reconocerla inmediatamente y llegar a un acuerdo de pago. Mientras la relativa al pillaje y destrucción de propiedades de franceses, realizadas por particulares o por fuerzas militares rebeldes, era completamente inaceptable, como en su momento lo declaró la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, excepto cuando se pudiera probar que las autoridades se negaron a proteger a los extranjeros. La tercera reclamación sobre los préstamos forzosos contiene cuestiones de gran importancia, porque si bien no había leyes que aprobaran en la Constitución este tipo de exacciones, sí en cambio existían facultades extraordinarias que no fueron utilizadas, por lo que esta exigencia parecía justa conforme al Derecho Internacional, ya que todos los gobiernos tienen el derecho de reclamar a favor de sus nacionales la aplicación de las leyes extranjeras que los protegen en país extranjero. Finalmente, en cuanto a las tres denuncias presentadas por homicidio y tentativa de asesinato, se debieron haber reconocido como completamente legítimas.[156]

Del ultimátum a la guerra

Como no hubo arreglo alguno al ultimátum impuesto al gobierno mexicano, el Comandante Bazoche, quien se encontraba al mando de la escuadra naval francesa, rompió relaciones formales el 16 de abril de 1838, para el día 19 declarar el bloqueo económico al principal puerto del Golfo de México: Veracruz, y apoderarse de las embarcaciones nacionales que se encontraban allí: las goletas *Barbarita, Esperanza* y *Bravo*; pailebote *Campechano;* corbeta *Iguala* y bergantines *Iturbide* e *Hijo Único*,[157] escuadra que, sobra decir, estaba destinada a las operaciones navales de recuperación de Texas.

El bloqueo al puerto de Veracruz agravó la situación deficitaria de la hacienda mexicana. Para compensar las pérdidas, se habilitaron para el comercio en el Golfo de México los puertos de Alvarado, Tuxpan, Cabo Rojo, Soto la Marina e Isla del Carmen; en el Océano Pacífico, el puerto de Huatulco y Manzanillo. El bloqueo impuesto se extendió por siete meses, tiempo en que el gobierno nacional pasó por terribles apuros económicos y México registró una pérdida de seis millones de pesos por concepto de aduanas. El bloqueo económico fue un duro golpe que aprovecharon hábilmente los federalistas, quienes ocuparon los puertos de Matamoros, Tuxpan, Tampico y Soto la Marina.

156 Francisco Bulnes, *op. cit.*

157 Enrique Olivarría y Ferrari, "México independiente*", México a través de los Siglos,* vol. 4, p. 412.

Por su parte, los franceses hicieron pasar una circular a todos los cónsules extranjeros, en la que les informaban que habían dado la orden a sus cruceros para que dejaran entrar y salir libremente a los buques mercantes en los puertos ocupados por los federalistas. Cuestión que, como se observa, confirmó los temores de los centralistas de que los franceses se inclinaban por los liberales.

Los gastos de guerra hicieron crecer el déficit y el gobierno no tuvo otra opción que acudir a los agiotistas. La guerra con Francia permitió reconocer que en el ámbito estrictamente fiscal, la única fuente constante de ingresos eran las aduanas marítimas.[158]

El peligro liberal era inminente para el partido conservador, por lo que resolvieron conjurarlo en Tampico y, con tal motivo, el presidente Bustamante salió a combatirlos; lo sustituyó en la Presidencia el General Santa Anna.

El bloqueo económico a Veracruz, a finales de mayo de 1838, se tornó más estricto con el arribo a la Isla de Sacrificios de una segunda escuadra francesa compuesta por los bergantines *Voltigeur, Iphiginié, Dupetil-Thour*; el transporte *Sarcelle* y la corbeta *Fortune*, que se integraron a la escuadra naval de Bazoche.[159]

El 26 de octubre, arribó a la Isla de Sacrificios la fragata *Neréide,* llevando a bordo al Contralmirante de la Armada francesa Charles Baudin, quien sustituyó en el mando a Bazoche. Mientras tanto, el barón Deffaudis era llamado a París. Alternamente, llegaron refuerzos de barcos y hombres a Baudin.

Dos días después de su arribo a Veracruz, Baudin envió al Oficial Le Roy a la capital de la República con pliegos para el gobierno mexicano, investido de amplias facultades para tratar los asuntos entre Francia y México. El 4 de noviembre, Le Roy regresó a Veracruz con la respuesta del gobierno mexicano de que aceptaba conferenciar en Jalapa a través del Ministro plenipotenciario Luis Gonzaga Cuevas.

Tres días más tarde, Baudin dijo al Rey Luis Felipe de Orleans que la conferencia no se llevaría a cabo, si por parte de los mexicanos se pedía la suspensión del bloqueo económico o la retirada de la flota naval –como suponían que iba a exigir el gobierno de Bustamante–, ante lo cual, se debería incrementar el número de la flota naval francesa:

> …no entrará ninguna negociación que tenga por parte del gobierno de México la demanda de suspensión del bloqueo o del retiro de la división naval de Francia que actualmente se halla cerca de Veracruz. Lejos de consentir en alejar de las costas de México cualquier parte de las fuerzas que están a sus órdenes, el infrascrito debe al contrario declarar lealmente que estas fuerzas deben aumentarse de día en día por nuevos refuerzos. Si pues el gobierno de México tuviese la intención de establecer como una condición sine qua non, el retiro de dichas fuerzas para la apertura de las conferencias, no hay necesidad de que los plenipotenciarios se dirijan a Jalapa… Charles Baudin, a bordo de la Fragata Neréide, 7 noviembre de 1838.[160]

El Ministro Cuevas salió de la capital con rumbo a Jalapa el 14 de noviembre. El 17 comenzaron las pláticas, pero no lograron ponerse de acuerdo ambos ministros. Baudin regresó a Veracruz el día

158 Luis Jáuregui, "Federalismo y Centralismo: los percances de la Hacienda Pública, 1821-1846", *Gran Historia de México*, México, Planeta, 2002, pp. 281-295.

159 La *Herminie* emprendió el regreso a Francia, pero el mal tiempo la hizo naufragar en la extremidad occidental de las Islas Bermudas, *México a través de los siglos, op. cit*. Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente,* Secretaría de Marina, 1985*,* p. 85.

160 Citado por Francisco Bulnes, o*p. cit.,* tercera parte, cap. 4 "El patriotismo vocinglero".

21 para embarcarse el 22 en la *Neréide,* donde esperó respuesta a su manifiesto; declaró que sí para el día 27 no eran aceptadas sus condiciones comenzarían las hostilidades de guerra.

El representante de México no cedió en la exención a los franceses en la prohibición del comercio al menudeo ni de los préstamos forzosos. Aunque aceptó la indemnización de los 600 mil pesos.

Durante este tiempo, llegaron a Veracruz de manera alternada las fragatas *Gloria y Medea*; las corbetas *Creole* y *Naiade*; bergantines *Oreste, Cuirassier* y *Zebre*; bombardas *Cyclope, Vulcain*; corbeta *Caravanne*; vapores *Meteore* y *Phaenton.* La guerra fue inevitable.

Aun sin haber dado su respuesta el Ministro mexicano, los pobladores de Veracruz comenzaron a abandonar la ciudad, al mismo tiempo que la flota francesa se colocaba de frente en línea en el puerto de Veracruz. El gobierno nacional, en un último intento de llegar a un arreglo, el 27 de noviembre (fecha fijada para el bombardeo), envió a dos oficiales de la Marina mexicana, Luis Valle y Pedro Díaz Mirón, con una carta para el Contralmirante Charles Baudin, pero no se llegó a ningún arreglo.

Antes de que los marinos mexicanos regresaran a la plaza, la flota francesa abrió fuego contra el castillo de San Juan de Ulúa. Así se inició la guerra. Al respecto, Baudin escribió:[161]

> …Me veo en la necesidad de iniciar las hostilidades después de un mes de haber arribado a Veracruz. He hecho todo lo que mi conciencia y a mi juicio he considerado justo por humanidad con su excelencia el General Rincón, Comandante General de las jurisdicciones de Veracruz a fin de evitar una ruptura violenta en contra de ambos países. Dios es testigo de que mis esfuerzos son sinceros, para lograr este propósito. Mi misión de igualdad ha terminado y la de la guerra va a comenzar. ¡El poder de las consecuencias recae únicamente en los hombres cuya inquietud y orgullo han sido el producto de este resultado!... El Contralmirante, Comandante de las Fuerzas Navales de Francia en el Golfo de México, Charles Baudin, 27 de noviembre de 1838.

La conducción de la guerra

En la junta de marinos franceses convocada por Bazoche para planear la toma del castillo de San Juan de Ulúa, se consideraron las limitaciones geográficas que les imponía la posición de la fortaleza, ya que los buques tenían que seguir un canal sinuoso, flanqueado por arrecifes de coral que podían comprometer el resultado de la acción, en el caso de que encallara alguno de ellos.

Para salvar esta dificultad, Baudin hábilmente retrasó las negociaciones diplomáticas con el fin de ganar tiempo para pasar el canal y situar sus buques en un lugar más conveniente para el bombardeo; es decir, a una distancia aproximada de mil 500 metros con respecto a Ulúa.[162]

En la mañana del 27 de noviembre de 1838 se observaba un gran movimiento frente a Ulúa. Desde las diez y media se había remolcado la fragata *Neréide,* nave capitana de la escuadra naval francesa, con el propósito de situarla en un lugar ventajoso para disparar sobre Ulúa; asimismo, se colocaron una fragata, dos bombarderas y la *Creole,* bajo el mando del príncipe Joinville, hijo del Rey Luis Felipe.[163]

161 Este documento se encuentra en el Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México y una copia del mismo en el Museo Histórico Naval de la Ciudad de México. La traducción fue hecha por la Tte. Nav. SDN. Prof. (traductora de idiomas), Mónica Espinoza Franco de la Secretaría de Marina en noviembre del 2004.

162 Francisco Bulnes, *op. cit*., tercera parte, "La primera guerra con Francia, 1838", cap. 5 "Un escándalo en el mundo naval", primera parte.

163 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 87.

Aunque la flota francesa que arribó a Veracruz estaba integrada por veintiséis barcos de diferentes características, debe subrayarse que sólo diez de ellos participaron en el combate; entre las diez unidades de superficie sumaban un estado de fuerza de 2 mil 249 hombres.[164]

A las dos y media de la tarde del 27 de noviembre la escuadra francesa ordenó abrir fuego sobre Ulúa; relata el Almirante Mario Lavalle Argudín que los marinos Luis Valle y Pedro Díaz Mirón tuvieron poco tiempo para desembarcar de la *Neréide*, cruzando la bahía bajo el fuego de los proyectiles de la flota naval francesa.

En el desarrollo de las operaciones navales del lado mexicano, el Capitán de Fragata Blas Godínez Brito (nombrado Capitán de puerto de Isla del Carmen en vista de la difícil situación en que se encontraba el castillo) solicitó seguir formando parte de su guarnición, lo cual le fue concedido.

Así, Blas Godínez ocupó el mando de la línea de la defensa exterior de Ulúa, es decir, en el baluarte de San Miguel, donde combatió con valentía y tenacidad contra los franceses. No obstante, en esta acción naval perdió la mano y la pierna izquierdas.[165]

Los partes militares de ambos contendientes coinciden en que la mayoría de decesos ocurrieron del lado mexicano y que la infantería fue el arma que sufrió mayores bajas.

El día 28, la guarnición que defendía Ulúa había aceptado la capitulación. Antonio Gaona, gobernador de esta plaza, esgrimió tres puntos que lo llevaron a firmar la rendición:[166]

- Destrucción de la fortaleza por el bombardeo.
- Agotamiento de las municiones.
- Un estado de fuerza con un número considerable de personal fuera de combate y desmoralizado.

Rendido San Juan de Ulúa, el puerto de Veracruz se quedó sin apoyo y, ante la inminencia de un ataque, capituló también ese mismo día. En una junta celebrada por las autoridades militares de la plaza, presidida por el General Antonio López de Santa Anna, se acordó que la capitulación de la fortaleza, el mal estado de la artillería y lo defectuoso de las defensas hacían inevitable aceptar las imposiciones francesas. Por lo que Charles Baudin, Contralmirante de la escuadra francesa y Manuel Rincón, Comandante general del Departamento de Veracruz, firmaron un convenio por medio del cual se acordó:[167]

- Que el Comandante francés Charles Baudin conservaba su autoridad sobre la plaza de Veracruz, la que mantendría con una guarnición de mil hombres, hasta que las diferencias entre Francia y México estuvieran resueltas y sólo entonces Ulúa sería devuelto;
- Se suspendería el bloqueo comercial y el puerto de Veracruz se abriría al tráfico internacional;
- Se facilitaría el abastecimiento de las tropas francesas que ocuparían la fortaleza con víveres frescos provenientes de la ciudad;
- Los franceses, que a consecuencia de las hostilidades habían tenido que abandonar la plaza porteña, tendrían la libertad de volver a ella; su vida y propiedades serían respetadas e indemnizados por los daños ocasionados.

164 Francisco Bulnes. *op. cit.*

165 Mario Lavalle, *op. cit.,* p. 143-144.

166 Francisco Bulnes, *op. cit*., tercera parte, "La primera guerra con Francia, 1838", cap. 5, "Un escándalo en el mundo naval", segunda parte.

167 Reclamaciones…, *op. cit.*

Como era natural, el gobierno de Bustamante reaccionó con violencia ante la pérdida de un puerto tan importante y desconoció los convenios celebrados. Rincón fue sustituido y el mando fue entregado a Santa Anna, quien en ese momento se convirtió de nuevo en la esperanza de la nación y cuya opinión sobre la rendición de la plaza, adoptada en la junta de militares que presidió, no consta en ningún documento.

El gobierno nacional comunicó a Baudin que los convenios celebrados el 28 de noviembre habían sido desautorizados, por lo que el Contralmirante francés se aprestó a preparar la estrategia para desembarcar frente a la plaza de Veracruz con su flota naval dividida en dos columnas:[168]

1. La columna de la izquierda, atacaría por el muelle, destruiría el fortín para llegar hasta donde estaban alineadas a estribor la corbeta *Creole*, las naves *Iphiginié, Neréide* y *Cyclope.*
2. La columna de la derecha se alinearía en la misma forma, pero en torno a los barcos *Alcibiade, Laurier, Perousse, Eclair, Dupetit Sarcelle* y *Fortune*.

Los movimientos que se debían ejecutar consistían en que la columna de la derecha desembarcaría para apoderarse del fortín oeste; en caso de encontrar artillería, debía destruirla. Mientras, en el mar estarían colocadas a estribor del *Wirafier, la Medea, el Oeste* y *la Gloria.* Acoderados también a estribor del *Eclipse* estarían el *Vulcano, Voltigeur, Zebra* y *Dunois.*

Se pretendía que el desembarco fuera sorpresivo sobre Veracruz, el cual había sido planeado para la madrugada del día 5 de diciembre, el cual resultó favorecido por una espesa neblina que envolvía al puerto.[169] Con petardos volaron la puerta del muelle y el *Príncipe Joinville*, con la columna del centro, marchó a la casa habitada por Santa Anna, quien logró escapar, no así el General Mariano Arista, que fue hecho prisionero y llevado a bordo de *la Gloria*.[170]

Santa Anna se dirigió a San Sebastián, donde reunió a sus tropas y salió a combatir a los franceses que se habían replegado en el muelle, donde habían colocado un cañón con el cual lo hirieron y le hicieron perder una pierna. No obstante el avance, las tropas francesas se retiraron a sus buques sin tomar la ciudad.

En la plaza, Ramón Hernández se encargó temporalmente del mando militar y el 11 de diciembre lo entregó al General Gabriel Valencia, en tanto Santa Anna fue conducido a su famosa hacienda Manga de Clavo para su restablecimiento. Por su parte, los franceses concentraron su escuadra en el fondeadero de Antón Lizardo, a excepción de la corbeta *Creolé* y de dos bombarderas que permanecieron junto al castillo sin hostilizar al puerto de Veracruz.

El 19 de diciembre, el Gobierno anunció el nombramiento del héroe de Tampico el General Antonio López de Santa Anna como General en Jefe del Ejército de Vanguardia contra el invasor, y de Guadalupe Victoria como su segundo.

Durante los primeros días de enero de 1839, llegó a la Isla de Sacrificios el Ministro inglés Richard Pakenham, con el fin de mediar entre las dos naciones en guerra, ya que los intereses británicos se habían visto afectados con el bloqueo económico. De las pláticas celebradas bajo sus auspicios, resultó

168 Francisco Bulnes, *op. cit.,* tercera parte, “La primera guerra con Francia”, 1838, cap. 5, “Un escándalo en el mundo naval”, segunda parte, así como el cap. 6 “El 5 de diciembre”, primera y segunda partes.

169 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 153.

170 Francisco Bulnes, *op. cit.,* cap. 6, “El 5 de diciembre”, primera parte.

el Tratado de Paz del 9 de marzo de 1839 que favoreció a los franceses en cuanto a las indemnizaciones, no así en lo relativo a la ratificación de las Declaraciones Provisionales de 1827.

Las negociaciones de paz

La llegada de los ingleses mostró a los franceses que no estaban lo suficientemente preparados para seguir interviniendo en los asuntos de México, especialmente porque la escuadra inglesa que había llegado a Veracruz estaba integrada por trece buques de guerra de línea.

El poderío inglés rebasaba con mucho al de Francia en caso de una guerra entre ambas naciones a causa de México. El 6 de marzo de 1839 los representantes mexicanos, el Contralmirante Baudin, el ministro de S. M. Británica y el Comodoro Douglas celebraron su primera reunión a bordo de la fragata inglesa *Madagascar*. Después de dos días de conferencias, los plenipotenciarios formularon un tratado y una convención que fueron firmados el 9 de marzo por los ahí presentes.[171] El convenio entre Francia y México constaba de tres artículos:[172]

1. México convenía pagar a Francia 600 mil pesos por concepto de reclamaciones y daños.
2. Francia devolvería a México los buques mercantes (con todo y las mercancías que llevaban a bordo) y de guerra que fueron incautados durante el bloqueo.
3. México se comprometía al pago puntual de los créditos franceses ya reconocidos.

El tratado fue signado el 21 de marzo de 1839 por el Presidente interino Antonio López de Santa Anna, mientras que el 6 de julio lo firmó el Monarca francés. Santa Anna concretó lo que no pudo hacer Anastasio Bustamante: unificó la opinión de los mexicanos en torno del problema francés e intervino para que el Congreso avalara los términos de la paz.

Esta guerra, le devolvió a Santa Anna su popularidad, que estaba en su punto más bajo después de la derrota de Texas, lo cual aseguró su propia continuidad en el drama de la historia mexicana. San Juan de Ulúa fue devuelto a los mexicanos el 7 de abril de 1839, y la flota francesa se retiró de aguas mexicanas.[173]

Las consecuencias para México en esta guerra fueron mucho más allá del pago de los 600 mil pesos de indemnización, debido a que perdió seis millones de pesos que el gobierno dejó de cobrar por derechos aduanales durante 10 meses de bloqueo. Se perdieron la corbeta *Iguala*, tres bergantines y cuatro goletas más que estaban destinadas en las operaciones contra Texas y que no fueron devueltos por los franceses conforme a la decisión del árbitro inglés. Finalmente, el Ejército mexicano devaluó su prestigio al entregar la fortaleza de San Juan de Ulúa por un bombardeo que no justificaba la rendición, lo que no sólo evidenció la impericia de esta fuerza castrense en el manejo de una fortaleza naval, sino también de la diplomacia mexicana que no supo contener un conflicto cuyo objetivo primordial era de tipo comercial. México término aceptando lo que Francia reclamó casi desde un principio.

171 Clark Crook Castan, "La Guerra de los Pasteles", *Historia de México*, t. 8, México, Salvat, pp. 1862-1863.
172 Ídem.
173 Ídem.

Análisis de las estrategias políticas y militares

La estrategia política de Francia para conseguir la ratificación de los puntos establecidos en las Declaraciones Provisionales de 1827 pasó por diferentes graduaciones de acuerdo con la respuesta mexicana: en un primer momento, fue la negociación diplomática entre 1827 y 1837, ante el fracaso de la misma, se pasó en 1838 a la franca intimidación que consideró el ultimátum así como el bloqueo económico. Lo anterior estuvo acompañado de una medida de operación psicológica al mandarse, previo al ultimátum, a una escuadra naval compuesta por seis barcos. Al no obtener una respuesta favorable, los franceses declararon la guerra y bombardearon el castillo de San Juan de Ulúa, como paso preliminar para la rendición de la plaza de Veracruz, pues su objetivo militar no iba más allá del puerto veracruzano.

En lo concerniente a la capitulación de Ulúa, la historiografía francesa y la mexicana discrepan en torno a los siguientes puntos:

1. El estado real (material) en que se encontraba la fortaleza
2. Las capacidades de Ulúa para enfrentar el fuego naval de la escuadra francesa sobre el castillo.

En opinión de algunos estrategas brillantes de la época, como Sir Wellington, la capitulación de Ulúa a través de la rendición reflejaba un gran desconocimiento sobre la forma en cómo opera este tipo de defensa naval y el funcionamiento de los barcos mismos. Al respecto, Francisco Bulnes[174] asienta que Wellington quedó estupefacto con la toma de San Juan Ulúa, ya que había sido realizada con demasiada rapidez y por una fuerza puramente naval, lo que resultaba imposible, ya que la historia no había ofrecido un caso igual. Cuestión que también fue ratificada por el Vicealmirante Jurien de la Gravière quien escribió: [175]

> La toma de la fortaleza de San Juan de Ulúa por una división de fragatas francesas es el único ejemplo que yo conozco, diría el duque de Wellington a la Cámara de los Lores, de un lugar regularmente fortificado que haya sido vencido por una fuerza naval.[176]

Lo que se pretende destacar es que Ulúa era una construcción de primer orden, y así lo fue por lo menos hasta 1855, y por otra parte, que la escuadra naval francesa que atacó a la fortaleza era muy pequeña.

Wellington concluyó que Ulúa sólo pudo ser atacada a una gran distancia y por bombas, pues los ingenieros españoles que habían construido el castillo le habían implementado casamatas como protección ante los combatientes preparados para el asalto ofensivo. En su opinión, la fortaleza sólo podía ser tomada por tres medios: el asalto; el hambre a través del bloqueo naval y la intimidación. Ulúa fue rendida a través de la intimidación, lo que resultó vergonzoso, militarmente hablando, dado que en el castillo no había mujeres, ancianos, niños ni civiles en

174 Francisco Bulnes, *op. cit.,* tercera parte, "La primera guerra con Francia", 1838, cap. 5 "Un escándalo en el mundo naval", segunda parte.

175 Vicealmirante Jurien de la Gravière, *Les Gloires maritimes de la France*, 1890, p. 151.

176 La traducción de la cita del francés al español fue realizada por el Capitán de Navío C.G. DEM. Juan Carlos Vera Salinas de la Secretaría de Marina-Armada de México. Francisco Bulnes, *op. cit.,* tercera parte, "La primera guerra con Francia, 1838", cap. 5, "Un escándalo en el mundo naval", segunda parte.

general. Wellington expresó en la Cámara de los Lores que jamás se había dado el caso de que una fortaleza hubiera caído por este método.[177]

Por su parte, el general Manuel Rincón, en su *Manifiesto a la Nación* y en el *Documento justificativo núm. 183*, daba a conocer el estado de fuerza del castillo, el cual ascendía a mil 184 hombres, mientras que el número de ofensores, contando con las dos corbetas que no entraron al combate, era de dos mil 249 tripulantes.[178]

Flota naval francesa en la guerra con México (1838)

Unidad de superficie	Número de tripulantes	Número de cañones
Fragata *Iphiginie* con la tripulación del bergantín *Laurier*	527	60 piezas
Fragata *Neréide*	458	60 piezas
Fragata *Gloire*	448	60 piezas
Corbeta *Croele*	156	20 piezas
Bombardera *Ciclope*	108	4 piezas
Bombardera *Vulcain*	113	4 piezas
Bergantín *Voltigeur*	115	Se desconoce
Bergantín *Zebre*	96	Se desconoce
Corbeta *Nayade*	158	Se desconoce
Bergantín *Sarcelle*	70	Se desconoce
Total	**2, 249 tripulantes**	**208 cañones**

Elaboración propia. Fuente: Francisco Bulnes, *Las Grandes Mentiras de Nuestra Historia*. Datos extraídos de la tercera parte, capítulo quinto, primera y segunda partes.

Según los cálculos de Wellington, sí se hubiera dado el asalto por parte de los franceses, el jefe de la escuadra naval necesitaba desprenderse de las dos terceras partes de su tripulación (decisión que no tomaría ningún marino experimentado porque ello pondría en riesgo a la escuadra entera, ya que hubiera significado destinar mil 500 hombres, de dos mil 249, para el asalto de la fortaleza. En caso de que sí se hubiera dado, ¿podrían acaso mil 185 hombres dentro de una fortaleza resistir el ataque de mil 500?

Por otra parte, el General Manuel Rincón estableció que los defensores de San Juan Ulúa habían luchado con cuarenta cañones contra el fuego de más de doscientos provenientes del enemigo francés. Sin embargo, al capitular la fortaleza, el inventario levantado de lo que había en el castillo, y que fue firmado por ambas partes, establece que el número de piezas montadas y listas antes del combate era de 153 contra 208 de los barcos que la atacaron ¿Se puede creer que esta corta diferencia en piezas fue para San Juan de Ulúa una debilidad?[179] Al decir de Bulnes, no.

No se necesitaba ir a bordo de los barcos ofensores para contar los cañones; bastaba con saber que las tres fragatas eran de primera y la corbeta de segunda para identificar que el número de piezas de

177 Francisco Bulnes, *op. cit.,* tercera parte, "La primera guerra con Francia", 1838, cap. 5, "Un escándalo en el mundo naval", segunda parte.

178 Francisco Bulnes, *op. cit.,* tercera parte, "La primera guerra con Francia, 1838", cap. 5, "Un escándalo en el mundo naval", segunda parte. Asimismo, véase a Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de Veracruz*, t. II, p. 448.

179 Francisco Bulnes, *op. cit.*

la artillería francesa contabilizaba 208, más dos morteros para cada una de las bombarderas *Cyclope* y *Vulcain*. Fueron los militares mexicanos los que proporcionaron los datos erróneos. Bastaba una bomba de placa contra un barco para mandarlo al fondo del mar o al menos provocarle una avería importante; la fortaleza, en cambio, podía resistir la explosión de varias bombas sin desaparecer y esto es así, porque la gravedad de los daños no es la misma cuando la artillería hace explosión al penetrar el casco de un barco que en la cortina de una fortaleza como Ulúa en aquéllos tiempos.[180]

Se hace evidente que el General Rincón desconocía que un barco en combate fijo contra una fortaleza no puede disparar todas sus piezas, a menos que todas fueran morteros o disparos hechos en un ángulo de 45° o mayor. El combate entre una escuadra y una fortaleza naval se inicia y se desarrolla con un gran duelo de artillería. En este caso, los artilleros de la escuadra francesa se hallaban descubiertos, mientras que los de la fortaleza sólo podían ser tocados por tiros de elevación.[181]

Por esta razón, la escuadra francesa tuvo que colocarse a mil quinientos metros de distancia de la fortaleza; sin embargo, ello no implicaba que los fuegos de Ulúa no pudieran alcanzar a los barcos ofensores. Por otra parte, la fortaleza contaba con más morteros que la escuadra naval francesa: 10 morteros de 14 pulgadas y dos de nueve; en cambio, la escuadra tenía ocho morteros de 12 pulgadas. Los morteros de 14 pulgadas eran los que arrojaban bombas "de placa", consideradas las más terribles de la época y, precisamente, de ese tipo eran los que tenía Ulúa.[182]

Los morteros del castillo alcanzaban hasta cuatro mil 60 metros; situada la escuadra a mil 500 metros, debía reducirse la carga para disparar a esa distancia. Las especificaciones técnicas que se acaban de citar, debilita los argumentos de los Generales General Manuel Rincón y Gaona, quienes desconocían los procedimientos técnicos para operar la fortaleza y combatir a los barcos agresores.[183]

Otras anomalías que se encontraron en el parte rendido por parte de Rincón, tienen relación con el número de naves francesas que participaron en el bombardeo; según esto, fueron 12, en contraste con la afirmación del Contralmirante Baudin, quien dijo de manera oficial que habían tomado parte en el ataque tres fragatas, una corbeta y dos bombarderas. Varias versiones de historiadores señalan la probabilidad de que el número dado por el Contralmirante sea el correcto, ya que todo barco de guerra tiene en su país su hoja de servicios en la que deben constar, entre otras cosas, las funciones de guerra a las que el barco ha asistido y su comportamiento.

El Contralmirante Baudin no podía ocultar en un país sin secretos, como lo era la Francia, revolucionaria, dotada de una prensa inteligente y aguda; regido además por un parlamentarismo de fuego y de convulsiones, que se pudiera pasar por alto la deshonra de seis barcos de la Marina francesa, borrados de la lista de los vencedores en un notable hecho de armas presenciado en el puerto de Veracruz por barcos de Inglaterra, España y Estados Unidos.

Lo anterior se prueba con el informe rendido por el Capitán de Navío Tomás Marín de la Marina mexicana, en el cual se estableció el número de barcos que había alrededor de la fortaleza:[184]

180 Ídem.

181 Una fortaleza situada en una costa presenta menos frentes que una aislada en un islote. Esta clase de fortalezas, a la que pertenece Ulúa, está obligada a tener baterías para todos los rumbos. El axioma de la táctica naval es abrir fuego sobre el mayor campo de la fortaleza y recibir de él el menor fuego posible. Para cumplir con este precepto, se atacan de manera sigilosa, a la mayor distancia posible y desde un lugar donde el fuego del enemigo afecte lo menos posible. De aquí resulta que siempre en un combate entre fortaleza y escuadra, el número de piezas puestas en juego por la fortaleza es menor que el puesto en juego por la escuadra. La base del combate de la fortaleza es la resistencia y, en cuanto a su potencia, lo único que necesita es tener piezas capaces de destruir un barco rápidamente por muy lejos que pueda colocarse.

182 Francisco Bulnes, *op. cit.*

183 Parte de Tomás Marín de fecha 29 de noviembre de 1838, en Francisco Bulnes, *op. cit.*

184 Ídem.

> Excelentísimo Señor: desde las siete de la mañana del 27 del actual, principiaron los vapores franceses a remolcar sus buques de guerra cerca del canal del arrecife del Castillo... las fragatas *Nereida, la Iphiginié* y la *Gloria*... se acoderaron presentando sus baterías de estribor de dicha fortaleza. En la parte nordeste, se fondearon y se acoderaron una fragata que parece fue la *Medea*, una corbeta y un bergantín y un poco fuera del canal del norte y libres de los tiros del Castillo, otra fragata y una corbeta, las que no hicieron absolutamente fuego, atacando también las bombardas y la corbeta *criolla* que mandaba el Príncipe Joinville y todas las demás fuerzas, en las Islas Verde, Sacrificios y los bergantines que también se mantuvieron a la vela...

Por otra parte, la historiografía mexicana ha tendido a exagerar este hecho de armas con relación al número de muertos y heridos. Guillermo Prieto en su libro Lecciones de Historia Patria, asienta: "Habiendo volado el Caballero Alto y muerto la mayor parte de la guarnición....",[185] asimismo, Lavalle Argudín dice al respecto: "La fortaleza de Ulúa padeció graves daños, las municiones eran escasas y las víctimas numerosas". [186] Sin embargo, en el parte rendido por Rincón[187] se establece que sólo hubo 64 bajas de un estado de fuerza de mil 184 hombres, entre jefes, oficiales y tropas. Evidentemente, 64 hombres no representaban un número significativo para haberse rendido Ulúa.

Se puede concluir que la inexperiencia de Rincón y Gaona en el manejo de la fortaleza fue el factor decisivo en la capitulación de Ulúa, pues el castillo en 1838 era muy fácil de defender mientras la ciudad de Veracruz no fuese ocupada por el enemigo. Así, de esta manera, Ulúa no podía ser atacada por el Norte, por hallarse prolongado hasta 2, 600m en esa dirección el bajo de la Gallega; por otra parte, no podía ser atacada por el Sur, Este y Oeste, al ser imposible para una escuadra ubicarse en medio de dos fuegos, los de Ulúa y los de Veracruz, a 500 metros o menos de las baterías enemigas.

Otro dato importante, sí se evalúa la construcción de la fortaleza es que se puede comprobar que su trazado fue hecho con bastante inteligencia por los arquitectos e ingenieros de la época, pues sólo podía ser atacada por el Noreste o por el Noroeste. La escuadra francesa lo hizo por el Noreste, en virtud de que el fondo del puerto de Veracruz es de madréporas y arena en grandes masas y, desde que los españoles construyeron la fortaleza, las masas de arena tienden a variar.

En 1838, el ataque por el Noroeste era imposible debido a la baja profundidad, razón por la cual las naves francesas sólo podían colocarse para combate al Noreste de la fortaleza donde se colocó el Contralmirante Charles Baudin. Para el Comandante de un castillo como Ulúa, representa una gran ventaja el poder conocer el único punto estratégico por donde el enemigo puede atacarlo con éxito, por lo que el General Rincón debió haber aplicado todos sus recursos para proteger el único punto por donde podía ser atacado Ulúa.[188]

Otro dato, no menos relevante, es que en aquéllos tiempos, cuando un barco y una fortaleza hacían fuego entre sí, se envuelven inevitablemente en el humo de los disparos por lo que era imposible hacer puntería y corregirla sin un servicio de señales como la que organizó Baudin. Es posible que con dicho objetivo se hayan situado los barcos *Nayade* y *Sarcelle* al noroeste de la fortaleza, a una gran distancia, para dar a conocer a los artilleros de las fragatas combatientes los errores de tiro.

185 Guillermo Prieto, *Lecciones de historia patria*, pp. 530 y 531.

186 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente,* p. 144.

187 Documento oficial núm. 139 que acompaña el Manifiesto del General Rincón.

188 Bulnes, *op. cit.*

Sin embargo, y a pesar de los errores cometidos en Ulúa, los únicos que cumplieron acertadamente su papel de defensa fueron los artilleros, tanto del Ejército como de la Marina, así como el cuerpo de zapadores.[189]

Consideraciones finales

Después de que saliera a luz la declaración de que México declinaba toda responsabilidad por los males ocasionados a los extranjeros radicados en el país con motivo de las revueltas provocadas por la inestabilidad política, la situación entre Francia y México se agravó visiblemente, pues a los objetivos económicos relacionados con las Declaraciones Provisionales de 1827 se sumó la exigencia de indemnizaciones y la destitución de funcionarios.

En diversas ocasiones, el Ministro francés Charles Baudin señaló que no estaban en juego la independencia y la soberanía de México y que por tanto no enviarían un solo soldado, ya que Francia se limitaría al bloqueo comercial. Sin embargo, un poco más tarde, lanzó el ultimátum que precedió a la guerra.

Este conflicto internacional debe ubicarse dentro de las complejas relaciones que tuvo México a partir de que promulgó su Independencia con las potencias extranjeras, que vieron en nuestro país un blanco fácil para sus pretensiones y ambiciones capitalistas, las cuales se sucedieron en un contexto nacional de disputa política que facilitó aún más la intervención de Francia.

La capitulación del castillo de San Juan de Ulúa evidenció la falta de visión y planeación por parte de la Secretaría de Guerra, pues al frente de ella se había colocado al General Antonio Gaona, quien, por su formación de soldado de tierra, desconocía el manejo de una fortaleza marítima y de combate naval.

De haber tenido Ulúa al frente un Comandante de procedencia naval, la reducida flota francesa no hubiera logrado el sometimiento de Ulúa. De nueva cuenta, se hizo patente la falta de perspectiva de la dirigencia política mexicana, al no otorgar a la Marina Nacional el lugar que merecía en la defensa de la soberanía nacional, ya que la Marina de Guerra en todo país es la primera línea de defensa ante las agresiones extranjeras.

Asimismo, esta guerra puso al descubierto la falta de sagacidad del Ministerio de Relaciones Exteriores de México para impedir la escalada de este conflicto hacia una intervención armada por la carencia de una acertada política exterior y también de defensa.

La situación con Francia propició que Santa Anna, ubicado en su punto más bajo después del conflicto de Texas, pudiera volver a recobrar su popularidad y se colocara como el salvador de la nación, hecho que lo catapultó como candidato emergente de un gobierno que no había podido controlar al Ejército ni acabar con las revueltas y mucho menos mitigar el hambre, el agio y toda clase de corrupciones políticas. Paradójicamente, Santa Anna logró lo que no había podido el Presidente Anastasio Bustamante: unificar la opinión de los mexicanos, llegar a un acuerdo con los franceses y hacer que el congreso aceptara los términos de la paz, asegurando con ello, en palabras de Clark Crook Castan, "su continuidad en el drama mexicano".[190] San Juan de Ulúa fue devuelta a los mexicanos el 7 de abril de 1839. La flota francesa se retiró de las costas mexicanas con algunos viejos cañones como trofeos.

189 Ídem.

190 Clark Crook Castan, *op. cit.,* p. 1863.

LA GUERRA MILITAR Y NAVAL ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS (1846-1848)

Cap. Corb. SDN. Prof. Leticia Rivera Cabrieles
Mtra. en Historia.

"El asalto a Padierna, la llegada allí de los yanquis, el encaramarse uno al asta bandera, derribarla, desgarrarla, repicotearla orgulloso, fue horrible; yo lo veía a través de mi llanto y aullaba como una mujer…me dolía la sangre, gemía algo dentro de mí que me espantaba… la muerte hubiera sido como agua pura y fresca para mi alma sedienta."

Guillermo Prieto, Memorias de mis tiempos.

Páginas de la historia en la relación México-Estados Unidos registran los múltiples conflictos habidos entre los dos países. Uno de ellos, de particular magnitud, es el que se refiere a la guerra de 1846-1848, ya que es la contienda bélica que mayor alcance y pérdidas le produjo a México en el siglo XIX, pues a la humillación militar le siguió la fragmentación territorial. Asimismo, porque a partir de esta guerra, los Estados Unidos adquirieron la supremacía a nivel continental. Sin embargo, a pesar de ser un tema de significación y trascendencia para los dos países, aún existen importantes vacíos historiográficos en torno a las estrategias operacionales que se desplegaron, ya que la gran mayoría de los estudios existentes se han enfocado al aspecto político y de las relaciones internacionales.[191]

Al realizarse la revisión historiográfica sobre el tema, como ya se dijo, se han encontrado vacíos de gran importancia y no sólo por el hecho natural de que este conflicto haya generado opiniones encontradas entre los historiadores mexicanos y los estadounidenses, como era de esperarse; sino también, porque existen diversas fuentes y aspectos que no han sido analizados con la profundidad requerida, siendo uno de ellos, el de las estrategias y ofensivas terrestres y navales que Estados Unidos desplegó sobre México y la respuesta que a ellas dieron nuestras Fuerzas Armadas. Ninguno de los dos países ganaría, con evitar el análisis de los conflictos de los que han sido protagonistas o con ignorar el pasado violento que los une. Al contrario, su análisis y explicación serán útiles si se interpretan adecuadamente las complejidades de la relación de su vecindad geográfica y geopolítica que los une.

Aunque es sabido que en la actualidad, existe una mayor cooperación entre ambos países y una mayor integración regional. No siempre fue así, y esta guerra es lo que mejor ejemplifica la tortuosidad de su relación que en esos años se derivó de la disputa política a la confrontación militar.

Esta investigación no acota todos los problemas planteados en la relación México y Estados Unidos, ni la ingente cantidad de sucesos políticos y militares que produjo la invasión estadounidense, sino más bien, plantea desde la perspectiva histórica las estrategias políticas, militares y navales de esta guerra.

De esta manera, el objetivo del capítulo es plantear cuál fue la conducción de las estrategias operacionales, que revelaron el nacimiento de una gran potencia que era Estados Unidos al conducir por primera vez, una guerra fuera de su territorio, misma que incluyó diversos frentes tanto por tierra como por mar. Así como la utilización y despliegue de operaciones encubiertas como el espionaje, la generación de inteligencia y de operaciones psicológicas.

191 Leticia Rivera Cabrieles, "La guerra entre México y Estados Unidos", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales,* México, Secretaría de Marina-Armada de México, núm. 4, 2007, y núm. 1, 2008.

El método de investigación utilizado fue tanto el indirecto como el directo. Respecto al primero, se revisó la bibliografía que se ha escrito en torno al tema por expertos como Josefina Zoraida Vázquez, Lorenzo Meyer, Antonio Serrano Ortega, Walter Astié Burgos, Carlos Bosch, Ramón Alcaraz y Alberto Carreño, entre otros. Los cuales contribuyeron a la obtención de un panorama general del tema, en la parte política y de las relaciones internacionales. En la parte de las estrategias navales de México, se consultaron las obras del Almirante Mario Lavalle Argudín y del Capitán Enrique Cárdenas de la Peña que son de los escasos autores que han escrito sobre este aspecto de la guerra.

En cuanto al método directo, esta investigación se basa en documentos de los archivos de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México y del Departamento de Estado de Washington, para recrear la parte política y de las relaciones internacionales; en la parte militar, se consultaron los partes militares que compiló Steven R. Butler en su obra *A Documentary History of the Mexican War*, donde destacan los informes del General Winfield Scott, Comandante en Jefe en esta guerra y quién estableció en Veracruz su Cuartel General, cuyo primer objetivo fue la capitulación del puerto, para desde ahí avanzar hacia la Ciudad de México, basándose en la ruta establecida por Hernán Cortés.

Del lado mexicano, se revisaron los partes del Capitán de Navío Tomás Marín, quien tuvo a su cargo la defensa del Puerto de Alvarado, puerto que no pudo ser tomado por las fuerzas navales del Comodoro O'Connor debido a la excelente estrategia del capitán de la Marina mexicana, así como los partes correspondientes de los marinos que se encargaron de la defensa de los puertos en el Golfo de México.

Esta revisión es necesaria para quien se interese en la comprensión de esta guerra, ya que la Marina, fue la primera línea de defensa en lo que corresponde al Golfo de México, y de donde partió la ofensiva más importante al tomar los estadounidenses el puerto de Veracruz para dirigirse a la Ciudad de México. Se incluye también la revisión de los partes de los Generales Santa Anna, Nicolás Bravo, Gabriel Valencia, quienes tuvieron a su cargo la defensa terrestre y particularmente la de la Ciudad de México.

Al realizarse la revisión de los partes militares y navales sobre el tema, se han encontrado verdaderas barreras de misterio e incógnitas; de esta manera, han surgido diversas dudas e interrogantes, entre las que vale la pena resaltar las siguientes: ¿Por qué México y Estados Unidos no pudieron entenderse durante la primera mitad del siglo XIX?, ¿Por qué para Estados Unidos era tan importante anexarse el territorio mexicano, aún a través de una guerra?, ¿Por qué México no pudo contener el conflicto a través de la negociación diplomática?, ¿El tipo de guerra que EE.UU. puso en práctica en contra de México, era el tipo de guerra tradicional o fue un nuevo tipo de guerra en su momento?, ¿Por qué las fuerzas armadas de México no pudieron responder con éxito ante la guerra?, ¿Por qué no hubo unión entre los mexicanos para enfrentar conjuntamente al invasor?, ¿Por qué el General Antonio López de Santa Anna no dio la orden para el ataque a Scott en Puebla?, ¿Por qué se ordenó que toda la flota naval de Veracruz pasara al puerto de Alvarado?, ¿Por qué se dejo desprotegido navalmente al Puerto de Veracruz, sí este era estratégico no sólo económicamente, sino por ser el paso más rápido hacia la Ciudad de México?.

Estas son, sólo algunas de las dudas que han surgido en el estudio de este tema. No se pretende responder a posiciones preestablecidas, pues no se trata de justificar las debilidades de México, ni satanizar a EE.UU. y al margen de las responsabilidades históricas de ambos países, se pretende mostrar con la mayor objetividad posible, los factores reales que desencadenaron la guerra, así como los resultados que produjo, para poder explicar el resultado final y el alto precio que México tuvo que pagar para la firma de la paz.

El estudio realizado no obedece al interés de remover antiguas rencillas y disputas, sino fomentar el conocimiento, acerca de la guerra más importante que ha tenido México, pues debido a ella, se perdió no sólo el 55% del territorio nacional, sino que inclusive se estuvo a punto de perder la soberanía nacional. Mientras que Estados Unidos, ganó territorio terrestre y marítimo con importantes riquezas naturales, y adquirió la supremacía a nivel continental, materializando la realización de su Destino Manifiesto.

Los antecedentes

Zoraida Vázquez y Lorenzo Meyer afirman que los asentamientos ingleses en las costas estadounidenses fueron tardíos y que las tierras colonizadas no poseían las riquezas naturales que tuvieron los dos grandes virreinatos españoles: la Nueva España y Perú. Sin embargo, la distancia geográfica de las Trece Colonias respecto a Inglaterra les proporcionó la ventaja de desarrollarse prácticamente sin interferencias de la metrópoli, prerrogativa que no tuvieron las colonias novohispanas.[192]

De esta manera, grupos minoritarios obtuvieron grandes extensiones de tierra y las convirtieron en colonias, pese a ser regiones inhóspitas que fundamentalmente carecían de asentamientos indígenas de importancia, por lo que el proceso fue mucho más fácil. Así, los colonos trataron de reproducir las características de la sociedad inglesa que habían dejado; sin embargo, la experiencia adquirida en estas tierras terminó transformando sus costumbres e instituciones y dio origen a nuevas formas de relación entre ellos, pero también frente a la Madre Patria. Sin proponérselo, había surgido una sociedad revolucionaria, que no tenía aún conciencia de serlo hasta que Inglaterra pretendió ejercer control sobre las riquezas generadas en América y que, como era natural, no les gustó a los colonos y desembocó en una Guerra de Independencia en 1776.[193]

Los acontecimientos que se suscitaron en Europa a partir de la Revolución francesa de 1789 favorecieron a Estados Unidos para que Inglaterra no pudiera recuperar su soberanía frente a las excolonias, ya que se había enrolado en las disputas europeas; mientras, el vecino del Norte se daba a la tarea de expandir su frontera, al colindar con dos grandes poderes navales europeos: al Sur y Suroeste con España y al Norte y Noroeste con la Gran Bretaña.

Para España no pasó desapercibido el peligro que la nueva nación representaba para México, dada su vecindad geográfica. La venta francesa de la Luisiana a Estados Unidos en 1803[194] fue el origen de muchos problemas entre españoles y mexicanos, pues la cesión no determinó claramente las fronteras, hecho que los estadounidenses aprovecharon para reclamar a Texas como parte de Luisiana.[195]

La delimitación fronteriza se agravó cuando Napoleón invadió a España, pues configuró la coyuntura propicia para que Estados Unidos se anexara Florida el 14 de abril de 1812. Aunque Onís se apresuró a plantear el problema de la Florida y de Texas, las pláticas se estancaron y no fue sino en 1818 cuando España la vendió a Estados Unidos a cambio de que se reconociera una frontera definida entre la Nueva España y ese país.

El convenio se firmó el 22 de febrero de 1819 y se conoció como Tratado Transcontinental o Adams-Onís, el cual estableció como límite fronterizo la desembocadura del río Sabinas, siguiendo

192 Josefina Zoraida Vázquez y Lorenzo Meyer, *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico, 1776-1993),* México, Fondo de Cultura Económica, 1994, p. 17.

193 Ibídem, p. 17-20.

194 Ibídem, p. 17-20.

195 Víctor Arriaga Weiss, *La Compra de Luisiana y las ideas sobre la expansión territorial en Estados Unidos*, Centro de Investigaciones y Docencia Económicas (CIDE), México, 1996.

su curso hasta el paralelo 32; de ahí en línea recta hasta el río Rojo, siguiendo el río Arkansas, para continuar hasta el paralelo 42, que sirvió de frontera hasta el Pacífico. Una verdadera ironía fue que el Senado estadounidense ratificara el Tratado Adams-Onís el 19 de febrero de 1821, cinco días antes de la declaración del Plan de Iguala.[196]

El gobierno de Agustín de Iturbide vio con desconfianza la peligrosidad del Tratado, ya que el territorio de Texas comenzó a ser atractivo para Estados Unidos. Por otra parte, el Tratado de Onís dio como resultado que se acrecentara la competencia entre Estados Unidos e Inglaterra y se produjera un enfrentamiento entre ambas naciones.

De manera irónica, Estados Unidos no alcanzó a percibir que desde 1812 Inglaterra había entrado en la órbita de su desarrollo capitalista, por lo que el interés en la posesión de tierras pasó a segundo término; esto se explica porque su eje de desarrollo comenzó a girar en torno del comercio internacional, por lo que reservó su Ejército y su Marina para apoyar al capital y al comercio.[197]

El interés de los ingleses sobre América, especialmente en su relación con México, fue siempre comercial y, al tomar este camino, tendieron a alejarse de Estados Unidos, ya que este último carecía de los mecanismos para competir industrialmente con Inglaterra, por lo menos en esos años, cuestión que se revirtió hacia finales del siglo XIX, cuando Estados Unidos y Alemania aventajaron a Inglaterra en el rubro industrial. Sin embargo, el hecho de que varios países se hayan incorporado tardíamente a este proceso provocó años más tarde la Primera Guerra Mundial.[198]

El proceso de expansión territorial de Estados Unidos se convirtió en un conflicto de frontera con México, que se resolvió en condiciones extremadamente desfavorables para este país.[199]

Al emerger México a la vida independiente en 1821, la Junta Provisional Gubernativa nombró un comité para analizar la situación de los límites fronterizos con el vecino del Norte, así como para la obtención del reconocimiento de ese país. Con dicho propósito, se designó a José Manuel Zozaya Ministro Plenipotenciario en Washington.[200] Además del objetivo principal, también se buscaba asegurar la ayuda en caso de que el conflicto en Ulúa se convirtiera en una guerra contra España, y peor si Francia intervenía, en virtud de los lazos que las unían al formar ambas parte de la Santa Alianza. Una última misión encomendada a Zozaya fue investigar sobre las intenciones estadounidenses.[201]

De esta manera, Zozaya pudo comprobar los intereses expansionistas de Estados Unidos y previno que, en adelante, este país sería el enemigo declarado de México. La campaña de la prensa estadounidense desarrollada entre 1822 y 1823 confirmó sus temores.[202]

A la caída de Iturbide, siguió un periodo de extrema inestabilidad política debido a la confrontación entre federalistas y centralistas, a lo que se sumó la debilidad con la que emergieron las

196 Josefina Zoraida, *op. cit.,* p. 22.

197 Para una explicación más profunda sobre el desarrollo de la nación inglesa, se recomienda el texto de Manuel Cazadero, *Las Revoluciones Industriales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

198 Josefina Zoraida Vázquez, "Los primeros tropiezos" en *Historia General de México*, México, El Colegio de México, 1981, t. II, pp. 803-818.

199 Ídem.

200 José Emilio Pacheco y Andrés Resendiz, *La Guerra Injusta,* México, Clío; Leticia Rivera Cabrieles, *op. cit*.; Carlos Bosch, *Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos 1819-1848,* Colección del Archivo Histórico Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974, p. 31. Así como "De la disputa a la cooperación: la relación México-Estados Unidos (1821-1941), *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, SEMAR, México, 2006.

201 El empréstito, entre otras cosas, estaba destinado a la compra de barcos para hacer frente al problema del reducto español guarnecido en Ulúa desde el 26 de octubre de ese año. Al no lograrse el empréstito, se envío, por parte de la Armada, al Capitán Eugenio Cortés para negociar la compra de los barcos que constituyeron la primera escuadra naval de México, pero éste fue encarcelado al no cubrir el pago completo de los mismos; fue el estadounidense Richard Mead, simpatizador de la causa mexicana, quien cubrió el pago.

202 Carlos Bosch García, *Problemas Diplomáticos del México Independiente,* México, El Colegio de México, 1947, pp. 21-26.

nuevas instituciones, en un contexto de crisis por la restauración del absolutismo en España, por lo que en México se temía que dicha acción pudiera extenderse hacia su territorio.[203]

No obstante, México no fue el único país receloso de su vecino; el 2 de diciembre de 1823, el Presidente James Monroe aprovechó su mensaje anual para advertir que su país consideraría como una agresión cualquier intervención europea en América, por lo que lanzó la famosa frase "América para los americanos". La Doctrina Monroe dejaba clara la percepción sobre América como zona natural de influencia de los estadounidenses.

Al arribar Poinsett a México, tuvo como prioridad hacer saber al Presidente Guadalupe Victoria el reconocimiento que su país otorgaba al Estado mexicano, al mismo tiempo agradecer que la Carta Magna de 1824 estuviera basada en la de los Estados Unidos. Sin embargo, cuando se enteró de que el Plenipotenciario británico fue recibido y se había firmado un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, estalló en cólera hasta llegar al absurdo de considerar al Ministro inglés Ward un enemigo personal.

Al darse cuenta Poinsett de que no contaba con el apoyo del Presidente Victoria ni del ministro de Relaciones Exteriores, que en ese momento era Lucas Alamán, optó por cambiar de estrategia y buscó el apoyo de los miembros más radicales del poder legislativo y aunque logró influir en el Congreso, no lo hizo en el Ejecutivo.

Este clima ríspido entre ambos países puede apreciarse en la carta de Poinsett a Clay: "Es manifiesto que los ingleses han aprovechado el tiempo y las oportunidades. El Presidente y los Secretarios de Estado, Hacienda y Asuntos Eclesiásticos [de México] están de su parte. Nosotros tenemos un grupo respetable en ambas cámaras y una vasta mayoría del pueblo que está a favor de la más estricta unión con los Estados Unidos. No se fían de los ingleses".[204]

Para Poinsett, la esfera política mexicana estaba llena de inmoralidad, por lo que pidió la formación de un partido estadounidense; y ya que los ingleses contaban con la simpatía del Presidente Victoria, se formó el Rito de York. Muy pronto, Poinsett perdió el control y empezó a rebasar sus funciones como Ministro Plenipotenciario al plantear temas que insultaban y herían la susceptibilidad mexicana: uno de ellos, la venta de Texas.

Para muchos, no pasó desapercibida la actitud del ministro estadounidense, que ponía en considerable peligro la frágil soberanía de México.[205] El caso llegó a tener tanta gravedad que en el pronunciamiento político de 1827, a causa de las elecciones presidenciales, se pidió la expulsión del ministro Poinsett; mientras, la legislatura de Veracruz lo acusó de haber establecido el Rito de York, con el fin de dividir a los partidos políticos nacionales.[206]

El beneficio de mover la frontera, que tanto planteó Poinsett, lo transformó y amplió el Secretario de Estado Henry Clay en una clara oferta de compra-venta del estado de Texas.[207] Poinsett aconsejó a su gobierno que mandase una fuerza naval a las costas mexicanas, argumentando la inestabilidad de

203 El apoyo de la Santa Alianza a España hizo temer a Inglaterra y a Estados Unidos que se hiciera una repartición de América entre las potencias de la misma, en especial por Alejandro I, que adjudicaba a Rusia derechos sobre las costas del noroeste de Norteamérica, del paralelo 51 al 71. La Gran Bretaña sostuvo un intercambio de notas diplomáticas con Francia y se tranquilizó al saber que la Santa Alianza no pensaba apoyar a España para restaurar su autoridad en el Nuevo Mundo. Sin embargo, Estados Unidos se sintió amenazado.

204 *Poinsett a Clay*, México, 4 de junio de 1825. México, J. R. Poinsett, vol. 1, doc. 3. Archivo Histórico Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en adelante AHDSREX.

205 *Poinsett a Clay*, México, 12 de octubre de 1825, México, J.R. Poinsett, vol. I, doc. 24, AHDSREX.

206 *Poinsett a Clay*, México, 4 de julio de 1827, México, J. R. Poinsett, anexo B, doc. 94, AHDSREX.

207 *Instrucciones de Henry Clay a J. R. Poinsett*, ministro de Estados Unidos en México, Washington, 26 de marzo de 1825, United Status Ministres, Instructions, vol. 10, pp. 225-238, AHDSREX.

México a consecuencia de la invasión del Brigadier Isidro Barradas a Cabo Rojo con el propósito de una reconquista. [208]

Ante tantos desaciertos cometidos por Poinsett, éste fue relevado por Anthony Butler en octubre de 1829. Sin embargo, los incidentes continuaron en torno de la cesión de Texas y otros territorios, ya que se empezaba a mencionar con insistencia la adquisición del norte de California (del paralelo 42 al 37) que incluía el puerto de San Francisco y Nuevo México.[209]

Según Butler, México era dueño de un territorio que no le pertenecía. Aunque el gobierno mexicano decidió no entrar en polémica, la correspondencia personal del ministro Butler parece indicar que se llevó a cabo la preparación clandestina de un movimiento militar para la adquisición por la fuerza del territorio mexicano.[210] A la par, los movimientos en el estado de Texas habían comenzado a tomar tintes de rebelión, no obstante que en Washington se anunciaba que el tratado de fronteras estaba listo para el intercambio de ratificaciones.[211]

En septiembre se planteó la crisis y, aunque no todos los texanos estaban de acuerdo con la Independencia, el grupo radical del movimiento logró conjuntar seis mil hombres en octubre de 1835; el anzuelo para conquistar voluntarios fue el ofrecimiento de mil hectáreas de tierra que hicieron los grupos dirigentes.[212]

Mientras tanto, los buques estadounidenses continuaron zarpando del puerto de Nueva York llevando armamento a las playas texanas;[213] México lo consideró motivo suficiente para que los extranjeros que entraran al país por tierra o por mar, en caso de venir armados, fueran tratados y castigados como piratas.[214]

Al problema de Texas se añadió el de las reclamaciones internacionales que desde 1833 Butler acumuló sin discriminación alguna, y casi todas en relación con préstamos forzosos ocurridos durante las revueltas civiles, particularmente con el motín del Parián y la invasión española de 1829.[215] El gobierno mexicano no dio importancia a las reclamaciones e insistió en que fueran presentadas ante los órganos gubernamentales correspondientes. Estados Unidos lo calificó como denegación de justicia. A partir de ese año y hasta la guerra entre las dos naciones, la presión exigida para reparar los daños fue constante.

No obstante la resistencia de México, la Independencia de Texas fue una realidad, y el 2 de marzo de 1836 se separó formalmente de nuestro país, con David L. Burnett como Presidente y Lorenzo de

208 *Poinsett a Van Buren*, México, 22 de agosto de 1829. México, J. R. Poinsett, vol. 4. doc. 18, AHDSREX.

209 *Butler a Forsyth*, México, 25 de enero de 1835, México, Notes, vol. 1 doc. s/n. Butler a Mc Lane, México, 2 de marzo de 1834, ibídem, doc. 63, AHDSREX.

210 *Butler a Ignacio Hernández*, México, 17 de marzo de 1835, México, A. Butler, vol. 6, doc. s/n, AHDSREX.

211 *El Cónsul de México en Nueva Orleans al Ministro de México en Washington*, Nueva Orleans, 11 de julio de 1835. Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 3-1-35, *El Cónsul de México al Gobierno de México,* Nueva Orleans, 17 de julio de 1835, ff. 21-22. AHDSREX.

212 *Louisiana Advertinser*, Nueva Orleans, 26 septiembre de 1835, 3-1-2515, primera parte, ff. 66-69 y segunda parte 3-1-3516, ff. 110-111, AHDSREX.

213 *Castillo y Lanzas a Forsyth*, Filadelfia, 21 de octubre de 1835, AHDSREX, 3-1-3516, segunda parte, ff. 44-48; *Forsyth a Castillo y Lanzas*, Washington, 22 de octubre de 1835, Mexican Legation, Notes, vol. 2, doc. s/n; *Castillo a Forsyth*, Filadelfia, 29 octubre de 1835, México, Notes, vol. 2. doc. s/n, AHDSREX.

214 *Tornel, Secretario de Guerra y Marina al Secretario de Relaciones Exteriores*, México, 3 de diciembre de 1835, AHDSREX 3-1-3516, segunda parte, ff. 79-80.

215 Marina Rabadán Figueroa, *Propios y Extraños. La presencia de los extranjeros en la vida de la Ciudad de México 1821-1860,* México, Porrúa-Universidad Autónoma de Morelos, 2006.

Zavala como Vicepresidente, aunque, cabe destacar, México nunca reconoció dicha independencia.[216] En 1837, como era de esperarse, Estados Unidos y México rompieron relaciones diplomáticas.

A pesar de la Independencia de Texas, la anexión a territorio estadounidense no se consumaría inmediatamente, gracias a la intervención de figuras como John Quince Adams, quien en su opinión, su propio país se empeñaba en provocar una guerra con México.[217]

Inglaterra, por su parte, mantuvo una actitud reservada y, a partir de 1839, empezó a insistir ante el gobierno mexicano sobre la conveniencia de reconocer la Independencia de Texas, con el fin de que no perdiera más territorio; además de que la guerra naval con Francia de 1838 había descapitalizado a México. Sin embargo, no se había aprendido la lección: a partir de 1837, las reclamaciones de Francia y Estados Unidos habían empezado a adquirir el carácter de una verdadera catástrofe.

Al inicio de la década de 1840, para México significó el empeoramiento de la situación, pues no sólo se había extendido el deseo de anexar Texas a la Unión Americana, sino también el de adquirir los territorios de California y Nuevo México.

Desde 1840, el gobierno estadounidense había anclado una flota naval frente a las costas del Pacífico, lo que era un indicador de los objetivos de Estados Unidos en el plazo inmediato y se puede ilustrar con el incidente provocado por el Comodoro Thomas A. Jones, quien, ante los malos entendidos de un supuesto estado de guerra con México, tomó el puerto de Monterey, California, en octubre de 1842; al advertir el error, ofreció disculpas. Sin embargo, los artículos periodísticos, los discursos políticos y las advertencias constantes de la Gran Bretaña mostraron claramente que el nuevo blanco era California.[218]

Con la incorporación de Texas a la Unión Americana y la llegada a la presidencia de James Knox Polk en 1845, se presentaron las condiciones favorables para que Estados Unidos expandiera sus fronteras hasta el Océano Pacífico. Con el arribo de un mandatario expansionista como Polk, era fácil predecir lo que seguiría para México.

El gabinete del Presidente estadounidense contaba con tres decididos expansionistas: el Secretario de Estado, James Buchanan; el de Hacienda, Robert J. Walter y el de Marina, George Bancroft.[219] Con ellos de su lado, estaban garantizados la guerra y el éxito de la misma.

De acuerdo con el enfoque estadounidense de considerar el patrimonio mexicano como una mercancía sujeta a compra-venta, Polk intentó regularizar las relaciones diplomáticas entre ambos países, con la finalidad de poder plantear la compra de California. Para ello fue enviado el agente confidencial William Parrot, mismo que no sería recibido.[220] Ante la negativa de México, Estados Unidos envió entonces a John Slidell, quien llegó a Veracruz el 29 de noviembre de 1845 con instrucciones de normalizar las relaciones, arreglar las reclamaciones pendientes, ofrecer 5 mdd por

216 La independencia, según los texanos, había sido reconocida en los Tratados de Velasco por Santa Anna cuando fue hecho prisionero. Aunque los historiadores texanos siempre mencionan el incumplimiento de Santa Anna, cabe recordar que los Tratados tampoco fueron cumplidos por el gobierno texano. No fue sino a finales de 1836, al tomar Houston posesión de la Presidencia, cuando liberó a Santa Anna y lo puso en camino a Washington. No se conocen los detalles de la entrevista entre los dos presidentes, pero sí del interés expresado por Jackson en la compra del norte de California. Las noticias de todos estos sucesos se tradujeron en una condena a Santa Anna, quien a su regreso a México desapareció de la escena pública. Todo parecía indicar que su carrera había terminado; sin embargo, su buena estrella le permitió reivindicarse al perder una pierna durante la guerra con Francia en 1838.

217 Carlos Bosch, *op. cit.*

218 Ídem.

219 Josefina Zoraida Vázquez, *et al., op. cit.,* p. 54.

220 Walter Astié Burgos, *op. cit.,*

Nuevo México y, ante los rumores de una posible venta de California a los británicos, averiguar los planes existentes al respecto.[221]

Sin embargo, México mantuvo su postura y se negó a recibir a Slidell, lo que fue considerado como un agravio que se agregaba a la larga lista de ofensas y daños infligidos por los mexicanos, lo que habían tolerado los estadounidenses por ser México una nación hermana y vecina.[222]

Con ese pretexto, Polk comenzó a predisponer a la opinión pública para que en su momento respaldara las acciones que se emprendieran para vengar las ofensas de los mexicanos y exigir las satisfacciones necesarias.[223]

En México, la llegada de Slidell sirvió para que se acusara al gobierno de José Joaquín de Herrera de estar negociando la venta de Texas y California, por lo que recibirlo hubiera sido un acto suicida.[224] Sin embargo, el daño estaba hecho, y el empeño de Herrera por evitar la guerra se interpretó como un acto de traición que acabó por acarrearle una gran impopularidad que determinó su caída a finales de 1845.

El General Zachary Taylor, veterano de las Guerras Indias y la Florida, era Comandante del Ejército del Sudoeste desde 1840 y, por órdenes del Presidente Polk, se había trasladado a la zona fronteriza en disputa, con la orden de movilizarse hacia territorio mexicano, lo que significó una provocación adicional que implicaba la presencia de barcos de guerra estadounidenses en diversos puertos del Golfo de México y del Pacífico.

Todo era cuestión de esperar a que los mexicanos respondieran al desafío. Polk, preocupado por las formas, procedió a justificar ante el mundo la agresión armada contra una nación débil como México, cuyo único propósito era arrebatarle su patrimonio. Fue fácil encontrar el argumento, puesto que ya se había ensayado con anterioridad: Estados Unidos debía aparecer como la víctima. De esta manera, en enero de 1846, las tropas de Taylor se internaron en tierras de Tamaulipas que el Congreso Texano decretó como propias, frente a Matamoros, donde inicia Brownsville.[225]

Aunque en primera instancia se guardaron las cortesías y los protocolos entre los dos ejércitos, fue evidente que en cualquier momento la situación haría crisis. De esta forma, el 23 de abril, el General mexicano Anastasio Torrejón ordenó cruzar el río con mil 600 elementos a cierta distancia de las tropas estadounidenses, y con toda la intención Taylor ordenó detenerlos con sólo 60 hombres; en ese combate desigual murieron 16 soldados estadounidenses.[226]

El pretexto tan ansiado por James Knox Polk estaba dado. Un conciso mensaje de Taylor que llegó a Washington el 9 de mayo decía "Las hostilidades pueden considerarse iniciadas". Polk había obtenido lo que anhelaba; para el día 11, justificaba ante el Congreso estadounidense la guerra contra México: "Tras reiteradas amenazas, México ha violado la frontera, nos ha invadido y derramado sangre angloamericana en suelo angloamericano".[227]

221 Citado por Josefina Zoraida Vázquez, *op. cit.,* p. 56.

222 Gastón García Cantú, *Las invasiones norteamericanas en México*, México, Fondo de Cultura Económica, p. 193.

223 Ídem.

224 José Joaquin de Herrera, *Acting President of the Republic of Mexico. A proclamation denouncing the United States' intention to annex Texas*, José Joaquin de Herrera a D. Luis G. Cuevas, *Palace of the National Government, City of Mexico*, junio 4, 1845. Véase en Steven R. Butler (ed.), *A Documentary History of the Mexican War*, Richardson, Texas: Descendants of Mexican War Veterans, 1995, p. 5.

225 José Emilio Pacheco *et al., op. cit.,* p. 15.

226 Ídem.

227 Ídem.

Los congresistas aprobaron la declaración de guerra, autorizaron el gasto de 10 mdd iniciales y el reclutamiento de cincuenta mil voluntarios, de los cuales la mitad era inmigrante, de orígenes alemán, escocés, inglés e irlandés.[228] México no tuvo otra opción que aceptar el inicio de la guerra y que el país vecino del norte venía por más territorio.[229]

La estrategia militar

Para el Presidente James Knox Polk y su Secretario de Marina, George Bancroft, era evidente que, dada la superioridad bélica de su país y las pésimas condiciones de la defensa mexicana, el éxito estaba asegurado. Sin embargo, era preciso no correr riesgos, pues los costos políticos podían ser altísimos. El Senador Thomas Hart Benton dijo al respecto:

> …la intención era llevar a cabo una pequeña guerra, aunque lo suficientemente prolongada como para firmar un tratado de paz, pero no tan prolongada a la vez, como para que la reputación triunfante de los militares resultara peligrosa para el presidente. El mandatario debería ser el único que se anotase el triunfo.[230]

Polk temía que Zachary Taylor obtuviera la nominación a la presidencia en las siguientes elecciones, por lo que designó como Comandante en Jefe de las Operaciones al General Winfield Scott. No obstante, Taylor ganó en popularidad y, contra lo deseado, fue seleccionado a la presidencia, muy a pesar de Polk.

La estrategia militar de Estados Unidos era conducir varias campañas simultáneas para apoderarse del territorio, y luego negociar el tratado que le permitiera legitimar la adquisición. De esta manera, la guerra comprendió diversas operaciones masivas tanto de tipo terrestre como naval, que en lo esencial tenían como objetivo:

1. Envolver y garantizar la zona en disputa.
2. Impedir cualquier ayuda proveniente del exterior (particularmente de países europeos).
3. Proteger el desembarco anfibio de Scott en Veracruz, de donde partiría la ofensiva más importante para tomar la Ciudad de México, sede del Poder Ejecutivo.

De esta manera, se desplegaron las siguientes ofensivas terrestres y navales:

1. La ofensiva terrestre comprendía la invasión del norte de México con la ocupación de Nuevo México, California y Chihuahua, hasta la región del este colindante con Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila.
2. La ofensiva naval se emprendería a partir del bloqueo de los puertos del Océano Pacífico y del Golfo de México: en el primero se tomarían Guaymas, Mazatlán, La Paz, San Blas y Manzanillo; y en el segundo, Tampico, Alvarado, Coatzacoalcos, Puerto México, Tuxpan, Ciudad del Carmen y Veracruz. De todos ellos, el más importante era Veracruz; al imponer el bloqueo al puerto, se obtendrían las ganancias provenientes de las aduanas marítimas, lo que ayudaría a continuar

228 Ídem.

229 James K. Polk, *President of the United States at Washington, D.C., to the Congress of the United States. A special message calling for a declaration of war against México.* Washington, mayo 11, 1846, Citado por Steven R. Butler, *A Documentary History of the Mexican War*, Richardson, Texas: Descendants of Mexican War Veterans, 1995, pp. 67-71.

230 José Emilio Pacheco *et al.*, *op. cit.*

con la guerra, aunque económicamente desestabilizara a México. Veracruz, además, fue el sitio donde se colocaron el cuartel y el tren naval que aprovisionó logísticamente a las tropas del General Winfield Scott. A este último, no sólo se impondría el bloqueo, sino también el sitio con el fin de llegar a la capital siguiendo la ruta de Hernán Cortés. A cargo de la ofensiva naval estuvo el General Winfield Scott.[231]

3. La ofensiva terrestre desde Veracruz hasta la Ciudad de México, mediante la cual se realizaron diversas batallas terrestres que se fueron dando conforme atacaban las tropas del Ejército mexicano: las de Cerro Gordo y Puebla; en la Ciudad de México, las de Padierna, Churubusco, Molino del Rey y Chapultepec.

Paralelamente, se desplegaron tres objetivos encubiertos:

1. La filtración de agentes secretos y espías estadounidenses en territorio mexicano, cuya finalidad fue hacer investigación de inteligencia (agentes Moses Y. Beach, William Jenkins Worth, Fremont y Guillespie y Pedro Arias).
2. La contratación de bandoleros y salteadores de origen mexicano para guiar a las tropas de Scott por el camino terrestre desde Veracruz hasta la Ciudad de México, algunos de los cuales se enrolaron en las filas del Ejército, para así poder obtener información adelantada de los planes a desarrollarse por los mexicanos en la Ciudad de México (uno de los espías fue Juan Tezozómoc).
3. El despliegue de operaciones psicológicas a través de campañas de desprestigio dirigidas en contra del gobierno mexicano, con la finalidad de generar una opinión pública internacional adversa a este país; dichas operaciones también tuvieron como objetivo influir en los ánimos de todos los grupos de México, ya fueran conservadores o liberales; para tal fin, ofrecieron a cada uno de ellos, la seguridad y protección de lo que consideraban estaba en riesgo por la situación política y económica del país. Así, a la Iglesia por ejemplo, le ofrecieron no implementar ninguna ley de amortización, ya que Estados Unidos también era creyente de Cristo.

Ofensiva estadounidense en la guerra 1846-1848

Norte de México	Océano Pacífico	Golfo de México	Ciudad de México
Alta California Nuevo México Chihuahua Tamaulipas Nuevo León Coahuila	Guaymas Mazatlán La Paz San Blas Manzanillo	Tampico Alvarado Coatzacoalcos Puerto México Tuxpan Ciudad del Carmen Veracruz Cerro Gordo	Padierna Churubusco Molino del Rey Chapultepec

Elaboración propia.

231 El camino que tomó Hernán Cortés para llegar a Tenochtitlan fue Veracruz. Los soldados estadounidenses se guiaron con la ruta marcada por los españoles.

Las ofensivas terrestres en el norte de México[232]

Tres ejércitos estadounidenses se internaron en el norte del país: en la Alta California (campaña del 2 de julio de 1846 al 13 de enero de 1847), en Nuevo México, con dirección a Chihuahua (campaña de julio de 1846 a marzo de 1848), y en la región del Este colindante con el Golfo de México (campaña iniciada en mayo de 1846).

En California, el terreno fue despejado previamente a las acciones militares con operaciones encubiertas destinadas a generar revueltas que parecieran espontáneas, a cargo de los agentes Fremont y Guillespie. El Comodoro Sloat tomó los puertos de Monterey[233] y San Francisco. Más tarde, Robert Stockon asumió la dirección de la campaña que acabó sometiendo a San Diego, Santa Clara, San Pedro y, finalmente, a Los Ángeles el 13 de agosto.[234]

Aun cuando la población de Los Ángeles se rebeló y llegó a desalojar a los invasores, en diciembre arribaron los refuerzos de Kearny, quien ya había concluido su tarea en Nuevo México. La campaña de Nuevo México estuvo a cargo de mil 700 hombres bajo el mando del Coronel Esteban Watts Kearny, quien procedió a tomar Las Vegas, San Miguel y finalmente la capital, Santa Fe, el 18 de agosto de 1846.

De la campaña de Kearny en Nuevo México, también se derivaron las expediciones de Doniphan, Wool y Price para conquistar Chihuahua.[235] Finalmente, las fuerzas al mando de Zachary Taylor que desataron el conflicto llevaron a cabo la campaña "Río Bravo-Saltillo"[236] en el Noreste, misma que incluyó los estados de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, donde, al vencer la resistencia militar y civil, ocuparon Matamoros, Camargo, Monterrey, Saltillo, Parras y Ciudad Victoria.[237]

Dada la escasa existencia de guarniciones militares en el Norte, la defensa mexicana estuvo principalmente a cargo de los propios habitantes y, a pesar de que lograron algunas victorias, como

232 Para más detalles de estas batallas en el Norte, se recomiendan los siguientes documentos: Captain William J. Hardee, at Matamoros, México, to Brigadier-General Zachary Taylor, at camp opposite Matamoros. Dispatch communicating particulars of "Thornton Skirmish. "Matamoros, Mexico, April 26, 1846; Captain Edgar S. Hawkins, at Fort Taylor (a.k.a. Fort Texas), to W. W. S. Bliss, Assistant Adjutant-General, Army of Occupation, Texas. Dispatch communicating Hawkins' official report of the siege of the fortificaciones opposite Matamoros. Headquarters, Fort Taylor, Texas, May 10, 1846.; Brigadier-General Zachary Taylor, at camp near Matamoras, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army at Washington, D.C. Taylor's official report of the Battle of Palo Alto. Headquarters Army of Occupation Camp near Matamoros, May 16, 1846; Brigadier-General Zachary Taylor, at camp near Fort Brown, Texas, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army at Washington, D.C. Dispatch communicating Taylor official Report of the Battle of Resaca de la Palma. Headquarters, Army of Occupation Camp near Fort Brown, Texas, May 17, 1846; Major-General Zachary Taylor, at Monterey, Mexico, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of the Mexican forces at Monterey. Head-Quarters, Army of Occupation, Camp before Monterey, September 25, 1846; Major-General Zachary Taylor, at Agua Nueva, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Taylor's official report of the Battle of Buena Vista. Headquarters, Army of Occupation, Agua Nueva, March 6th, 1847; Coronel Alexander W. Doniphan, at Chihuahua, Mexico, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch communicating Doniphan's official report of the Battle of Sacramento. Headquarters of the Army in Chihuahua, City of Chihuahua, March 4, 1847 en *R. Butler, A Documentary History of the Mexican War.*

233 Major-General Zachary Taylor, at Monterey, Mexico, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of the Mexican forces at Monterey. Head-Quarters, Army of Occupation, Camp before Monterey, September 25, 1846, en Steven Butler, *op. cit.*

234 José Emilio Pacheco *et al., op. cit.,* pp. 16-18

235 Coronel Alexander W. Doniphan, at Chihuahua, Mexico, to Roger Jones, Adjutant. General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch, communicating Doniphan's official report of the Battle of Sacramento. Headquarters of the army in Chihuahua. City of Chihuahua. March. 4, 1847 en Steven R. Butler. A Documentary History of the Mexican War, en Steven Butler, op. cit.

236 Captain William J. Hardee, at Matamoros, Mexico, to Brigadier-General Zachary Taylor, at camp opposite Matamoros. Dispatch communicating particulars of "Thornton Skirmish." Matamoros, Mexico, April 26, 1846; Captain Edgar S. Hawkins, at Fort Taylor (a.k.a. Fort Texas), to W. W. S. Bliss, Assistant Adjutant-General, Army of Occupation, Texas. Dispatch communicating Hawkins' official report of the siege of the fortifications opposite Matamoros. Headquarters, Fort Taylor, Texas, May 10, 1846; Brigadier-General Zachary Taylor, at camp near Matamoras, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army at Washington, D.C. Taylor's official report of the Battle of Palo Alto. Headquarters Army of Occupation Camp near Matamoros, May 16, 1846, en Steven Butler, op. cit.

237 José Emilio Pacheco et al., op. cit.

la recuperación de Los Ángeles, la cual fue momentánea, a final de cuentas acabó imponiéndose la superioridad del armamento estadounidense.[238]

Las ofensivas navales

La embestida terrestre se acompañó del bloqueo y la ocupación de los principales puertos del Pacífico y del Golfo de México. Tampico cayó en noviembre de 1846; Veracruz, en marzo de 1847; Tuxpan, en abril de 1847; Ciudad del Carmen, en mayo de ese año; más, tarde Guaymas, Mazatlán, La Paz, San Blas y Manzanillo.

El Golfo de México

Entre los objetivos de la estrategia estadounidense, estaban el bloqueo y desembarco en los principales puertos del Golfo de México. En abril de 1844, mucho antes de que las hostilidades comenzaran, el Comodoro David Connor, Comandante del *Home Squadron*, recibió órdenes para concentrar su flota en Antón Lizardo, lugar desde donde empezó a recabar información acerca de la situación de la Marina mexicana; obteniendo una lista de los buques con que contaba el país e hizo la observación de que todos ellos necesitaban reparaciones en distintos grados.[239]

A partir del 20 de mayo de 1846, con la declaración de guerra del Presidente James Knox Polk, los acontecimientos empezaron a desencadenarse en contra de México. El Secretario de Marina George Bancroft ordenó a Connor que sí algún barco mexicano cruzaba el Río Bravo, diera la orden de disparar y que considerara iniciadas las hostilidades. De forma inmediata, Connor solicitó que se le proporcionaran barcos pequeños, los cuales le serían de utilidad en las barras y accesos de los ríos.

Por otra parte, el 18 de mayo el General Paredes dispuso que la flota que se encontraba en Alvarado (procedente del puerto de Veracruz) se condujera a La Habana, incluidos los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma* (dos de los barcos más modernos de la época en el ámbito mundial), mismos que nunca regresaron a México ya que fueron vendidos por Santa Anna ante la situación hacendaria de México que se agudizó por los gastos de guerra. Lo que una vez más reflejaba la falta de visión marítima y de la necesidad de construir un poder naval por la dirigencia política mexicana.

La situación a que se enfrentó Connor en el Golfo de México para iniciar el bloqueo fue la siguiente:

1. De los ocho puertos donde se planeó imponer el bloqueo, en cinco se podía realizar con facilidad, utilizando un sólo barco en cada caso, dadas las condiciones de sus bocas y barras; éstos fueron: Soto la Marina, Tampico, Tuxpan, Alvarado y Tabasco.
2. En Veracruz, Matamoros e Isla del Carmen, la situación era completamente distinta, pues para efectuar el bloqueo se requería de un mayor número de barcos.

238 Ídem.

239 José Emilio Pacheco *et al., op. cit.*; Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario*, Secretaría de Marina-Armada de México, México, 1970, t. 1, p. 123.

Puerto de Alvarado

Ante las noticias de un posible desembarco en el puerto de Alvarado por las fuerzas navales del Comodoro Connor, las autoridades porteñas incrementaron la defensa del lugar. Al mismo tiempo, el Capitán de Navío Tomás Marín recibió la orden de trasladar a Alvarado la escuadra naval anclada en el puerto de Veracruz, integrada por los bergantines *Mexicano, Veracruzano Libre* y *Zempoalteca,* las goletas *Águila* y *Libertad,* el pailebote *Morelos* y las cañoneras *Guerrero, Queretana y Victoria*.

A Connor le despertaba un gran interés apoderarse de esta flota, lo que le permitiría incrementar sus unidades, creyendo que podía realizarlo de una forma fácil a través de un desembarco anfibio, tomar las cabezas de playa y sitiar la ciudad.[240]

Por su parte, Tomás Marín diseñó una estrategia de defensa que consistió básicamente en internar la flota en el río y situar los bergantines *Mexicano, Veracruzano Libre* y *Zempoalteca* junto a la casa conocida con el nombre de la bañera, con el objetivo de distribuir sus fuerzas.[241]

El primer intento de desembarco en Alvarado se realizó el 7 de agosto con dos fragatas, tres corbetas, dos vapores (el *Mississippi* y *Princeton)*, cinco bergantines y varias goletas cañoneras que se dispusieron a tomar la cabecera de playa.

La fragata inglesa *Endymio*n fue espectadora de lo que ocurrió. La estrategia de la escuadra estadounidense fue situarse frente a la barra, pero, a pesar de su ventaja, los estadounidenses cesaron el fuego ante la aproximación de un norte al caer la tarde, por lo que regresaron el día 8 a Antón Lizardo. En su parte, Tomás Marín señala al respecto:

> …la situación invitaba a un golpe de audacia; así que el *Mississippi* y el *Princeton,* 2 fragatas y varias goletas cañoneras, montando cada una de estas una pieza de artillería, dieron fondo en la línea de la fortificación, a las 11 horas de la mañana del 7 de agosto de 1846; los vapores rompieron el fuego, el cual no fue contestado por la artillería mexicana dado su escaso calibre; el cual continuaría más o menos activamente durante 6 horas, pero sin efecto; la fuerte corriente del río, cuyo caudal habían incrementado las fuertes lluvias, hacía prácticamente imposible el remontarlo a remo hacia la población; tras muchos esfuerzos, las goletas cañoneras consiguieron acercarse al Norte del fortín a distancia de tiro de mosquete; aparentemente se intentaba un desembarco bajo la protección de la artillería de los vapores y las fragatas; por lo que las fuerzas mexicanas abrieron fuego de fusilería desde los médanos, el que contestaron la artillería y armas menores de las cañoneras, pero la lucha vio su fin en media hora por haber oscurecido; casi enseguida se entabló el mal tiempo, haciendo peligroso el fondeadero en mar abierto, y a la caída de la noche Connor se retiró… los americanos se sentían profundamente mortificados porque los ingleses habían sido testigos de su fracaso…[242]

El peligro que se había cernido sobre el puerto de Alvarado mostró al Comandante General del estado de Veracruz la necesidad de implementar una fortificación más sólida en la barra, cuestión que fue encargada al Capitán de Fragata Pedro Díaz Mirón y al Segundo Teniente Juan Lainé, quienes con la ayuda de los pobladores de Alvarado, Tlacotalpan y los pueblos aledaños, se encargaron de la fortificación y de armar las baterías en los márgenes del río Papaloapan, para lo cual levantaron un fortín en la barra

240 Ibídem, p. 124-125.

241 Ídem.

242 Justin H. Smith, *The War with Mexico*, Gloucester, Mass., Peter Smith, 1963, vol. II, p. 198.

y emplazaron la artillería a lo largo de la playa con los respectivos destacamentos para su operación.[243] De esta forma, la defensa quedó distribuida en cinco fortines: Santa Teresa, Santa Bárbara, el Rosario o de los Criollos, de la Unión y de la Punta Sur.

Fortificación de la barra de Alvarado

Fortines	*Comandantes*
Fortín Santa Teresa, al norte, en la barra	Capitán de Fragata Pedro Díaz Mirón
Fortín Santa Bárbara	Capitán de Fragata Ramón Palomo Gutiérrez
Fortín el Rosario o de los Criollos	Capitán de Fragata Miguel Garrido
Fortín de la Unión	Capitán de Fragata Víctor Mateos
Fortín de la Punta Sur	Capitán de Fragata Mariano Celarayn

Elaboración propia. Datos tomados de Mario Lavalle Argudín, *La Armada Nacional en el México Independiente,* así como de Enrique Cárdenas de la Peña, en *Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario.*

La táctica planeada por el Capitán de Navío Tomás Marín consistió en impedir que los buques estadounidenses pudieran salir del cerco que había diseñado (utilizando las baterías de tierra y la artillería de los buques) para disparar con fuego cruzado a los enemigos si intentaban cruzar la barra.

Al amanecer del 15 de octubre de 1846, el Comodoro Connor intentó por segunda vez ocupar el puerto de Alvarado. La escuadra estadounidense estuvo integrada esta vez por dos fragatas de vapor, dos de vela y una escuadrilla de buques menores que formaron dos divisiones, una bajo el mando del Comodoro Connor, y la segunda, del Comodoro Matthew C. Perry; ambas dispusieron un total de 26 cañones. Entre los barcos que la integraron, estuvieron el *Mississippi*, *Cumberland*, *Vixen*, *Reefe*r, *Bonita*, *Mc Lane*, *Petrel*, *Forward* y *Nonata*.[244]

La flota naval de los Estados Unidos pretendió forzar la barra con su fuego. Al principio, el corto alcance de los cañones de los fortines resultó ineficaz; sin embargo, conforme se redujeron las distancias, empezaron a causar serios daños al enemigo.[245] *El Mississippi* no pudo hacer blanco sobre las posiciones mexicanas; sus tiros resultaban demasiado largos, unos 200 metros atrás del fortín norte; además, la fuerte corriente originada por el mal tiempo impidió que los barcos estadounidenses pudieran cruzar la barra.

Connor esperó en vano a que se desvaneciera el norte para movilizar a sus buques; sólo el *Vixen* logró cruzar la barra, pero quedó encallado, pues el fuego de la artillería mexicana lo había dañado. El Comodoro Connor creyó que la artillería de la Marina Nacional superaba la suya, por lo que ordenó la retirada. Esta batalla fue uno de los escasos éxitos militares de México frente a Estados Unidos y estuvo a cargo de la Marina mexicana, pudiendo cumplir con éxito en esta parte del Golfo de México el ser la primera línea de defensa de la soberanía nacional.[246]

243 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 159.

244 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p. 127. *La Nonata*, refiere Cárdenas de la Peña, conocido también como ex *Belle*, fue un barco presa de origen mexicano; su captura ocurrió en el Golfo de México el 21 de agosto de 1846 por la *Porpoise.*

245 Ibídem, p. 160.

246 Por la acción de Alvarado, Tomás Marín fue ascendido a Jefe de Escuadra Efectivo de la Armada Nacional.

Al haber fracasado los dos intentos de desembarco en Alvarado, el Comodoro Connor no pudo realizar la misión de capturar los barcos de la escuadra mexicana, así como tampoco pudo allegarse a un sitio donde abastecerse, principalmente de alimentos y aguada.[247]

Puerto de San Juan Bautista

Ante el fracaso estadounidense en el puerto de Alvarado, el Comodoro Connor envió al día siguiente, 16 de octubre, al Comodoro Matthew C. Perry con rumbo a Tabasco, con buques menores y el vapor *Mississippi,* el objetivo era tomar el puerto de San Juan Bautista.

En el trayecto, el Comodoro Perry pudo capturar la goleta *Laura Virginia* y los vapores *Petrita* y *Tabasqueña*, en tanto la goleta *Amado* huyó río arriba. Para el día 25 de octubre los estadounidenses, llegaban a San Juan Bautista, donde se apoderaron de otros seis buques mercantes: los bergantines *Yunante* y *Rentville*, las goletas *Tabasco* y *Alvarado* y las balandras *Deseada* y *Campeche*.[248]

Aunque el Comodoro Perry exigió la rendición de la plaza, ésta se mostró decidida a defenderse, razón por la que el Comandante estadounidense ordenó romper fuego sobre la población. A pesar de que la guarnición naval de San Juan Bautista constaba escasamente de trescientos hombres, se pudo rechazar a la escuadrilla enemiga en los tres asaltos que intentaron.[249]

Puerto de Tampico

Hacia finales de octubre de 1846, las tropas de Taylor y el Escuadrón del Comodoro Connor tuvieron como propósito bloquear el puerto de Tampico para su posterior ocupación. La plaza mencionada contaba con trabajos de fortificación, así como algunas unidades de superficie: *Unión, Poblano* e *Isabel*.

Las autoridades del puerto recibieron sorpresivamente la orden del General Antonio López de Santa Anna de abandonar urgentemente la plaza. Las fuentes no esclarecen la toma de decisiones del General Santa Anna con respecto a Tampico, pero de lo que no cabe duda es que ésta se realizó el 27 de octubre con gran premura; fueron destruidos los puntos artillados, así como todo aquello que pudiera ser de utilidad al enemigo. De esta manera, Tampico fue ocupado el 14 de noviembre por las tropas estadounidenses, mismas que lo abandonaron por órdenes del Comodoro Connor el 13 de diciembre de 1846.[250]

Puerto de Veracruz

De manera irónica, el triunfo del puerto de Alvarado sobre las fuerzas navales de Connor y Perry se convirtió en la causa de la rendición del puerto de Veracruz,[251] ya que había quedado desprovisto de unidades navales desde 1846, al ser enviadas en su totalidad para la defensa del otro puerto.

247 La aguada es el conjunto de líquidos que necesita un buque: agua potable, combustible, aceites, etcétera.

248 Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 162.

249 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p.129.

250 Para mayor información, consultar a Mario Lavalle Argudín, *op. cit.*, y Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*

251 Major-General Winfield Scott, at Vera Cruz, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of Vera Cruz. Head-Quarters of the Army, Vera Cruz, March 29, 1847, en Steven Butler, *op. cit.*

La orden anterior, a juicio de varios estudiosos, fue el peor error estratégico del gobierno mexicano, pues dejó indefenso al principal puerto económico-comercial de México y abierta la ruta más corta hacia la capital.[252]

El lento avance del General Zachary Taylor desde el norte, condujo al gobierno estadounidense a realizar un giro en los planes de la guerra que afectaron a las dos partes beligerantes. Para los estadounidenses fue el replanteamiento de la ruta de invasión para dar fin a la guerra y para los mexicanos fue el cambio de gobierno motivado por una revolución en el interior del país mientras se desarrollaba la ocupación del norte.

El gobierno de Washington sabía que Taylor tenía ante sí la tarea de atravesar los cientos de kilómetros de desiertos, valles, ríos y otros accidentes geográficos para llegar al Altiplano Central de la República Mexicana. Además, esta estrategia operacional ponía mucha distancia entre la vanguardia de su ejército y las bases de abastecimiento, situadas en el Río Bravo. Haciéndose patente la necesidad de modificar los planes, de tal manera que se pudiera encontrar una ruta más corta, no sólo a la capital mexicana, sino a la terminación del conflicto.

Así que se consintió trazar un plan de operaciones que abriera un nuevo frente de guerra para llegar a la Ciudad de México, ya que evidentemente sólo la toma del centro neurálgico del país, donde convergen los poderes políticos, judiciales y comerciales de la República Mexicana, sería el factor decisivo para la victoria en esta guerra.

Desde los días en que Taylor estuvo en Monterrey, en Washington habían llegado a una conclusión: el nuevo frente sería abierto por el Golfo de México. Esto resultaba lo más práctico y sensato para los estadounidenses, ya que habían establecido un bloqueo muy efectivo sobre los principales puertos del Golfo como Soto la Marina, Tampico y Tuxpan.

Veracruz y Alvarado podían ser la entrada. Sin embargo, el fracaso ocurrido con la flota naval del Comodoro Connor en 1846 en Alvarado, condujo a que el General Winfield Scott, Jefe del Ejército de los Estados Unidos desde 1841, propusiera entrar a la Ciudad de México a través de la ruta seguida por Hernán Cortés en 1519. El plan de Scott, en su fase inicial, requería de la consolidación de los siguientes puntos:

1. Afianzar el bloqueo de los puertos del Golfo.
2. Asegurar una línea que fuera desde Saltillo a Tampico, tarea que recayó en Taylor.
3. Reunir las fuerzas recién enlistadas con las tropas veteranas que Taylor enviaría como refuerzos para el nuevo frente y
4. Desembarcar en el área de Veracruz para tomar la ciudad con el puerto como base inicial en la campaña.

Si bien, Veracruz era la ruta más corta para llegar a la capital, también era la más peligrosa por lo que requería de todo el esfuerzo bélico de los estadounidenses para enfrentar la parte más poblada de México.

Este plan fue aceptado por el gobierno estadounidense y Scott fue designado el Comandante para dirigir personalmente esta operación. De hecho, él había sido previsto para dirigir al Ejército del Río Bravo, pero por razones políticas que ya se comentaron, se designó a Taylor en su lugar. Mientras

252 El 10 de marzo de 1847, el Capitán de Navío Tomás Marín recibió la orden de desalojar Alvarado; envió al puerto de Veracruz 600 hombres de la guarnición y tuvo que destruir tres buques que aún quedaban a flote, pues el resto había sido hundido para cerrar el paso a Tlacotalpan. Aunque Marín y algunos de sus hombres pretendieron entrar en Veracruz, ya no fue posible, pues los estadounidenses habían tomado la plaza el 13 de marzo, razón por la cual se dirigieron a Córdoba.

Scott desarrollaba su plan y lo ponía en práctica, en México se presentaban diversos acontecimientos en la esfera política y militar suscitados por las primeras derrotas en el norte.

Desde los últimos días de 1845 Mariano Paredes y Arrillaga estaba al frente del Ejecutivo mexicano. Fue ratificado por el Congreso el 12 de junio de 1846. Tenía la intención de imponer un gobierno monárquico con la instalación de un príncipe extranjero, asunto que no fue muy bien visto por sus gobernados. Él despachó las órdenes a seguir para la campaña del norte contra Taylor que fue su principal prioridad en lo que a la guerra respecta. Con los otros escenarios del centro y del oeste Paredes estuvo informado pero poco pudo hacer.[253]

La guerra contra Estados Unidos marcó el fin del gobierno de Paredes, ya que dividió más a la nación en un momento crítico para la independencia e integridad del país. Esto provocó el debilitamiento del régimen y la oportunidad de la oposición liberal para reorganizarse y renacer la República Federal. Aprovechando la salida de Paredes de la capital, el jefe de la guarnición de la Ciudadela, Gral. Mariano Salas se pronunció contra el gobierno el 6 de agosto de 1846, haciéndose del control de la presidencia. Fue secundado por el Gral. Juan Morales y por Valentín Gómez Farías. Las principales consignas del nuevo cuartelazo eran el retorno de Antonio López de Santa Anna al poder y la restitución de la Constitución Federal de 1824.

Desde el principio de 1846 Santa Anna, exiliado en Cuba, estaba coordinándose por correo con Gómez Farías. Aseguraba que él había sido depuesto por las fuerzas monárquicas que llevaron a Paredes a la presidencia y que debía regresar a defender a México. Santa Anna arribó a Veracruz el 16 de agosto de 1846 provocando una de las más grandes polémicas históricas sobre la guerra. Hay evidencia de que los buques estadounidenses encargados de bloquear el puerto dejaron pasar el vapor ingles *Arab*, donde viajaba Santa Anna y que incluso lo remolcaron hasta las instalaciones portuarias.

Las intenciones de Santa Anna al regresar al país, han sido objeto de controversia y polémica, entre los historiadores mexicanos y estadounidenses. Algunos afirman que Santa Anna celebró un convenio secreto con Polk desde La Habana para derrocar a Paredes y que él, al momento de ascender a la presidencia, firmaría la paz.

Otros apoyan la idea de que Santa Anna efectivamente celebró tratos secretos con los enviados de Polk pero que al momento de llegar al territorio mexicano organizó la defensa nacional en detrimento de lo acordado. El Congreso designó a Santa Anna como presidente constitucional y a Gómez Farías como vicepresidente y como presidente interino cuando Santa Anna se colocara como Jefe del Ejército en campaña.

Como se ha dicho anteriormente, el General Winfield Scott, que fungía como Jefe del Ejército de los Estados Unidos, sólo por debajo del Presidente James Polk y del Secretario de Guerra estadounidense, finalizaron la guerra con la toma de la Ciudad de México.

El 7 de octubre de 1846 Scott presentaba su plan titulado "Veracruz y su castillo". En el apuntaba la importancia de capturar el puerto para establecer el avance al interior de México. Estimaba la fuerza necesaria del ejército invasor en 10,000 hombres, incluyendo 2,000 jinetes y 600 artilleros además de suficientes buques para desembarcar a 2,500 hombres y dos baterías de artillería a la vez; también solicitaba el refuerzo de la Marina y su poder de fuego. Había calculado, por el bien de las fuerzas que iban a ejecutar la operación, alcanzar el área de desembarco a inicios del siguiente año y tener

253 Los levantamientos de Juan Álvarez en Acapulco el 16 de abril de 1846, de Castillo Negrete en Mazatlán el 7 de mayo y de José María Yánez en Guadalajara el 20 del mismo mes, junto con los cambios de mando de la División del Norte obstaculizó una mejor defensa del territorio nacional al momento de estallar la guerra contra Estados Unidos.

tiempo suficiente para completar la operación antes del comienzo de la temporada de fiebre amarilla. El plan recibió no sólo la aprobación de Polk sino también de los Secretarios de Estado, de Guerra y de la Marina[254]

Para ahondar más en el plan de Scott, es necesario tomar en cuenta las observaciones que éste realizó sobre el área y al objetivo primario de la operación, Veracruz. Así, en sus estimaciones consideró el clima, ya que se reconocían dos temporadas al año en Veracruz que podían afectar las operaciones. De abril a octubre el clima era húmedo e insoportable y tanto el vómito negro y la diarrea causaban estragos en la región caliente del Golfo de México, principalmente para los que no eran naturales de la costa. Mientras que la temporada entre octubre y abril era seca pero abundante en nortes que hacían difícil el arribo de cualquier embarcación a los puertos, especialmente en Veracruz por los arrecifes y escollos que rodean al puerto. Por ello, el desembarco fue planeado entre estas dos temporadas y se proyectó para marzo de 1847.

El 12 de noviembre de 1846, Scott presentaría un segundo plan, basado en el anterior que llamó "Veracruz y su castillo-Nueva línea de operaciones hasta la capital [mexicana]".[255] Entre otras cosas, siguió considerando los 10,000 hombres como fuerza de desembarco y ocupación pero propuso un adicional de 4,000 soldados regulares y 5,000 voluntarios del ejército del Gral. Taylor, además de 1,200 marinos de la escuadra del Comodoro Connor.

Este plan permitiría lanzar la expedición antes de lo previsto una vez reunidas todas las fuerzas. Scott llegó a la conclusión final de que necesitaría 4,000 regulares, 10,000 voluntarios, 1,000 infantes de marina y marineros, 50 transportes con capacidad de 500 a 750 toneladas y 140 lanchas de desembarco para llevar 5,000 hombres y ocho cañones simultáneamente.[256]

Ya entrado en materia de la invasión, Scott eligió la Isla de Lobos, aproximadamente a 104 km. al Sureste de Tampico, como punto de encuentro de las fuerzas solicitadas por él y de donde partiría la expedición.

El 9 de enero de 1847 los refuerzos de Taylor consistentes en 1,000 jinetes (500 regulares y 500 voluntarios), 4,000 infantes y dos baterías de artillería ligera salieron de Saltillo rumbo a Brazos de Santiago, en la desembocadura del Río Bravo, donde llegaron el día 22. De allí partió Scott el 15 de febrero a Isla de Lobos, donde llegaron las tropas el 21 de febrero.[257]

Había serios problemas logísticos en la operación destinada a ser el primer ataque anfibio y desembarco en territorio extranjero del Ejército de los Estados Unidos. En los traslados entre los puntos mencionados hubo dificultades en el transporte de las tropas, ya que las fuerzas de Taylor concentradas en Tampico encontraron que había poca disponibilidad de embarcaciones. El Departamento de Guerra de los Estados Unidos había previsto asegurar 41 transportes para la expedición pero una serie de errores desbarataron los planes. Incluso algunas salieron con un mes de retraso de sus bases debido a que el material de guerra que debían transportar no estaba listo.[258]

254 Karl J. Bauer, *The Mexican War* 1846-1848, Universidad de Nebraska Press, New York, 1992, p. 234.
255 Ibídem, p. 235
256 Ídem.
257 José María Roa Bárcena, *Recuerdos de la invasión norteamericana*. t. 1. Porrúa. México, 1993, pp. 259-260
258 Karl J. Bauer, *The Mexican War*..., p. 239

Debido a ello Scott enfrentaba una carrera contra el tiempo ya que las tropas se estaban retrasando como él mismo dejó constancia el 28 de febrero de 1847 en un comunicado al Secretario de Guerra, William Marcy. [259]

Finalmente las tropas esperadas llegaron el 2 de marzo e inmediatamente toda la expedición se puso en camino a Antón Lizardo. Por las circunstancias que revisaremos más adelante se puede asegurar que el retraso del material y de las tropas afectó seriamente la marcha y las operaciones del ejército estadounidense debido a la proximidad de la temporada de enfermedades en la costa.

La vanguardia de la expedición llegó a Antón Lizardo el 4 de marzo. En el transcurso del día siguiente los demás barcos los alcanzaron llevando tropas y material. Scott y Connor decidieron desembarcar lo antes posible ante el temor de que un norte golpeara la flota fondeada.[260]

Una vez concentradas las fuerzas se organizaron de la siguiente manera: dos Divisiones de Regulares al mando de los Generales William J. Worth y David E. Twiggs y una División de Voluntarios dirigida por el Gral. Robert Patterson. La caballería estaba bajo el mando directo de Scott.[261]

En la mañana del 6 de marzo de 1847, el Gral. Scott y el Comodoro Connor se encontraban a bordo del pequeño buque de vapor norteamericano *Petrita*, acompañados por los Generales Worth, Twiggs, Patterson y Pillow y varios oficiales que posteriormente se harían célebres en esta guerra y en la Guerra de Secesión estadounidense.

Reconocieron la playa de Collado, aproximadamente a 4 km. al Sureste de Veracruz y considerado como lugar para desembarcar a las tropas. El buque siguió su reconocimiento sobre la Isla de Sacrificios y avanzaba en dirección al puerto cuando los cañones de San Juan de Ulúa dispararon sobre la embarcación. Dos granadas quedaron cortas; la tercera explotó arriba del buque esparciendo la metralla sobre cubierta y finalmente la cuarta granada cayó lejos del objetivo. Estuvo claro que el *Petrita* estaba en el rango de los cañones de Ulúa, así que el barco dio vuelta y regreso a su base.[262]

Este hecho es muy marcado en la historiografía estadounidense y poco conocido en la mexicana. Inclusive hay una confusión para citar la fecha exacta. Bauer menciona que sucedió la mañana del 6 de marzo, el diario del Cor. Hitchcock hace la anotación el 5 de marzo y Roa Bárcena, documentado en fuentes estadounidenses, asevera que fue el día 7.[263]

De lo que no hay duda es que los altos oficiales del Ejército de los Estados Unidos estuvieron a punto de quedar eliminados en una acción de armas y, tal vez por única ocasión en la historia, esto hubiera podido afectar seriamente los planes del ejército invasor y haber marcado un rumbo distinto en la guerra.

En sentido práctico, esta pequeña acción de armas, demostró que un cañón del fuerte de San Juan de Ulúa había disparado a un rango de 1.5 km. con efectividad de daño del 25%. A esto hay que añadir que el fuerte poseía un total 135 cañones de diversos calibres (aunque la calidad de las cureñas, la pólvora y las municiones era mala).[264]

En conclusión se comprende que el fuerte de San Juan de Ulúa, por sí solo, podía haber enfrentado a la flota estadounidense en un duelo de artillería y poner en peligro no sólo el desembarco extranjero

259 Ibídem, p.240.
260 Ídem.
261 José María Roa Bárcena, *Recuerdos*, t. I, pp. 260-261.
262 Karl J. Bauer, *The Mexican War*..., p. 241.
263 Ídem.
264 Ídem.

del vecino del Norte, sino también los planes de Scott y de sus superiores en Washington. Sin embargo, la lección de la guerra con Francia de 1838, no se había aprendido, y nuevamente esta fortificación había quedado casi en su totalidad en manos de militares del Ejército a la vez que la calidad de pólvora y municiones era pésima. Algunas fuentes registran que eran 80 los marinos que se encontraban en Veracruz, de los cuales se distinguió el Teniente José Sebastián Holzinger que se hallaba comisionado en el castillo de Ulúa. [265]

La playa de Collado fue sugerida por Connor como lugar de desembarco de las tropas y Scott compartió la opinión. Collado estaba lejos del alcance de San Juan de Ulúa, cuyos cañones, temía Scott, tenían la capacidad de hundir la Flota de Estados Unidos en su totalidad y de las baterías que existían en los fortines de Veracruz, además de que contaba con la protección natural de la Isla de Sacrificios no sólo de cualquier acción de artillería sino también para ocultar los movimientos del desembarco.[266] A diferencia de 1838, los barcos estadounidenses se encontraban a una distancia suficientemente amplia para hacer efectivas las balas de cañón del castillo de San Juan de Ulúa y de los baluartes de la muralla. Sin embargo, no lo hicieron más que en la ocasión que se acaba de mencionar.

Así, setenta barcos de guerra estadounidenses llegaron a Veracruz el 9 de marzo de 1847; la más poderosa fuerza naval que nunca se había congregado hasta ese momento, en un punto del continente americano. Diez mil soldados e infantes de Marina desembarcaron frente a la Isla de Sacrificios, entre Mocambo y Collado;[267] Scott estableció su cuartel general, denominado "Campo Washington", frente a ese puerto.[268]

Mientras ocurría la ocupación de Veracruz, el General Santa Anna regresaba de La Angostura; el cual se encontró con la noticia de que en la Ciudad de México se habían sublevado las tropas irregulares destinadas al apoyo a Veracruz, razón por la que el auxilio nunca había llegado a citado puerto.[269]

La táctica de los barcos estadounidenses consistió en situarse fuera del alcance de los cañones del fuerte de San Juan de Ulúa, trazando un arco con la finalidad de cancelar todos los accesos terrestres al puerto, a la vez que se cortaba el abastecimiento de agua para después rodear a la ciudad de Veracruz.[270]

El General Juan Morales y la máxima autoridad civil, Manuel Gutiérrez Zamora, se negaron a rendirse, por lo que el General Scott ordenó bombardear por tierra y mar con piezas modernas de alto calibre. Veracruz y San Juan de Ulúa resistieron durante seis días el bombardeo.[271] Algunas fuentes registran que el estado de defensa de la plaza era lamentable, con numerosas piezas de artillería fuera de servicio, con las fortificaciones del castillo y la muralla deterioradas; la fuerza militar ascendía a cuatro mil 930 efectivos. De los cuales cómo ya se mencionó escasamente sólo 80 eran marinos. Algunos partes militares señalan:

265 Durante el bombardeo a Veracruz se suscitaron varios actos heroicos, tanto de las fuerzas defensoras como de la población civil. Un ejemplo es el del Teniente de la Armada Sebastián Holzinger. El 24 de marzo de 1847, las tropas estadounidenses situadas al sur del baluarte Santa Bárbara, dirigieron sus disparos sobre éste y empezó a desmoronarse. Holzinger, que se hallaba al mando del baluarte, no dejaba de hacer fuego sobre las baterías enemigas. Se dice que una bala rompió la driza de la bandera y la hizo caer; Holzinger la recogió y con ella subió al merlón para atarla de nuevo, cuando una segunda bala arrancó el merlón y el valeroso marino rodó dentro de la fortificación; se levantó y prendió de nueva cuenta la bandera bajo una lluvia de balas, ayudado por un joven de 16 años, Francisco A. Vélez, Subteniente de la Guardia Nacional de Orizaba. Este baluarte apagó varias veces el fuego de las baterías enemigas, les desmontó varias piezas y la actuación de Holzinger fue elogiada por los propios enemigos; los oficiales de Scott, ya en Veracruz, se preguntaban si la artillería del baluarte había estado servida por oficiales extranjeros. Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 164.

266 Karl J. Bauer, *The Mexican War.*…, p. 241

267 José Emilio Pacheco *et al., op. cit.,* p. 20-21.

268 El Almirante Mario Lavalle Argudín establece que la flota invasora quedó integrada con unas cien embarcaciones de distintos tipos y unos 13 mil hombres. Véase la versión completa del libro *La Armada en el México Independiente*, México, SEMAR, 1985, p. 164.

269 José Emilio Pacheco *et al*., *op. cit*., pp. 18 y 22.

270 Ibídem, pp. 20-21.

271 Ídem.

> …no había municiones, ni granadas; gracias al barco francés *Anay*, mismo que burló el bloqueo, fue posible la introducción al puerto de unos mil quintales de pólvora, pues no se tenían municiones en la guarnición de Veracruz.[272]

Ya emplazadas las baterías de artillería de Scott, sus tropas fueron circunvalando la ciudad amurallada hasta cerrar todas las vías de auxilio que pudieran venir del exterior. El 22 de marzo, Scott exigió al General Morales que rindiera la plaza, pero éste contestó que su deber era defenderla hasta el final y que, en consecuencia, podía dar principio a sus operaciones cuando lo tuviera a bien realizar.

Los buques de la escuadra estadounidense rompieron el fuego sobre la ciudad ese mismo día a las cuatro de la tarde; contraatacaron Ulúa y los baluartes de Santiago, San José, San Fernando y Santa Bárbara.[273] Para el amanecer del 27 de marzo, se habían disparado más de seis mil proyectiles contra la ciudad. Las pérdidas se calcularon entre trescientos cincuenta soldados muertos y unos cuatrocientos civiles, la mayoría mujeres y niños.[274]

Algunos testigos, en su momento, declararon que las autoridades del puerto trataron de negociar con Scott para que permitiera la salida de los civiles, o al menos de las mujeres y niños, petición que fue negada. De esta manera, el puerto ganaba por tercera vez el calificativo de heroico.

El 27 de marzo de 1847, Veracruz se rindió y fue ratificada la capitulación el 28; al día siguiente, se izó el pabellón de Estados Unidos con el estruendo de la artillería de las tropas estadounidenses y de sus buques como escenario.[275] Scott reconoció públicamente que sus habitantes habían resistido "más allá de lo que podía esperarse, con una decisión admirable".[276]

Los estadounidenses, al ver el estado miserable de la población, tuvieron que proporcionar alimentos de sus propias raciones de guerra para que los sobrevivientes no murieran de hambre. Con la toma de Veracruz, México fue despojado de su puerto más importante, el punto geográfico para tener acceso a la Ciudad de México; con ello se cumplía el objetivo estadounidense de controlar el Golfo, como se había hecho ya con el Pacífico.

---

272 Ídem.

273 Durante el bombardeo a Veracruz se suscitaron varios actos heroicos, tanto de las fuerzas defensoras como de la población civil. Un ejemplo es el del Teniente de la Armada Sebastián Holzinger. El 24 de marzo de 1847, las tropas estadounidenses situadas al sur del baluarte Santa Bárbara, dirigieron sus disparos sobre éste y empezó a desmoronarse. Holzinger, que se hallaba al mando del baluarte, no dejaba de hacer fuego sobre las baterías enemigas. Se dice que una bala rompió la driza de la bandera y la hizo caer; Holzinger la recogió y con ella subió al merlón para atarla de nuevo, cuando una segunda bala arrancó el merlón y el valeroso marino rodó dentro de la fortificación; se levantó y prendió de nueva cuenta la bandera bajo una lluvia de balas, ayudado por un joven de 16 años, Francisco A. Vélez, Subteniente de la Guardia Nacional de Orizaba. Este baluarte apagó varias veces el fuego de las baterías enemigas, les desmontó varias piezas y la actuación de Holzinger fue elogiada por los propios enemigos; los oficiales de Scott, ya en Veracruz, se preguntaban si la artillería del baluarte había estado servida por oficiales extranjeros. Fuente: Mario Lavalle Argudín, *op. cit.,* p. 164.

274 Se ha calculado en mil el número de muertos y heridos en la plaza de Veracruz. De 4 a 5 mdp la pérdida material de edificios y mercancías, en seis mil la cifra de balas y proyectiles lanzados por el invasor en cinco días de fuego. Del lado mexicano, según partes oficiales, se lanzaron, del 10 al 26 de marzo, 267 balas de hierro de calibres 8, 12, 22½ y 24; dos mil 219 bombas de 14 y 9 pulgadas, granadas de 8 a 5¾ y para cañones de 22½. Los estadounidenses utilizaron desde las baterías del Ejército tres mil bombas de 10 pulgadas, 200 granadas de 8 y 500 balas de 25 libras; desde la batería de Marina, mil granadas de 68 libras, 800 balas de 32 y 200 balas huecas; y desde sus buques mil balas huecas y sólidas; en conjunto seis mil 700 proyectiles y balas con un peso neto de 463 mil 600 libras. Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1857-1858, t. II, p. 566.

275 Las causas de la capitulación fueron, entre otras, que las municiones con que se contaba sólo alcanzaron para unas cuantas horas; que los únicos víveres que había en la plaza se reducían a semillas que el Ayuntamiento había recogido. No sabían si México les iba a enviar ayuda. La capitulación fue firmada el 27 en punta Hornos y ratificada el 28. Fue el 29, en un campo desolado, cuando los mexicanos entregaron en el llano de los cocos sus armas y formaron una columna para marchar por Medellín. Fue el *Princeton* el que llevó al extranjero la buena nueva de rendición: "El sacrificio está consumado."

276 Major-General Winfield Scott, *at Vera Cruz, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of Vera Cruz. Head-Quarters of the Army, Vera Cruz, March 29, 1847*, en Steven Buttler, *op. cit.*

Océano Pacífico

En el Océano Pacífico, la situación llegó a ser crítica sobre todo por la escasez de buques de guerra mexicanos y por el poder naval de Estados Unidos que, sin duda alguna, fue el factor determinante para la Conquista de la Alta California. El Secretario de Marina de Estados Unidos, George Bancroft, había ordenado el bloqueo a los puertos de San Francisco, Monterey, Mazatlán y Guaymas, obligando con esto a que los barcos mercantes extranjeros abandonaran las aguas mexicanas.

En la Alta California, su independencia fue promulgada el 4 de julio de 1846, lo cual no significó que algunas de las poblaciones más importantes de dicha entidad, como los puertos de Monterey, Los Ángeles, Santa Clara y San Diego, opusieran resistencia frente a las tropas del Capitán José María Flores y las del General José María Castro.

Los constantes refuerzos estadounidenses incrementaron las posibilidades de tomar Los Ángeles, a pesar de las derrotas anteriores. En su trayecto a dicha ciudad, John Charles Fremont llegó a Santa Bárbara y allí recibió ayuda de la embarcación *Julia*. La capitulación de Los Ángeles se firmó el 13 de enero de 1847.

Por su parte, Robert F. Stockton, con el Escuadrón del Pacífico, llegó a contar hasta con diecinueve buques y a proclamar el bloqueo a la costa oeste de México el 19 de agosto de 1846.[277]

Después de vigilar las costas de la Alta California, Samuel F. Du Pont arribó a Cabo San Lucas y de allí se dirigió a San Blas, Nayarit, a bordo de la embarcación *Cyane*, de la que desembarcó con un destacamento encabezado por Stephen Roward; se apoderaron de algunos cañones e inutilizaron otros, y capturaron las embarcaciones *Solita* y *Susana*.

El buque *Warren* llegó a Mazatlán el 6 de septiembre; al día siguiente rescató al bergantín *Malek–Adhel,*[278] que estaba varado cerca del muelle. William Radford y 69 hombres se apoderaron del bergantín y lo sacaron a flote mientras grupos de soldados mexicanos observaron la maniobra desde el muelle, sin poder hacer algo ante la amenaza de los cañones de la corbeta.

Con la entrega de La Paz, Du Pont atrapó el 14 de septiembre a los bergantines *Correo*, *La Paz*, *Manuela* y la goleta *Julia* (que servirían al Escuadrón del Pacífico como ténder, bajo las órdenes de George L. Selden).[279] Posteriormente capturó la *Mazolea*, *Elisa*, *Victoria* y *Adelaida*, y la balandra *San José*; en Loreto, las piezas *Libertad* y *Fortuna* y la goleta *Rosita*; en Mulegé, las balandras *Chapita* y *Alerta;* y en Guaymas, las goletas *Anáhuac* y *Sonorense.* Es muy probable que estas embarcaciones mexicanas no fueran de guerra, sino mercantes y pequeñas.

El apoyo de voluntarios estadounidenses en las operaciones del Pacífico fue constante. El 4 de julio embarcaron en el *Lexington,* desde Santa Bárbara, las compañías A y B de voluntarios de Nueva York con rumbo a La Paz. Era obvia la presencia que las escuadrillas estadounidenses tenían en la mayoría de los puertos mexicanos, producto de un orden y una estrategia planeada con antelación; además de un desahogo económico que permitió el plan de ataque ofensivo en su búsqueda por extender sus dominios territoriales hacia el Sur.

277 El Escuadrón del Pacífico sufrió modificaciones durante el tiempo que estuvo operando en los puertos mexicanos; llegó a contar aproximadamente con 493 cañones y un total de cuatro mil 600 hombres.

278 Enrique Cárdenas señala que posiblemente este barco era mexicano porque su tripulación era nacional y servía bajo bandera nacional sin pertenecer a la Armada de México y se hallaba a la disposición de la Comandancia de Marina del lugar. El bergantín abandonó Mazatlán para dirigirse a Monterey, California.

279 Significa *vagón*.

En Baja California, las acciones bélicas tuvieron lugar a partir del 1° de octubre de 1847 en La Paz, Loreto y Mulegé. Thomas D. Selfridge, quien comandaba las fuerzas navales que bloqueaban la península, pidió por medio de un representante parlamentario la entrega del puerto y el aparejo de la goleta nacional *Magdalena*, a lo que el Comandante principal Manuel Pineda se negó tajantemente.

La Magdalena se encargó de interrumpir las comunicaciones entre Guaymas y Mulegé.[280] En el sitio de San José del Cabo, el Oficial de Marina José Antonio Mijares destacó por su valentía al apoderase de la pieza de artillería que tanto daño causaba a la resistencia del lugar; durante la acción recibió varias heridas que le causaron la muerte. [281]

Las embarcaciones de Estados Unidos, de entre las que destacaron las balleneras *Southampton* y *Portsmouth*, se trasladaban de un puerto a otro del noroeste de México para dotar de refuerzos logísticos a las tropas de tierra.

En enero de 1848 la avanzada mexicana destruyó las fuentes de aprovisionamiento y cortó las comunicaciones del enemigo, con lo que ganó algunas posiciones estratégicas y el cerco empeoró para los estadounidenses; finalmente, llegó la *Cyane* con 102 hombres encabezados por Du Pont.

Los estadounidenses hirieron de gravedad a Pineda y tomaron prisionero a su sustituto, Mauricio Castro. El 8 de abril las fuerzas mexicanas fueron dispersadas y no podían reorganizarse. Cuatro meses después, el *Ohio* recogió a la guarnición y cerca de 300 mexicanos también se embarcaron y se unieron a los estadounidenses.

Mientras que el puerto de Guaymas, al ser rechazada la rendición de Guaymas por el Coronel Campuzano, las embarcaciones *Congreso* y *Portsmouth* cañonearon al puerto y, al no contar éste con artillería pesada, fue imposible evitar el desembarco. La Vallete confirmó la toma de Guaymas.

De esta manera, las embarcaciones extranjeras fueron consolidando su presencia en los puertos del Pacífico. Mientras que el 10 de noviembre de 1847 arribaron a Mazatlán el *Congreso* a Puerto Viejo, la *Cyane* a Puerto Nuevo, y el *Independence* en Olas Altas. La guarnición del puerto, bajo el mando del Coronel Rafael Téllez, constaba de 560 hombres: 200 del batallón de California, 100 de la compañía de zapadores, 200 de la guardia nacional y 60 entre dragones y artilleros.

Ante la aparición del enemigo, el Coronel evacuó la plaza durante la noche. En el transcurso del ultimátum de los estadounidenses, llegó al puerto el buque *Erie*, que desembarcó una fuerza de aproximadamente 500 marinos y 100 soldados acompañados de cuatro piezas de artillería. Los contingentes americanos persiguieron a los mexicanos y lograron detener a gran parte de ellos. Los buques de Estados Unidos abandonaron las costas del noroeste de México hasta el 19 de junio de 1848.[282]

La ofensiva terrestre hacia la ciudad de México

Al regresar Santa Anna de la Angostura, restableció la paz en la Ciudad de México, a costa de cesar al Vicepresidente Valentín Gómez Farías por el levantamiento de los polkos. Una vez solucionado

280 Ibídem, p. 148.

281 José Antonio Mijares, de origen español, fungió como Segundo Teniente de la Armada Yucateca en 1842; fue el encargado del pailebote *Purificador* y estuvo presente en la batalla que la escuadra nacional sostuvo con los texanos frente a Campeche el 30 de abril de 1843. El 10 de mayo de 1845 solicitó el empleo de Primer Teniente para prestar sus servicios en el Departamento de Marina del Sur. Ese mismo año se trasladó a Mazatlán, donde estuvo al mando de la cañonera *Mexicana* el 31 de octubre. Murió en combate contra los estadounidenses en Baja California. Su expediente se puede consultar en AHSDN, expediente sin folio, caja 533 III-8/11,108.

282 Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p. 150.

este problema, procedió a armar un nuevo ejército y salió a combatir a Scott en Cerro Gordo, cerca de Jalapa (debido a que ya era tarde para auxiliar a Veracruz).[283]

Sin embargo, un ataque por la retaguardia sorprendió a las tropas comandadas por Santa Anna y provocó la huida de sus hombres. De esta manera, la ruta de Cortés quedó abierta a los invasores. Scott ocupó Jalapa, Perote y Puebla, no sin la resistencia de las guerrillas que se organizaron en Veracruz, cuyo impactó fue en su aprovisionamiento logístico que provenía desde el puerto de Veracruz, vía Tampico.[284]

Durante un poco más de dos meses, diez semanas para ser exactos, Scott permaneció en la ciudad de Puebla, la posición más vulnerable del ejército estadounidense, pues sus líneas de abastecimiento podían ser atacadas sin tregua por las guerrillas del Padre Celedonio Domeco de Jarauta, exiliado carlista español que era muy popular en Veracruz; asimismo, porque el General Santa Anna pudo haber enviado tropas a Puebla y combatirlo ahí, con la finalidad de no dejarlo entrar a la Ciudad de México.

La estancia en Puebla fue clave porque las tropas de Winfield Scott estaban cansadas, necesitaban comer, abastecerse de armas y municiones. A esto se añadían los estragos provocados por la disentería en las tropas estadounidenses.[285] Arthur Wellesley, Duque de Wellington, vencedor de Napoleón en Waterloo y el estratega más respetado del mundo, sentenció: "Scott está perdido. No puede tomar la Ciudad de México ni volver a su base".[286]

Sin embargo, Santa Anna no atacó Puebla; se concentró en la defensa de la capital y desaprovechó la única oportunidad de acabar con las tropas del General Winfield Scott. Cabe mencionar que el Comandante en Jefe de las operaciones contra México recibió durante su estancia en Puebla el apoyo de sus habitantes y del clero, una de las fuentes principales de la que el gobierno mexicano hubiera podido recibir los préstamos necesarios para proseguir la guerra.[287]

Una vez abastecido y descansadas las tropas, Scott emprendió el 7 de agosto el ascenso hacia la capital. Le sorprendió que los mexicanos no le hubieran opuesto resistencia en los pasos montañosos, además de que le favorecía que Santa Anna había perdido dos ejércitos: uno en La Angostura y otro en Cerro Gordo.

No obstante, en medio de las grandes querellas, Santa Anna fue capaz de levantar una tercera fuerza integrada por 20 mil hombres, en su mayoría voluntarios y reclutas de leva. Se concentró en la defensa de la capital y desaprovechó la oportunidad única de eliminar a las tropas de Scott en Puebla.

Algunos autores han visto el apoyo poblano que dieron a los invasores, como un acto de traición. Lo cierto es que muchos ansiaban ser parte de Estados Unidos a fin de alcanzar la paz y la prosperidad, en vez de la miseria y el caos endémico. Otros veían en la guerra la ocasión de librarse y destruir la hegemonía del Ejército y librarse de un predominio de la capital sobre los estados. Debido a la restauración del federalismo, muchos habitantes de Puebla y de otros estados de la República se abstuvieron de contribuir a la defensa nacional.[288]

Cuatro batallas se dieron en la Ciudad de México: en Padierna, Churubusco, Molino del Rey y Chapultepec, en las cuales se evidenció la falta de coordinación entre los Generales mexicanos. En

283 Major-General Winfield Scott, *at Plan del Rio, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battle of Cerro Gordo. Headquarters of the Army, Plan del Rio, 50 miles from Vera Cruz, April 19, 1847*, en Steven Butler, *op. cit.*

284 José Emilio Pacheco *et al., op. cit.,* p. 22-23.

285 Ídem.

286 Ídem.

287 Ídem.

288 Ídem.

Padierna, Santa Anna no brindó la ayuda que solicitaba Gabriel Valencia, a quien veía con recelo, pues temía que éste pudiera tener un triunfo espectacular y lo sustituyera en el poder.[289] Se piensa que Santa Anna dejó pasar la oportunidad de luchar contra Scott en una batalla campal en la que también hubieran podido auxiliar las divisiones que estaban bajo el mando de los antiguos insurgentes Nicolás Bravo y Juan Álvarez.[290]

En la batalla de Churubusco, por ejemplo, tras algunas horas de combate, las fuerzas mexicanas se quedaron sin municiones, ya que una bomba había provocado una explosión en la reserva de pólvora que los dejó sin posibilidades de seguir defendiéndose.[291] Se ha documentado que cuando el General Twiggs entró al Convento de Churubusco pidiendo que entregaran sus municiones, el General Anaya pronunció la famosa y desafiante respuesta: "Si hubiera parque, no estaría usted aquí".[292]

Tras la victoria estadounidense en esta contienda, al Batallón de San Patricio, de origen irlandés, que se habían pasado del lado mexicano, se le hizo un juicio sumario y algunos fueron ahorcados en San Ángel y Mixcoac, mientras que a otros se les marcó una mejilla con la letra "D", de desertores.

Después de las victorias obtenidas en la batalla de Padierna y en la de Churubusco, Scott decidió tomar la capital mexicana por el poniente a través del Molino del Rey, un error estratégico que causó muchas bajas entre los estadounidenses y fue muy censurado por sus lugartenientes.

En Molino del Rey, Manuel Echegaray estuvo a punto de lograr la victoria y ésta habría posible, de haber estado allí la caballería comandada por Juan Álvarez, como estaba previsto. Este es otro de los enigmas no documentados de 1847: ¿por qué Álvarez permaneció inmóvil en la Hacienda de Los Morales, en vez de lanzar a sus dos mil hombres de caballería contra los atacantes al Molino del Rey?

Finalmente, la batalla de Chapultepec se libró el 13 de septiembre de 1847 en el cerro del mismo nombre. Al estar situado el castillo en un punto prominente del Poniente del Valle de México, resultaba el último reducto para tomar la capital.

El castillo estaba bajo las órdenes del General Nicolás Bravo, héroe de la Independencia. Al auxilio de Nicolás Bravo fue enviado el Batallón de San Blas, bajo el mando de Xicoténcatl. Las tropas de Scott bombardearon durante todo el día 12 la línea de defensa, por lo que el batallón de San Blas empezó a ser diezmado. Una vez tomada la posición por las divisiones de Worth, Quitman y Pillow, la entrada a la Ciudad de México quedaría abierta al ejército estadounidense.[293]

A las 07:00 horas del 14 de septiembre de 1847, en vísperas del aniversario de la Independencia de México, Winfield Scott entraba en la Plaza Mayor al frente de sus tropas. A partir de ese momento, las clases bajas de la capital se sublevaron contra las tropas estadounidenses y, armadas con piedras, palos y unas cuantas armas, resistieron durante tres días. Al respecto, comenta Enrique Serna, con base en el testimonio de Juan Tezozómoc, espía mexicano contratado por Estados Unidos:

289 Major-General Winfield Scott, *near Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battles of Contreras and Churubusco. Headquarters of the army, Tacubaya, at the gates of Mexico, August 28, 1847*, en Steven Butler, *op. cit.*

290 Datos tomados del libro de Heriberto Frías, *La Batalla de Padierna*, Colección Fondo, México, Fondo de Cultura Económica, 2000.

291 Major-General Winfield Scott, *near Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battles of Contreras and Churubusco. Headquarters of the army, Tacubaya, at the gates of Mexico, August 28, 1847*, en Steven Butler, *op. cit.*

292 Ídem.

293 Para esta batalla, se recomiendan los textos de Ramón Alcaraz *et al.*, *Apuntes para la historia de la guerra entre México y los Estados Unidos*; Jack Bauer, K., *The Mexican War, 1846-1848;* David Nevin; editor, *The Mexican War* (Time-Life *The Old West* Series, 1978) y Albert C. Ramsey, *The Other Side.* Asimismo, Major-General Winfield Scott, at Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's report *of the battles for, and occupation of, Mexico City. Head-Quarters of the Army, National Palace of Mexico, Sept. 18, 1847*, en Steven Butler, *op. cit.*

> …cuando los yanquis iban a izar su bandera en Palacio Nacional, los defensores de la ciudad mataron al oficial que arrió la bandera de México y ahí empezó la trifulca. Desde las azoteas la gente empezó a echarles piedras, macetas y todo lo que encontraba a la mano (…) apenas podía creerlo: la indolente y convenenciera población de la capital por fin había despertado de su modorra. Pero al llegar a la ciudad no encontré la sublevación general que me habían descrito mis informantes: sólo vi tiroteos aislados en algunas esquinas y pequeñas escaramuzas que no representaban ninguna amenaza para el invasor…[294]

Después de la ocupación de la capital, Santa Anna renunció a la presidencia y partió a un nuevo exilio.[295]

La guerra encubierta

Como se anotó líneas arriba, los estadounidenses emplearon tácticas de guerra encubierta con la finalidad de estar enterados de los acontecimientos que ocurrían en México, así como para ganar adeptos a través del trabajo de persuasión. Entre los agentes confidenciales que tuvieron un papel de notable importancia, estuvieron el agente Moses Y. Beach, quien en marzo del 47 escribió al Secretario de Estado Buchanan:

> Estimado señor Buchanan: He seguido al pie de la letra sus instrucciones y tengo el gusto de informarle que mi misión secreta va por buen camino. Introducido a la sociedad mexicana como representante de una empresa comercial, he disfrutado de una libertad de acción que no tendría si fuera embajador oficial de nuestro gobierno (…) he celebrado un pacto de amistad con los altos dignatarios de la iglesia. Disgustados con la hipoteca de los bienes eclesiásticos decretada por Gómez Farías, los obispos de Puebla, Michoacán y México recibieron con beneplácito la noticia de nuestro gobierno de respetar sus propiedades y la dignidad del culto católico. No encontré ninguna dificultad en persuadirlos de que rehusaran toda ayuda al gobierno para gastos de guerra, pues nuestro ejército les inspira mucho menos temor que las masas de léperos adictas al vicepresidente…[296]

Se cita más adelante en la misma misiva:

> …Ese temor creció (…) urgida de contar con una fuerza propia para impedir la confiscación de sus bienes, la Iglesia auspició la formación de los cuerpos Victoria, Hidalgo, Independencia y Bravos (…) En son de burla, el populacho los bautizó con el nombre de "polkos" (…) a juzgar por los hechos de las últimas semanas, uno pensaría que llevan ese nombre por el gran servicio que han prestado al señor Polk, al sublevarse contra el gobierno en la capital (...) enterado que la Iglesia necesitaba 50 mil dólares para sostener la revolución otra semana, recurrí a los fondos que la Secretaría de Estado puso a mi disposición, y facilité un préstamo blando al obispo Fernández Madrid (…) consideré justificado el gasto, pues el general Scott apenas había desembarcado la artillería en Veracruz y necesitaba un poco de tiempo para vencer a los defensores del puerto (…) En mi opinión,

294 Del *Diario* de Juan Tezozómoc, 15 septiembre de 1847, en Enrique Serna, *El seductor de la patria,* p. 393.

295 Al regresar por undécima y última vez a la presidencia en 1853, Santa Anna consumó el despojo al vender el territorio de La Mesilla, que permitió la construcción del ferrocarril de Nueva York a San Francisco y abrió el dominio del Pacífico y los mercados de Oriente a Estados Unidos.

296 *Carta confidencial de Moses Y. Beach a Buchanan* del 7 de marzo de 1847. Archivo Nacional de Washington. Véase a Enrique Serna en *El seductor de la patria*, México, Joaquín Mortiz, 2001, p. 355.

> podríamos ganar la guerra con un mínimo esfuerzo, si en vez de enviar a Veracruz nutridos contingentes de tropa, nos sentamos a esperar que los mexicanos terminen de matarse entre sí…[297]

Moses Y. Beach supo aprovechar las diferencias existentes entre las diversas clases sociales y políticas del país, al lograr la adhesión de grupos conservadores, como la Iglesia, la cual se encontraba molesta por las medidas de enajenación a sus bienes por el Vicepresidente Valentín Gómez Farías. De ahí que la Iglesia no dudara en brindar su apoyo a los estadounidenses en las ciudades de Puebla y México. Apoyo que fue invaluable en relación con dos puntos.

1. Al levantarse en la Ciudad de México (con la rebelión de los polkos) dejaron desprotegido al puerto de Veracruz, justo cuando Scott efectuaba el desembarco e iniciaba su marcha hacia la capital.
2. Retirar a Santa Anna de la guerra con el General Zachary Taylor en el norte del país, ante los problemas presentados en la Ciudad de México.

Otro agente confidencial fue el General William Jenkins Worth, quien realizó acciones tanto de inteligencia como de operaciones psicológicas. En mayo de 1847, escribió al General Winfield Scott sobre las actividades encomendadas:

> Como usted lo ordenó, mandé pegar en todas las esquinas de la ciudad el manifiesto en que promete respetar las propiedades y la religión de los mexicanos […] su promesa ha tenido muy buena acogida en el episcopado y en los altos círculos de la sociedad poblana […] para honrar el espíritu del manifiesto he ordenado a la tropa mostrarse tolerante y cordial con el pueblo, de manera que nos pierda miedo y compare favorablemente nuestra conducta con la del Ejército mexicano […] En pocos días he logrado echarme a la bolsa a los ganaderos, agricultores y artesanos, pues mientras el Ejército de Santa Anna les paga las provisiones con vales de incierto cobro, nosotros pagamos con plata. Beneficiados por la rebaja de impuestos decretada en los puertos bajo nuestro dominio, los comerciantes están felices con la invasión, pues ahora pueden vender sus mercancías a mejores precios […] en cuanto a la gran masa ignorante y desmoralizada por cuarenta años de guerra civil, que jamás ha disfrutado las ventajas de la democracia […] no puede sino agradecernos que la vengamos a liberar de su yugo. Las muestras de simpatía hacia los Estados Unidos ya empiezan a concretarse en hechos palpables. El mismo día de mi entrada en la ciudad, el guerrillero Pedro Arias se presentó con una gavilla de pistoleros a ofrecerme sus servicios de contraespionaje. A cambio de una suma irrisoria ─500 dólares a la semana─, se compromete a infiltrar a sus hombres en el Ejército mexicano, para proporcionar reportes exactos sobre los movimientos y los planes del enemigo. Según las autoridades de Puebla, Arias es un vulgar bandido, pero creo que debemos contratarlo y hacernos de la vista gorda si comete algunos pillajes, porque sus informes pueden sernos de gran ayuda en caso de que usted decida avanzar hacia la Ciudad de México. Lo someto a su consideración y espero sirva darme instrucciones para cerrar el trato. Un saludo afectuoso de su amigo William Jenkins Worth.[298]

297 Enrique Serna, *op. cit.*

298 *Carta confidencial de William Jenkins Worth al Gral. Winfield Scott* de fecha 15 de mayo de 1847, Archivo Nacional de Washington, 1847, en Enrique Serna, *op. cit.,* p. 369-374.

Pedro Arias, el hombre propuesto por Worth, fue contratado como espía por Estados Unidos, y así infiltró algunos de sus hombres en el Ejército mexicano para realizar las actividades de contraespionaje requeridas. Arias fue nombrado por los estadounidenses Comandante de la Compañía de espías (Spy Company), la cual estuvo integrada como se muestra en el siguiente cuadro:

Nómina semanal de la Spy Company (1847)

Grado y Nombre	*(U.S. dollars)*
Lieutenant Pedro Arias	250.00
Sergeant Jacinto Munguía Luna	25.00
Lance Corporal Pedro Ramos Contreras	10.00
Corporal Mario Castillón Bracho	5.00
Private Juan Tezozómoc	2.50
Private Heriberto Larios Menéndez	2.50
Private Cirilo Cuevas Macías	2.50

Elaboración propia. Fuente: Cartas confidenciales de William Jenkins Worth. Archivo Nacional de Washington, 1847.

Juan Tezozomoc fue quien informó a los estadounidenses de algunos planes operativos del Ejército mexicano para la defensa de la capital, misión que se le facilitó porque ya había estado en las filas del Ejército, del cual desertó, razón por la que poseía cierta experiencia castrense. Al reincorporarse, fue comisionado en las filas del General Gabriel Valencia, rival de Santa Anna. En su informe de actividades de espionaje, asentó:

> He seguido sus instrucciones y ya estoy de vuelta en mi división [….] no me juzgaron por desertor, sólo me pusieron una multa de 15 reales por haberme dilatado en regresar a las filas […] se ve que andan urgidos de gente y no quieren ahuyentar con fuertes castigos a los soldados que ya tienen experiencia en combate [….] los miembros del Ejército del Norte quedamos a las órdenes del General Valencia, un cabroncito de cuidado, que no tolera la menor falta de disciplina [….] dicen que Santa Anna y él están peleados…[299]

Más adelante agrega:

> Los dólares que usted me dio, abren todas las puertas […] Ya tengo el Plan de defensa que Santa Anna repartió a sus generales. Me lo consiguió por diez dólares el mozo que limpia las botas al General Valencia… se va usted a parar el cuello con el General Scott. El cojo ha ordenado esperar al enemigo en las trincheras, hasta que los nuestros ataquen alguno de los puntos fortificados. Entonces el general Valencia se va a dejar venir por un flanco y la caballería de Juan Álvarez por el otro, para cogerlos entre dos fuegos. […] Entre los papeles que conseguí viene la lista de fortificaciones. El punto mejor defendido es el Peñón de los Baños, donde están los catrines de las guardias nacionales. Santa Anna cree que el primer ataque vendrá por ahí, por ser la entrada natural de la ciudad para el que viene de Puebla […] en total, habrá unos 20,000 soldados, la mayoría reclutas mal entrenados…[300]

299 *Informe de Juan Tezozomoc a Pedro Arias*, Comandante de la Spy Company, en Enrique Serna, *op. cit.,* p. 374.
300 Ídem.

Como se desprende de este informe, el espionaje fue de gran valía para los estadounidenses, pues obtuvieron por adelantado los planes defensivos de los mexicanos; de tal manera que cuando Scott entró a la Ciudad de México procedente de Puebla, venía lo suficientemente documentado y atacó precisamente en los puntos no considerados por el plan de defensa mexicano, el cual no incluía la entrada por el Peñón de los Baños.

Las contradicciones de la clase dirigente de México

Durante la guerra contra Estados Unidos, los cambios de gobernantes en la Ciudad de México fueron mucho más frecuentes que antes. De manera que en diciembre de 1845 cayó José Joaquín de Herrera; Mariano Paredes ocupó la presidencia de enero a julio de 1846; de agosto a diciembre pasó a manos de Mariano Salas; el cuartelazo dado por Valentín Gómez Farías al frente de los Puros lo colocó en el Poder Ejecutivo de diciembre a marzo de 1847; Santa Anna volvió a ocupar la presidencia en marzo y abril; Pedro María Anaya, de abril a mayo; Santa Anna nuevamente de mayo a septiembre; Manuel de la Peña y Peña lo reemplazó de septiembre a noviembre; regresó a ella Pedro María Anaya en noviembre de 1848.

En suma, diez presidencias con diferentes orientaciones ideológicas, estilos de gobernar y propósitos, trataron de dirigir a la nación entre 1845 y 1848, lo cual mostró la incapacidad del país para defenderse. En tanto, el enemigo se iba posesionando del territorio nacional. Aun en esos momentos de emergencia nacional, la energía de la clase dirigente se orientó hacia las eternas luchas fratricidas entre los dos bandos políticos que desde 1821 venían alternándose en el poder.

La mayor tragedia de México fue la falta de solidaridad frente al peligro: Las facciones políticas que nutrían rumores y ataques contra el ejército y sus jefes, sumados a la interpretación regionalista del federalismo y a la falta de cohesión de una república constituida por una población multiétnica, impidieron una mayor unidad. Por ejemplo, respecto de la revuelta de los Polkos, el Ministro de Relaciones Exteriores de Gómez Farías, José Fernando Ramírez, expresó:

> …El clero mexicano abrió sus arcas para encender la guerra civil en los momentos en que el enemigo extranjero echaba sus anclas en Veracruz. El tesoro, que se decía exhausto para defender la nacionalidad y el culto del que es ministro, se encontró repleto para matar mexicanos.[301]

Las luchas de facción, las discordias internas y las rivalidades entre los miembros de la dirigencia fueron aprovechadas inteligentemente por el invasor a través de sus agentes secretos, como Moses Y. Beach, Pedro Arias y Juan Tezozomoc, entre otros. Al decir de varios analistas, esta guerra se puede equiparar con la conquista española de 1521, en el sentido de que una limitada fuerza extranjera, pero técnicamente superior, se dio a la tarea de someter a un inmenso país habitado por millones, cuyos líderes y pueblo se odian más entre sí que al enemigo.[302]

Scott, además de contar con los servicios de la Spy Company, contrató a la temida gavilla de bandoleros de Manuel Domínguez, que operaba entre Veracruz y Puebla; sus miembros, alrededor de 200, recibieron sueldo, juraron lealtad a Estados Unidos y se desempeñaron como guías, informantes, escoltas, mensajeros,

301 José Emilio Pacheco *et al.*, *op. cit.*
302 Ídem.

espías, delatores, secuestradores y asesinos de los extranjeros: "Domínguez dio amplias pruebas de su efectividad y también de que en un momento dado no se tentaba el corazón para asesinar y humillar a un compatriota". Esa contraguerrilla de desnaturalizados mexicanos entró triunfante a la Ciudad de México el 21 de agosto con la división bajo el mando de Worth.

A pesar de que la capital contaba con muchas ventajas para su defensa, los desacuerdos entre la dirigencia política y la rivalidad entre los militares provocó el desaliento generalizado. Lucas Alamán escribió:

> …en esta ciudad en la que se han estado haciendo muchas obras de fortificación, hay reunidos unos 16,000 hombres… temerario parece que Scott marche con tan corta fuerza (12,000 hombres) contra una ciudad de 180,000 habitantes y con una guarnición tan considerable, mayor que la del ejército que la ha de atacar y sin dejar comunicación establecida con la costa, pero no obstante […] toda esa tropa en lo general son reclutas, mandadas por generales cuya velocidad en la fuga está muy acreditada, y las masas de la población no se mueven para nada, pues están viendo todo esto como si se tratase de un país extraño. Todo esto va a terminar muy pronto.[303]

Al llegar Scott al valle de México y comenzar a internarse por Tlalpan y San Ángel, prevalecieron las rivalidades entre los comandantes mexicanos: cada uno quería pelear su propia guerra. El desenlace era de esperarse. Santa Anna no acudió en auxilio del General Gabriel Valencia y tampoco respaldó al General Manuel Anaya, que se encontraba en el Convento de Churubusco desprovisto de municiones; ambos fueron derrotados[304]. Por su parte, Valencia se retiró a Toluca; allí lanzó un nuevo pronunciamiento en contra de Santa Anna. Los generales Anaya y Rincón, al igual que el grupo de irlandeses de las fuerzas estadounidenses que se pasó del lado mexicano y formó el Batallón de San Patricio, fueron tomados prisioneros.

Diversos especialistas han atribuido a Santa Anna que estableció acuerdos para finiquitar la guerra en favor de Estados Unidos. Sin embargo, como era de esperarse, se defendió de las acusaciones. En relación con el Plan de Defensa elaborado sobre la Ciudad de México y de la participación del General Gabriel Valencia, manifestó:

> …Era un plan perfecto y fácil de ejecutar. Mi único error fue haber confiado en la lealtad de los escorpiones. Fracasada su intentona golpista, hasta entonces el General Valencia sólo había tenido atenciones conmigo. Por consejo de Tornel y para evitar que nuestras viejas diferencias pusieran en peligro el futuro de la nación, le había devuelto el mando de la División del Norte y había tolerado sus necias críticas a mi plan de defensa, deferencia que no tuve con ningún otro General. Pero Valencia ambicionaba con furor el mando supremo de la nación, que siempre se le había escapado por su impericia política, y quiso utilizar la guerra como un escaparate para llegar al poder en medio de aclamaciones…[305]

A su vez, el General Valencia rindió el siguiente parte al Ministro de Guerra y Marina:

> Dirijo este informe al Ministerio de Guerra, y no al General Presidente, porque su conducta en la batalla de Padierna lo descalifica para encabezar la resistencia contra el invasor. …a pesar de mi comprometida situación,

303 Lucas Alamán, *Historia de Méjico desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en 1808 hasta la época presente,* México, Fondo de Cultura Económica, 1985, vol. 4.

304 Parte del General Gabriel Valencia del 21 de agosto de 1847, en Enrique Serna, *op. cit.,* pp. 377-378.

305 General Antonio López de Santa Anna, notas personales, en Enrique Serna, *op. cit.,* pp. 375-376.

logré salvar una parte de mis efectivos y dirigir en orden la retirada […] Mientras redactaba estas líneas supe que Santa Anna ha ordenado fusilarme. Quiere sin duda ocultar su felonía, como si el sol se pudiera tapar con un dedo. Pero ni el asesinato puede lavar la mancha indeleble de la traición. Vivo o muerto, en la tierra o en el purgatorio, haré escuchar mi voz para que la infamia lo persiga hasta el fin de sus días…[306]

Por su parte, el General Nicolás Bravo, durante los acontecimientos de la defensa del Castillo de Chapultepec, informó a Santa Anna el 12 de septiembre:

Desde las cinco de la mañana, el enemigo no ha cesado de bombardear nuestra posición (en el Castillo de Chapultepec) con las baterías que tiene situadas en Tacubaya y en la hacienda de la Condesa… las piezas del mirador se han convertido en un depósito de cadáveres. Y aunque los jóvenes cadetes del Colegio Militar han luchado con valor, algunos soldados de línea empiezan a desertar… necesito con urgencia más baterías y dos batallones para defender las faldas del cerro…[307]

Santa Anna contestó:

…lo noto un poco asustado. Recuerde que la primera obligación de un comandante es mantener la ecuanimidad. Nunca abandono a mis hombres en un momento difícil, ni creo que haya lugar para sus quejumbres… En la presente circunstancia es muy difícil hacerle llegar refuerzos, pero he ordenado al Coronel Santiago Xicoténcatl que acuda en su auxilio con el batallón activo de San Blas…[308]

Bravo (6 horas después):

El Coronel Xicoténcatl se retiró de improviso con todo su batallón, y hemos vuelto a quedar en el total desamparo. Me sorprende que le haya ordenado la retirada sin comunicármelo previamente, pero creo merecer más respeto. Recuerde que usted era un oficialillo de la Corona cuando yo luchaba por la Independencia y mis servicios a la patria son iguales o mayores a los de usted.[309]

Santa Anna:

Ya que tanto se precia de haber servido a la patria, cumpla con su deber sin perder el tiempo en lamentaciones. El bravo Coronel Xicoténcatl no se retiró; su cuerpo sin vida yace en la espesura del bosque, donde resistió el empuje del enemigo [….] he ordenado al cuerpo de granaderos y a la cuarta compañía cubrir el lugar que ocupaba el batallón de San Blas. Pero no espere más refuerzos, porque ya ha perdido demasiados hombres en las trincheras… he observado con mi larga vista que el batallón destacado en el último baluarte del Castillo no hace fuego contra el enemigo y muchos tiradores abandonan cobardemente sus parapetos. Haga fusilar a esos menguados, o el mal de espanto nos causará más estragos que los obuses del enemigo.[310]

306 Parte del General Gabriel Valencia del 21 de agosto de 1847, Enrique Serna, *op. cit.,* pp. 377-378.

307 General Nicolás Bravo al General Antonio López de Santa Anna. 12 de septiembre de 1847, dado en el Castillo de Chapultepec, en Enrique Serna, *op. cit*., pp. 388-389.

308 General Antonio López de Santa Anna al General Nicolás Bravo. 12 septiembre de 1847. *op. cit*., pp. 388-389.

309 *General Nicolás Bravo al General Antonio López de Santa Anna*, 12 de septiembre de 1847, dado en el Castillo de Chapultepec, pp. 388-389.

310 *General Antonio López de Santa Anna al General Nicolás Bravo*, 12 septiembre de 1847, *op. cit*., pp. 388-389.

Nicolás Bravo:

> Ningún escarmiento puede contener las deserciones cuando la tropa sabe que le espera una muerte segura. Anoche el batallón de Toluca defeccionó en masa. Si no fuera por los jóvenes alumnos del Colegio Militar, que se han agigantado ante el infortunio, ya hubiéramos sacado la bandera blanca. Cuando veo a esos niños imberbes morir desangrados en las almenas del Castillo, me siento culpable y avergonzado por haberlos puesto en la línea de fuego. Hablemos a calzón quitado General. Si está resentido conmigo porque apoyé la revolución decembrista, eligió el peor momento para cobrarse el agravio. No permita que sus rencores predominen sobre el interés nacional: el enemigo escala las faldas del cerro y necesito relevar a los cadetes con tropas frescas. Concédame los refuerzos y le prometo que al final de la guerra nos batiremos a duelo.[311]

Santa Anna: "Aceptado el duelo, denegadas las tropas".[312]

Bravo: "Chin… tu madre".[313]

El Tratado de Guadalupe-Hidalgo

El tratado de paz para finiquitar la guerra entre México y Estados Unidos tuvo como proyecto el entregado por el vecino del Norte a Nicholas P. Trist, quien fue comisionado el 15 de abril de 1847 para dicho efecto. En ese momento, Estados Unidos propuso a nuestro país:[314]

1. 15 mdd por Nuevo México, la Baja y la Alta California, que aumentarían a 30 mdd si se incluía una concesión sobre el derecho de tránsito por el Istmo de Tehuantepec.
2. Pagar 20 mdd, si lo cedido fuera la Alta California y Nuevo México.
3. Si cedían la Alta California y Nuevo México más el derecho de tránsito, Estados Unidos ofrecería 25 mdd, que también darían por las dos Californias y Nuevo México sin el derecho de tránsito.

Las negociaciones, aunque relativamente rápidas, no fueron fáciles a causa de la oposición que se levantó contra la propuesta en ambos lados. Sin embargo, el Tratado se firmó y Trist salió hacia Estados Unidos el 12 de febrero de 1848. Las ratificaciones se intercambiaron en Querétaro el 30 de mayo del mismo año. El objetivo de la invasión para anexarse la parte norte de México se cumplió el 2 de febrero de 1848 mediante la firma del Tratado de Guadalupe. En él, México perdió no sólo Texas sino también lo que hoy son los estados de Arizona, California, Nuevo México, partes de Colorado, Nevada y Utah.

Este tratado fue aprobado ante la dramática realidad que mostraba a México carente de una adecuada estrategia bélica, armas y dinero para continuar la guerra. Así acabó el enfrentamiento contra Estados Unidos, con una pérdida del 55% del territorio nacional. Y, aunque desde 1846 México había internacionalizado su problema lanzando la interrogativa al mundo sobre cuál sería el

311 *General Nicolás Bravo al General Antonio López de Santa Anna,* 13 de septiembre de 1847, 5:00 a.m., *op. cit*., pp. 388-389.
312 *General Antonio López de Santa Anna al General Nicolás* Bravo, 13 de septiembre de 1847, *op. cit*., pp. 388-389.
313 *General Nicolás Bravo al General Antonio López de Santa Anna*, 13 de septiembre de 1847, *op. cit*., pp. 388-389.
314 *Buchanan a Nicholas P. Trist*., Washington, 15 de abril de 1847, México, Instructions, vol. 16, pp. 46-54, AHDSREX.

futuro de las naciones débiles que vivieran en los linderos de las naciones fuertes, no recibió ayuda de otros países.

A México le interesaba obtener el apoyo de Inglaterra y, no obstante que la propuesta de mediación en el conflicto fue propuesta oficialmente al gobierno inglés por el Ministro José María Luis Mora el 17 de noviembre de 1847,[315] no se obtuvo dicho apoyo de una manera comprometida. Así, Inglaterra intentó gestionar una mediación con Washington en noviembre de 1847, la cual fue rechazada por Estados Unidos.

Esto terminó con la presión que pudo haber ejercido Inglaterra sobre Estados Unidos, pero no con el apoyo a México, que continuó por medio de consejos poco comprometedores dada su política de neutralidad con Estados Unidos. Palmerston se negó a ser garante del Tratado de Paz de Guadalupe, argumentando que su país carecía de títulos para inmiscuirse en problemas concernientes al continente americano.[316]

Si bien el gobierno inglés no actuó oficialmente, los periódicos ingleses se manifestaron en favor de México. Oficiales y soldados se ofrecieron para contribuir a la causa de los mexicanos.[317]

El mismo tipo de mediación se pidió a Francia; sin embargo, desde hacía algunos meses los franceses habían decidido que México debía ser una monarquía o anexarse a Estados Unidos, razón por la cual no intervinieron. En realidad, Francia esperaba dar un buen golpe al poderío inglés fomentando el movimiento monárquico mexicano.[318]

Inglaterra, como nación, no figuró en el problema de México desde diciembre de 1847 hasta abril de 1848, cuando el Tratado de Paz ya estaba firmado. Su actuación fue mínima y se redujo a hacer notar en Washington que el Tratado de Guadalupe Hidalgo fijaba la frontera de México a tres millas de la costa sin especificar que estas millas fueran terrestres o marítimas. El motivo de la indicación era que las aguas jurisdiccionales no debían sobrepasar tres millas marítimas, y si no se asentaba de manera adecuada surgirían confusiones, pues la extensión del Golfo de México no justificaba que fuera surcado únicamente por naves de un monopolio.[319]

La guerra del despojo costó a Estados Unidos más de 150 mdp y una pérdida de 27 mil hombres; a cambio, adquirió las magníficas tierras de Texas, Nuevo México y California, y con ellas tuvo una salida hacia el Pacífico para sus operaciones comerciales; con Texas, logró posicionarse en el Atlántico; asimismo, adquirió tierras agrícolas de excelente calidad para el cultivo y la ganadería, minas de plata y oro e importantes yacimientos de hidrocarburos (la mitad de lo que actualmente posee en este rubro Estados Unidos). De esta manera, el territorio usurpado a México contribuyó a la expansión capitalista de dichi país y evidenció las contradicciones y debilidades del Estado mexicano.

Consideraciones finales

La expansión iniciada por los europeos en el siglo XVI, condujo a una agresiva competencia por el dominio de América del Norte y ello constituyó parte de la herencia cultural que el viejo mundo dejó en el Nuevo; cuando los europeos finalmente fueron desplazados de América, su legado expansionista

315 *Mora a Palmerston*, Londres, 17 de noviembre de 1847, AHDSREX.

316 *Mora al Gobierno de México*, Londres, 30 de noviembre de 1847, AHDSREX.

317 *Mora al Gobierno de México*, Londres, 30 de noviembre de 1847, AHDSREX.

318 *Mora al Gobierno de México,* Londres, 30 de noviembre de 1847, AHDSREX.

319 *John Crampton a Buchanan*, Londres, 30 de abril de 1848, Great Britain Notes, John F. Crampton, vol. 25, doc. s/n, AHDSREX.

cobró fuerza en la nueva nación americana que era Estados Unidos y que a la larga acabó disputándole la supremacía en el continente

Las consecuencias que tuvo la guerra entre México y Estados Unidos no fueron debidamente reconocidas en su momento, ya que durante esos años, los acontecimientos acaecidos en otros continentes, seguían siendo asuntos marginales, puesto que el equilibrio internacional era determinado por la correlación de fuerzas que imperaban en suelo europeo. No obstante, la guerra con México, alertó en sobremanera a algunas potencias europeas, las cuales se percataron del avance estadounidense que podía llegar a representar una amenaza para sus intereses.

La agresión a México dejo ver que la virtuosa democracia de los Estados Unidos sólo era una plataforma hacia sus verdaderas pretensiones de carácter imperial y que tenía la intención de convertirse en una gran potencia utilizando los viejos y ordinarios métodos de la política del poder.

Sin embargo, el expansionismo estadounidense no quiso ser visto como una prolongación del europeo, puesto que esta nación había partido de la convicción de la libertad y de que estaban creando algo nuevo y diferente, alejado de las prácticas antidemocráticas del absolutismo; por lo que buscaron justificarse con nuevos conceptos alejados de las monarquías absolutistas, cuestión que hizo a través de su Destino Manifiesto para propagar las formas republicanas, la democracia y la libertad.

En suma, se trataba de justificar ante los ojos del mundo y la historia los actos de despojo. Sin embargo, el territorio mexicano no fue adquirido, sino despojado mediante la guerra y encubierta a través de una "venta" forzosa para México.

La guerra para México tuvo catastróficos resultados: no sólo perdió la mitad de su territorio, sino que fue humillado por la derrota militar, evidenciando no sólo la falta de organización y preparación del Ejército, sino de haber pesado en ellos sus aspiraciones políticas de tipo personal, a pesar de la guerra. Ya que el Ejército tuvo varias oportunidades de haber impedido el avance de las tropas de Scott hasta la ciudad de México. Un ejemplo elocuente fue sin duda alguna la estancia de Scott en Puebla y sin embargo, no lo hicieron.

Por otra parte, esta guerra demostró que la Armada a pesar de ser la primera línea de defensa de la soberanía nacional, estaba falta de infraestructura naval que terminó por hacerse más exigua al término de la guerra; y que a pesar de ello, fue precisamente la Armada, la que impidió el desembarco del Comodoro O' Connor en Alvarado, y la que dificultó la toma (aunque fuera temporalmente) de los principales puertos del Golfo de México.

Asimismo, la caída de Veracruz, se hubiera podido impedir, sí la Marina hubiera estado ahí presente en cantidad no sólo de contingente, sino también de barcos, que junto con el manejo de la artillería de Ulúa y los baluartes de la muralla, hubieran podido desbaratar a la flota estadounidense al mando de Scott. La orden de que los barcos y los marinos salieran de Veracruz desde 1846 para defender Alvarado, y no regresarlos después, revelan que a nivel estratégico operacional no hubo una planeación, ni coordinación de las operaciones.

Sí la Marina hubiese estado en el puerto de Veracruz en 1847, más las guerrillas que se organizaron por los mexicanos en el estado ya mencionado, habrían obligado a los estadounidenses a buscar otra ruta.

En suma, la guerra puso a flote que aún en medio de la guerra las divisiones y rivalidades políticas de la dirigencia mexicana, pesaron más que el peligro eminente representado por Estados Unidos que se tradujo en una carencia de unidad nacional.

Por su parte, la debilitada economía nacional sufrió un mayor revés por el bloqueo de los puertos mexicanos y de sus aduanas. De esta manera, la derrota en la guerra con Estados Unidos fue una invitación a la posibilidad de una nueva intervención extranjera, tal y como sucedió más tarde con Francia y que condujo a la instauración de una monarquía con un Emperador extranjero.

En el aspecto tecnológico de la guerra, México durante sus 300 años de dominación colonial no había participado en ninguna contienda internacional. Sólo había enfrentado rebeliones internas. Su primera gran convulsión había sido, precisamente su guerra de independencia, la cual a pesar de todo, fue una guerra de "familia" en que la mentalidad, la dirección, las operaciones, las técnicas, las estrategias, el material bélico eran similares.

Se puede concluir que el triunfo de los Estados Unidos no sólo fue el resultado de una planeación estratégica-operacional y de la superioridad de sus armas, sino también fundamentalmente por una evidente desorganización y división que provenía de las altas esferas del poder mexicano; así como a una falta de infraestructura militar y naval y de modernización de la tecnología del armamento, a lo que sumó por si fuera poco la desunión de los mexicanos. Y a pesar de que los resultados fueron sumamente adversos para México, de esta terrible experiencia surgió algo que sería crucial para el futuro y la supervivencia del país como nación independiente: el sentimiento de nacionalidad, lo que le permitió sobrevivir a la segunda intervención francesa y a asegurar al liberalismo, dando como resultado que durante el Porfiriato se consolidará el Estado-Nación en nuestro país.

La Marina de Guerra Nacional de 1850 a 1860; filibusteros y la Guerra Naval entre Liberales y Conservadores

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

Una vez que la guerra con Estados Unidos llegó a su fin, ésta dejó fuertes consecuencias en el país, la crisis económica fue profunda y nada se pudo hacer para resolver esta difícil situación. La Marina de Guerra había quedado sin ningún buque, al haberse desarmado y hundido en 1846 los que tenía, con el fin de evitar que fueran presa de los estadounidenses; otros buques fueron vendidos a España, como fue el caso de los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*.[320] En lo que concierne al cuerpo de Marina, casi toda su oficialía fue empleada en el servicio de tierra hasta que el gobierno expidió un decreto el 1° de agosto de 1848, en el que señaló las pocas plazas del cuerpo que quedaban en servicio y determinó que se dieran licencias ilimitadas a los restantes.[321] Sobre la educación naval que se brindaba en los planteles de Tlacotalpan y Tepic, se perdió noticia de ellos; del primero desde 1836, y del segundo, en 1838. No obstante, en 1841 se estableció en Campeche un plantel que sólo persistió hasta 1845.

Respecto a la Marina Mercante, el gobierno fue consciente de lo indispensable de una flotilla que se hiciera cargo de los servicios para la seguridad de las costas, protección del comercio y de las aduanas marítimas, por lo que se proyectó su creación con la adquisición de cuatro pailebotes en el Pacífico, un vapor y dos buques de vela en el Seno Mexicano (Golfo de México), además de dos

320 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. II, México, 1992, p.56.

321 Memoria de Marina rendida en enero de 1849 por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Mariano Arista, en: Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. I, México, 1992, p. 101.

lanchas cañoneras de 10 remos por banda para cada uno de los litorales. De este modo se pretendía que la Marina hiciera un servicio preciso y su costo fuera económico. Por lo anterior, se ordenó la compra de la goleta *Fortuna* en Estados Unidos, la cual fue enviada a Campeche para complementar su armamento; este fue el primero de los buques de la denominada Nueva Marina. [322]

En la década de 1850, la goleta *Fortuna,* después de ser armada y dotada de lo necesario incluida su tripulación, fue nombrada *Veracruz;* realizó útiles servicios como transporte de armamento, tropa y fondos económicos a Yucatán y a otros puntos del litoral del Golfo. Fue el único buque de guerra con el que se contó hasta 1852, pues al no disponer del presupuesto necesario el proyecto de adquisición de buques propuesto no fue inmediato como se planteó, a pesar de que se apeló al Congreso para que se decretaran los fondos necesarios para la compra de buques y la subsistencia de la Marina Nacional, así fuera de forma muy reducida, solamente con el fin de terminar con la carencia absoluta en la que se encontraba.

En 1852, la escuadrilla de la Marina de Guerra quedó conformada por siete buques repartidos en los litorales y cuya función era vigilar la barra de Coatzacoalcos y las costas de Tamaulipas en el Golfo; mantener comunicación, con las guarniciones y el transporte de tropas y materiales de guerra. Los comandantes de estos buques tuvieron además, la instrucción de perseguir el tráfico de esclavos y el contrabando. Dos goletas se estaban tripulando en el Pacífico para emplearse en el servicio de la Marina de Guerra y se agregó otro vapor que se construyó en Nueva York.[323]

Escuadrilla de buques de la Armada en el Golfo de México en 1852

Bergantín Goleta *Veracruz*	Goleta *Puebla*
Vapor *Estado de México*	Goleta *Tabasco*
Goleta *Tamaulipas*	

Fuentes: Memoria de Marina rendida el 31 de enero de 1852 por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Mariano Arista, en Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. I, México, 1992, p. 108. Enrique Cárdenas de la Peña, Semblanza Marítima de México, t. II, México, Secretaría de Marina, México,1970, p. 166.

Escuadrilla de buques de la Armada en el Pacífico en 1852

Goleta *Oaxaca*	Goleta *Suerte*

Fuente: Memoria de Marina rendida el 31 de enero de 1852 por Mariano Arista, en Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. I, México, 1992, pp. 108 y 110.

De la información anterior se destaca que no se tenía aún el control del litoral del Pacífico, por lo que se consideró indispensable el establecimiento de una Comandancia General en San Blas para la atención y centralización de los asuntos marítimos. Respecto al personal, había pocos oficiales de Marina, de manera que las Capitanías de Puerto fueron ocupadas por miembros del Ejército.[324]

322 Ibídem, p. 102.

323 Memoria de Marina rendida el 31 de enero de 1852 por Mariano Arista, en: Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina,* t. I, México, 1992, p. 108.

324 Ídem.

En relación con las Leyes y Reglamentos de fomento para la Marina de Guerra y Mercante, el 30 de enero de 1854 el Presidente Antonio López de Santa Anna decretó el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, en la que se fijaron las bases para verificar el cobro de derechos, tanto de exportación como de importación y de toneladas; se limitó el tráfico de cabotaje reservándolo exclusivamente para los buques mexicanos; entre otros puntos importantes, destacó, en el artículo cinco, la nacionalidad de los buques mexicanos. Esta ley fue una base para nuestra legislación marítima y hacendaria.[325]

En lo que respecta a la Marina de Guerra, el 19 de enero del mismo año Santa Anna también decretó la Planta de Marina, se estableció la de los buques y la del personal en embarcaciones y dependencias. En 1854, reportó la presencia de seis buques en el Golfo y otros seis en el Pacífico con una tripulación ya designada.[326]

Por su parte, la educación naval en esa década también se vio favorecida, pues Santa Anna dispuso en el mismo documento que en el Colegio Militar se admitieran veinte alumnos aclimatados a las costas, destinados al servicio de la Marina y que, al concluir sus estudios en el Colegio Militar, se comisionaran en los buques de guerra en calidad de Aspirantes de Primera para hacer el estudio y aprendizaje del pilotaje y prácticas marineras.[327]

También estableció el servicio de las capitanías de puerto y señaló las labores de todo el personal.

Plan de estudios

Primer año	Segundo año	Tercer año
Primer curso de matemáticas	Segundo curso de matemáticas	Mecánica
Idioma francés	Idioma inglés	Electricidad
Dibujo lineal y de cartas	Dibujo lineal y de cartas	Óptica
		Principios de Geografía
		Cosmografía

Fuente: Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Litorales, p. 302.

El Presidente Santa Anna, interesado en la tecnología, vislumbró su aplicación en la Marina, por lo que anterior al citado decreto propuso que se enviara a jóvenes aspirantes de Marina al extranjero para el aprendizaje de la mecánica del vapor, con la intención de utilizar esta disciplina al servicio de los buques de guerra; desgraciadamente, el esfuerzo no fructificó debido a las penurias económicas del país. Los aspirantes viajaron a Inglaterra primero y luego a Estados Unidos, pero volvieron sin aprendizaje, por la falta de recursos, el abandono y el maltrato que recibieron.[328]

El 28 de diciembre de 1854, el Presidente Santa Anna dispuso por decreto establecer en Isla del Carmen una escuela náutica para la formación de la juventud que se destinara a la Marina Nacional.[329]

325 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Litorales, p. 295.

326 Ibídem, p. 301.

327 Ibídem, p. 302.

328 En el texto se presenta la información de maltrato sin especificar de qué índole. Ver Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, México, vol. I, 1967, p. 31.

329 Ibídem, pp. 305-306.

No obstante, el resultado se considera nulo, por los escasos ocho meses que permaneció Santa Anna en el poder después de su proclamación.

En 1857, el Presidente de la República en turno, Ignacio Comonfort, decretó el establecimiento de dos colegios náuticos, uno en la fortaleza de San Juan de Ulúa y otro en Mazatlán, con capacidad para veinte alumnos internos cada uno. El gobierno federal se encargaría del costo de la instrucción, vestuario y alimentación, así como de los gastos del plantel en cada litoral. Si bien esta disposición fue muy valiosa, no se tiene noticia a profundidad de su práctica. De igual manera, el Ministro de Guerra y Marina, General Juan Soto y Ramos, publicó el 28 de mayo una circular en la que estableció los requisitos de admisión de oficiales en la Armada Nacional, como respuesta a las inconsistencias que fueron llevadas a cabo por el personal no capacitado y los extranjeros que sirvieron a ella.[330]

Cabe destacar que ese año los informes del ramo de Marina señalaron novedades sobre otros buques: la pérdida del vapor *Iturbide*, la fragata *Guadalupe* y la barca *Catarina Augusta*; el vapor *Hidalgo* se encontró como pontón armado en Minatitlán y la goleta *Oaxaca* realizaba funciones de vigilancia para las Aduanas Marítimas.[331]

Buques nacionales de guerra en el Golfo de México en agosto de 1857

Bergantín Goleta *Veracruz*	Goleta *Tabasco*
Vapor *Demócrata*	Goleta *Tamaulipas*
Vapor *Hidalgo*	Goleta *Oaxaca* con artillería de seis cañones

Fuente: Memoria de Marina rendida en el año 1857 por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina en funciones, en Mario Lavalle Argudín. *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. I, México, 1992, p. 112. En Cárdenas de la Peña, además se considera el Vapor *Guerrero*, ver Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario, T. II, 1970. p. 168.

Buques nacionales de guerra en el Océano Pacífico en agosto de 1857

Pailebote *Iturbide* con artillería de tres cañones

Memoria de Marina rendida en el año 1857 por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina en funciones, en Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos Notables,* t. I, México, 1992, p.112.

Finalmente, es importante resaltar que en épocas pasadas, al igual que en esta década, no se ignoró la situación precaria de nuestra Marina de Guerra y Mercante, por lo que se presentaron proyectos ante el Congreso, en los que se solicitaban academias náuticas, astilleros, arsenales y almacenes de

330 Ibídem, vol. II, pp. 7-8.

331 Memoria de Marina rendida en el año de 1857, por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina en funciones, en Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina,* t. I, México, 1992, pp. 111-112.

pertrechos, con el fin de superar su casi inexistencia y la dependencia del extranjero.[332] Pese a ésto, la Marina continuó prestando, en la medida de lo posible, sus servicios.

Filibusteros en el Pacífico

A pesar del esfuerzo para adquirir buques y personal, los resultados no fueron inmediatos. Los litorales del país continuaron en constante peligro al ser insuficiente el número de naves para brindar seguridad ante las amenazas del exterior, es decir, a la llegada de aventureros provenientes de la costa de California, que se vieron influidos por la doctrina del Destino Manifiesto. La llegada de estos extranjeros fue producto de la fama que se creó con respecto de las riquezas que se contaban en las áreas del noreste mexicano, lo que propició después de la guerra contra Estados Unidos nuevas incursiones al territorio nacional; así pues, acudieron varios personajes contratados por compañías colonizadoras interesadas en fragmentar el territorio nacional y explotar sus riquezas, con la excusa de proporcionar seguridad al país, por los inconvenientes de la escasa población en la región y la continua invasión de los apaches.

Los principales puertos carecían de una defensa naval suficiente, por lo que estuvieron expuestos a los constantes asedios filibusteros, como el del Conde francés Gastón de Raousset Boulbon, quien vivía en San Francisco y fue invitado por la empresa denominada Restauradora del Mineral de Arizona, de la cual eran inversionistas el Embajador francés en México y el Gobernador del estado de Sonora, quienes contrataron a Raousset para hacerse cargo de la seguridad de la misma y de las propiedades en otros lugares del estado.[333]

El Conde francés llegó a Guaymas, Sonora, el 7 de junio de 1852 con la misión de cumplir los contratos firmados con el gobierno y los particulares extranjeros; las cláusulas confusas fueron mal interpretadas, situación que aprovechó para desobedecer y exigir a la autoridad mexicana que se cumplieran. Como primera acción, Raousset se rebeló en contra del Gobernador del estado y marchó rumbo a Hermosillo, ciudad que tomó al vencer a las fuerzas del Comandante General Miguel Blanco; sin embargo, al no tener los suficientes hombres para resistir nuevos ataques, depuso las armas y regresó a su país.

Dos años después, Raousset Boulbon realizó una nueva incursión con migrantes de origen europeo para tomar el puerto de Guaymas, pero no soportaron la ofensiva mexicana y algunos huyeron en la goleta *Belle*; otros se refugiaron en la casa del Vicecónsul francés, a quien solicitaron su amparo. En la batalla, los franceses perdieron 48 hombres, tuvieron 78 heridos y 313 fueron tomados prisioneros, entre ellos el Conde Boulbon. Por parte de los mexicanos, hubo 19 muertos y 55 heridos. A esta jornada se le conoce como "La gloriosa gesta del 13 de julio de 1854." El 12 de agosto, el francés fue fusilado y los prisioneros fueron reembarcados en los bergantines *Desterrado* e *Inés*, en el pailebote *Brillante* y en la goleta *María Trinidad*.

Otro caso de invasión extranjera fue la del inglés William Walker, quien en 1853 pretendió conquistar Baja California y Sonora; desembarcó del buque *Carolina,* en La Paz, el 3 de noviembre, donde sorprendió con éxito al Jefe Político, Coronel Rafael Espinoza. Su siguiente objetivo fue apoderarse de Sonora; después de algunos enfrentamientos violentos en la península, buscó tomarla pero fracasó y salió huyendo; mientras, la goleta estadounidense *Portsmourth* atracó en Ensenada con

332 Memoria de Marina rendida el 31 de enero de 1852 por el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Mariano Arista, en Mario Lavalle Argudín, t. I, p. 107.

333 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México*, t. I, pp. 156-157.

instrucciones de su gobierno de abandonar el territorio. Walker se trasladó a San Vicente y continuó con su afán de conquista, obligó ahí al vecindario a la jura de su lábaro el 27 de febrero de 1854.[334] El 20 de marzo se dirigió a San Quintín y el Rosario con el fin de someter a Sonora, pero en la travesía se encontró con la pérdida y abandono de sus hombres, hecho que lo obligó a desistir de su empresa y concluir cerca de San Diego, donde se entregó a las autoridades estadounidenses, las cuales le impusieron una multa de mil 500 dólares. Así concluyó su osadía en territorio mexicano.

Por su parte, Juan Napoleón Zerman zarpó de San Francisco el 11 de octubre de 1855 hacia Baja California. Llegó a contar con tres embarcaciones: *Archibald Gracie*, *Rebeca Adams* y una balandra mexicana. Su objetivo era bloquear los puertos del Pacífico; amenazó a las autoridades locales y les presentó documentación donde se proclamaba la cabeza de un "gobierno provisorio" y en el que se autonombró Almirante de la flota de México; además, propuso algunos puntos, entre los que destacan la liberación de impuestos a la ciudad de La Paz, derechos y libertades a los ciudadanos y la importación de mercancías extranjeras con su respectivo impuesto. El General José María Blancarte, al negarse a toda negociación con Zerman, atacó las embarcaciones que fueron rendidas (cabe mencionar que, paradójicamente, este personaje había participado en el movimiento de Juan Álvarez); después de su derrota y detención, Juan Napoleón Zerman logró su libertad.

Los ataques filibusteros ocurridos en el Pacífico demostraron, que a pesar de las limitaciones, se mantuvo la unidad de las Fuerzas Armadas en aquellos territorios. Estos acontecimientos son ejemplo de la identidad nacional que se había fortalecido a raíz de la invasión estadounidense de 1846-1848.

Combate naval entre liberales y conservadores

Después de la desafortunada guerra contra Estados Unidos, surgió entre la población un sentimiento nacionalista; en el ámbito de la política, se observaron claramente diferenciados dos partidos políticos opuestos: el conservador y el liberal, cuyo objetivo fue establecer sus proyectos de nación, lo que ocasionó en la década de 1850 dos nuevos conflictos conocidos como la Revolución de Ayutla (1854-1855) y la Guerra de Reforma o de los Tres años, por lo que continuó la anarquía política, económica y social que ya vivía el país.

Al iniciar la década de 1850, el Poder Ejecutivo estuvo representado por José Joaquín de Herrera, quien, igual que su sucesor Mariano Arista, poco pudo hacer para resolver la caótica situación del país. Al regreso de su exilio, Antonio López de Santa Anna aprovechó la oportunidad que le brindó el partido conservador de llegar nuevamente al poder el 20 de abril de 1853, su último periodo presidencial, al que se calificó como dictadura y durante la cual se asestó a México otro golpe por parte de Estados Unidos, nación que continuaba con su política expansionista al fijar su objetivo en el territorio de la Mesilla. México, cuya única defensa fue la vía diplomática, poco pudo hacer solamente comprometió al Vecino del Norte a pagar 10mdp. Así, el territorio fue entregado el 20 de diciembre de 1853. Este suceso acrecentó las diferencias entre ambos partidos, por lo que los liberales iniciaron la Revolución de Ayutla, encabezada por el General Juan N. Álvarez, quien dió cruentas batallas hasta el triunfo momentáneo de la facción liberal. Juan Álvarez promulgó la Ley del 23 de noviembre de 1855, la cual proclamó la abolición de los fueros eclesiásticos y militares; al año siguiente se convocó a un Congreso Constituyente

334 Ibídem, pp 189-190.

conformado en su mayoría por liberales, lo que puso fin a las aspiraciones conservadoras y, por otro lado, consolidó las bases para las Leyes de Reforma que se reflejaron en la Constitución de 1857.

Al establecerse la Constitución, la reacción conservadora no se hizo esperar y, con el lema: "Religión y Fueros", se levantaron en armas en contra del gobierno liberal. A este nuevo conflicto se le llamó La Guerra de los Tres Años. El Presidente Ignacio Comonfort, electo constitucionalmente el 18 de noviembre de 1857, desde el inicio de su gestión fue objeto de una fuerte presión por parte de ambos partidos, principalmente del conservador. Poco tiempo después, ante las dificultades y desconfianza de los políticos mexicanos y tras un golpe de estado, se adhirió a los conservadores, (con el levantamiento de Félix Zuloaga a través del Plan de Tacubaya en enero de 1858) quienes le dieron la espalda y lo desconocieron al tomar la Ciudad de México, por lo que fue obligado a salir a Nueva York el 27 de febrero de 1858.

Con la huida de Comonfort, y de acuerdo con la reciente Constitución, Benito Juárez, Presidente de la Suprema Corte de Justicia, se convirtió en Presidente Interino; sin embargo, la violencia, la oposición y la tensión política del momento fueron la causa por la que Juárez abandonó la capital y se trasladó a Guanajuato para organizar su gobierno y posteriormente convocar a elecciones en Guadalajara; mientras tanto, el conservador Zuloaga se había proclamado Presidente en la Ciudad de México.

Los dos gobiernos instaurados en ese tiempo lucharon entre sí. Juárez, una vez más, al ser perseguido en Guadalajara, abandonó el país. De Manzanillo viajó a Panamá, luego a Cuba y de ahí a Nueva Orleans; desde ahí organizó su regreso a México. Al llegar a Veracruz el 4 de mayo de 1858, estableció la sede provisional de su gobierno, pese a encontrarse sitiado el puerto por los conservadores:

> …las baterías de los baluartes de la plaza, las de Ulúa… rompieron sus fuegos de salva, las campanas de los templos repicaban a vuelo y las músicas militares tocaron el Himno Nacional…[335]

Casi un año después de haberse establecido Juárez en el puerto, los conservadores, encabezados por el General Miguel Miramón, intentaron tomarlo. El primer intento fue el 16 de febrero de 1859, pero la defensa de la plaza, el fuego de los baluartes, la carencia de víveres y las enfermedades que asolaban provocaron su retirada.

La toma del puerto también se intentó por mar, cuando el bando conservador envió a Tomás Marín a La Habana para comprar dos buques españoles: el buque correo, bautizado como *General Miramón,* en 70 mil pesos, y el *Marqués de La Habana*, en 50 mil pesos; además, contó con una balandra llamada *Concepción* y el bergantín *Guerrero.* Marín realizó un plan para adquirir más buques en Londres o en La Habana, para así poder controlar los puertos del país.

El *General Miramón* estaba comandado por Marín y acompañado de José María Flores, oficiales y poco más de cien hombres; el *Marqués de La Habana,* bajo el mando del hispano Manuel Arias; asimismo, lo acompañaban como oficiales facultativos Antonio del Río e Ignacio Rusea, y como Segundo Teniente habilitado el piloto Feliciano López más 27 tripulantes. Antes de la llegada de los buques conservadores a aguas nacionales, el 3 de febrero de 1860, Juárez, conocedor del hecho, expidió una circular en la que declaró piratas a los buques que formaran la ofensiva y a la vez consideró sin carácter legal alguno a los oficiales mexicanos que en ellos se encontraran.[336]

335 Carlos Bosch García, *México Frente al Mar,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, p. 359.

336 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima*, t. I, p. 161.

A finales de febrero, los buques zarparon de La Habana. Durante su viaje rumbo al puerto de Veracruz, el *Miramón* se encontró con el vapor correo español *México,* que se dirigía a Cuba; su tripulación le comunicó la presencia de buques de guerra de Estados Unidos, específicamente *El Saratoga* y dos menores, el *Wave* y el *Indianola,* que intervendrían para prestar ayuda al gobierno liberal de Juárez.[337] El *Marqués de La Habana* tuvo problemas en su máquina al arribar al puerto de Sisal, pero finalmente pudo avanzar hacia las costas de Veracruz, donde se encontró con Tomás Marín. Juntos pasaron con cautela por la boca del puerto, al lado de la amenazante fortaleza de Ulúa, que disparó un tiro de advertencia; pero los buques, sin arbolar bandera, aumentaron la velocidad hasta llegar al fondeadero indicado. Por su actitud sospechosa, fueron perseguidos hasta dar principio a un combate el 6 de marzo, en el que el *Miramón* pretendió escapar, pero fue perseguido por los buques estadounidenses que llevaban tripulación mexicana. El Comandante del *Saratoga,* Turner, se mantuvo a la expectativa ante la imposibilidad de abrir fuego, pues podría dañar sus buques. Finalmente, el barco conservador encalló y su tripulación fue hecha prisionera.

Mientras tanto, el *Marqués de La Habana* lanzó fuego de fusilería, que contestó el *Saratoga* hasta la rendición de Marín, quien fue hecho prisionero al igual que sus hijos Julio y Francisco.[338] La balandra *Concepción*, al intentar transportar armas para los buques conservadores, fue detenida por un juarista, lo que originó reclamaciones enérgicas de los españoles de La Habana. En el puerto, el ejército liberal se preparó ante un posible ataque, el cual, afortunadamente, no se llevó a cabo.

Después de estos sucesos acaecidos en Antón Lizardo, la ofensiva conservadora al puerto de Veracruz fue interrumpida por buques de guerra estadounidenses. Tomás Marín permaneció a bordo hasta el 13 de marzo de 1860, y junto con sus oficiales fue trasladado a la corbeta *Preble,* que los llevó a Nueva Orleans, los condujeron a la cárcel pública por el delito de piratería, pero poco tiempo después fueron puestos en libertad. Los buques que se habían adquirido en La Habana fueron retenidos por el gobierno estadounidense.

El puerto de Veracruz, al ser el centro político más importante del gobierno liberal, sufrió ataques por tierra y por mar; buques estadounidenses, con la anuencia de Juárez, habían detenido a los buques de guerra conservadores. El 15 de marzo, una vez más Miramón intentó tomar el puerto y la plaza con dos divisiones de infantería y una brigada de caballería. Al no lograr un armisticio con los liberales, tomó la decisión de bombardear la ciudad.[339]

El fuego intenso proveniente del bando conservador provocó que se determinara la salida de Juárez de la plaza con rumbo a Ulúa. La defensa llevada a cabo por los baluartes de los fortines y de las lanchas cañoneras evitó el triunfo de los conservadores, que ya habían sufrido en el estado de Puebla otra derrota que repercutió en sus aspiraciones por dominar el escenario político y militar del país.[340]

337 El apoyo que brindó Estados Unidos al gobierno de Benito Juárez fue gracias a haber establecido entre ambas naciones el Tratado McLane-Ocampo, en el que se estipulaba el tránsito a través del Istmo de Tehuantepec y autorizaba a los norteamericanos el paso por los estados norteños. Sin embargo, el Tratado no se ratificó.

338 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima,* t. I, p. 163.

339 Carlos Bosch García, *op. cit.*, p. 365.

340 Se atribuye al Teniente Coronel Juan Foster la construcción de estas lanchas cañoneras denominadas *Santa María Galeana, Mina, Hidalgo, Morelos* y *Bravo*, armadas cada una con un cañón.

La Segunda Intervención Francesa y el Segundo Imperio

Tte. Corb. SDN. Prof. María Eugenia Rodríguez Ávila

En 1857, los liberales promulgaron las conocidas Leyes de Reforma, en las que se destacaba la separación de la Iglesia del Estado, la desamortización de sus bienes y la educación laica. La situación que desencadenó la implementación de estas leyes tuvo como reacción el Plan de Tacubaya, que originó la presencia de dos gobiernos en el país: el liberal y el conservador. No fue sino hasta enero de 1861 cuando los liberales ganaron terreno y Juárez regresó a la capital para continuar organizando su gobierno y enfrentar esta vez los conflictos internacionales ocasionados por los préstamos que en su momento hicieron las potencias europeas a los gobiernos conservadores y que para el país era imposible pagar. Para refrendar esta situación, el 17 de julio del mismo año el Congreso suspendió el pago de la deuda extranjera, la cual aumentó con los réditos y las indemnizaciones.

Como respuesta, el 31 de octubre Inglaterra, España y Francia firmaron un convenio en Londres, donde optaron por exigir a México que cubriera las deudas contraídas con cada uno y brindara la protección a sus súbditos radicados en el país. Las tres naciones europeas acordaron no obtener ventajas territoriales o de cualquier otra naturaleza que dañase la soberanía nacional; no obstante, esta medida fue aprovechada por los monarquistas mexicanos que se encontraban en Europa y propusieron al Emperador de Francia Napoleón III un proyecto para instaurar una monarquía en México.[341]

El Emperador soñaba con construir un imperio en América que le sirviera para penetrar económicamente y como barrera para frenar la expansión de Estados Unidos, para lo cual la suspensión de pagos fue la coyuntura perfecta. Por su parte, Estados Unidos vivía en aquella época (1861) momentos difíciles por la Guerra de Secesión, por lo que su intervención fue nula en este conflicto hasta 1865, año en el que, tras el fin de la guerra, apoyó al gobierno de Benito Juárez y así contrarrestó la fuerza de Francia.

En ese mismo año de 1861, se dieron algunos acontecimientos navales en las costas de Veracruz que reafirmaron el triunfo del partido liberal, cuando, el 25 de agosto, sus tropas tomaron los puertos de Tuxpan y Tlapacoyan, y obtuvieron dos lanchas cañoneras y pertrechos de guerra. Con el apoyo de una sección del ejército, comandada por José María Carbajal, lograron derrotar, en el puerto de Tampico, a la resistencia conservadora de Tomás Marín, quien posteriormente manifestó haber sido rescatado por buques españoles.[342]

Las presiones de las potencias europeas se iniciaron después de la convención, a principios de diciembre de 1861, al arribo de los buques españoles a Veracruz con una fuerza de 6 mil 234 hombres y 28 buques de guerra.[343] Francia envió 14 buques bajo el mando del Contralmirante Jean

341 Desde 1840, el partido conservador mostró tendencias monárquicas con José María Gutiérrez de Estrada, quien había sido fuertemente criticado por los liberales en aquellos años, lo que le valió su exilio a Europa; años después se cumplió su deseo, por lo que emprendió la búsqueda de un personaje de la nobleza europea que pudiera ser el monarca de México.

342 Agradecimiento de Tomás Marín al gobierno español por su acogida al ser derrotado en Tampico, AHSRE, exp: 2-2-2039.

343 La Escuadra española estaba compuesta por cinco fragatas de guerra: *Berenguela, Blanca, Princesa, Concepción* y *Lealtad*; seis vapores de guerra*: Isabel la Católica, Francisco de Asís, Pizarro, Blasco de Garay, Velasco* y *Polonia*; tres transportes de guerra: *El Ferrol, Alba* y *Número Tres*; cinco transportes mercantes de vapor: *Pájaro del Océano, Cárdenas, Cuba, Cubana* y *Maisé*; ocho transportes de vela: *Santa María, Marigalante, Sunrise* y los números *2*, *4, 6, 8* y *10* y, por último, un aviso: el *Guadalquivir*. Por su parte, Rivera Cambas incluye también los buques *Princesa de Asturias, Petronila, Favorita, Teresa, Paquita* y *Palma*, Véase a Vicente Rivapalacio, *México a través de los Siglos*, t. XV, México, Cumbre, 1987, p. 224.

Pierre Edmund Jurien de la Gravière.[344] El Cuerpo expedicionario constaba aproximadamente de 2 mil 400 hombres, entre Artillería, Infantería de Marina, Zuavos, Cazadores de África, ingenieros, administrativos y 250 caballos.[345] El contingente inglés estaba compuesto por dos navíos de línea, cuatro fragatas, algunos buques menores y un cuerpo de 600 soldados de marina. Estas últimas dos escuadras arribaron a México entre el 6 y 8 de enero de 1862.

Ante estas desafiantes presencias extranjeras, Juárez envió a negociar a su Ministro de Relaciones Manuel Doblado, pero aclaró que no permitiría el avance hacia el interior del país. El encuentro se llevó a cabo en el poblado de La Soledad con el General Juan Prim, representante de las naciones intervencionistas, con quien firmó los Preliminares de La Soledad con la precisión de la no injerencia de ninguna potencia para ayudar a gobernar nuestra nación. Ante la moderación de los españoles e ingleses, el representante de Napoleón, Dubois de Saligny, mostró sus verdaderas intenciones al exigir pagos exagerados y mostrar una abierta conspiración contra los conservadores, lo que obligó a que la alianza tripartita empezara a tambalearse. Aunado a lo anterior, un nuevo contingente francés llegó a aguas mexicanas el 6 de marzo de 1862, encabezado por el General Charles Latrille de Lorencez, compuesto por 4 mil 711 hombres, 863 caballos y una Escuadrilla de nueve embarcaciones. Este hecho complicó aún más las negociaciones; los representantes Prim y Wyke reconocieron el derecho de México a defenderse, por lo que el 9 de abril se formalizó la disolución de la alianza europea ante la negativa de Francia de llegar a un buen convenio. Las otras potencias llegaron a un acuerdo con el gobierno mexicano, por lo que se retiraron del Golfo de México a finales de abril del mismo año; sin embargo, las fuerzas francesas siguieron aumentando con la llegada de la Escuadra dirigida por Félix Charles Douay.

Las hostilidades francesas se iniciaron cuando Lorencez avanzó hacia Orizaba el 19 de abril de 1862. Al llegar a Fortín se dio la primera batalla, de la cual salieron victoriosos; el 27 salieron de Orizaba rumbo a Puebla; en las Cumbres de Acultzingo, el Ejército de oriente, dirigido por Ignacio Zaragoza, se vio obligado a replegarse en Puebla, sitio donde el 5 de mayo fueron derrotados los franceses comandados por Lorencez. El prestigiado y experimentado Ejército francés fue noticia en Europa después de esta derrota. Napoleón III se vio obligado a enviar más tropas; el 5 de julio llegaron de Tolon (después Argel) los barcos *Eylau, Imperial* y *Finisterre* con 2 mil 228 hombres de refuerzo y se envió al General Elie Fréderic Forey a bordo del buque *Turenne* a sustituir a Lorencez. Este llegó a Veracruz el 21 de septiembre y le fue entregado el mando el 25 de octubre.

Una de las primeras acciones de Forey, con el apoyo de Aquiles Bazaine y el tercer Batallón de Zuavos y un Regimiento de Cazadores de África, fue la toma del puerto de Alvarado el 16 de noviembre; pero su avance fue detenido en Tlacotalpan por las fuerzas de guerrilla mexicana que se encontraban al otro lado del Papaloapan, por lo que recibió apoyo de la cañonera *Sainte-Barbe*; la acción resultó infructuosa y tuvieron que abandonar la región.[346]

Bajo las órdenes de Forey, Jurien de la Gravière partió el 17 de noviembre a Tampico con 10 buques,[347] con la finalidad de que le fueran entregadas mil mulas; a su llegada desembarcó con mil 200 hombres y ocupó el puerto cinco días después. Su estadía de aproximadamente un mes se vio

344 La Escuadra francesa se componía del vapor *Massena*; cinco fragatas: *Montezuma*, *Ardente, Guerriere, Astreé, Foudre*; tres avisos: *Bertholet, Chaptal* y *Marceau;* dos cañoneros: *Eclair* y *Grenade;* tres transportes: *Aube*, *Meuse* y *Seur.*

345 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente*, t. I, p. 169.

346 Ibídem, p. 173.

347 Entre los barcos que asistieron a Tampico estaban la *Normandie,* que llevaba a bordo a Miguel López, jefe mexicano a favor del imperio europeo en México. También llegaron el *Marceau*, *Bertholet*, *Tourville* y el *Fontenoy*.

acechada constantemente desde las inmediaciones por el General Pavón, quien comandó a la guarnición mexicana; poco después abandonó el puerto por instrucción superior y regresó a Veracruz el 22 de enero de 1863. Después del incidente en que la cañonera francesa *Lance* quedó varada debido al bajo nivel del agua; (lo que aprovecharon los nacionales para atacarla) los franceses, al percatarse de que era imposible ponerla a flote, la incendiaron hasta destruirla; mientras, detuvieron a la batería mexicana los cañonazos del *Tempete* y *Tourmente*.[348]

En mayo de 1862, la Armada francesa también se hizo presente en El Carmen*;* la cañonera *Grenade* llegó ahí para proponer y hacer aceptar el gobierno de Juan Nepomuceno Almonte. Durante su estadía capturó una goleta mexicana que venía de Campeche; poco tiempo después contó con la presencia de la cañonera *Eclair* para advertir el cese a todo acto de hostilidad contra dicho lugar y armó el barco *Pizarro* para la protección de las embarcaciones que entraban al puerto. En resumen:

> …las costas están al arbitrio de los barcos extranjeros y el invasor sabedor de ello, no hace sino patrullar, bloquear, apoderarse casi sin resistencia de los puertos, evacuarlos cuando así le conviene… la medida táctica del mexicano sigue siendo retirarse, cortar las comunicaciones y el aprovisionamiento, hostilizar en pequeñas partidas, sorprender, reapoderarse del sitio evacuado…[349]

En 1863 continuaron las provocaciones francesas en los litorales del país. El 8 de enero se presentó en el puerto de Acapulco una escuadrilla con 60 cañones, la *Pallas* con la bandera del Contralmirante Bonet, la *Bayonnaise,* el *Diamant* y la *Galathée,* con el pretexto de desmentir una noticia dada por el entonces jefe de las fuerzas en dicho puerto, General Ghilardi, en la que éste acusó a la fragata *Bayonnaise* de haber cometido excesos en agosto de 1862, al tratar de proveerse de víveres, agua y carbón sin las atenciones y respeto a la Comandancia del Puerto, como si se considerase terreno neutral. El General Diego Álvarez rechazó las demandas, por lo que la escuadrilla abrió fuego contra la ciudad el día 10 y causó grandes estragos. Los buques franceses no recibieron daño alguno porque se encontraban fuera del alcance de la artillería mexicana. El bombardeo duró tres días. Ante este hecho, el desembarco de la fragata era inminente y los defensores estaban listos para el combate; sin embargo, la escuadrilla se retiró cuatro días después.

Los franceses ocuparon principalmente el Golfo de México. El 8 de febrero invadieron la barra y río de Coatzacoalcos con cuatro vapores; algunos grupos armados, como el encabezado por Eulalio Vela, resistieron a la presencia invasora. En Isla del Carmen, los franceses incrementaron sus fuerzas navales con la llegada de Jurien de la Gravière, el 10 de febrero, y las fragatas de vapor *Driyade* y *Darien;* asimismo, recibió apoyo de la población y de uno de los marinos más representativos en las intervenciones extranjeras, Tomás Marín, quien se encargó de realizar la ocupación de San Juan Bautista, Tabasco, con el apoyo de las fuerzas francesas y sus buques. El desembarco de aproximadamente 400 elementos se verificó el 18 de junio de 1863.

El 16 de marzo de 1863, Forey se encontraba frente a Puebla, ciudad que se rindió hasta el 17 de mayo; posteriormente avanzó hacia la Ciudad de México, a la que llegó el 10 de junio, reforzado con parte del ejército conservador. Ante la situación, Benito Juárez abandonó la capital y huyó rumbo a San Luis Potosí.

348 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, t. I, p. 173.
349 Ibídem, p. 174.

Una vez tomada la Ciudad de México, Juárez realizó acciones políticas de alcance internacional para que su gobierno fuera reconocido; España, Inglaterra y Estados Unidos se opusieron a la inminente llegada de Maximiliano de Habsburgo, quien no conocía la realidad de la situación política y económica de México en esos momentos.

La Escuadra Francesa en los litorales del Golfo de México

La Armada francesa bloqueó algunos de los puertos más importantes del país, tanto en el Golfo de México como en el Pacífico, y sólo en algunas ocasiones mostraron resistencia las guarniciones portuarias mexicanas, las cuales también recibieron amenazas de aventureros extranjeros, como el caso del suizo Stoeklin, quien con 120 hombres pretendió ocupar la región del sur de Veracruz y permaneció en Minatitlán algunos días, al quedarse varada la fragata *Montezuma* el 17 de julio de 1863. Un mes después, al realizar una persecución sobre fuerzas mexicanas en Jaltipan, fue rodeado y derrotado, por lo que fue reemplazado por el Capitán Dubose.[350]

El 8 de agosto del mismo año, el Coronel Hennique, con el apoyo de mil 200 hombres, entre infantes de marina y cuerpos auxiliares mexicanos, llegó a Tampico, puerto que contaba con una guarnición en la entrada del río Pánuco, blanco de la artillería de los barcos franceses. Una epidemia de vómito fue la mejor defensa, al diezmar a parte de las fuerzas francesas, situación que impidió la toma durante algún tiempo.[351] Hacia el mes de septiembre, el gobierno francés ordenó el bloqueo de los puertos del Golfo de México.

El 10 de abril de 1864 se firmó el *Tratado de Miramar*, donde Maximiliano aceptó el trono de México sin imaginar que sus ideas de corte liberal alejarían el apoyo de los conservadores. Maximiliano y Carlota desembarcaron de la fragata *Novara* en Veracruz el 28 de mayo de 1864:

> ...Los espectadores llenaban los muelles y las azoteas. Todos los buques de guerra y mercantes surtos en el puerto, el fuerte y los edificios al igual que el pórtico, estaban cuajados de banderas, escudos, gallardetes, cortinas y lazos.[352]

El Príncipe austriaco, desde un inicio, enfrentó problemas al tener que gobernar simultáneamente con el gobierno republicano de Juárez y sentir lo inseguro de su posición con respecto al apoyo de los monarquistas y de Napoleón III.

Con la instauración del Imperio de Maximiliano, la Marina francesa se encargó de recorrer las costas del Golfo para asegurar la comunicación de los puertos y realizar el transporte de tropas, así como el combate a buques mexicanos y estadounidenses que condujeran tropas y armamento, ya que se sabía del apoyo de los norteamericanos al gobierno de Juárez.

Defensa de Tlacotalpan

El 9 de julio de 1864, fuerzas francesas cruzaron el Papaloapan por el paso de Alvarado, y los vapores de guerra *Sainte-Barbe* y *Tempete* se dirigieron río arriba. El jefe republicano, Teniente

350 Vicente Rivapalacio, *op. cit,* t. XV, p. 303.

351 Los artilleros estaban al servicio de dos piezas de 4 y 2 de 12 libras, un total de mil 280 hombres y 172 caballos.

352 Carlos Bosch García, *op. cit*., p. 402.

Coronel Juan Zamudio, al ser informado dividió a sus hombres: al Teniente Coronel Juan Pablo Díaz y Lagos lo hizo cargo de la defensa en la costa y el mar, la otra mitad tenía como misión hacer frente a los vapores desde las fortificaciones. Al iniciar la contienda, se intercambiaron los primeros tiros y los franceses, bajo el mando del Comandante H. Maréchal, hicieron que Díaz se replegara hasta llegar con Zamudio; los vapores franceses cortaron el paso del río para evitar la llegada de refuerzos republicanos.

Maréchal intentó convencer a las fuerzas mexicanas, que seguían en pie de lucha, para adherirse al imperio; al ser rechazada su propuesta, el fuego se reinició. Zamudio se retiró a punta de Arena, al sur del Conejo, lugar fortificado de los alrededores. El 10 de julio los vapores ingresaron hacia Tlacotalpan y trataron a la población con violencia, ante su negativa de aceptar una autoridad local propuesta por los franceses.

Otra batalla más en Tlacotalpan fue la que encabezó el Coronel Manuel Gómez el 4 de julio de 1864. Durante las hostilidades, los franceses sufrieron bajas considerables, entre ellas la del Comandante Lachaux. Una vez desembarcadas sus fuerzas, Maréchal ocupó la hacienda de San Jerónimo, lugar donde se estableció Gómez; antes de huir, incendió los ingenios de San Antonio, Progreso y los Silvas. Ante la intensa presión francesa en la región, las fuerzas encabezadas por el General García Terán contaban con un plan de ataque a Tlacotalpan, pero el 7 de agosto los franceses abandonaron el lugar.

Tamaulipas

En agosto de 1864 el Almirante Bosse, Comandante de la Escuadra del Golfo, envió a la desembocadura del Río Bravo los buques *Darien*, *Colbert*, *Dramme* y *Bellone*, este último bajo su mando. Matamoros tuvo un incremento en su actividad marítima comercial; fue un puerto emergente para las provincias del sur de Estados Unidos durante la Guerra de Secesión, tomó mayor relevancia al hacer frontera con Estados Unidos y por tener cautivos en Bagdad, localidad cercana a Matamoros, a un grupo de liberales, por lo que fue tomada por 400 marinos bajo el mando del Capitán Verón;[353] la guarnición mexicana, al ver la cercanía de los buques de guerra franceses, los obligó a retroceder con su artillería. Sin embargo, el 26 de septiembre la defensa fue sometida y Matamoros fue tomado por Tomás Mejía.

El gobierno estadounidense y sus Fuerzas Armadas, una vez concluida la guerra de Secesión, intervinieron activamente con el apoyo a los liberales en Tamaulipas y presionaron políticamente a los franceses y al Emperador Maximiliano para abandonar el territorio mexicano. Durante las hostilidades entre liberales mexicanos y tropas francesas, estas últimas reclamaron en la frontera el que autoridades estadounidenses hubieran cobijado a las fuerzas republicanas, al otorgarles refugio después de ser perseguidas.

Una vez que la plaza había sido tomada por los franceses, el ejército liberal intentó nuevamente posesionarse de ella bajo las órdenes del General Mariano Escobedo, quien intentó tomar la ciudad, pero el vapor *Antonia* lo impidió; asimismo, dicho buque recibió algunos disparos de tropas estadounidenses, por lo que el general Tomás Mejía, ocupante de la plaza de Matamoros, protestó al General Weitzel de Brownsville. La intervención estadounidense fue

353 Con 400 hombres y otros 500 a caballo y 12 piezas de cañón.

más evidente cuando el 5 de enero de 1866 la población de Bagdad cayó en manos del General Crawford y del Coronel Arthur Reed. La débil guarnición sucumbió; en ella participaron grupos de gente de color acaudillados por el Teniente Linscott. Poco a poco, los republicanos lograron avanzar en algunos puntos hasta lograr la capitulación, el 21 de enero de 1866, cuando el General Jeanningros se retiró a Veracruz en el buque *Adonis.*

La Escuadra Francesa en el Pacífico

El 12 de noviembre de 1864 llegó al puerto de Mazatlán la escuadrilla compuesta por los vapores de guerra *Dolores*, *Vitoire, Diamont* y *Lucifer* con 250 tiradores argelinos bajo el mando del Comandante Kergrist, de la *Cordelière*.[354] La ocupación de la plaza se realizó con las tropas que habían ocupado Acapulco, al ser evacuada la población por los enemigos. En marzo de 1865, la División Naval del Pacífico, compuesta por el *Lucifer*, el *D'Assas*, la *Cordelière* y la *Pallas*, junto con el apoyo en Mazatlán de un destacamento de mil hombres bajo el mando del Coronel Garnier, con diez compañías del 51º Batallón de línea y una sección de artillería de montaña, se presentó en Guaymas el 29 de marzo; el General José María Patoni, quien ocupaba el lugar, al ver las poderosas fuerzas, se retiró. Sus fuerzas de retaguardia aún intercambiaron fuego con las francesas. Las guarniciones de Mazatlán y Guaymas quedaron bloqueadas y aisladas de toda comunicación con el interior.

Las expediciones y operaciones descendieron ante la desorganización del Imperio y la fatiga del Cuerpo Expedicionario Francés.[355] Las capitulaciones de los puertos se iniciaron cuando el General liberal Desiderio Pavón atacó Tampico el 1° de agosto de 1866 con 2 mil 500 hombres; negoció con Langlois y ambos llegaron al acuerdo de que los franceses desalojarían el puerto. La retirada de los invasores era un hecho. Ministros de Estados Unidos y Francia, con la misión de llegar a un acuerdo con respecto a la situación de México, se reunieron a bordo de la fragata *Susquehanna*.

La instrucción para ambos consistió en ayudar al restablecimiento de un gobierno republicano, así como evitar cualquier pretexto de conflicto con las autoridades francesas. El primer contingente de tropas francesas que regresó a su país lo hizo el 18 de diciembre a bordo del paquebote *La Floride;* al mes siguiente partieron los belgas, en febrero los austriacos, y el Mariscal Bazaine, el 12 de marzo en el *Souverain.* Por su parte, Maximiliano decidió continuar al frente del Imperio; no obstante, fue capturado y fusilado el 19 de junio de 1867 junto con Tomás Mejía y Miguel Miramón, quienes habían sido derrotados por Mariano Escobedo.

Desde la llegada de las escuadras y representaciones diplomáticas de Inglaterra, España y Francia, en 1861, los puertos y las aduanas de México sufrieron las consecuencias porque eran las fuentes más importantes que tenía el país para la recaudación de ingresos; cada uno de los países europeos se vio beneficiado, sobre todo los franceses, quienes, entre 1861 y 1867, recaudaron millones de pesos de la actividad marítima comercial que llegaba a los puertos, la cual superó por mucho las cantidades que habían reclamado desde el inicio del conflicto con México. Es importante mencionar que el número de entradas de buques mercantes al puerto de Veracruz se incrementó

354 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente*, t. I, p. 179.
355 Ibídem, p. 180.

durante la ocupación francesa, debido a que era un recurso indispensable para mantener viva la Intervención y el Imperio.

El Emperador Maximiliano y la reorganización marítima del país

La llegada del Emperador, sin lugar a dudas, trajo consigo una organización tan detallada y completa para todos los ámbitos de la administración del país que fue notable. Respecto a la Marina, ésta no fue la excepción. El 19 de mayo de 1864, con la noticia de su próxima llegada, el entonces Subsecretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina Juan de Dios Peza le rindió un informe en el que destacó la situación de la Marina de Guerra y del Ejército desde su vida independiente; concluyó que el ramo de Marina era nulo en aquella época, razón por la que se podía proceder a su formación.[356] Así pues, durante el breve Imperio de Maximiliano, marino de profesión, con gran capacidad y experiencia comprobada,[357] preocupado por esta situación, formalizó varias leyes, decretos y reglamentos para la organización y optimización de la Marina de Guerra y Mercante.

De inicio, emitió una circular en la que hizo un llamado a los oficiales de la Armada que se hallaban navegando en buques mercantes para recordarles la obligación de presentarse en el Departamento de Marina y ser empleados en el servicio del Imperio, o bien recabar la respectiva autorización, a fin de que pudieran dedicarse a la navegación mercantil; en el entendido de que, si no lo hacían, se les consideraría desempleados.[358] Posterior a esta circular, se dio a conocer otra en la que dispuso que a ningún oficial perteneciente al Departamento de la Marina se le permitiría residir fuera de los puertos de guerra, sin un previo permiso especial, limitado y concedido, por el Ministro de Negocios Extranjeros y Marina emitido por el decreto de abril de 1865.[359]

En dicho decreto también destacó las atribuciones de cada uno de los nueve Departamentos Ministeriales establecidos en el Estatuto Provisional del Imperio, y manifestó las propias para el Ministerio de Negocios Extranjeros, al que se le agregó interinamente el Departamento de Marina. Aquí se aprecia la intención de crear una entidad autónoma para la Marina de Guerra, al destacar su carácter temporal y determinar que existirá una Dirección General de Marina agregada de manera provisional al Ministerio de Negocios Extranjeros cuyas funciones eran:

- Formar y organizar a todo el personal de la Marina, bajo las leyes y reglamentos marítimos aprobados por el Emperador; concertar los movimientos marítimos de los buques, las operaciones militares, los armamentos y desarmes; mantener a su cargo el depósito de cartas y planos; las bibliotecas y escuelas marítimas; el enganche de los marineros y los capitanes de los buques de comercio; la vigilancia y policía de la navegación comercial y de practicaje; las construcciones navales y todo lo referente a ellas; los trabajos hidráulicos en los puertos; la aplicación de las leyes, decretos y actos relativos al servicio de las capturas; todo lo relativo al servicio de los naufragios y averías de los buques.

356 Memoria presentada a S. M. el Emperador Macsimiliano [sic] 1° de México por el Subsecretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Juan de Dios Peza, 1864.

357 Ver la obra de Konrad, Ratz, *Tras las huellas de un desconocido. Nuevos datos y aspectos de Maximiliano de Habsburgo*, México, CONACULTA-INAH, 2008, pp.10-14, en la que se manifiestan las cualidades y prácticas que llevó a cabo en Austria como Comandante de la Marina, entre ellas crear un organismo central para todos los asuntos de la Marina, la doble transición de los veleros a los buques de vapor y de una escuadra de madera a acorazados, apoyó las innovaciones técnicas que los ingenieros navales le propusieron y propició un viaje de investigación con la fragata *Novara,* que fue un éxito científico para Austria, entre otras.

358 *El Diario del Imperio*, t. I., México, 27 de febrero de 1865, núm. 48, p. 194.

359 *El Diario del Imperio*, t. II., México, 18 de septiembre de 1865, núm. 215, p. 278.

- La contabilidad de la Dirección General de la Marina se centralizó en la Dirección del Ministerio de Negocios Extranjeros y absorbió el presupuesto general de dicho Ministerio, hospitales militares y penitenciarías; para la admisión de marinos, se creó una cuenta especial que pagaría la Dirección General de la Marina. Asimismo, se planeó que la Dirección de Artillería de Guerra proveyera a la de Marina, hasta nueva orden, del material que necesitara; para ello se abrió una cuenta de los gastos que originara.
- Finalmente, se estableció que cuando el Emperador juzgara conveniente llamaría al Consejo de Ministros o al Director General de la Marina, a fin de atender su opinión sobre las cuestiones marítimas que pudieran discutirse en dicho Consejo. Con el fin de atender todo lo concerniente a los asuntos de la Marina, de los empleados y marinos que se encontraran en las costas del Golfo de México y del Pacífico, se establecerían prefecturas marítimas, cuya residencia, atribuciones y deberes se fijarían en un decreto y reglamento especiales.[360]

Dada la necesidad de organizar las matrículas para el alistamiento de la gente del mar,[361] volvió a establecer la Ley de Matrículas de 1802 para el enganche de personal, en la que se dispuso las siguientes cuatro clases:

Primera, para solteros
Segunda, para viudos sin hijos
Tercera, para casados sin hijos y,
Cuarta, para padres de familia

La segunda clase podía ser llamada al servicio cuando hicieran falta individuos de la primera, y así sucesivamente para las demás. Dentro de las matrículas de inscripción se incluían de manera obligatoria a los de oficio carpintero, velero, calafate y los demás relacionados con los buques.

Por otra parte, debido a las diferencias de edad entre el personal se establecieron diferentes tipos de matrículas para los servicios y los conocimientos especiales:

Grumetes
Aprendices
Maquinistas y fogoneros (inscritos provisional y definitivamente)
Contramaestres, marineros
Pilotos y supernumerarios
Contramaestres de cabotaje
Capitanes de navegación de altura

En 1865, el Emperador expidió algunos decretos, leyes y reglamentos para organizar los servicios marítimos del país que fueron publicados en la Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos. Dentro de la información contenida, destaca lo siguiente:

360 *El Diario del Imperio*, t. I., México, 20 de abril de 1865, núm. 90, p. 371.

361 Se define este concepto como todo individuo propio para inscribirse, es decir, todo el que se dedique especialmente a la navegación y a la pesca.

1. La organización política de la Marina de Guerra estaría dividida en tres distritos administrativos y éstos, a su vez, en cuarteles donde el reclutamiento sería llevado a cabo por los oficiales superiores.
2. Establecer las obligaciones del personal naval y aplicar la persecución de los desertores.
3. Verificar las matrículas de los buques de comercio, armado y desarmado de los mismos.
4. Salvaguarda de la navegación mediante la vigilancia de la actividad pesquera, así como la administración de averías y pérdidas de buques.
5. Establecimiento de las memorias de pensiones y socorros que se dieron al personal matriculado.[362]

Además, se pueden encontrar estudios estratégicos, proyectos sobre el desarrollo de algunos puertos, construcción de barcos, uniformes y seguridad social, entre otras cosas.

Algunos de los objetivos que Maximiliano perseguía, era mantener en los puertos y arsenales personal instruido y con una disciplina adecuada para el desarrollo de sus funciones; asimismo, un servicio marinero obligatorio y la concesión de primas para estimular la navegación mercante nacional.[363]

Estas iniciativas difícilmente se aplicaron, pues, ante las dificultades que vivió el Imperio, fue imposible desarrollar las propuestas de Maximiliano, las cuales probablemente hubieran rendido el resultado que en su momento obtuvo en Austria.[364] Esta fue la primera vez, desde los inicios de vida independiente del país, que se trabajó arduamente en materia de una reglamentación para la Marina; se tuvo la pretensión de estructurarla como un organismo autónomo, es decir, la extrajo del Ejército y se reflejaron sus necesidades en cuanto a la especialización de su personal y de un presupuesto considerable; la colocó de manera interina en el Ministerio de Negocios Extranjeros. Sin duda, la visión del Emperador generó el inicio del desarrollo para la Marina mexicana.[365]

Epílogo

Con las intervenciones francesas y la estadounidense se puso de manifiesto la debilidad de las fronteras mexicanas ante el exterior. La enorme cantidad de buques que llegaban tanto al Golfo como al Pacífico mexicano no tenían comparación en relación con los que contaba la incipiente Marina mexicana. Durante muchos años, los problemas ideológicos fueron un obstáculo para combatir las ambiciones extranjeras, que impidieron el desarrollo de un país urgido de un orden político para posteriormente lograr un desarrollo integral.

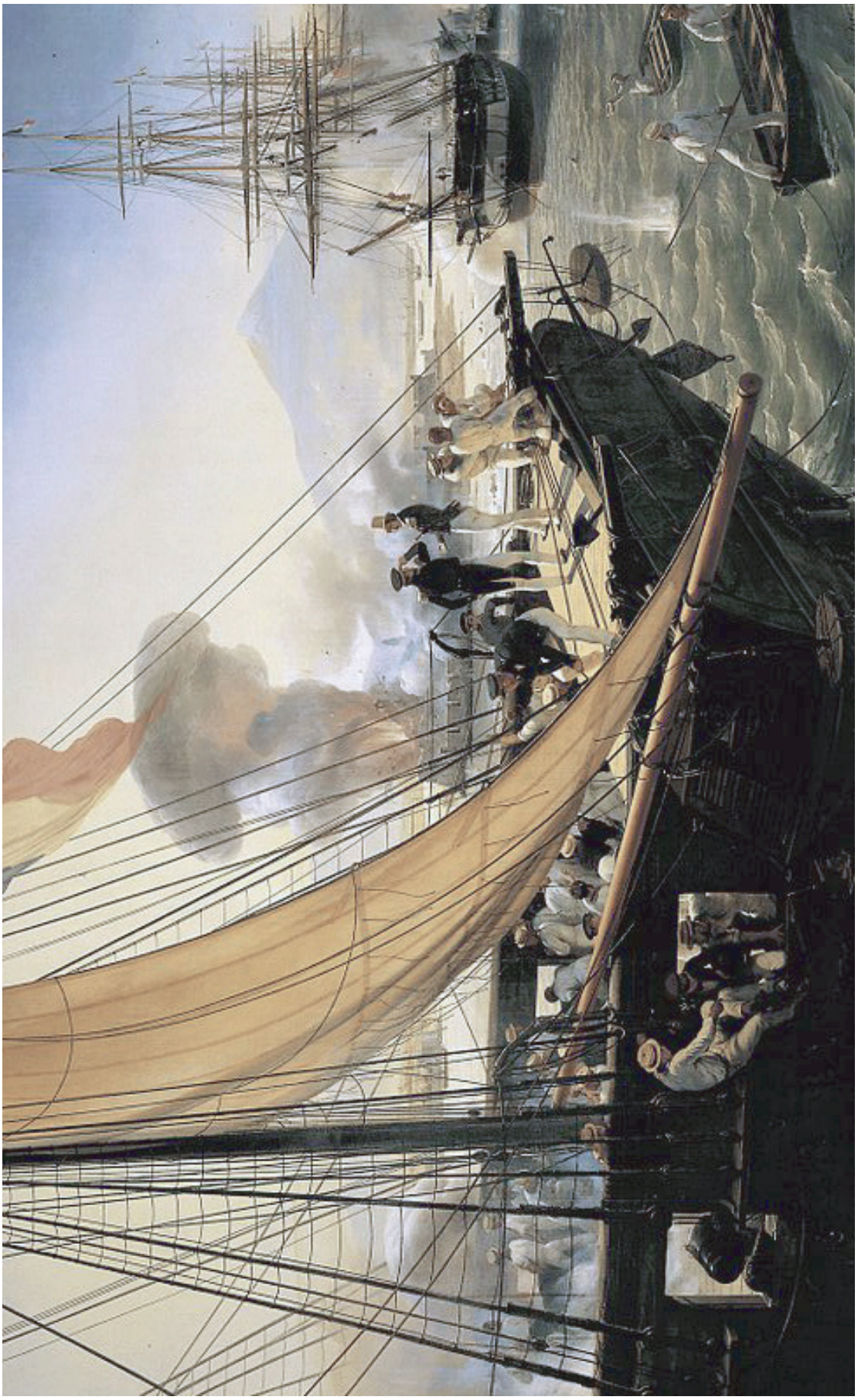
Los años posteriores al imperio no dejaron de ser problemáticos; sin embargo, fueron el preludio de una "estabilidad" adquirida durante el largo gobierno del General Porfirio Díaz, quien, pese a su cuestionada dictadura, detonó cierto crecimiento de la infraestructura que el país necesitaba para su desarrollo, incluido el ramo de las Marinas de Guerra y Mercante, las cuales, pese a tener recursos náuticos, no se tomaron en cuenta como motores importantes para el desarrollo del país.

362 Carlos Bosch García, *op. cit.,* p. 407.

363 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente*, t. I,.., p. 184.

364 Konrad, Ratz. *op. cit.,* pp. 12-13.

365 Se ha cuestionado la poca práctica de Maximiliano frente a los diversos reglamentos que emitió.



Litografía que representa los preparativos de la escuadra naval francesa al mando del Contralmirante Charles Baudin, en las vísperas al bombardeo al Castillo de San Juan de Ulúa en noviembre de 1838.



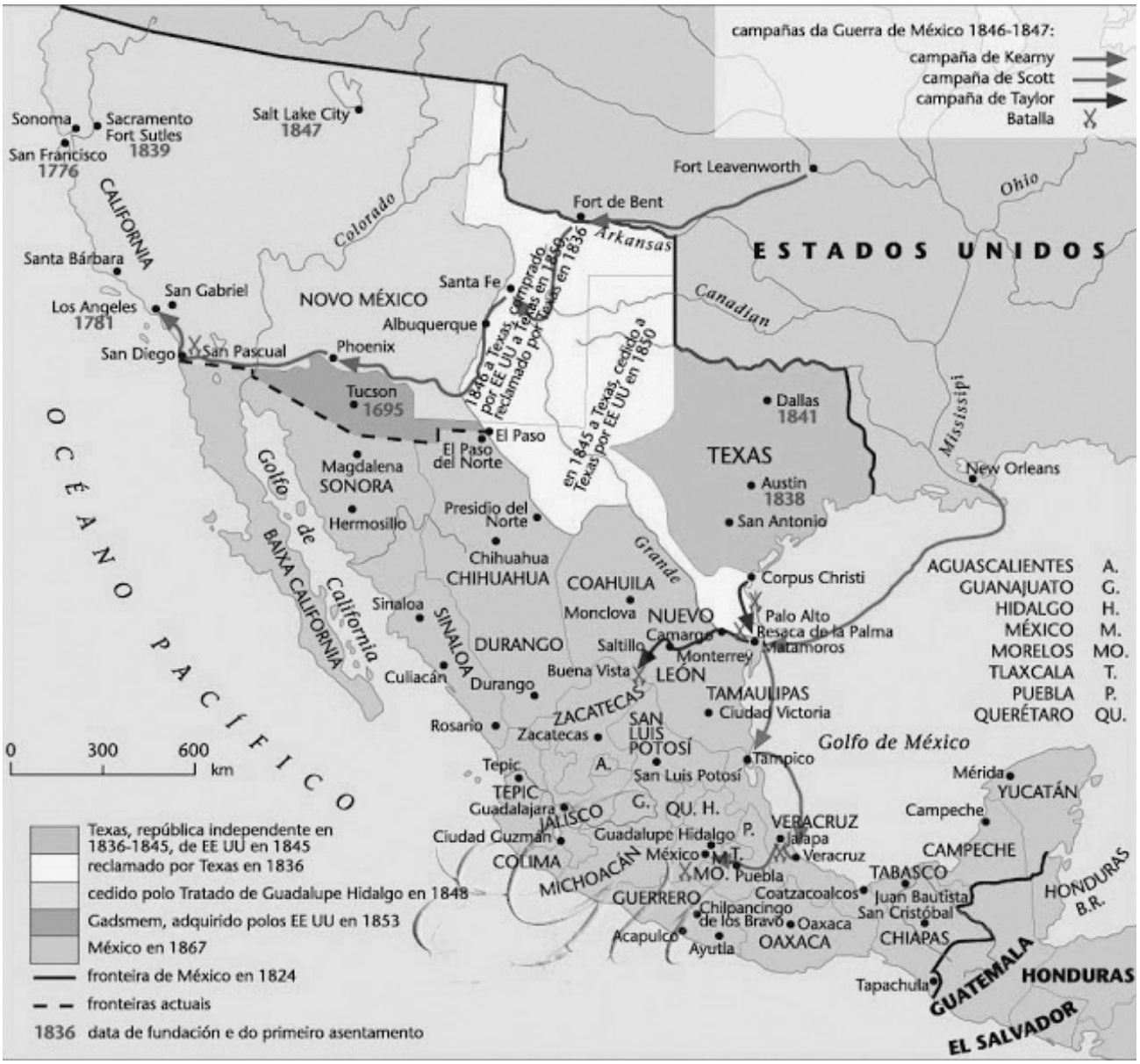
El castillo de San Juan de Ulúa fue escenario durante la intervención francesa de 1838 del ataque de la flota naval del Contralmirante Charles Baudin.



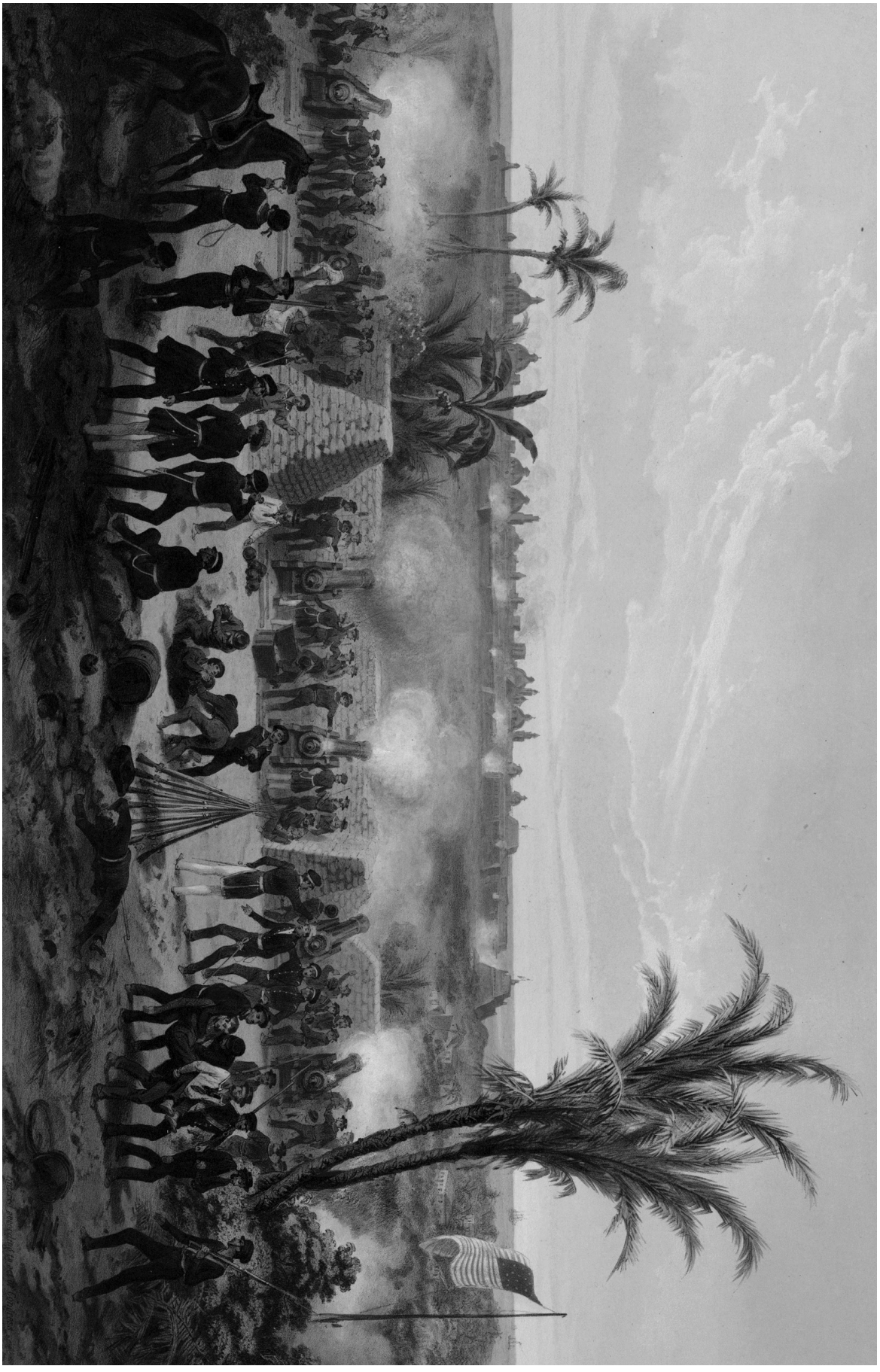
El puerto de Veracruz recibió el calificativo de 4 veces heroico por la defensa que hiciera su población en la consolidación de la Independencia; por la primera intervención francesa y las dos intervenciones estadounidenses. Litografía de Daniel Thomas Egerton, recreando el paisaje de Veracruz y al fondo el castillo de San Juan de Ulúa, 1840.



Tropas del Comodoro Perry desembarcando en San Juan Bautista (1846), durante la primera invasión estadounidense en México..



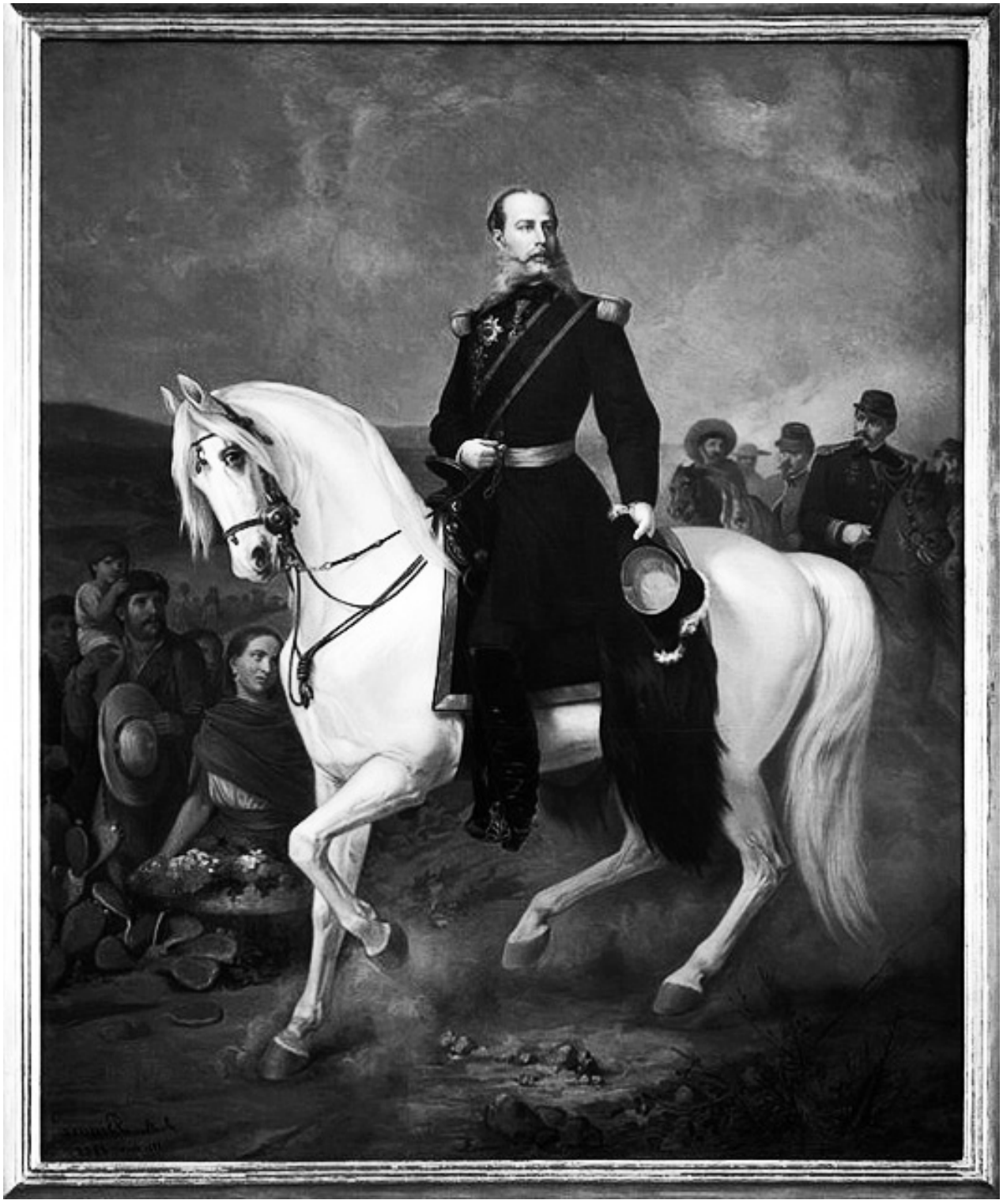
Ofensivas terrestres y navales en la guerra México-Estados Unidos de 1846-1848.



En la litografía se representa el bombardeo estadounidense a cargo del Gral. Winfiel Scott sobre el puerto de Veracruz (1847). Con la toma de este puerto, las tropas de Scott pudieron avanzar por vía terrestre hasta la ciudad de México.



El Capitán de Navío David Porter de origen estadounidense, tuvo a su mando la escuadra naval mexicana que se formó después de la consolidación de la independencia. Con dicha fuerza naval puso en jaque a los buques de guerra y mercantes españoles que navegaban en el Atlántico y Golfo de México.



Pintura de Maximiliano de Habsburgo, Emperador de México.

Fuentes Consultadas

Un contexto histórico adverso

Fuentes primarias

Antonio de Medina, Memoria presentada al Soberano Congreso Mexicano por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina, México, 1822, Oficina de D. Alejandro Valdés, impresor de Cámara del Imperio.

Carta de Mr. Pakenham a su majestad del 18 de enero de 1828, F. 117, The National Archives of England.

José Joaquín de Herrera al gobierno de la Ciudad de México en Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM), Exp. 3275, f. 116.

Bibliografía

ASTIÉ Burgos, Walter. *El Águila Bicéfala. Las relaciones México-Estados Unidos a través de la experiencia diplomática*, México, Ariel Divulgación, 1995.

_____. *México y Estados Unidos entre la cooperación y el desacuerdo*, México, Siglo XXI, 1998.

_____. *México en el Siglo XXI. Orden Mundial y Política Exterior*. México, Aldina, 2000.

BOSCH García, Carlos. *Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos: 1819-1848*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Cuarta época, Serie Obras Monográficas, 1985.

CARMAGNANI, Marcelo, *et al. Problemas de la Formación del Estado y la Nación en Hispanoamérica,* Bohlau Verlang, Koln Wien, 1984.

CAZADERO, Manuel. *Las revoluciones industriales,* México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

HUNTINGTON, Samuel P. *The Soldier and the State (the theory and politics of civil military relations,* Harvard University Press, Garden Street, Cambridge, 1985.

KAHLE, Günter. *El ejército y la formación del Estado en los comienzos de la independencia de México,* Fondo de Cultura Económica, 1997.

KEMP, Tom. *La Revolución Industrial en la Europa del siglo XIX,* Barcelona, Fontanella, 1974.

LUDLOW, Leonor (coord.). *Los Secretarios de Hacienda y sus proyectos 1821-1993,* t. 1, México, UNAM, 2002.

RABADÁN Figueroa, Marina. *Propios y extraños. La presencia de los extranjeros en la vida de la Ciudad de México (1821-1860),* México, Universidad Autónoma del Estado de México, 2006.

RIVERA Cabrieles, Leticia. *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana 1821-1941,* tesis de maestría, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, junio, 1999.

_____. *Antecedentes históricos y desarrollo del poder marítimo mundial y de México,* conferencia impartida durante el Trigésimo Aniversario del Centro de Estudios Superiores Navales, *Revista del CESNAV*, núm. extraordinario, 2000.

_____. "La guerra entre México y Estados Unidos", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales,* Secretaría de Marina-Armada de México, núm. 2007-4 y 2008-1.

ROJAS, Rafael. "La Nueva Nación frente al mundo", *Gran Historia de México,* t. III, El Nacimiento de México 1750-1856, México, Planeta, 2002.

SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO, *Las Revoluciones de México en el Mar, Obra conmemorativa del aniversario del bicentenario y centenario de la independencia y revolución mexicanas,* México, 2010.

SECRETARÍA DE MARINA *Cuarenta Años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales 1970-201*0, México, 2010.

SERRANO Ortega, José Antonio, "El Contingente de Sangre. Los gobiernos estatales y departamentales y los métodos de reclutamiento del ejército permanente mexicano, 1824-1844", México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993.

SERRANO Ortega, José Antonio. "Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento en la Ciudad de México", en *Instituciones, actores sociales y conflicto político 1774-1931,* México, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.

TILLY, Charles. *Coerción, Capital y los Estados Europeos 990-1990,* México, Alianza, 1992.

VILLACAÑA, José Luis. *Geopolítica Marítima Mexicana, Revista del Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México,* Invierno 1999.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida. "Los primeros tropiezos", *Historia General de México*, t. II, México, El Colegio de México, 1981.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida, y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico, 1776-1993),* México, Fondo de Cultura Económica, 1994.

Virtuales

HALPERÍN Donghi, Tulio "La larga espera 1825-1850", *Historia Contemporánea de América Latina,* Buenos Aires, 1998, pp. 140-214, http://es.scribd.com/doc/23030943/Tulio-Halperin-Donghi-Historia-Contemporanea-de-America-Latina-Paginado-organizado.

La guerra naval entre México y Francia (1838)

ASTIÉ Burgos Walter. *México y Estados Unidos entre la cooperación y el desacuerdo*, México, Siglo XXI, 1998.

_____. *México en el Siglo XXI*, México, Aldina, 2001.

_____. *El Águila Bicéfala. Las relaciones México-Estados Unidos a través de la experiencia diplomática,* México, Ariel Divulgación, 1995.

BOSCH García, Carlos. *Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos: 1819-1848*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, Cuarta época, Serie Obras Monográficas, 1985.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. *Semblanza del México Independiente y Revolucionario*, México, SEMAR.

CROOK Castan, Clark, "La Guerra de los Pasteles", *Historia de México*, t. VIII, Salvat, 1978.

ESQUIVEL Obregón, Toribio, *Apuntes para la historia del derecho en México,* México, Porrúa, t. IV, 1947.

FLORES Salinas, Bertha. *Cartas desde Mexico. Dos fuentes militares para el estudio de la intervención francesa*, México, Porrúa, 2001.

KAHLE, Gunter. *El Ejército y la formación del Estado en los comienzos de la independencia de Mexico*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

LAVALLE Argudín, Mario. *La Armada en el México Independiente*, México, SEMAR-INERHM, 1985.

PAYNO, Manuel. *México y sus cuestiones financieras con la Inglaterra, la España y la Francia*, facsímil de la edición príncipe, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, SHCP, 1982.

Rabasa, Emilio. *Evolución Histórica de México*, Facsimilar, México, Librería de la Vda. De Ch. Bouret, UNAM, 1986.

RIVERA Cabrieles, Leticia. *La Primera intervención Francesa*, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, núm. 2007-3.

SERRANO Ortega, José Antonio. *El Contingente de Sangre*, Colección Divulgación, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993.

_____. "Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento de la Ciudad de México" en Carlos Illades y Ariel Rodríguez Kuri (comp.), *Ciudad de México, instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931*, México, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma Metropolitana.

SIERRA, Catalina. *El Nacimiento de México*, México, Porrúa, 1984.

SHERIDAN Prieto, Cecilia. "La construcción de una nueva nación. 1823-1828", *Gran Historia de México*, t. III, México, Planeta DeAgostini, 2002.

SORDO Cedeño, Reynaldo. "La primera república centralista 1835-1841", *Gran Historia de México*, t. III, México, Planeta DeAgostini, 2002.

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, *Reclamaciones Internacionales de México y contra México,* Edición del Boletín oficial de la Edit. Impr. de F. Díaz de Leon, 1899.

WECKMANN, Luis. *Las Relaciones Franco Mexicanas: 1823 1838*, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1961.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida. "Una nueva nación en busca de reconocimiento", *Historia de México*, Salvat.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida, y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico, 1776-1993)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

Virtuales

BULNES, Francisco, *Las Grandes Mentiras de Nuestra Historia,* tercera parte, La Primera Guerra con Francia, capítulos primero, segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto, Biblioteca Virtual Antorcha, 2006, http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/historia/mentiras/3_1.html

La guerra militar y naval México-Estados Unidos (1846-1848)

Colección del Archivo Histórico Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores

- Poinsett a Clay, México, 4 de junio de 1825, México, J. R. Poinsett, vol. 1, doc. 3.
- Poinsett a Clay, México, 12 de octubre de 1825, México, J. R. Poinsett, vol. 1, doc. 24.
- Poinsett a Clay, México. 12 de octubre de 1825. México. J. R. Poinsett, Vol. I, doc. 24.
- Poinsett a Clay, México, 4 de julio de 1827, México, J. R. Poinsett, anexo B al doc. 94.
- Instrucciones de Henry Clay a J. R. Poinsett, ministro de Estados Unidos en México, Washington, 26 de marzo de 1825, United Status Ministres, Instructions, vol. 10, pp. 225-238.
- Poinsett a Van Buren, México, 22 de agosto de 1829, México, J. R. Poinsett, vol. 4. doc. 18.
- Butler a Forsyth, México, 25 de enero de 1835, México, notes, vol. 1 doc. s/n. Butler a Mc Lane, México, 2 de marzo de 1834, Ibídem, doc. 63.
- Butler a Ignacio Hernández, México, 17 de marzo de 1835, México, A. Butler, vol. 6. doc. s/n.
- Ignacio Hernández a Butler, México, 21 de marzo de 1835.
- Butler a Forsyth, Washington, DC., 17 de junio de 1835, México, A. Butler, vol. 6, doc. s/n.
- El Cónsul de México en Nueva Orleans al Ministro de México en Washington, Nueva Orleans, 11 de julio de 1835, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 3-1-3516 primera parte, ff. 9-11.
- El Cónsul de México al Gobierno de México, Nueva Orleans, 17 de julio de 1835, ff. 21-22.
- Louisiana Advertiser, Nueva Orleans, 26 septiembre de 1835, 3-1-2515 primera parte, ff. 66-69 y segunda parte 3-1-3516, ff. 110-111.
- Castillo y Lanzas a Forsyth, Filadelfia, 21 de octubre de 1835, 3-1-3516 segunda parte, ff. 44-48; Forsyth a Castillo y Lanzas. Washington, D.C., 22 de octubre de 1835, Mexican Legation, notes, vol. 2, doc. s/n, Castillo a Forsyth, Filadelfia, 29 octubre de 1835, México, notes, vol. 2. doc. s/n.

- El Secretario de Relaciones Exteriores de México a Forsyth, México, 31 de octubre de 1835, México, Notes vol. 2., doc. s/n.
- Tornel, Secretario de Guerra y Marina al Secretario de Relaciones Exteriores, México, 3 de diciembre de 1835. 3-1-3516, segunda parte, ff. 79-80.
- Butler a Forsyth, 15 de enero de 1836, México, A. Butler, vol. 6, doc. 1.
- Forsyth al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Washington, D.C., 29 de enero de 1836, Communications to foreing sovereings and States, vol. I, pp. 123-127.
- Forsyth a Butler, Washington, D.C., 9 de noviembre de 1835, México, Instructions, vol. 15. pp. 57-58.
- Manifiesto del Ministro de Guerra y Marina de México, 20 de mayo de 1836, México, Notes, vol. 3, doc. s/n, Gorostiza a Forsyth, Washington, D.C., 9 de julio de 1836. México, Notes, vol. 3, doc. s/n.
- Buchanan a Trist, Washington, D.C., 13 de julio de 1847, México, Instructions, vol. 6, pp. 65-72, núm. 3.
- Trist al Gobierno de Estados Unidos (GEUA), Tacubaya, 4 de septiembre de 1847, Manning, Diplomatic Correspondence, vol. VIII, pp. 933-940.
- Mora a Palmerston, Londres, 17 de noviembre de 1847.
- Mora al Gobierno de México, Londres, 30 de noviembre de 1847.
- Mora al Gobierno de México, Londres, 30 de noviembre de 1847.
- Mora al Gobierno de México, Londres, 30 de noviembre de 1847.
- John Crampton a Buchanan, Londres 30 de abril de 1848, Great Britain Notes, John F. Crampton, vol. 25, doc. s/n.

Archivo Nacional de Inglaterra (AGE)

- Correspondencia de Mr. Pakenham a S.M. del 18 enero de 1828, informando sobre los barcos mexicanos que se hallan en el Atlántico, f. 117
- Correspondencia de Mr. Pakenham a S.M. del 16 de agosto de 1828, informando sobre la deplorable situación en que se encuentra la escuadra naval de David Porter, f. 305.
- Correspondencia de Mr. Pakenham a S.M. del 13 de agosto de1828, sobre los barcos que posee la Marina.

Partes de batallas en STEVEN R. Butler (ed.), A Documentary History of the Mexican War, Richardson, Texas: Descendants of Mexican War Veterans, 1995:

- Captain William J. Hardee, at Matamoros, Mexico, to Brigadier-General Zachary Taylor, at camp opposite Matamoros. Dispatch communicating particulars of “Thornton Skirmish”, Matamoros, México, abril 26, 1846.

- Captain Edgar S. Hawkins, at Fort Taylor (a.k.a. Fort Texas), to W. W. S. Bliss, Assistant Adjutant-General, Army of Occupation, Texas. Dispatch communicating Hawkins' official report of the siege of the fortifications opposite Matamoros. Headquarters, Fort Taylor, Texas, mayo 10, 1846.
- Brigadier-General Zachary Taylor, at camp near Matamoras, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army at Washington, D.C. Taylor's official report of the Battle of Palo Alto. Headquarters Army of Occupation Camp near Matamoros, mayo 16, 1846.
- Brigadier-General Zachary Taylor, at camp near Fort Brown, Texas, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army at Washington, D.C. Dispatch communicating Taylor's official Report of the Battle of Resaca de la Palma. Headquarters, Army of Occupation Camp near Fort Brown, Texas, mayo 17, 1846.
- Major-General Zachary Taylor, at Monterey, Mexico, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of the Mexican forces at Monterey. Head-Quarters, Army of Occupation, Camp before Monterey, septiembre 25, 1846.
- Major-General Zachary Taylor, at Agua Nueva, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Taylor's official report of the Battle of Buena Vista. Headquarters, Army of Occupation, Agua Nueva, marzo 6, 1847.
- Coronel Alexander W. Doniphan, at Chihuahua, Mexico, to Roger Jones, Adjutant-General of the Army, at Washington, D.C. Dispatch communicating Doniphan's official report of the Battle of Sacramento. Headquarters of the Army in Chihuahua, City of Chihuahua, marzo 4, 1847.
- Major-General Winfield Scott, at Vera Cruz, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating the capitulation of Vera Cruz. Head-Quarters of the Army, Vera Cruz, marzo 29, 1847.
- Major-General Winfield Scott, at Plan del Rio, Mexico, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battle of Cerro Gordo.
- Major-General Winfield Scott, near Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battles of Contreras and Churubusco. Headquarters of the army,Tacubaya, at the gates of Mexico, agosto 28, 1847.
- Major-General Winfield Scott, near Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's official report of the Battle of Molino del Rey. Headquarters of the army, Tacubaya, near Mexico, septiembre 11, 1847.
- Major-General Winfield Scott, at Mexico City, to William L. Marcy, Secretary of War, at Washington, D.C. Dispatch communicating Scott's report of the battles for, and occupation of, Mexico City. Head-Quarters of the Army, National Palace of Mexico, septiembre 18, 1847.

Discursos y Proclamas en STEVEN R. Butler (ed.), A Documentary History of the Mexican War, Richardson, Texas: Descendants of Mexican War Veterans, 1995:

- José Joaquín de Herrera, acting President of the Republic of Mexico. A proclamation denouncing the United States' intention to annex Texas. (El decreto a que se refiere es el emitido en Palacio Nacional del Gobierno de la Ciudad de México, de junio 4 de 1845).
- Gen. Francisco Mejía, at Matamoros. A Proclamation. The general-in-chief of the forces assembled against the enemy, to the inhabitants of this department and the troops under his command.
- James K. Polk, President of the United States at Washington, D.C., to the Congress of the United States. A special message calling for a declaration of war against México. Washington, mayo 11, 1846.
- Comodoro. John D. Sloat, at Monterey, California. A proclamation.

Bibliografía

ALAMÁN, Lucas. *Historia de Méjico desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en 1808 hasta la época presente,* México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 5 vol.

ALCARAZ, Ramón. *et. al. Apuntes para la historia de la guerra entre México y los Estados Unidos*. Ed. facsimilar. Siglo XXI. México, 1974

ARRIAGA, Weiss. *La compra de Luisiana y las ideas sobre la expansión territorial en Estados Unidos,* México, Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE), 1996.

ASTIÉ Burgos, Walter. *Europa y la Guerra de Estados Unidos contra México*, México, Aldina, 2001, p. 6.

BAUER, Karl J. *The Mexican war 1846-1848*. Univ. of Nebraska Press. New York, 1992.

BAZANT, Milada (coord.). *Ni héroes, ni villanos*. *Retrato e imagen de personajes mexicanos del Siglo XIX*, México, Porrúa-Colegio Mexiquense, 2005.

BOSCH, Carlos. *Historia de las Relaciones entre México y Estados Unidos 1819-1848,* México, Colección del Archivo Histórico Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974.

_____. *Problemas Diplomáticos del México Independiente,* México, El Colegio de México, 1947.

BULNES, Francisco, *La deuda inglesa*, artículos publicados en el siglo XIX, edición facsimilar de la edición príncipe, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, Banco Mexicano SOMEX, 1990.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* México, SEMAR, 2 vols., 1970.

CAZADERO, Manuel. *Las Revoluciones Industriales,* México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

EGGERS, Henrik. *Memorias de México,* México, Cámara de Diputados, LIX Legislatura, 2005.

FLORES Salinas, Berta. *Carta desde México. Dos fuentes militares para el estudio de la intervención francesa 1862-1867,* México, Porrúa, 2001.

FRÍAS, Heriberto. *La Batalla de Padierna*, Colección Fondo, México, Fondo de Cultura Económica, 2000.

GARCÍA Cantú, Gastón. *Las invasiones norteamericanas en México,* México, Fondo de Cultura Económica.

HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España,* edición facsimilar de la príncipe en español, París, En casa de la Rosa, 1822, Historia Antigua de México, vol. 4, 1985.

HURTADO y Núñez, Enrique. *Ataque y defensa del puerto de Alvarado*, en *Revista General de la Armada de México, v*ol. 3, núm. 17, Agosto de 1963.

KAHLE, Günter. *El Ejército y la formación del Estado en los comienzos de la independencia de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.

LAVALLE Argudín, Mario. *La Armada Nacional en el México Independiente,* México, SEMAR, 1985.

LERDO DE TEJADA, Miguel. *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz,* Imprenta de Vicente García Torres, México, 1857-1858, t. II.

PACHECO, José Emilio, *et al. La Guerra Injusta,* México, Clío.

PAYNO, Manuel. *México y sus cuestiones financieras con la Inglaterra, la España y la Francia,* facsímil de la edición príncipe, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, SHCP, 1982.

RABADÁN Figueroa, Marina. *Propios y extraños, La presencia de los extranjeros en la vida de la Ciudad de México (1821-1860),* Universidad Autónoma del Estado de México, 2006.

RABASA, Emilio. *La evolución histórica de México,* facsimilar México, Librería de la Vda. de Ch. Bouret, 1920, México, Porrúa-UNAM, 1956.

RIVERA Cabrieles, Leticia. *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana (1821-1941),* Tesis de Maestría, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1999.

_____. "La guerra México-Estados Unidos (1846-1848)", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, México, núm. 2007-4 y 2008-1.

_____. "De la disputa a la colaboración: la relación México Estados Unidos (1821-1941)", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, México, SEMAR, 2006.

ROA BÁRCENA, José María. *Recuerdos de la invasión norteamericana*, Porrúa, México, 1993.

SERRANO Ortega, José Antonio. *El Contingente de Sangre. Los gobiernos estatales y departamentales y los métodos de reclutamiento 1824-1844,* México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993.

STEVEN R. Butler (ed.), *A Documentary History of the Mexican War,* Richardson, Texas: Descendants of Mexican War Veterans,1995.

SMITH, Justin H. *The War with Mexico,* Gloucester, Mass, Peter Smith, 1963, vol. II.

VILLALPANDO Cesar, José Manuel. *Las balas del invasor. La expansión territorial de los Estados Unidos a la costa de México*, México, Porrúa, 2000.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida, y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos (un ensayo histórico, 1776-1993),* México, Fondo de Cultura Económica, 1994.

_____. "Los primeros tropiezos", *Historia General de México*, t. II, México, El Colegio de México, 1881, pp. 735-818.

Fuentes y Bibliografía de los temas:

El Comodoro David Porter y la Escuadra mexicana; La expulsión de los españoles; Intento español de reconquista; la Marina de Guerra de 1830 a 1840 y los movimientos separatistas; la Marina de Guerra de 1850 a 1860. Filibusterismo y la guerra naval entre liberales y conservadores; la Segunda Intervención francesa y el Segundo Imperio.

Documentales

Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores

Archivo General de la Nación

Bibliografía

ALCARAZ, Ramón, *et al. Apuntes para la guerra entre México y los Estados Unidos*, México, CONACULTA, 2005.

ARNAIZ, Arturo, *et al. La Intervención Francesa y el Imperio de Maximiliano. Cien Años Después*, México, Asociación Mexicana de Historiadores–Instituto Francés de América Latina, 1965.

BONILLA, Juan de Dios. *Historia Marítima de México*, Editorial Litorales, México, 1962.

BONILLA, Juan de Dios. *Apuntes para la Historia de la Marina Nacional*, México, SPI, 1946.

BOSCH García, Carlos. *México Frente al Mar,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.

BULNES, Francisco. *Las Grandes Mentiras de nuestra Historia, México*, Editora Nacional, 1973.

BUSTAMANTE, Carlos María de. *Continuación del Cuadro Histórico, El Gabinete Mexicano Durante el Segundo Periodo de Bustamante, hasta la entrega del mando a Santa Anna*, t. VIII-II, México, Ediciones de la Comisión Nacional para la celebración del Sesquincentenario de la Proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana, 1961.

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

_____. *Educación Naval en México*, 2 t., México, Secretaría de Marina, 1967.

_____. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario,* 2 t., México, Secretaría de Marina, 1970.

_____. *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, t. I, México, Olimpia, 1973.

CARMAGNANI, Marcello, *et al. La Fundación del Estado Mexicano, 1821-1855,* México, Nueva Imagen, 1994.

CARRANZA y Castillo, Miguel Carlos. *…y la Independencia se consolidó en el mar,* México, Secretaría de Marina-INEHRM, 2009.

Colección de Leyes Decretos y Reglamentos que interinamente forman el Sistema Político, Administrativo y Judicial del Imperio, t. III, Ministerio de Negocios Extranjeros-Departamento de Marina, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865.

COSÍO Villegas, Daniel, *et al. Historia General de México,* t. II, México, El Colegio de México, 1981.

_____. *Historia Moderna de México, la República Restaurada,* Hermes, México-Buenos Aires, 1955.

CHARTRAND, René, *Santa Anna's Mexican Army 1821-1848*, United Kingdom, Osprey Publishing, 2004.

CHÁVEZ Marín, Alfonso C. (coord.) *Estudios Militares Mexicanos IV*, México, Asociación Internacional de Historia Militar, A.C., 2008.

DE LA TORRE Villar, Ernesto. *La Intervención Francesa a través de la Correspondencia de sus Mariscales,* México, UNAM-AGN, 1998.

_____. *Testimonios Históricos Mexicanos en los Repositorios Europeos,* Biblioteca del Claustro Serie Guías, núm. 1, México, 1980.

Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México, México, Porrúa, 1995.

El Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, t. I, México, SEDENA, 1970.

ESCALANTE Gonzalbo, Pablo, *et al. Nueva Historia Mínima de México*, México, El Colegio de México, 2006.

FILISOLA, Vicente, *Historia de la Guerra de Texas*, t. I, México, SEDENA.

GONZÁLEZ Ortiz, Cristina. *Estados Unidos de América, Síntesis de su Historia*, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 10 vols., 2001.

GRANADOS Ramírez, David. *La Victoria de Tampico 11 de septiembre de 1829*, México, Vanguardia Empresarial, 2004.

GUERRERO, Omar. *Historia de la Secretaría de Relaciones Exteriores*, México, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos-*Secretaría de Relaciones Exteriores*, 1993.

Historia General de México, México, El Colegio de México, 2000.

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

_____. *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables,* 2 tomos, México, Unidad de Historia y Cultura Naval, Secretaría de Marina-Armada de México, 1992.

LEÓN Portilla, Miguel, *et al*. *Historia Documental de México*, México, UNAM–Instituto de Investigaciones Históricas, 2 vols., 1974.

LERDO de Tejada, Miguel. *Apuntes Históricos de la Heroica Ciudad de Vera-cruz,* t. II, México*,* Imprenta de Vicente García Torres, 1857.

_____. *La fortaleza de San Juan de Ulúa*, México, Citlaltépetl, 1961.

LÓPEZ de Nava, Arturo. *Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, Veracruz, Talleres Autográficos de la Escuela Naval Militar, 1934.

Los Presidentes de México ante la Nación, t. I, informes manifiestos y documentos de 1821-1866, México, XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966.

MARTÍNEZ de Anda, Carlos A, (comp.), *Diccionario Naval*, 2 vols., México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2005.

MATUTE, Álvaro. *México en el siglo XIX, Antología de Fuentes e Interpretaciones Históricas*, Lecturas Universitarias 12, UNAM, 1984.

MELGAREJO Vivanco, José Luis. *Breve Historia de Veracruz,* Xalapa, Editora del Gobierno de Veracruz, 1975.

[Antonio DE MEDINA] Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presentó al Soberano Congreso Mexicano, el 24 de febrero de 1822. México, en la oficina de Alejandro Valdés, impresor de cámara del Imperio.

[José Joaquín DE HERRERA] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra presentada al Soberano Congreso Constituyente Mexicano, el 7 de noviembre de 1823, y leída en sesión pública el 13 del mismo mes, México, Imprenta de la Águila.

[Manuel DE MIER Y TERÁN] Memoria de la Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, 16 de diciembre de 1824. México, Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio.

[Manuel DE MIER Y TERÁN] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra, presentada a las Cámaras en enero de 1825, México, Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio.

[Manuel GÓMEZ PEDRAZA] Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1826, Imprenta del Supremo Gobierno.

[Manuel GÓMEZ PEDRAZA] Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1827, México, Imprenta del Supremo Gobierno.

[Manuel GÓMEZ PEDRAZA] Memoria de Marina presentada a las Cámaras, por el Secretario de Estado y del Despacho del ramo, México 1828, Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, en Palacio.

[Francisco MOCTEZUMA] Memoria de Marina presentada a las Cámaras, por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1829, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno.

[José Antonio FACIO] Memoria de Marina presentada a las Cámaras, por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1830, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno.

[José Antonio FACIO] Memoria de Marina presentada a las Cámaras, por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1831, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno.

[José Joaquín DE HERRERA] Memoria de Marina leída en la Cámara de Diputados y en la de Senadores por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo, México 1834, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno.

[José María TORNEL] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Representantes y la de Senadores, México 1835, Impreso por Ignacio Cumplido.

[José María TORNEL] Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados y la de Senadores, México 1839, Impreso por Ignacio Cumplido.

[Juan N. ALMONTE] Memoria del Ministro de Guerra y Marina, presentada a las Cámaras del Congreso General Mexicano, México 1840, oficina del Águila, dirigida por José Ximeno.

[Juan N. ALMONTE] Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada a las Cámaras del Congreso General Mexicano, México 1841, oficina del Águila, dirigida por José Ximeno.

[José María TORNEL] Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a las Cámaras del Congreso Nacional de la República Mexicana, México 1844, Impresa por Ignacio Cumplido.

[Pedro GARCÍA CONDE] Memoria de los Ramos de Guerra y Marina, leída a las Cámaras del Congreso Nacional de la República Mexicana, México 1845.

[Juan N. ALMONTE] Memoria del Ministerio de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída al Augusto Congreso Nacional, México 1846, Imprenta de Torres.

[Ignacio DE MORA Y VILLAMIL] Memoria presentada por el Ministerio de la Guerra a Junta de los Gobernadores de los Estados reunida, México 1847.

[Pedro María ANAYA] Memoria con que el ministro de la Guerra, da cuenta al Congreso reunido en Querétaro, México 1848.

[Mariano ARISTA] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en las Cámaras de Diputados y Senadores, México 1849, Imprenta de Vicente García Torres.

[Mariano ARISTA] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados, México 1850, Tipografía de Vicente García Torres.

[Mariano ARISTA] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados, México 1851, imprenta de V. Torres.

[Mariano ARISTA] Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados, y Senadores, México 1852, imprenta de Vicente G. Torres.

[Juan SOTO] Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada al Primer Congreso Constitucional de 1857, por el Ministro del Ramo, México 1857, Imprenta de Juan Navarro.

[Ignacio ZARAGOZA] Memoria de Guerra, leída en la Cámara de Diputados, por el Ministro del Ramo, México 1861.

[Juan de D. PEZA] Memoria presentada a S. M. el Emperador Macsimiliano 1° de México, por el Subsecretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, 1864.

[José María SANDOVAL] Memoria presentada por el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina al Congreso de la Unión, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1869.

Militares y Marinos Destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México, México, SEDENA–SEMAR, 2011.

MUÑOZ, Laura. *Geopolítica, Seguridad Nacional y Política Exterior. México y el Caribe en el siglo XIX,* México, Instituto de investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.

PORTER, David D. Admiral, *Memoir of Commodore David Porter of the United States Navy*, Albany, N.Y., J. Munsell Publisher, 1875.

TARRAGO, Ernesto, *et al. La Intervención Francesa, estimación del hecho histórico*, Colección del Congreso Nacional de Historia para el Estudio de la Guerra de Intervención, 24, México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1963.

RATZ, Konrad. *Tras las huellas de un desconocido: nuevos datos y aspectos de Maximiliano de Habsburgo*, México, CONACULTA–INAH, Siglo XXI, 2008.

RIVAPALACIO, Vicente. *México a través de los siglos*, t. XV, México, Cumbre, 1987.

RIVIERE, Henri. *La Marina Francesa en México*, Colección Suma Veracruzana, Serie Traducciones, Veracruz, 1967.

SERRANO Ortega, José Antonio. *El Contingente de Sangre, los Gobiernos Estatales y Departamentales y los Métodos de Reclutamiento del Ejército Permanente Mexicano, 1824-1844*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1993.

SIMS, Harold, D. *La Expulsión de los Españoles de México* (1821-1828), México, Fondo de Cultura Económica, 1982.

_____. *Descolonización en México. El conflicto entre mexicanos y españoles (1821- 1831),* México, Fondo de Cultura Económica, 1982.

TORNEL y Mendívil, Jose Ma. *Breve Reseña Histórica de los acontecimientos más notables de la Nación Mexicana*, México, INEHRM, 1985.

TRENS, Manuel B. *Historia de Veracruz*, t. I, Veracruz, 1947.

VELÁSQUEZ García, Erick, *et al. Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010.

Hemerografía

Escalafón de los señores jefes y oficiales del cuerpo de Guerra de la Armada Nacional cerrado hasta fin de agosto de 1839, México, Imprenta del Águila, 1840.

El Diario del Imperio, t. I y II, México, 1864.

Revista General de la Armada de México, México, vol. 3, núm. 17, agosto de 1963.

Virtuales

El Ascenso del pueblo de Tuxpan a Villa en 1830, Obed Zamora Sánchez cronista vitalicio de Tuxpan en *htt://tuxpan.tm.com.mx/tcr005.php*, consultada el 22 de octubre de 2011.

Ilustraciones

Flota francesa en las vísperas al bombardeo al puerto de Veracruz. 1838. Autor: anónimo.

Castillo de San Juan de Ulúa. INAH.

Litografía de Daniel Thomas Egerton, recreando el paisaje de Veracruz y al fondo el Castillo de San Juan de Ulúa, 1840. Fuente: Revista: *Artes de México,* núm. 116, año XV, 1969, s/p.

Tropas del Comodoro Perry desembarcando en San Juan Bautista (1846). Archivo histórico del Poder Ejecutivo del Estado de Tabasco.

Ofensivas terrestres y navales en la guerra México-Estados Unidos de 1846-1848.

Bombardeo estadounidense al puerto de Veracruz (1847). Memoria política de México.

Capitán de Navío David Porter. CESNAV

James Knox Polk. Minor K. Kellogg 1840. www.npg.si.edu/exh/hallz/polks.htm

Pintura de Maximiliano de Habsburgo, emperador de México. Castillo de Chapultepec.

La Modernización Naval durante el Porfiriato

Pasante en Historia Mario Oscar Flores López

Introducción

El fallido intento francés de establecer un monarca europeo en México fue uno de varios movimientos estratégicos a los que recurrió el imperio de Napoleón III para contrarrestar los problemas internos en Francia, principalmente con el Partido Católico, el cual había manifestado su oposición a la pérdida de los Estados Pontificios que habían sido tomados por el reino de Piamonte Cerdeña, uno de los estados que posteriormente serían parte de la unificación italiana. Asimismo, el emperador francés quiso aprovechar que Estados Unidos se encontraba en una guerra civil, por lo que logró que el imperio se mantuviera durante poco más de cuatro años. Una vez culminada la Guerra de Secesión, el gobierno estadounidense puso mayor atención a su frontera sur, ya que los franceses habían instaurado una monarquía en México, la cual terminó en 1867 con la muerte del emperador Maximiliano de Habsburgo y la evacuación del Ejército francés.

La Unión Americana, después de obtener su Independencia, tuvo un desarrollo impresionante, gracias a que su industria y su comercio internos no dejaron de crecer. Su expansión territorial hacia el Sur y el Oeste, además de la construcción de miles de kilómetros de vía férrea, fueron fundamentales en su crecimiento, por lo que en varios años no tuvo la necesidad de mirar hacia el exterior, aunque su gobierno estuvo interesado en destacar su poder sobre la región, particularmente en aquellas zonas con marcada influencia de la primera potencia mundial, Gran Bretaña, cuya presencia se hacía notar en la Honduras Británica, hoy Belice, y en naciones centroamericanas, como Honduras y Nicaragua, y en el sur del continente.

El creciente nacionalismo e imperialismo de las potencias europeas no se hicieron notar en América Latina, como sucedió en Asia y África al terminar el siglo XIX ante la fuerte presencia de Estados Unidos. Por lo tanto, buscaron mercados en Oriente: los de China y Japón, situación que despertó mayor interés en Europa y la codicia de otras potencias emergentes, como Alemania, y la de los mismos japoneses, naciones que habían logrado impulsar su industria gracias a que supieron aprovechar la alta tecnología procedente de las potencias más industrializadas; ejemplo de ello es el interés por el desarrollo de su Marina para extender sus dominios territoriales y comerciales hacia otros lugares del mundo, una vez consolidada su industria.

En la década de 1870, el crecimiento demográfico, sobre todo de Europa, propició la migración de millones de personas y la urbanización de nuevas ciudades en distintos lugares del mundo, principalmente en Estados Unidos; como consecuencia, se incrementó la demanda de materias primas y productos manufacturados, por lo que las grandes empresas se vieron en la necesidad de

solicitar créditos a los bancos, principalmente de origen alemán y estadounidense. A pesar de que no hubo grandes transformaciones tecnológicas, sus avances permitieron el perfeccionamiento de los transportes, indispensables para las exportaciones e importaciones de mercancías, entre ellas las marítimas y navales, fundamentales para la expansión imperial de las naciones más poderosas de Asia.[1]

Durante la década de 1870, los barcos de vapor predominaban en las mejores marinas del mundo, pero sufrieron una gran transformación al dejar de ser construidos de madera. El desarrollo de una artillería de mayor poder propició que los buques de guerra fueran acorazados y, por lo tanto, construidos de acero, el cual se fue perfeccionando hasta llegar a tener mayor resistencia. Esta nueva técnica fue adoptada por las potencias europeas, con la finalidad de que sus flotas integradas por buques de madera no fueran arrasadas en una batalla. La alta competencia tecnológica en el ámbito naval permitió la construcción del blindaje de acero y el aprovechamiento de la electricidad, así como el perfeccionamiento de las máquinas de vapor, la aparición de turbinas, combustibles líquidos y motores de combustión interna que mejoraron las actividades operativas de los buques de guerra.

Los fuertes sentimientos nacionalistas en Europa que sirvieron a los estados italianos y alemanes para unificarse, así como las ambiciones de las potencias por extender sus dominios eran parte del juego político internacional en el que México era el objeto de su interés. Por otro lado, con la instauración del poder de Porfirio Díaz se fijó una política exterior interesada en posicionarse como una potencia mediana en la región y competir contra Estados Unidos por la presencia e intermediación de los problemas que existían en Centroamérica. Al iniciar su gobierno, la administración porfiriana tuvo serios problemas para lograr el reconocimiento de su contraparte estadounidense, en particular por los problemas en la frontera relativos a las continuas oleadas indígenas que asolaban poblaciones de ambos países y debido a la descontrolada introducción de manufacturas a territorio mexicano. En la frontera sur realizaron acuerdos para establecer los límites territoriales tanto con Belice como con Guatemala.[2]

En el interior del país, Díaz continuó con la política administrativa de los gobiernos de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada y aprovechó las iniciativas de ambos para detonar un crecimiento apoyado en la inversión extranjera procedente de Europa y del vecino país del Norte. Como resultado, México tuvo un desarrollo importante en las comunicaciones,[3] particularmente en la construcción de mayores rutas ferroviarias y del telégrafo, así como en la modernización de algunos de los puertos más importantes del país; sin embargo, los recursos llegaron principalmente a los círculos de inversionistas extranjeros y a las élites nacionales que intervinieron en esos rubros; otras más se vieron desfavorecidas por la competencia desigual con los grandes capitalistas internacionales.

Si bien durante el gobierno de Porfirio Díaz existió un impulso a la Marina de Guerra Nacional, durante la Revolución Mexicana se puede apreciar que no fue lo suficientemente capaz de abastecer al Ejército federal para efectuar sus principales funciones, como lo eran el transporte de tropas y el apoyo logístico, ya que no contaba con los barcos necesarios para la vigilancia de los extensos litorales del país. Asimismo, se deduce que ante la carencia de un buen programa naval Díaz no aprovechó la oportunidad de reforzar su flota con una mayor adquisición de buques; de igual manera, le faltó el

1 Maurice de Brossard, *Historia Marítima del mundo*, traducción Miguel Ángel Córdoba García, Madrid, Edimat, 1974, p. 537.

2 Mónica Toussaint, "El triángulo fatal en la geopolítica regional. Fronteras unión y paz", *En busca de una nación soberana: relaciones internacionales de México*, siglos XIX y XX, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006, pp. 203-205.

3 Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México*, vol. I, México, El Colegio Nacional, 2009, p. XIV.

interés de seguir el ejemplo de algunas de las potencias emergentes, como Alemania y Japón, que vieron en la Marina uno de los cuerpos medulares para su desarrollo.

Durante poco más de treinta años en el poder, el gobierno porfirista invirtió en la construcción y adquisición de buques de guerra, arsenales, varaderos y en la creación de una Escuela Naval Militar; sin embargo, no existió una política que ubicara a la Marina Mercante y de Guerra como ejes principales de desarrollo del país, capaces de instruirse con base en las mejores tecnologías de la época y contar con las instalaciones propias de un proyecto puntal de la industrialización del país y de una efectiva defensa ante una posible invasión extranjera.

El presente capítulo presenta los avances de la Armada Nacional como un ramo más de la Secretaría de Guerra y Marina; analiza la etapa posterior a la intervención francesa y la relativa a la restauración administrativa, mediante la cual la Armada Nacional recibió ingresos para adquirir barcos: en primer lugar, con la compra de guardacostas para la vigilancia de puertos y costas tanto del Golfo de México como del Océano Pacífico; una segunda etapa fue la adquisición de buques escuela para consolidar la educación naval en México hacia los primeros años del siglo XX; finalmente, se compraron cañoneros y buques transporte. Asimismo, se remite a las escasas operaciones navales que se realizaron, como fue la rebelión lerdista de 1879 en Veracruz, y lo que en su momento se denominó la Campaña de Pacificación, llevada a cabo en la región oriente de la Península de Yucatán; así también, a la infraestructura portuaria y naval. En lo que se refiere a la participación de los marinos en la Revolución, se puede apreciar que los recursos invertidos durante el Porfiriato para la Armada Nacional no fueron suficientes para cumplir con las necesidades del momento.

La Armada Nacional durante la República Restaurada

Al ser la Marina la primera defensa de una nación, sobre todo cuando se tienen amplios litorales, la mexicana, desde sus inicios, se vio obligada a participar en las guerras internas y externas que México vivió desde 1821; la mayoría de las veces lo hizo con recursos muy limitados en comparación con los del Ejército, lo cual obedecía a la desproporción histórica de sus respectivos presupuestos, lo que en buena medida se debía a que la Marina de Guerra era sólo un departamento orgánico de la Secretaría de Guerra y Marina[4] y a que fue dirigida por algún miembro del Ejército que no vio en ella una institución de defensa y una plataforma para el desarrollo nacional.[5] Hacia 1869, la Marina se hallaba en completo abandono y con escaso personal. Ante ese panorama, se ordenó que las capitanías de puerto fueran comandadas por miembros del Ejército y se organizara este ramo en materia de Marina de Guerra y Mercante, establecer la Ley de Matrículas, con un mayor control en el número de buques mercantes, e incluso la posibilidad de adquirir dos buques de vapor para la vigilancia de los litorales, así como fomentar el interés por la formación de marinos.[6]

La Marina, al ser una actividad onerosa –ya que una nación, al contar con buques de guerra debe tomar en cuenta los altos costos que generan su tripulación, su mantenimiento y la existencia de un aparato administrativo que lo regule–, no fue un tema de interés para la administración juarista

4 El 4 de octubre de 1821, se crearon los cuatro ministerios del Primer Gobierno del México Independiente, entre ellos, el de Guerra y Marina; en 1824, al adoptarse el régimen de república, cambió su denominación a Secretaría de Guerra y Marina.

5 Salvo el primer hombre que ocupara por vez primera el cargo de Ministro de Guerra y Marina, don Antonio de Medina y Miranda, marino de profesión, quien se desempeñó en el cargo del 28 de septiembre de 1821 al 19 de mayo de 1822.

6 [Ignacio Mejía] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión,* México, Imprenta del Gobierno en Palacio a cargo de José María Sandoval, 1869, pp. 24-25.

debido a la delicada situación económica del país después de cuatro años de intervención francesa. La captación de mayores recursos fue la principal preocupación del gobierno, de ahí que algunas actividades demasiado costosas pasaron a segundo término, tal como ocurrió con la Armada Nacional. En un discurso dirigido a la nación, Juárez expresó que bastaba con pequeños buques armados para servir de resguardos y correos marítimos.[7]

A cinco años de la retirada del Ejército francés, el Presidente Juárez vio quebrantada su salud y murió el 18 de julio de 1872. Su sucesor interino, y posteriormente de forma constitucional, fue Sebastián Lerdo de Tejada, quien siguió la misma política del gobierno anterior y, después de haber conseguido una estabilidad económica, aprovechó la oportunidad para atraer capital extranjero; este último se vio reflejado en la construcción de la primera línea de ferrocarril, cuya ruta fue del puerto de Veracruz a la Ciudad de México, así como en la construcción de caminos y la conversión de México a un país mercantil.[8]

No fue sino hasta el gobierno lerdista, con estabilidad administrativa, cuando se decidió adquirir los primeros buques de guerra, ya que en distintas ocasiones, desde la Presidencia de Juárez, se tuvieron que artillar buques como el *Unión* y el *Tabasco* en el Golfo de México, y el *Manzanillo*, para el transporte de tropas. En otras ocasiones más penosas, el gobierno recurrió a buques extranjeros para la persecución de embarcaciones rebeldes que asolaban los puertos del Pacífico, tal como sucedió con la intervención del buque de guerra estadounidense *Mohican*, el cual detuvo un buque insurrecto cuya tripulación estaba compuesta de mexicanos y extranjeros.[9]

Existen pocos datos sobre los asuntos de Marina durante la administración lerdista. En el Congreso de la Unión se discutió durante varios años sobre la necesidad de reforzar la seguridad en las costas del país y, como resultado, se logró la adquisición de cuatro buques de guerra. Los cuatro contaban con máquinas de vapor y tecnología vigente en las grandes marinas internacionales. Para la compra e inspección de los buques se requirió del conocimiento de los marinos de la Armada, cuyo personal tenía entre sus filas a extranjeros que aportaron sus conocimientos para beneficio de la institución. En 1870, el Ministerio de Guerra y Marina designó al General Juan E. Foster como comisionado a Inglaterra para negociar la construcción de buques de vapor armados con cañones,[10] los cuales tendrían la prioridad de vigilar las costas y los litorales mexicanos, así como realizar servicios de correo y transporte; cuatro años después, se ordenó la construcción de cuatro: *Libertad*, *Independencia*,[11] *México* y *Demócrata*.[12]

---

7 *Los Presidentes de México ante la Nación. 1821-1966,* t. I, México, Cámara de Diputados-XLVI Legislatura del Congreso de la Unión, 1966, pp. 464-475.

8 Luis González, "El liberalismo triunfante", en *Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2000, p. 652.

9 *Memoria que el C. General de División Ignacio Mejía, Ministro de Guerra y Marina, presenta al 7º Congreso Constitucional*, México, Imprenta del Gobierno en Palacio a cargo de José María Sandoval, 1873, pp. 9 y 41-43.

10 Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN). Cancelados, clasificación D/111.2/265.

11 Los vapores *Libertad* e *Independencia* tenían un desplazamiento de 395 toneladas y 517 toneladas con arqueo, una eslora de 38m, la quilla limpia de 35.35m, una manga de 7.62m, un puntal de 3.77m y un calado de 2.74m. Los buques llegaron a tener una velocidad máxima de nueve nudos; para su propulsión contaban con una máquina de vapor horizontal y dos calderas escocesas. En cuanto a su armamento, tenían una colisa de 12m y cuatro piezas menores. Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Guerra y Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Secretaría de Marina-Armada de México, 1985, p. 65.

12 El buque *México* tuvo una vida muy corta; sus características eran las siguientes: desplazamiento de 665.5 toneladas, arqueo de 447 toneladas, eslora de 46.025m, manga de 7.92m, puntal de 4.59m, calado en popa de 3.657m, calado en proa de 3.23m, velocidad máxima de seis nudos, propulsión a vela y máquina de vapor; en cuanto a su artillería, contaba con cinco cañones y su dotación de 45 hombres.
El cañonero *Demócrata* tenía una quilla de 42.67m, eslora de 46m, manga de 7.92m, puntal de 4.76m, calado en popa de 3.65m, calado en proa de 3.23m; desarrollaba una velocidad de nueve nudos; propulsión: una máquina alternativa de vapor; en armamento: una pieza de 120mm y cuatro piezas menores; tripulación de 45 hombres; casco de acero y aparejo de barca de tres

Hacia 1873, el Ministro de Guerra y Marina, Ignacio Mejía, era consciente de que en materia naval no se había avanzado lo suficiente; por ello, mostró interés en organizar todo lo relativo a la Marina Mercante: ejercer un mayor control en el rubro de buques comerciales y su tripulación, reorganizar el sistema de matrículas para contar con buques de defensa en caso de guerra y con las capitanías de puerto, asunto fundamental para la recaudación arancelaria en las aduanas marítimas que permitirían el desarrollo de la Marina de Guerra. Por otro lado, manifestó tener el personal de marinería suficiente para tripular los buques de guerra (posiblemente aquellos que se vieron en la necesidad de artillar), pero no contaba con capitanes y oficiales para comandarlos, por lo que se vio en la necesidad de contratar pilotos y marinos extranjeros.[13]

Al terminar su periodo Presidencial, Lerdo de Tejada buscó reelegirse una vez más, y lo consiguió, aunque algunos sectores, principalmente del Ejército, manifestaron su inconformidad por medio de las armas: Porfirio Díaz la encabezó en Estados Unidos con la proclamación del Plan de Tuxtepec,[14] el 10 de enero de 1876. Su levantamiento terminó por derrocar al gobierno. Esta fue la última sublevación en el siglo XIX, ya que en el futuro vendría un largo periodo de paz que Díaz se encargó de consolidar.

La situación marítima durante los primeros años del gobierno porfirista

Al tomar las riendas del país, y durante su gobierno, el Presidente Porfirio Díaz se encargó de eliminar a los generales que se manifestaron en su contra, con lo que logró mantener el orden y, por consecuencia, la paz en el país. En el ramo militar, solicitó al Congreso de la Unión que se le otorgaran las facultades necesarias para reorganizar al Ejército y, entre las acciones que puso en marcha, destacaron los movimientos de las tropas para evitar la concentración del poder entre los jefes, a quienes concedió importantes cargos públicos para alejarlos de los militares. A través de su Ministro de la Guerra, el General Felipe Berriozábal, modificó ordenanzas y reglamentos. Para entonces, la Secretaría de Guerra y Marina se encontraba organizada con una Oficina Superior, a cargo del Ministro, cinco mesas y una sección de Archivo y Biblioteca, un Departamento del Cuerpo Especial del Estado Mayor, en el que se encontraban los servicios de transportes, comunicaciones, los Departamentos de Ingenieros, Artillería, Infantería, Cuerpo Médico y Marina.

El rezago de la Armada Nacional era evidente cuando Díaz asumió la Presidencia de la República; la infraestructura naval, prácticamente, era inexistente. La falta de astilleros, varaderos, y los pocos buques de guerra con los que contaba, así como la falta de escuelas navales para la formación de marinos, fueron factores que incidieron en la calidad de los recursos humanos y en el desempeño de las necesidades del servicio, principalmente aquellas que requerían de un conocimiento más especializado.

Si bien es cierto que durante el Porfiriato existió un largo periodo de paz, también hubo algunas rebeliones que no tuvieron grandes repercusiones en la vida nacional. En una de ellas, la del 23 de junio de 1879, participaron buques de la Armada Nacional y sus tripulaciones. El Comandante de Artillería,

palos. Véase Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Guerra y Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, pp. 71-75.

13 *Memoria de Guerra y Marina*… (1873), *op. cit.,* p. 211.

14 El *Plan de Tuxtepec* desconoció al gobierno de Lerdo de Tejada por abuso de autoridad; el reconocimiento de los gobernadores, sólo si se adherían al plan; la realización de comicios para supremos poderes de la Unión a los dos meses de ocupar la Ciudad de México y la entrega provisional del Ejecutivo a José María Iglesias, presidente de la Suprema Corte de Justicia, si éste aceptaba el plan.

Francisco A. Navarro, lerdista, junto con algunos habitantes de Alvarado, Veracruz, se apoderaron del buque de guerra *Libertad,* que se encontraba anclado en Tlacotalpan.[15]

Según la *Memoria de Guerra y Marina de 1877-1881*,[16] cinco días después zarpó en su persecución una escuadrilla encabezada por el Comandante Ángel Ortiz Monasterio, acompañado del maquinista Flaviano Paliza a bordo del buque *Independencia*.[17] A su llegada al puerto de Alvarado, aprehendieron a algunos rebeldes y lograron recuperar el buque secuestrado; los que escaparon se dirigieron rumbo a Isla del Carmen y poco tiempo después fueron capturados en Campeche. Al enterarse de la captura, el Presidente Díaz envió un telegrama al Gobernador de Veracruz, General Luis Mier y Terán, a quien le ordenó proceder conforme a la ordenanza, con el fusilamiento de los rebeldes lerdistas en el Cuartel del 23º Batallón.[18] Intelectuales y periodistas independientes de la época criticaron fuertemente a ambas autoridades por los lamentables acontecimientos.

La Armada Nacional Porfiriana

Díaz, al inicio de su administración, se vio en la necesidad de continuar con la política administrativa, es decir, la regulación de los ingresos aduanales en los puertos marítimos, pues sabía que la escasa presencia naval permitía que el contrabando continuara impune y no se pagaran los derechos correspondientes a la entrada y salida de productos procedentes del interior y del exterior del país, por lo que se mostró interesado en adquirir buques guardacostas en el extranjero.[19]

El crecimiento económico, respaldado por una infraestructura portuaria y fiscal adecuada, no podía llevarse a cabo sin la vigilancia de los litorales nacionales. El gobierno de Porfirio Díaz realizó los primeros esfuerzos por adquirir algunos buques de guerra en 1881, cuando se incorporaron a la flota naval el pailebot *Colón,* con un costo de $3,023 pesos y una inversión para su carena de $2,200; al yatch *Sofía*, adquirido en San Francisco, California, con un costo de $25,000 pesos en oro americano, se le rebautizó con el nombre de *Juárez*.[20] Si bien no eran nuevos ni suficientes, fueron el punto de partida para adquisiciones posteriores.

De acuerdo con la *Memoria de Guerra y Marina*, la Secretaría del ramo tenía la intención de adquirir diez buques guardacostas; sin embargo, dicha memoria no informa cuántos llegaron y si lo hicieron gradual o simultáneamente. Los primeros dos que se mencionan son los vapores resguardos *Xicoténcatl* y *Cuauhtémoc*, ambos tenían casco de acero, máquina de vapor y carecían de artillería; las dos naves fueron destinadas al servicio en Veracruz y Tabasco. Asimismo, se tiene conocimiento de que los resguardos *Campeche* y *Mazatlán*, entre 1882 y 1883, ya habían sido objeto de algunas

15 Enrique Krauze y Fausto Zerón-Medina, *La ambición. Porfirio,* t. III, México, Clío, 1993, p. 56.

16 *Memoria que el Secretario de Estado y del despacho de Guerra y Marina General de División Gerónimo Treviño presenta al Congreso de la Unión el 31 de mayo de 1881. Comprende del 1º de diciembre de 1877 a la fecha expresada,* México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva. 1881, p. 380.

17 El *Independencia* se perdió en la Bahía Ascensión, en Quintana Roo, durante la campaña contra los mayas rebeldes, por lo que fue destinado como pontón por su inutilidad para navegar. Un par de años después y en condiciones similares, se perdió en Veracruz el *Libertad*.

18 Enrique Krauze, "Porfirio Díaz. Místico de la autoridad", en *Biografía del Poder*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, pp. 32-33.

19 *Los Presidentes de México ante la Nación. 1821-1966*, t. I, *op. cit.,* p. 553.

20 Las características del *Colón* eran: 100 pies de eslora, 17ft de manga, 12ft de puntal, 8ft de calado en popa, 6ft de calado en proa, 280 toneladas de arqueo, 400 toneladas de desplazamiento, artillado con un cañón, velocidad de ocho nudos y 12 tripulantes. El *Juárez* tenía 134.6ft de eslora, 26ft de manga, 12.8ft de puntal, 14ft de calado en popa, 12ft de calado en proa, 336 toneladas de arqueo, 540 toneladas de desplazamiento; artillado con dos cañones; velocidad de ocho nudos y una dotación de 30 hombres. En Enrique Cárdenas, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, p. 212.

reparaciones en Nueva Orleans, Estados Unidos, lo cual hace suponer que llegaron junto con los dos anteriores o poco tiempo después.[21] La *Memoria de Guerra y Marina de 1883-1886* incluye los nombres de otros dos buques resguardos: el *Tampico* y el *Progreso*; además, informa que, con excepción del *Xicoténcatl*, el resto de los buques fue cedido a la Secretaría de Hacienda para el servicio fiscal a partir del 15 de marzo de 1886.[22]

Con la finalidad de tener un barco para la formación de los alumnos de la Escuela Náutica de Campeche, el Departamento de Marina adquirió un pailebote llamado *Joven Gabriel*, propiedad del Director del plantel, Capitán de Corbeta Manuel Batista; el barco operó regularmente en la Península de Yucatán al realizar viajes de prácticas. Las inversiones en la Armada no cesaron, ya que en 1893 fue adquirido el vapor *Oaxaca,*[23] construido por la empresa Redo y Compañía. Este buque desarrolló su labor en el litoral del Pacífico, donde fue utilizado como transporte de tropas y de indígenas yaquis prisioneros; estos últimos constantemente se encontraban en rebeldía, por lo que el gobierno decidió enviarlos a lugares lejanos de su tierra natal, unas veces a Nayarit e incluso a Yucatán.

Algunos de los marinos más destacados durante su periodo formativo tuvieron la oportunidad de continuar sus estudios en las escuelas navales de España y, una vez culminados, regresaban al país para brindar su experiencia y conocimientos adquiridos, de manera que eran tomados en cuenta para formar parte de las comisiones inspectoras en Europa y Estados Unidos. Uno de ellos fue el Capitán de Fragata Manuel Azueta Perillos, quien viajó a Liverpool, Inglaterra, para organizar la compra de un buque llamado *Palaus,* que había transportado con anterioridad a misioneros y mercancías en África. Al buque se le hicieron algunas modificaciones, ordenadas por las autoridades mexicanas en Sandon Graving Dock, Puerto de Liverpool.[24]

Al entregarse a las autoridades correspondientes de la Armada mexicana, la corbeta recibió el nombre de *Yucatán*. Azueta se hizo cargo de ella el 5 de mayo de 1897, zarpó de Liverpool a finales de julio y llegó al puerto de Veracruz el 9 de diciembre. Al año siguiente, empezó a operar como buque escuela para grumetes y guardiamarinas, durante el proceso de elaboración de las cartas geográficas de los litorales de la Península de Yucatán. También fue habilitado para que realizara cruceros de práctica de los guardiamarinas y cadetes de la Escuela Naval. Entre los destinos y puntos de escala en sus derroteros se encontraban algunos puertos internacionales de Cuba y Estados Unidos.[25]

Durante la primera década del siglo XX, fue notable la intención del gobierno de Díaz por aumentar su flota naval con la adquisición de buques de guerra mejor artillados: adquirió cañoneros y transportes de guerra, así como embarcaciones de menor calado, en astilleros de países industrializados: Inglaterra, Italia y Estados Unidos. En 1901, se mandaron construir en los astilleros estadounidenses de Lewis Nixon, de Elizabeth, Nueva Jersey, los cañoneros gemelos *Tampico* y *Veracruz*.[26] El

21 [Francisco Naranjo] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión el 30 de junio de 1883 y comprende del 1º de enero de 1882 al 30 de junio de 1883, con un apéndice de varios documentos*. México, Tipografía y Litografía de La Época, 1884, p. 136.

22 [Pedro Ogazón] *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina de la República Mexicana.* México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1878, pp. 533-534.

23 Las características del vapor *Oaxaca* eran las siguientes: casco de acero, máquina de vapor de triple expansión con dos calderas escocesas; contaba con dos palos de proa lanzada y con bauprés; no estaba artillado y alcanzaba una velocidad de nueve nudos. Véase Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México*…, t. II, p. 97.

24 Alonso Sordo Noriega Murguía, *Azueta. Símbolo de Independencia y Soberanía*, México, Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina-Armada de México, Dirección General de Investigación y Desarrollo, Dirección Adjunta de Hidrografía y Cartografía, 2002, p. 95.

25 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables,* t. II, *op. cit.*, p.100.

26 Los cañoneros contaban con cascos de acero-níquel; 600 toneladas de desplazamiento; eslora de 41m; manga de 6.75m; puntal de 4.65m; velocidad de 11 nudos; dos máquinas de triple expansión y dos calderas *Babcook & Wilcox*; artillados con dos cañones

Capitán de Navío Manuel Azueta encabezó la comisión encargada de recoger e inspeccionar dichos cañoneros y arribó, al mando de ellos, al puerto de Veracruz el 15 de julio de 1904.[27] El cañonero *Tampico,* después de algunas comisiones que realizó en el Golfo de México, pasó a prestar sus servicios en el litoral del Pacífico; fue trasladado por la vía del estrecho de Magallanes hasta llegar a Guaymas al finalizar 1906[28]. Ambos barcos participaron en contiendas durante la Revolución Mexicana y fueron hundidos en campaña en 1914.

El 30 de agosto de 1902, el gobierno mexicano suscribió un contrato con la Casa Nicolo Odero Fu Alessandro, en Sestri Ponente, Génova, Italia para la construcción de dos cañoneros al servicio de la Armada[29] que llevaron por nombres *José María Morelos* y *Nicolás Bravo* ambos, construidos con las mismas especificaciones.[30] Estas unidades arribaron a Veracruz procedentes de Génova el 16 de febrero de 1905,[31] bajo el mando del Capitán de Navío Flaviano Paliza; fueron dos de los buques que sobrevivieron a la Revolución. El transporte de guerra *Progreso*[32] también se construyó en el astillero italiano. El Capitán de Fragata Enrique Portas Ramírez se hizo cargo de transportarlo a México en 1906. La nueva adquisición se encargó del transporte de tropas, principalmente en el litoral del Golfo de México y en la península yucateca.

En los astilleros ingleses de Barrow in Furness, de la empresa Vickers, Sons & Maxim Limited, se construyó, en 1908, el cañonero transporte *General Guerrero*,[33] uno de los buques más representativos de la Armada durante la Revolución Mexicana. Este buque fue recibido por el Capitán de Navío Manuel Azueta, quien zarpó del Puerto de Liverpool para realizar un largo viaje hacia las costas del Pacífico mexicano; allí entregó el mando al Capitán de Fragata Hilario Rodríguez Malpica Segovia, en julio de 1909. Para dotarlo de artillería, se contrató a la casa francesa Schneider and Company, la cual se hizo cargo de la fabricación de cañones y municiones, tanto para el *Guerrero* como para la corbeta *Zaragoza*.[34]

Al finalizar el siglo XIX, entre 1897 y 1899, el gobierno de Díaz también adquirió embarcaciones de menor calado, compró en Estados Unidos el *Pontón Chetumal* y además mandó construir algunas lanchas para patrullar las costas de lo que actualmente es el estado de Quintana Roo, cuyas aguas

Betlehem de 101mm colocados a proa y popa y seis piezas de tiro rápido de 57mm.

27 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario, op. cit.*, p. 214.

28 Juan de Dios Bonilla, *op.cit*, p. 479.

29 Mario Lavalle Argudin, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México, op. cit.,* p. 128.

30 Las características de los cañoneros eran las siguientes: 1,200 toneladas de desplazamiento, casco de acero con espolón, dos máquinas de vapor de triple expansión con 3,000 caballos de fuerza, dos calderas multitubulares con las que desarrollarían 10 millas de velocidad; dimensiones de 73m de eslora; 10m de manga y 5m de puntal; artillados con dos piezas Cannet de 10cm y seis Schneider de 57mm. Véase en Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México,* p. 480. En febrero de 1906, el cañonero *Bravo* fue designado para llevar al Presidente Porfirio Díaz de gira a Yucatán, escoltado por los buques de la Armada *Zaragoza*, *Morelos*, *Veracruz* y el mercante *Bismark*, primera ocasión en que se agruparon más de dos buques de guerra nacionales para navegar en conserva y realizar ejercicios tácticos. Durante este viaje, la seguridad personal del Presidente recayó en un grupo de cadetes de la Escuela Naval.

31 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario*, p. 214.

32 Tenía un desplazamiento de 1,585 toneladas y dimensiones en eslora entre perpendiculares de 70.104m, manga fuera de cuaderna de 11.138m, puntal de 5.08m, calado medio de 2.743m, calado de 3.96m y velocidad de 12 nudos; propulsión: una máquina alternativa de vapor y dos calderas de humo tubulares; la potencia de la máquina era de 816hp; radio de acción de 2,200 millas. Contaba con una artillería de cuatro cañones de 57mm y dos ametralladoras de 8mm emplazadas en el puente. Véase en *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables,* t. II, *op. cit.*, p. 151.

33 Características del *General Guerrero*: 1,650 toneladas de desplazamiento; 74.68m de eslora, 10.30m de manga, 5.48m de puntal y 3.96 de calado; velocidad de nueve nudos; máquina de vapor alternativa de triple expansión, armada con: seis piezas Cannet de 101mm y dos Schneider de 57mm. Véase *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acontecimientos notables,* t. II, *op. cit.*, p. 169.

34 *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario del ramo, General de División Manuel González Cosío. Comprende del 1º de julio de 1906 al 15 de julio de 1908*, t. I, México, Talleres del Departamento de Estado Mayor, Palacio Nacional, 1909, pp. 61-62.

son poco profundas, razón por la cual fueron necesarias para la campaña militar que se realizó en la Península de Yucatán en contra de la sublevación maya. Hacia 1901, en Inglaterra, el ingeniero naval Miguel Rebolledo construyó un buque guardacostas que recibió el nombre de *Melchor Ocampo*, eficiente en sus servicios de vigilancia fiscal durante casi diez años, hasta que se perdió en un accidente marítimo en la Isla de Lobos.[35]

En 1910, se puso en funcionamiento el servicio del buque guardafaros *Donato Guerra,* de construcción estadounidense, el cual tenía 350 toneladas de desplazamiento y ocho nudos de velocidad, y estuvo presente en algunos acontecimientos relevantes durante la Revolución, uno de ellos la rebelión de Félix Díaz en Veracruz. Al final de su vida útil, fue atracado al sur del castillo de San Juan de Ulúa. Se sabe que se hundió y que en 1922 fue sacado en secciones del fondo del mar mediante la utilización de dinamita.

En conclusión, durante los primeros años de la administración porfirista se advierte un interés por incrementar la vigilancia de los litorales, puertos y aduanas, por lo que se adquirieron buques de pequeño calado, como son los guardacostas. En la década de 1890, sólo se adquirieron algunos buques, principalmente para la formación de marinos, y pequeñas embarcaciones para la campaña naval y militar en la región oriental de la Península de Yucatán. Por último, se advierte un mayor interés por reforzar las fuerzas navales con la adquisición de cañoneros y transportes que definitivamente incrementaron la flota de la Armada Nacional y su presencia en el Golfo de México y en el Pacífico; sin embargo, nunca se adquirieron buques de guerra en serie, tal como lo hicieron algunas potencias emergentes, entre ellas Alemania y Japón, e incluso naciones latinoamericanas, como Argentina y Chile.

La corbeta *Zaragoza* y su viaje de circunnavegación

Uno de los objetivos más importantes de la Armada Nacional en los últimos diez años del siglo XIX fue consolidar la educación naval. Para ello, se pensó en la edificación de una escuela y la adquisición de un buque escuela para que los futuros marinos realizaran sus prácticas y terminaran su formación lo mejor preparados y así solventar las necesidades del servicio. En 1891, el gobierno mexicano, preocupado por la formación de los futuros oficiales de la Armada Nacional, ordenó construir un barco escuela en los astilleros franceses de les Forgés et Chantiers de la Mediterrané, en el Havre. Para ello, se envió una comisión a inspeccionar la obra, encabezada por uno de los marinos de mayor grado en la época: Ángel Ortiz Monasterio, quien estuvo acompañado por los oficiales Francisco Carrión, Manuel Azueta y Miguel Pozo. El buque estaba equipado con la más alta tecnología de la época:

> …siendo mixto de vapor y vela, con aparejo de corbeta, está capacitado para desarrollar 13 a 14 nudos; con desplazamiento de 1,300 a 1,350 toneladas, guarda alojamiento para el Comandante y seis camarotes para la oficialidad, a uno y otro lados del comedor; hacia proa consta de un dormitorio y alojamiento de guardiamarinas con capacidad para 15 a 20 personas; lleva un sollado o alojamiento para 40 o 50 marineros con sus clases y demás servicios…[36]

35 Gustavo Casasola, *op cit*., p. 1320.

36 Miguel Rebolledo, "Construcción del barco-escuela *Zaragoza*", *Revista Litorales*, año I, núm. 6, agosto de 1958, pp. 58-59.

La nueva adquisición flotante llevó el nombre de *Zaragoza*. Al ser entregada a los marinos mexicanos, su Comandante, Ortiz Monasterio, pudo observar en ella algunos desperfectos poco tiempo antes de que zarpara rumbo a México, por lo que pidió que se le realizaran mayores pruebas y, después de discutirlo durante las revisiones, se detectaron algunas irregularidades, como que el aparejo no era el adecuado.[37] Una vez que se realizaron los ajustes, la corbeta se dirigió hacia el puerto de Veracruz. En 1892, hizo su primer viaje a España. El itinerario incluía la visita a los puertos de Palos, Cádiz y Sevilla. En el primero estuvo presente durante los festejos por el cuarto centenario del descubrimiento de América, en los que recibió algunas distinciones por parte de la Corona española: la Reina María Cristina le designó custodia de su yate real en cuanta ceremonia marítima tuvo lugar, y luego ella misma visitó las instalaciones[38] de la corbeta.

Uno de los planes más ambiciosos de la Armada era realizar un viaje de circunnavegación, lo que pocas marinas habían logrado hasta entonces. En 1894, la corbeta *Zaragoza* se convirtió en el primer buque de guerra mexicano en realizarlo. La ruta se dividió en dos etapas: la primera bajo las órdenes del Capitán Reginal Carey Brenton,[39] marino originario de la Gran Bretaña, contratado junto con 14 elementos, entre oficiales y marinería de su misma nacionalidad, para integrar una parte de la tripulación.[40] El 5 de abril de 1894, el barco zarpó de Tampico hacia el puerto de Acapulco, vía la ruta del estrecho de Magallanes y concluyó en Guaymas, Sonora, el 5 de agosto de 1895. Los principales cargos los tenían los marinos ingleses: Brenton, con el grado de Capitán de Fragata y Charles Beresford, el de Capitán de Corbeta; ambos llegaron a México después del arribo de la *Zaragoza* a puertos mexicanos.

El folleto *La Gaviota,* escrito por el doctor Luis Melgarejo, integrante de la tripulación, es una de las pocas publicaciones que narra las experiencias, anécdotas y la vida que llevaron los marinos a bordo del barco durante su largo viaje. Relata con detalle algunos momentos que marcaron la vida de la tripulación, la cual puso en práctica los conocimientos adquiridos en el aula y, por otro lado, tuvieron la experiencia de conocer a fondo la navegación de altura y las antiguas tradiciones marineras, como el ritual dedicado al dios Neptuno.[41]

Uno de los acontecimientos más importantes durante el viaje de circunnavegación fue el deterioro de la salud del Capitán Beresford, quien a causa de ello tuvo que desembarcarse.

En Brasil, los marinos mexicanos estuvieron presentes en la celebración del descubrimiento de ese país y tuvieron la oportunidad de conocer a algunas de las autoridades más importantes de aquella nación, además de percatarse acerca de la escasa información que tenían los brasileños sobre México. En Coquimbo, Chile, la desafortunada muerte del aspirante de primera, Eduardo Domínguez, despertó el interés de algunas ciudades chilenas para resguardar sus restos, y algunas asociaciones civiles estuvieron presentes durante el sepelio. Al continuar con su ruta, llegaron al puerto peruano de Callao, donde asistieron a una ceremonia organizada por el gobierno peruano en honor al Presidente francés Marie Francois Sadi Carnot, quien falleció en París.[42]

37 *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, Precursor de la Marina Mexicana*, *op. cit.*, p. 55.

38 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, *op. cit.*, p. 200.

39 Reginal Carey Brenton fue uno de los marinos contratados por el gobierno mexicano para tripular la corbeta escuela *Zaragoza* para el viaje de circunnavegación.

40 Los nombres de los marinos ingleses que fueron parte de la tripulación de la corbeta escuela *Zaragoza* son: Primer Maquinista Coward, Stuven, Murgridge, John Jude, Henry W. Harkcom, Hug Edwards, James Wheaton y Alfred Hayes.

41 Mario Lavalle Argudín*, Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, *op. cit.*, p. 83.

42 Ibídem, p. 90.

Durante el viaje, Brenton envió un informe a sus superiores, en el que señala que los aspirantes de Marina estaban capacitados para presentar su examen de ascenso a subtenientes, entre ellos Othón P. Blanco, quien más adelante se convirtió en un ícono de la Armada Nacional. El buque llegó al puerto de Acapulco al finalizar julio de 1895, después de casi cuatro meses de navegación. El 5 de agosto arribó al puerto de Guaymas, Sonora y, después de algunos meses de permanecer en los litorales del Pacífico, la corbeta-escuela *Zaragoza* reanudó su viaje.

El Comodoro Ángel Ortiz Monasterio dirigió la segunda etapa de circunnavegación de la corbeta *Zaragoza*. El 23 de abril de 1896, zarpó de Guaymas con rumbo a San Francisco, California, Estados Unidos, y de ahí se dirigió en dirección Poniente para desembarcar en puertos asiáticos, uno de ellos, Yokohama, Japón, donde el Comandante Ortiz Monasterio compró algunas refacciones y ordenó la inspección de cronómetros, labores de mantenimiento y ensayos de velocidad. También visitaron algunos puertos del norte de África, cruzaron el Canal de Suez y navegaron por el Mediterráneo hasta llegar al puerto de Toulon, Francia, donde recibieron material de guerra y se adaptaron al buque las quillas laterales; por último, se dirigió a Veracruz, puerto al que arribó en julio de 1897.[43] Como parte de la tripulación de la corbeta estaban dos destacados marinos mexicanos: Manuel Azueta y Othón P. Blanco.

La corbeta *Zaragoza* ha sido uno de los buques de guerra más significativos en la historia de la Armada de México, por ser el primer buque escuela de la Institución y por haber participado en varias operaciones militares mientras se mantuvo en servicio. Entre 1898 y 1905, participó en la Campaña de Yucatán contra el prolongado levantamiento indígena maya. Durante la Revolución, participó como transporte de tropas y utilizó su artillería en numerosas ocasiones, entre las que se recuerda el asedio constitucionalista al puerto de Tampico en 1914. Cinco años más tarde, escoltó los restos del poeta Amado Nervo, quien murió en Uruguay cuando se desempeñaba como Embajador de México en aquel país. El 6 de marzo de 1826, después de 35 años de constante servicio, la *Zaragoza* fue desmantelada y posteriormente hundida frente a las costas de Veracruz.

Escuela Naval Militar

Al finalizar el siglo XIX, la Armada Nacional contaba ya con algunos buques de guerra en ambos litorales, aunque con poco personal apropiado para tripularlos, de manera que el gobierno porfirista atendió la preocupación de la Marina por contar con un plantel que formara eficientemente a los marinos mexicanos, ya que los pocos capitanes y oficiales habían tenido que estudiar en las escuelas navales de España. A partir de los primeros años del México independiente, hubo algunos proyectos, como la escuela de Tlacotalpan. Hacia la década de 1830, se intentó una vez más instituir una escuela náutica en Campeche. Durante la última administración de Santa Anna, Tepic fue otra entidad propuesta para su sede; sin embargo, los planteles que lograron subsistir más tiempo fueron las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán, las cuales se encontraban incluidas en el presupuesto nacional desde 1876, de acuerdo con el informe del Ministro de Guerra y Marina, Pedro Ogazón, quien habla también sobre el interés de aumentar el número de materias en los planteles.[44]

43 Los puertos que visitó la corbeta *Zaragoza* en su viaje de circunnavegación fueron Tampico, Barbados, Bahía de los Santos, Montevideo, Punta Arenas, Valparaíso, El Callao, Panamá y Acapulco, en su primera etapa; en la segunda, fondeó en los puertos de Acapulco, San Luis Obispo, San Francisco, Honolulú, Yokohama, Nagasaki, Hong Kong, Singapur (1° de enero de 1897), Colombo, Ismalia, Port Said, Gibraltar, Toulon, Kingston y Veracruz, a donde arribó el 3 de julio de 1897.

44 *Memoria de Guerra y Marina*… (1876-1877), *op. cit*., p. XXXIII.

A lo largo de la administración de Díaz, se habló sobre la posibilidad de crear los planteles. Posiblemente, ante el cambio abrupto de gobierno, se decidió continuar con el proyecto anterior, ya que se propusieron las mismas sedes, una en Campeche y otra en Mazatlán, y se informó que ya se contaba con una planilla de tres docentes para impartir las clases[45]. Para el tiempo de la Presidencia de Manuel González, las escuelas náuticas se encontraban ya en actividad; Manuel Batista Massa y el marino español Higinio Canudas fueron los directores del plantel de Campeche hasta su clausura en 1894.[46] Según Enrique Cárdenas de la Peña, la de Mazatlán, en un principio, fue dirigida por José Ortiz Monasterio, pero la Institución tuvo cambios constantes en la dirección e incluso de sede, ya que en 1888 el cañonero *México,* al ser inutilizado para la navegación y como pontón, fue el inmueble donde se instaló la escuela náutica.[47] En estos planteles se prepararon marinos que tuvieron la posibilidad de desarrollar su carrera en la Marina Mercante y también realizar navegación de altura. Otros más, posteriormente, formaron parte de la Armada Nacional, entre ellos, Teófilo Genesta, Hilario Rodríguez Malpica Segovia, Adolfo Bassó y Rafael Montalvo.

La Armada Nacional, al no contar con planteles especializados en educación naval para la formación de marinos, creó, como primera medida, algunas asignaturas con temática naval que se impartían en el Colegio Militar. Algunos de los alumnos interesados en los conocimientos náuticos viajaron a Europa, particularmente a España, para estudiar en El Ferrol, lugar donde tuvieron la oportunidad de practicar a bordo de los barcos de la Armada española y adquirir los conocimientos acerca de los adelantos tecnológicos navales de la época. Ejemplo de lo anterior fue José Ortiz Monasterio, quien fue comisionado para aprender los mejores sistemas de torpedos marítimos del momento; otro más fue Laurencio Martínez, comisionado por el gobierno, con el grado de Teniente de Ingenieros Navales, para trabajar en el arsenal de Acapulco. Fueron varias las generaciones que después de prepararse en España aportaron sus conocimientos, ya fuera en la docencia o para fines prácticos.[48]

En 1889, como Jefe del Departamento Central de la Secretaría de Guerra y Marina,[49] el Capitán de Navío José María de la Vega presentó un proyecto para fundar una escuela naval, pero no fue aceptado por las máximas autoridades militares. Cuatro años más tarde, con el cierre de las escuelas náuticas antes mencionadas, el gobierno federal se interesó en fundar un plantel naval, por lo que el Capitán de la Vega, nuevamente, presentó su proyecto, aceptado finalmente el 23 de abril de 1897. Tal iniciativa planteaba la necesidad de crear una escuela naval flotante y dos escuelas prácticas de vela, así como efectuar un ejercicio público para lanzar la primera convocatoria destinada a los aspirantes, mediante su publicación anual en el *Diario Oficial* en los puertos de Veracruz y Mazatlán, así como en la Ciudad de México.

El sistema educativo imperante fue analizado y posteriormente tomado en cuenta para erradicar las insuficiencias que contenían los planes anteriores. El gobierno de Díaz no estaba de acuerdo en que los marinos iniciaran su práctica de navegación a una edad muy avanzada, ya que no se podrían aprovechar sus condiciones físicas plenas, tal como lo exige la vida en el mar, por lo que señaló la necesidad de que su preparación tuviera lugar a bordo de un velero y así conocer a fondo las funciones de un barco, particularmente cuando no contara con sus máquinas de vapor. Por otro lado, destacó

45 *Memoria de Guerra y Marina… (1877-1881), op. cit.,* p. 380.

46 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, pp. 310-312.

47 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, pp.198.

48 *Memoria de Guerra y Marina (1882-1883*), *op. cit.*, p. 135.

49 *Cien años de historia, Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Gustavo Casasola, 1997, p. 22.

la conveniencia de contar con un solo plantel: se evitarían mayores gastos y, al mismo tiempo, serían más eficientes.[50]

El documento consta de 34 artículos que presentan un análisis detallado de todo lo que implica contar con una escuela naval militar, desde las cuestiones económicas hasta los planes de estudio y las plantas docentes. Algunos de los puntos propuestos para la creación de la Escuela Naval Militar son los siguientes:

Atender la formación del personal por encima de la contratación de marinos extranjeros –lo que a la larga evitaría pagar sueldos muy altos–, tener instrucción práctica en los buques de la Armada, dotar a México de una Marina de Guerra compuesta por cruceros rápidos y torpederos para vigilar los extensos litorales mexicanos, la compra de un buque de vela para la escuela de clases y marinería, así como la propuesta de realizar un viaje con duración de un año para los aspirantes de Marina. En el rubro administrativo, se planteaba una reducción en la nómina, por lo que se calculó un presupuesto general en el que se incluían sueldos y asignaciones, presentaba un presupuesto general, apoyaba a Veracruz como sede de la Escuela Naval y proponía que se remitiera a la Cámara de Diputados –por conducto de la Secretaría de Hacienda– el presupuesto para el año fiscal 1897-1898 y, de ser aprobado por el Presidente de la República, se le diera la publicidad requerida.[51]

La Secretaría de Guerra y Marina, previo a la inauguración de la Escuela Naval Militar, publicó en el *Diario Oficial* del 15 de junio un reglamento provisional con 207 artículos distribuidos en XXI títulos, entre los cuales destacan los siguientes puntos: el conocimiento a fondo de la teoría y la práctica por parte de la planta docente, la obligatoriedad de ser mexicano por nacimiento o naturalización, haber cumplido 14 y no pasar de 18 años de edad, contar con certificado médico de salud, comprobar la buena conducta y aplicación previa, así como saber escribir con letra perfectamente legible. También se plantearon otros puntos relacionados con la instrucción práctica: un curso profesional de siete semestres en la escuela para los oficiales de guerra o los maquinistas de la Armada, más tres semestres a bordo de cualquier barco del Estado y en el Arsenal Nacional, según lo dispusiera el Ejecutivo. Se elaboró un cuadro con las enfermedades que impedían la realización del servicio.[52]

Otra de las intenciones de Díaz era crear una escuela naval flotante; para ello, el gobierno necesitaba un buque que cumpliera con todas las características para desarrollar dichas atribuciones, por lo que Porfirio Díaz, en su decreto número 154 de fecha 23 de abril de 1897, en el primer artículo de los once que conforman el documento y tomando en cuenta un transitorio, aprobó el establecimiento de la escuela en el puerto de Veracruz:

> Art. 1º Mientras se adquiere por la Nación un buque con las condiciones apropiadas para instalar a bordo la "Escuela Naval Flotante", de que trata la fracción A del art. 1º de la ley de 8 de enero de 1896, se establece en Veracruz un plantel en el que se impartirá la instrucción científica y práctica a los jóvenes que quieran formar el contingente de Oficiales, Maquinistas y Pilotos que demandan los expresados servicios…

En el artículo quinto, se plantea la necesidad de que la Escuela Teórico Práctica de Maquinistas que se encontraba en el Arsenal Nacional se adhiriera a la Escuela Naval Militar y que las carreras

50 Sobre el plan de estudios, se puede consultar el Plan de Estudios y de práctica para aspirantes a la Marina de Guerra y Pilotines de la Mercante, publicado en el *Diario Oficial* con fecha 8 de enero de 1896, ibídem, p. 23.

51 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario,* t. I, p. 203.

52 Ibídem, p. 205.

se impartieran en las instalaciones de ésta; en el noveno, se señala que los viajes de práctica deberán realizarse en el buque escuela recién adquirido, la *Zaragoza*.[53] Las actividades académicas del plantel se iniciaron el 1º de julio de 1897 bajo la Dirección del Comodoro Manuel Izaguirre. La *Memoria de Guerra y Marina* de 1903-1906[54] señala que para 1899 funcionaba con regularidad y a la espera de la graduación de las primeras generaciones, y que fue creada para la instrucción práctica y teórica de los oficiales y maquinistas de la Armada y de la Marina Mercante.

Además de la Escuela Naval Militar, el gobierno de Díaz fundó dos escuelas de maestranza con la finalidad de formar operarios útiles a la construcción naval, de suma importancia en los litorales mexicanos. Las sedes fueron el Arsenal y el Varadero Nacional, con lo que el puerto de Veracruz se convirtió en el centro educativo naval por excelencia, y la apertura en Mazatlán como nueva sede.

En 1905, algunas de las carreras impartidas estaban dirigidas a la formación de oficiales de guerra, ingeniería naval, maquinistas de la Armada y pilotos, y a maquinistas de la Marina Mercante.[55] Con fundamento en las fuentes de investigación, se puede establecer la hipótesis de que la política naval de Díaz durante la década de 1890 se concentró en la consolidación de la educación naval en México, con la apertura de instituciones educativas en conocimientos navales y marítimos, así como en la adquisición de dos buques para la instrucción práctica: el *Yucatán* y la *Zaragoza*.

Actividad marítima e infraestructura portuaria y naval

Durante los primeros años de su gobierno, Porfirio Díaz continuó con las reformas administrativas, como se pueden observar en el ramo de marina, a través de la reorganización orgánica. Para ello ordenó que se elaborara un nuevo escalafón de la Marina de Guerra y su Cuerpo General, así como diversos manuales y reglamentos, entre los que destacan el historial de los buques de guerra, el de manejo de embarcaciones menores de los buques de guerra, ascensos de marinería, señales en tiempo de niebla, el de buen orden y policía de los puertos de mar[56] y los de las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán.[57]

Entre 1877 y 1882, la Armada, para ejercer su jurisprudencia, contaba con el Departamento del Norte, que agrupaba las capitanías de los puertos de Tampico, Isla del Carmen, Campeche, Tabasco, Progreso, Coatzacoalcos, Alvarado, Tuxpan, Matamoros y Veracruz. En este último, radicaba su comandancia. El Departamento del Sur comprendía las capitanías de puerto de Salina Cruz, Acapulco, San Blas, Manzanillo, Guaymas, La Paz, Maruata, Soconusco, Tonalá, Puerto Ángel, La Libertad, Bahía Magdalena y Mazatlán, sede de la comandancia de dichas capitanías.[58]

De acuerdo con el organigrama de las *Memorias de Guerra y Marina 1876-1877*, la planilla estaba integrada por 232 efectivos en tiempos de paz,[59] la cual, sumada a los elementos designados en tiempo de guerra, integraba una Armada cuya fuerza era de sólo 363 hombres. El alto número

53 Copia del decreto núm. 154 del 23 de abril de 1897, en *Cien Años de Historia, Heroica Escuela Naval Militar*, *op. cit.*, p. 30.

54 *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.* Presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del ramo General de División Manuel González de Cosío. Comprende de enero de 1903 al 30 de junio de 1906, México, Talleres del Departamento del Estado Mayor, 1906, p. 23.

55 Ibídem, p. 195.

56 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, *op. cit.*, p. 212.

57 Pocos años después de la consumación de la Independencia, hubo interés de crear academias náuticas, como lo fue Tlacotalpan; sin embargo, durante el gobierno porfirista, Mazatlán y Campeche fueron las primeras que se fundaron de manera oficial; en Campeche, personajes como Hilario Rodríguez Malpica Segovia y Adolfo Bassó iniciaron su carrera como marinos.

58 *Memoria de Guerra y Marina… (1877-1881)*, *op. cit.*, pp. 413-417.

59 *Memoria de Guerra y Marina… (1876-1877)*, *op. cit.*, p. 260.

de matrículas de mar concedidas por el gobierno subsanaba el problema de contar con una fuerza disponible en caso de una guerra, aunque de forma deficiente, ya que una buena parte de ese personal era civil procedente de la Marina Mercante y carecía del adiestramiento militar. Como puede deducirse, en el servicio administrativo de la Marina se agrupaban los servicios de guerra y mercante.[60] La reorganización en los puertos y aduanas se complementó con la adquisición de buques guardacostas para ejercer mayor vigilancia.

Porfirio Díaz supo aprovechar las aportaciones de los gobiernos liberales de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada en materia administrativa, así como la propagación de la idea del desarrollo nacional para insertar a México en la modernización e industrialización que se veía en las principales potencias europeas, Inglaterra y Francia, principalmente, naciones con una marcada influencia de las ideas positivistas y liberales. Con el apoyo de la inversión extranjera, la infraestructura nacional tuvo durante su administración un desarrollo notable en la construcción de caminos, redes telegráficas y la introducción de más rutas del ferrocarril, con la finalidad de agilizar el transporte de mercancías de importación y de exportación. Al inicio de la década de 1880, el gobierno porfiriano logró que compañías navieras de origen nacional y del extranjero invirtieran en estos servicios para intercomunicar los puertos mexicanos.[61]

El impulso al ramo de Marina se manifestó gradualmente con el incremento del comercio marítimo, ya que en 1883 el puerto de Veracruz experimentó un aumento considerable de su actividad comercial. El tráfico marítimo fue más constante por el mayor número de buques mercantes que llegaban a Veracruz desde noviembre del año anterior, por lo que se tomó la decisión de hacer algunas adecuaciones a la Isla de Sacrificios para establecer un fondeadero como antesala de espera.[62]

Como resultado de este impulso, se creó la Compañía Trasatlántica Mexicana,[63] la cual representaba un auténtico orgullo nacional, al ser sus buques los primeros que establecieron un comercio con Europa;[64] desafortunadamente para su causa, quebró por su mala administración durante los últimos años del siglo XIX.[65] Otras compañías exitosas que se establecieron y consolidaron durante el Porfiriato, y trascendieron este periodo, fueron la Compañía Naviera del Pacífico y la Compañía Naviera de Navegación, cuyo antecedente fue la Compañía Naviera Romano y Barreteaga, fundada en 1884 en los Puertos de Frontera y San Juan Bautista, hoy Villahermosa.[66]

En 1885, por decreto Presidencial, se suprimieron los Departamentos Marítimos, sus respectivas comandancias generales de Marina y sus Capitanías de Puerto; en su lugar, se concedieron facultades especiales a los Administradores de las Aduanas, quienes se convirtieron en capitanes de puerto, con un marino como subordinado que desempeñaba los cargos de Piloto Mayor y Asesor, y de quien dependían los prácticos del puerto. Asimismo, se crearon los cargos de inspectores navales, de cubierta y de máquinas, quienes a la vez contaban con un secretario cada uno. Estos funcionarios dependían

60 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México, Secretaría de Marina, 1946, pp. 151-152.

61 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, pp. 415-418.

62 *Memoria de Guerra y Marina… (1882-1883), op. cit.,* p. 180.

63 Los fundadores y socios mayoritarios fueron los hermanos Ángel y José Ortiz Monasterio; este último también sirvió a la Armada de México; se desconoce su trayectoria, ya que únicamente se tiene el dato de que fungió como director de la Escuela Náutica de Mazatlán entre 1880 y 1881. Véase a Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit*, p. 198.

64 Su flota estaba integrada por cuatro vapores construidos en Europa, de nombres *Oaxaca*, *México*, *Tamaulipas* y *Antuñano*, con cinco mil toneladas de arqueo; se desconocen las demás características. Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, p. 415.

65 Los buques que la integraban serían embargados y rematados en Inglaterra hacia 1886.

66 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 417.

directamente del Departamento de Marina de la Secretaría, en la cual despachaba un Comandante de la Armada, con funciones para resolver asuntos navales y mercantes.[67]

Después de décadas de guerras internas e invasiones extranjeras, México tenía carencias muy importantes en infraestructura. Los sistemas de transporte y caminos apenas eran carretas, todavía se utilizaban mulas y eran pésimas las vías de comunicación. La construcción de kilómetros de ferrocarril tomó forma gradualmente, y la actividad de la navegación de cabotaje fue mayor, principalmente en los puertos de altura del Golfo de México: Matamoros, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, San Juan Bautista, Isla del Carmen y Sisal, así como en los puertos de cabotaje de Soto la Marina, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Santecomapan y Dos Bocas.[68]

El Ferrocarril Mexicano inició sus operaciones entre la Ciudad de México y Veracruz, el 1º de enero de 1873; fue uno de los factores de mayor trascendencia para que el puerto de Veracruz fuera tomado en cuenta por el gobierno federal dentro de su proyecto de obras de infraestructura para su mejor funcionamiento, ya que era el puerto internacional más importante del país. La inauguración del Faro Juárez, durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, fue una de las primeras obras que se realizaron en el puerto; éste y el faro de San Juan de Ulúa resultaron indispensables para la orientación de los barcos que intentaban fondear. Con el incremento de las importaciones y exportaciones, los puertos marítimos se vieron en la necesidad de ser remodelados para mejorar su eficiencia en la transportación de mercancías y su distribución.[69]

El puerto veracruzano tenía algunas limitaciones, como el estrecho fondeadero ubicado a sotavento del arrecife de la Gallega, el cual se hallaba expuesto a fuertes vientos, principalmente en la temporada de los nortes, condiciones que interrumpían la actividad comercial, ya que los barcos debían abrigarse en alta mar, y esto causaba enormes pérdidas y retrasos.[70]

Desde la época de la Nueva España, Veracruz se constituyó como el principal puerto comercial. Durante el Porfiriato, recibió importantes recursos para modernizar sus actividades comerciales y de seguridad. La infraestructura se vio fortalecida con la compra de un dique flotante autocarenante adquirido en Inglaterra, el cual se instaló en el puerto y tenía capacidad para buques de hasta mil toneladas. Fue amarrado al legendario muro de las argollas de la fortaleza de San Juan de Ulúa, donde durante muchos años prestó excelentes servicios, hasta que en 1923 se fue a pique por la corrosión de su casco de acero, ya que, aunque era autocarenante, no pudo funcionar como tal porque nunca se le sometió a una limpieza de sus fondos, a falta de los medios necesarios para darle mantenimiento.[71]

La llegada de este dique dio lugar a que el gobierno procurara mejorar las condiciones del Arsenal Nacional, que desde entonces se ubicó en las inmediaciones de San Juan de Ulúa. Se ampliaron los talleres de ajuste y fundición y se adquirió maquinaria nueva, con lo cual el arsenal fue considerado un verdadero y eficiente centro de reparaciones navales que ofrecía sus servicios tanto a los buques de la Armada Nacional como a los mercantes.

En 1907 se instaló, en uno de los bastiones ubicados en el ángulo sur poniente de la fortaleza de San Juan de Ulúa, por el lado que da a la bahía de Veracruz, una Estación de Torpedos propuesta por Manuel Azueta, quien había adquirido los conocimientos pertinentes en Europa. Dicha estación sirvió

67 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* p. 152.

68 Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, *op. cit.,* p.25.

69 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, p. 212.

70 Gustavo Casasola, *Seis siglos de historia gráfica de México 1325-1900*, México, Casasola, 1964, 2ª ed., vol. II, pp. 884-885.

71 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, pp. 474-476.

para realizar ejercicios de lanzamientos, y estuvo equipada con tres unidades de torpedos Whitehead de 24 pulgadas de diámetro, un modelo de torpedo en secciones para estudiar sus partes, una planta compresora de aire y un juego de herramientas que se adquirió en la fábrica de Whitehead de Fiume, Austria; también fue dotada de los mecanismos necesarios para los lanzamientos, suspensión y reparación de los torpedos adquiridos. Los ejercicios se realizaban cada mes, y a ellos asistían los cadetes de quinto año de la Escuela Naval Militar y los oficiales de Marina.[72]

En lo que concierne a la Marina Mercante, en 1899 quedó concluido y establecido el dique flotante en el puerto de Veracruz; funcionó perfectamente y prestó sus servicios a las marinas de Guerra y Mercante, así como a diversos barcos extranjeros. Para que su funcionamiento fuera completo, se requería la construcción de un arsenal dotado de obreros, maquinaria y materias primas para la reparación de barcos que arribaran averiados. El 6 de marzo de 1902, el Presidente Porfirio Díaz llegó con parte de su gabinete Presidencial al histórico puerto de Veracruz e inauguró las magnas obras. La comitiva Presidencial fue recibida por los cadetes de la Escuela Naval Militar, quienes rindieron los Honores de Ordenanza al General Díaz.

Sobre el terreno ganado al mar, se establecieron almacenes y las vías necesarias para la conexión de los muelles con los ferrocarriles que llegaban al puerto. En dichos terrenos, se construyeron edificios indispensables para el funcionamiento de la ciudad: el de Correos y Telégrafos, la Dirección de Faros, la Aduana Marítima y la Estación de Ferrocarriles. Con la construcción de infraestructura y edificios públicos en el puerto de Veracruz, las autoridades federales y estatales vieron la necesidad de mejorar sus condiciones sanitarias con obras de saneamiento y abastecimiento de agua mediante la intervención de empresas extranjeras, como la Pearson and Sons.[73]

En Campeche también se hicieron obras de infraestructura. En 1881, en Lerma, se iniciaron las obras portuarias del estado, entre ellas la instalación del arsenal Porfirio Díaz, el cual permaneció en ese lugar durante siete años; un año después, se construyó un dique flotante al que se bautizó con el nombre de Pedro Sainz de Baranda. En septiembre del siguiente año quedó listo para su inauguración, y a ella asistió, en representación de la Secretaría de Guerra y Marina, el Capitán de Navío Ángel Ortiz Monasterio, comisionado para la botadura del dique, realizada con el apoyo de los cañoneros *Libertad* e *Independencia*[74]. El día que se inauguró el dique se organizó una ceremonia en la que estuvieron presentes autoridades civiles, militares y navales del puerto y los alumnos de la Escuela Náutica de Campeche. Inauguración nada exitosa, debido a ciertos desperfectos que se presentaron al momento de remolcar el dique, por lo que su botadura se pospuso un mes.

> …era de unas setenta toneladas de capacidad aproximadamente; estuvo dando servicio durante algunos años con su taller mecánico adjunto, hasta que se dispuso después de algún tiempo, trasladarlo al puerto fluvial de Minatitlán, donde transcurrido algún tiempo, se perdió por haberse ido a pique, no pudiendo recuperarse.[75]

Aunque hoy en día todavía se ignora por qué el dique se trasladó al estado de Veracruz, sí se sabe que algunos barcos fueron rematados en la región por falta de mantenimiento, es decir, de un

72 Ibídem, pp. 476-478.

73 Para mayor información sobre las obras portuarias de Veracruz, consúltese a José Pérez de León, *Memoria de las obras del puerto de Veracruz*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 2000, 102 pp.

74 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México,* p. 421.

75 Ídem.

dique que pudiera suspender buques mayores a 800 toneladas. Tanto para este dique como para el que se instaló en Icacos, Acapulco, de nombre Manuel González, se tenía proyectado dotarlos de talleres de fundición y extender sus instalaciones,[76] pero en años posteriores se abandonó la intención, ya que no existen registros de que estos dos puertos tuvieran importancia para llevar a cabo servicios de reparación y mantenimiento. En Campeche, en 1901, el muelle de madera de Isla del Carmen fue sustituido por uno de hierro.

Salina Cruz, Oaxaca, punto estratégico importante desde mediados del siglo XIX, por su ubicación geográfica, al situarse en la parte más estrecha del territorio nacional, fue objeto de diversos estudios técnicos para el desarrollo y el crecimiento comercial. Se hicieron algunos proyectos para la construcción de un camino que atravesara el Istmo de Tehuantepec desde el puerto de la actual ciudad de Coatzacoalcos hasta Salina Cruz, y de esa manera agilizar y atraer el tránsito comercial internacional.

La viabilidad del proyecto requería que ambos puertos tuvieran la infraestructura adecuada para que los barcos pudieran fondear y descargar sus mercancías, además de equiparlos, hasta donde fuera posible, con material de guerra, en caso de una posible defensa del puerto, por lo que Salina Cruz, bajo la orden del Presidente Porfirio Díaz y en colaboración con Guillermo II, fue equipado con artillería: una poderosa batería de costa proveniente de Alemania, traída desde Europa en grandes buques de transporte.[77] El gobierno mexicano decidió hacer un gasto de ocho millones de pesos para artillar los dos puertos que remataban aquel sistema;[78] los cañones que se emplazaron en Salina Cruz tenían un calibre de siete pulgadas.[79] Con estas obras, el gobierno pretendía convertir el Istmo de Tehuantepec en una ruta o vía de comunicación entre los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, para que la carga de los buques pudiera ser transportada al otro lado del continente, vía ferrocarril, y evitar así navegar hasta el estrecho de Magallanes. El transporte de mercancía en el istmo constituyó un éxito, hasta la apertura del Canal de Panamá, en 1905.

Como parte de las obras de modernización realizadas en el puerto, Díaz inauguró, el 30 de enero de 1894, un dique seco con capacidad de hasta diez mil toneladas de desplazamiento. En las instalaciones se realizaron actividades de mantenimiento y limpieza a los fondos de los buques, así como reparaciones mínimas, debido a los servicios limitados del taller.[80] En 1909, se construyó una carbonera con capacidad para cuatro mil toneladas y un tramo de 540 metros de vía con 1,089 metros cúbicos de terraplén para facilitar el embarque de carbón a los buques.[81]

Otra inversión que reforzó la infraestructura de la Armada Nacional fue la adquisición del varadero de Guaymas, en Sonora, el cual resolvió uno de los más apremiantes problemas de la Marina Nacional mexicana, ya que la mayoría de los buques averiados se remataban o simplemente se dejaban perder por la carencia de un arsenal para carenar o limpiar sus fondos o para cualquier otro trabajo relacionado con el mantenimiento de las unidades.[82] Con la compra de estas instalaciones se evitó que

76 *Memoria de Guerra y Marina… (1882-1883), op. cit.,* p. 135.

77 Alonso Sordo Noriega, *op. cit.*, p. 115.

78 Francisco Bulnes, *El verdadero Díaz y la Revolución*, México, Editorial del Valle de México, 1979, p. 285.

79 Conforme a la placa que certifica la fecha de instalación, todo parece indicar que las dos piezas de artillería que se muestran en la fachada principal del edificio sede de la Secretaría de Marina, en la Ciudad de México, son algunas de las que se instalaron en Salina Cruz.

80 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 478.

81 *Memoria de Guerra y Marina*… t. I *(1908-1906)*, *op. cit.,* p. 62.

82 Ídem.

los buques mexicanos continuaran realizando una larga travesía hasta San Francisco, California, donde se encontraba el dique más cercano para los buques que navegaran en el norte del Pacífico mexicano.

Construido por Redo y Compañía, y ubicado en Punta Baja, el Varadero de Guaymas tenía una capacidad de mil toneladas, estaba dotado con un virador de vapor y una cuna sobre doble vía. Además, se mejoraron las condiciones de su taller de maquinaria y el resto de las instalaciones. Aunque con el tiempo se comprobó que la vía necesitaba reparaciones y la cuna exigía cambio de ruedas. Lamentablemente, por falta de equipo, materiales y presupuesto –lo que impidió realizar tales reparaciones[83]–, el varadero se deterioró hasta quedar inútil por completo. Su funcionamiento, de por sí irregular debido a sus carencias, se vio interrumpido definitivamente durante la Revolución Mexicana y no fue puesto en funcionamiento sino hasta mediados del siglo XX.

Si bien en el gobierno de Díaz se verificó un notable crecimiento de la infraestructura naval y portuaria, las inversiones no fueron suficientes ni siquiera para dar mantenimiento continuo a sus instalaciones, tal como sucedió con el Varadero Nacional y el dique de Campeche. Asimismo, se aprecia que tal infraestructura fue rebasada ante la demanda de los buques de guerra y mercantes, además de que éstos continuaron haciendo sus reparaciones en Estados Unidos. Un aspecto que no se atendió durante la administración de Díaz fue la construcción de astilleros para la producción e innovación de barcos y tecnologías navales propias.

La pacificación de Yucatán

Causas del levantamiento armado

Durante el Porfiriato, la Armada Nacional realizó pocas operaciones navales; entre las más importantes se encuentran las relacionadas con las rebeliones indígenas: yaqui, en Sonora, y maya, en Yucatán. Sus actividades se limitaban, básicamente, al transporte de pertrechos militares, tropas y víveres. Sin embargo, en la Península de Yucatán sus hombres fueron pioneros en el estudio hidrográfico de la zona, en la fundación de nuevas poblaciones y la colonización de las mismas, formaron parte de los elementos que operaron en ríos y en las poblaciones durante la campaña militar; y participaron en acuerdos diplomáticos para la delimitación de territorios en la frontera con Belice.

El conflicto en la región se venía arrastrando desde 1847, cuando los indígenas mayas se sublevaron por los excesivos impuestos que las autoridades locales les cobraban, por el maltrato que recibían de mestizos y blancos, y por las intenciones gubernamentales de expropiarles sus tierras. En el ámbito cultural, los indígenas manifestaron su inconformidad por la intervención de la Iglesia en sus costumbres, sobre todo en sus creencias religiosas. La alta estratificación de la sociedad yucateca y la explotación infligida sobre las clases más desfavorecidas, así como el incremento de las expectativas de esos estratos sociales luego de la Independencia, devinieron en la sublevación.[84]

A ese movimiento armado se le denominó Guerra de Castas, precisamente por las diferencias entre los grupos de la sociedad yucateca. Fue en los primeros años de aquella guerra cuando las hostilidades se vivieron con mayor intensidad. La estrepitosa derrota del levantamiento armado indígena en Valladolid, compuesto por dos mil hombres aproximadamente, y la quema de Bacalar, el centro

83 Alberto Calces, *Un marinero en la Revolución Mexicana*, México, Litorales, 1968, pp. 60-61.

84 Don E. Dumond, *op. cit.,* p. 631.

comercial más importante de la época, fueron algunos de los acontecimientos más representativos entre 1847 y 1848.

En esos años, los indígenas mayas adquirieron experiencia militar, ya que en la misma península existían rivalidades internas entre las ciudades de Campeche y Mérida. Estas disputas condujeron a enfrentamientos militares activos, en los cuales los hombres de las clases pobres indígenas del oriente de Yucatán se entrenaron en la práctica como militares irregulares.[85] Al finalizar 1850, se inició entre las comunidades mayas un culto muy importante que sería parte vital de una larga rebelión: el milagroso culto de las cruces, por medio del cual el dios cristiano le hablaba en maya a su gente.[86] Esta veneración generó en el pueblo maya un resurgimiento del espíritu rebelde y una reorganización política y social de los que derivó, entre otras cosas, la creación de su propia capital: Santa Cruz o Chan Santa Cruz.[87]

Belice era para la mayoría de los mayas de Yucatán su principal fuente de ingreso comercial, ya que durante años sostuvieron un comercio ilegal de materias primas, como el palo de tinte, cuyo valor comercial era muy apreciado y fue una de las exportaciones más importantes de la colonia británica. También llegó a representar una fuente laboral, pues los hacendados británicos les daban trabajo de manera temporal en sus tierras, además de que eran sus principales proveedores de armas, debido al largo conflicto sostenido con el gobierno mexicano, el cual despertó en los indígenas mayas la idea de independizarse y plantear una posible anexión a la colonia británica.

Desde 1880, el gobierno de Díaz vio con preocupación las irregularidades existentes en la frontera sur, por lo que estableció algunos acuerdos diplomáticos respecto a los límites territoriales entre ambas entidades, los cuales culminaron con la firma del Tratado Spencer-Mariscal[88] el 8 de julio de 1893. En este documento se destaca el acuerdo para que los buques mercantes mexicanos pudieran transitar por las aguas de la colonia centroamericana con plena libertad, así como la prohibición del contrabando de armas.[89] Asimismo, se inició la movilización del Ejército y de la Armada para realizar los estudios logísticos en la región y la planificación de operaciones militares dirigidas a la pacificación de la zona.

El Pontón Chetumal y Payo Obispo

La participación de la Armada Nacional fue fundamental para restablecer el orden en la región. En junio de 1895, el Primer Teniente Othón P. Blanco recibió órdenes del Departamento de Marina, encabezado por el Capitán de Navío José María de la Vega, para desempeñar una comisión en la costa oriental de la Península de Yucatán, que consistió en establecer un fuerte en la Bahía de Chetumal que fungiera como aduana marítima y fronteriza, al mismo tiempo de cumplir con la función de una estación militar, cuyo principal objetivo era impedir el contrabando de maderas

85 Ibídem, p. 13.

86 Sobre la cruz que estaba en Tulum, se dice que es especial porque de ella proviene la voz de Dios, y en todas las ocasiones importantes esta cruz es consultada; todos los jefes de la nación son nombrados por ella.

87 Ibídem, p. 14.

88 México firmó el Tratado Spencer-Mariscal, en el que ambos países acordaron sus respectivos límites territoriales, así como la navegación de buques mercantes por territorio de Belice.

89 Carta firmada por algunos líderes mayas, entre ellos Aniceto Azul, José Crescencio Puc, José Román Pec, Felipe Canche y Felipe Yama. Para su consulta, véase en Don E. Dumond, *op. cit.*, p. 574.

preciosas y la introducción ilegal de armamento que adquirían los mayas de la costa del actual estado de Quintana Roo.[90]

El gobierno federal informó a las autoridades de Belice sobre el proyecto a través de Othón P. Blanco, quien se encargó de acordar los detalles relativos a la soberanía y los derechos en el tráfico de las embarcaciones y mercancías. Concluidos los acuerdos, propuso la construcción de una embarcación que pudiera establecerse en la desembocadura del río Hondo con la finalidad de reducir los gastos, ya que construir un fuerte tendría costos muy elevados. Al ser aceptada su propuesta, la embarcación fue construida en Nueva Orleans, en 1895. Dos años más tarde, en abril, llegó a Campeche, de donde fue conducida rumbo a las costas del Mar Caribe mexicano; la base flotante recibió el nombre de *Pontón Chetumal*.[91]

Durante el recorrido hacia lo que hoy es Chetumal, el Comandante del pontón, Othón P. Blanco, tuvo muchos problemas para conseguir personal que tripulara la embarcación por el temor de ser atacados.[92] A ello se sumaron los retrasos en las operaciones de traslado del pontón, imposibilitado ante la aparición de canales poco profundos y la presencia de arrecifes, lo que provocó rupturas en los cabos de remolque.[93] Sin embargo, en localidades de Campeche y Yucatán, el Comandante logró convencer a la población de unirse al proyecto de crear una nueva ciudad y para ello trabajar en el desmantelamiento de la selva.[94] La presencia militar fue fundamental para la seguridad de los terrenos, sobre los cuales se trazaron las primeras calles y avenidas de la incipiente población.[95]

El 5 de mayo de 1898, el Primer Teniente Othón P. Blanco fundó la nueva ciudad, que recibió el nombre de Payo Obispo,[96] actualmente capital del estado de Quintana Roo. Pronto se realizaron algunas construcciones elementales para su funcionamiento: una estación naval, la Jefatura de la Flotilla del Sur, dos barracas para almacenes, un taller mecánico, alojamientos para las clases y marinería de la flotilla, un muelle de cien metros de longitud, un horno de panadería, cuarenta corbatos para almacenar agua de lluvia y abastecer del servicio a la población, un edificio de correos y, con el crecimiento demográfico constante, se construyeron escuelas. Para entonces, la población contaba ya con los medios básicos.[97]

Ese mismo año, el Vicecónsul e Ingeniero Naval, Miguel Rebolledo, y el propio Teniente Blanco fueron los encargados de realizar un estudio geográfico en la zona de Bacalar, a bordo del buque escuela *Yucatán*, con el propósito de localizar una entrada por donde pudieran pasar barcos de poco calado que transportaran material de guerra. Se localizó un canal poco profundo al norte de la población, al que se denominó Xcalak. Ahí se determinó construir un puerto que permitiera la entrada a embarcaciones de diez pies de calado, así como un canal interior a la bahía de Chetumal, única entrada marítima hacia la ciudad.[98]

El pontón *Chetumal* llegó a la desembocadura del río Hondo el 22 de enero de 1898, procedente de la ciudad de Campeche y remolcado por el vapor estadounidense *Stanford.* Con Othón P. Blanco al

90 *Almirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres. Ensayo biográfico,* México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2010, p. 36.

91 El pontón se recibió en la primera decena del mes de abril de 1897; tuvo un costo de diez mil dólares.

92 Almirante Othón P. Blanco, *op. cit.*, p. 34.

93 Ibídem, p. 100.

94 Ibídem, 102.

95 Ídem.

96 El nombre antiguo de la actual ciudad de Chetumal se debió a que así se llamaba el fundador de Bacalar: Payo Obispo de Rivera.

97 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 466.

98 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, p. 140.

frente, se logró regularizar el flujo comercial de embarcaciones de origen británico que entraba y salía del río. Ante la inseguridad de la región, el Comandante del pontón se vio en la necesidad de adquirir armamento en Belice para mantener armada a su tripulación,[99] la cual desempeñó diversas actividades para cubrir las medidas de seguridad en las costas y sus cercanías, junto con la participación de la población de Payo Obispo. Una vez establecido el pontón, los marinos que lo tripulaban recibieron constantes amenazas de muerte por parte de los indios mayas. Desde esos momentos, Othón P. Blanco trató de convencerlos de que aceptaran una reunión para un diálogo de paz.

La Campaña de Pacificación

Con la fundación de Payo Obispo, la Armada mantuvo una fuerte presencia en el oriente de la Península de Yucatán durante aquellos años. En las negociaciones para el reordenamiento de los límites territoriales, participaron algunos de sus jefes: el Brigadier Ángel Ortiz Monasterio y el Ingeniero Naval Miguel Rebolledo, quienes se hicieron cargo de la Embajada de México en Belice, en calidad de Cónsul y Vicecónsul, respectivamente, y allí cumplieron satisfactoriamente con sus objetivos diplomáticos: mantener buenas relaciones con la colonia británica.[100] A raíz de los levantamientos armados y la preocupación por no dejar crecer el problema, el gobierno de Porfirio Díaz planeó, a través de las secretarías correspondientes, diseñar un proyecto para establecer mayor presencia gubernamental, militar y comercial en esa región que durante muchos años fue abandonada.

A raíz de las operaciones en Yucatán, los buques de la Armada incrementaron la comunicación entre la península y Veracruz, al ser utilizados como transporte de tropas y armamento. Otra de sus funciones fue la vigilancia de las costas para evitar que los indígenas recibieran apoyo por mar y, para tener un mayor control, se construyó un faro.[101] José María de la Vega, quien tenía conocimientos navales, fue el Comandante de las operaciones militares en la Península de Yucatán de 1900 a 1902, movilizó sus fuerzas a lo largo del río Hondo por la vía marítima, y por tierra, a través de la bahía de Chetumal, fundó el puerto de Xcalak y dirigió la construcción del canal Zaragoza.

Para lograr que la campaña militar cumpliera con el objetivo de mantener la vigilancia en los litorales de la región, la Marina de Guerra, por medio de la comisión encabezada por Ortiz Monasterio y Miguel Rebolledo, tuvo la oportunidad de adquirir en Nueva Orleans cuatro lanchas cañoneras, a las que bautizó con los nombres de *Maya, Cuauhtémoc, Dart* y *Coello*; además de los pailebotes *Unión*, *Tatiche* e *Icaiché,* y los vaporcitos *Tulum* y *Ligera*. Con estas embarcaciones se conformaron dos flotas, la del Sur y la de Bahía de la Ascensión. La construcción de un pequeño muelle en Xcalak[102] y la puesta en funcionamiento de una perforadora para realizar algunos estudios del subsuelo, así como la adquisición de una draga para realizar los trabajos en los canales fueron algunas de las obras complementarias que se realizaron durante la campaña en la península.

99 El Vicealmirante Othón P. Blanco recibió de la Comandancia de Resguardo establecida en Progreso una ametralladora Catling, quince fusiles Winchester y seis pistolas Smith con su correspondiente dotación de cartuchos, la cual resultó defectuosa.

100 Mario Lavalle Argudín, *La Armada Nacional en el México Independiente*, p. 139.

101 Ibídem, p. 141.

102 El Ejecutivo Federal erogó 200 mil pesos en gastos para la ocupación militar de territorios pertenecientes a la República; se mandaron construir cinco vapores de acero de 34 pies ingleses y 20 gabarras de igual eslora y también de acero, y otros dos vapores con parapeto y aforre de cobre. Véase *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina General de División Felipe B. Berriozábal presenta al Congreso de la Unión y comprende del 19 de marzo de 1896 al 30 de junio de 1899,* México, Tipografía de El Partido Liberal, 1899, t. I, p. 466.

Para las operaciones militares y navales, la Armada se equipó con armas recién adquiridas en Europa y procedentes de la Maestranza Nacional: se compraron 12 cañones revólver sistema Hotchkiss con montajes de marina y de desembarco, se alistaron 10 cañones de tiro rápido del mismo sistema montados en afustes tronco-cónicos y cuatro cañones Grüsson, igualmente de tiro rápido, con cureñas de marina y de desembarco. Todas esas bocas de fuego fueron provistas de sus útiles y accesorios, así como de una dotación de granadas y botes de metralla. Por último, doscientas pistolas Mausser de diez tiros fueron parte del armamento de las tripulaciones de la flotilla.[103]

Con la presión militar en diferentes puntos de la península, los mayas sabían que el choque de ambas fuerzas era inevitable, por lo que muchos de ellos desertaron del movimiento. Su principal centro religioso, Tulum, que ostentaba la cruz profética, quedó prácticamente despoblado. La campaña militar en ese lugar estuvo dirigida por Manuel Azueta Perillos, quien, procedente de Bahía de la Ascensión y al frente de la corbeta *Zaragoza*, desembarcó en la playa con 250 hombres el 28 de junio de 1901 y se introdujo en la población. Allí sostuvieron una pequeña escaramuza con los indígenas que se resguardaron en el Castillo de Tulum, lugar donde fueron rodeados y posteriormente detenidos. Sobre las condiciones de la localidad, el Oficial de la Armada, expresó:

> En una pequeña agrupación de casas enramadas formadas de palos de chite, otates, etc., con techos de palma, en número de quince. Entre esas casas se notó que sólo cuatro de ellas habían estado habitadas en época reciente (…) En la plazoleta central está la casa dedicada al culto, donde vimos algunos cuadritos con santos y gran número de cruces pequeñas…[104]

En su parte oficial informa que un segmento de rebeldes había abandonado el lugar días antes y reporta la detención de 13 personas. La campaña militar de pacificación siguió su curso. Las fuerzas bajo el mando de Victoriano Huerta tomaron Chunpom, otro centro espiritual indígena. El General Ignacio A. Bravo tomó la capital del movimiento Chan Santa Cruz, que posteriormente se llamó Santa Cruz de Bravo. Por su parte, José María de la Vega tomó sin oposición alguna la población de Bacalar. Una vez tomado el lugar, trasladó su base a Payo Obispo, a un lado de donde se encontraba ubicado el *Pontón Chetumal*, e inició su avance hacia la principal población rebelde, donde aprovechó para tender líneas telegráficas durante el trayecto. Simultáneamente, envió por barco una compañía de hombres y un destacamento de artillería para que desembarcara en Bahía de la Ascensión, y ahí atrincherarse.[105]

El 29 de diciembre de 1902, Porfirio Díaz entregó por decreto un total de 50,845 kilómetros cuadrados para crear el nuevo territorio de Quintana Roo, en el que se incluyeron Isla Mujeres y Cozumel. Mientras las fuerzas armadas mexicanas ocupaban la península, sobre todo los centros de población más importantes de los rebeldes, se tendió una red de comunicación con cable telegráfico y los caminos de la región fueron ampliados. Dos años después, y a pesar de decretarse el cese a las hostilidades, el movimiento indígena se mantuvo vigente, aunque con menor intensidad. Para 1907, el control de la zona por parte del Ejército mexicano se limitaba a un pequeño radio que circundaba la región de Santa Cruz –hoy Felipe Carrillo Puerto– y al norte con Puerto Morelos.

Después de décadas de abandono, Yucatán fue una seria preocupación para el gobierno de Díaz, sobre todo por la intervención británica en la economía local a través del intercambio comercial con

103 *Memoria de Guerra y Marina*… (1896-1899), *op. cit.*, p. 24.
104 Don E. Dumond, *op. cit.*, p. 615.
105 Ibídem, pp. 612-613

los mayas, quienes, al pretender independizarse del Estado mexicano, pusieron en riesgo la soberanía nacional ante un posible conflicto de territorios con Gran Bretaña. La presencia de la Marina de Guerra en la Península de Yucatán se consolidó a raíz del conflicto en esa región maya, situación que permitió la construcción de muelles y pequeñas bases navales; sus hombres participaron en el reordenamiento de la región, en la intermediación con los líderes indígenas, y con su labor para la fundación de la actual ciudad de Chetumal.

El cañonero *Guerrero* y su viaje a Nicaragua

Una de las operaciones navales de alcance internacional que realizó la Armada Nacional durante el Porfiriato fue su intervención en el conflicto centroamericano entre Honduras, Nicaragua, El Salvador y Costa Rica en 1906. Dicho conflicto tiene antecedentes en el siglo XIX, a raíz de los constantes intentos de los líderes regionales por lograr la unificación de Centroamérica, sin tomar en cuenta la oposición que algunos de esos países manifestaran, lo cual originó tensas negociaciones en las que México y Estados Unidos desempeñaron una función muy importante como intermediarios y defensores de sus propias estrategias geopolíticas.[106]

El gobierno de Porfirio Díaz ordenó que un buque de guerra de la Armada Nacional zarpara rumbo a Nicaragua, donde Estados Unidos ya contaba con la presencia de algunos de sus barcos, pues el gobierno de José Santos Zelaya, uno de los últimos líderes centroamericanos impulsores de la unificación, provocó una tensa relación con la naciente potencia americana ante su negativa de construir el Canal de Panamá en Nicaragua y, en respuesta, el Presidente Zelaya benefició al capital británico para que invirtiera en territorio nicaragüense.

Por su parte, el gobierno estadounidense trató de dividir al gobierno de Nicaragua y, al ser informado de la ejecución de dos de sus ciudadanos que trabajaban para las fuerzas opositoras al gobierno, aprovechó la situación e intervino en el país centroamericano. Fue en este contexto en el que el transporte *Guerrero*, bajo el mando del Capitán de Navío Manuel Azueta Perillos, recibió la orden de viajar a Honduras, nación vecina a Nicaragua que se mantuvo neutral durante el conflicto.

En Honduras, la tripulación del *Guerrero* fue recibida con honores. Durante su estancia en aquel país, realizó diversas actividades, entre ellas la elaboración de un plano del Golfo de Fonseca, en el que se marcaron los lugares en los que había fondeado. También mandaron un informe general sobre lo ocurrido en esa región y las actividades conjuntas que realizaron con los buques estadounidenses *South Dakota* y el cañonero *Albany*, cuyos comandantes insistieron en realizar la supervisión de los litorales nicaragüenses, ante la posibilidad de su incursión en territorio salvadoreño.

Azueta, al ponerse en contacto con los marinos de la Armada estadounidense, recibió la propuesta de recorrer conjuntamente los litorales de Nicaragua para percatarse de la existencia o no de una expedición invasora, así como vigilar que en la región no hubiera hostilidades entre los países en conflicto. Sin embargo, se encontró con la disyuntiva de la orden que había recibido del gobierno mexicano sobre las limitantes de su intervención, y sólo aceptó la operación de vigilancia de las costas nicaragüenses, las cuales se encontraban en completa normalidad.[107] Después de reunirse con el Inspector de aduanas, los comandantes estadounidenses determinaron retirarse de la zona.

106 Mónica Toussaint, *op. cit.*, pp. 223-226.

107 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, p. 176.

El cañonero *General Guerrero* regresó a México y posteriormente realizó un viaje a Corinto, Nicaragua. Después de ser recibido por las autoridades más importantes del país, su tripulación fue invitada a visitar algunas ciudades. De regreso a México, Azueta entregó el mando al Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica.[108]

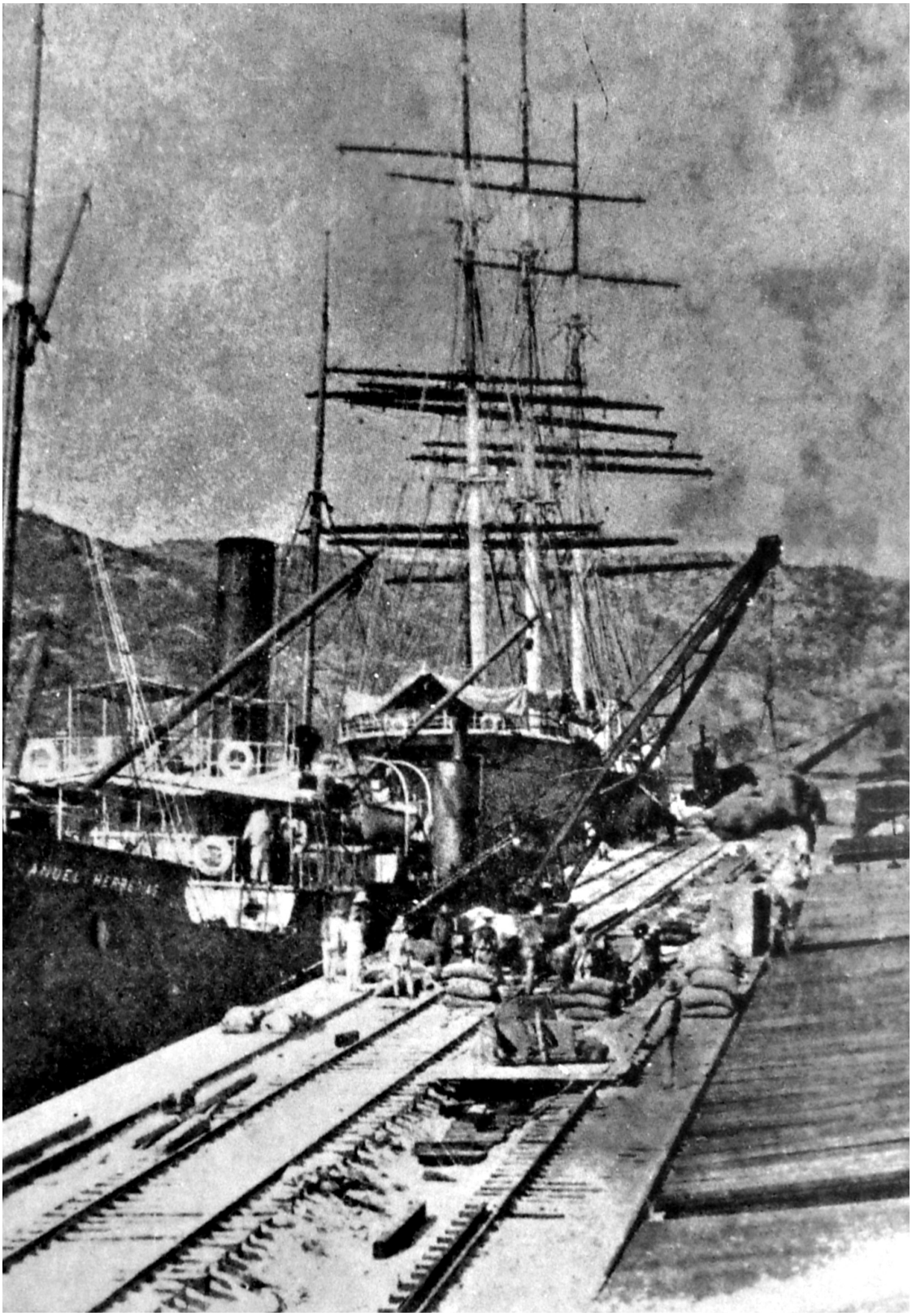
La presión que Estados Unidos ejerció sobre el gobierno de Nicaragua continuó en octubre de 1909 con el estallido de una revolución liderada por el General Juan J. Estrada, quien recibió el apoyo del sector industrial y del gobierno de Estados Unidos. Después de catorce años en el poder, el Presidente Zelaya no tenía los elementos necesarios para poder aniquilar un movimiento subversivo; debido a ello recibió apoyo diplomático del Presidente Porfirio Díaz para negociar su renuncia ante Estados Unidos.[109] El 16 de diciembre, ante la Asamblea General, el Presidente Zelaya renunció a su cargo. Ese mismo día, el cañonero *General Guerrero* se dirigió hacia Corinto, Nicaragua; tres días después, zarpó de regreso a México con el ex Primer Mandatario a bordo, que había pedido asilo político al gobierno mexicano. El gobierno de Estados Unidos presionó para que Zelaya abandonara el territorio mexicano lo antes posible.

Después de poco más de treinta años de Porfiriato, no se puede negar que hubo un intento para que la Armada Nacional fuera una Institución con mayor presencia en el ámbito naval con el respaldo de las actividades administrativas correspondientes. Contó con un mayor número de buques, instalaciones para su mantenimiento y fundó escuelas para la formación de sus recursos humanos. Su presencia en el mar se incrementó para salvaguardar la estabilidad nacional, principalmente en Yucatán y en los límites con Guatemala, y tuvo una importante participación internacional en los conflictos centroamericanos. Fue una Armada pequeña que durante la primera década del siglo XX tuvo un crecimiento real de su poder naval, al adquirir cañoneros y transportes de guerra, aunque aún insuficiente para cumplir con las necesidades del servicio durante la Revolución Mexicana.

108 Ibídem, p. 181.
109 Ibídem, p. 183.



El General Porfirio Díaz gobernó México casi por 34 años. Durante su larga gestión trató de impulsar a la Marina de Guerra como la Mercante. Por primera vez en su historia se le dotó a la Armada de un programa naval de adquisiciones el cual contempló la compra de 12 unidades de superficie de las más modernas de la época que iba desde los cañoneros, a los buques escuela.



El Dique seco de Salina Cruz fue una obra construída durante el gobierno del Presidente Porfirio Díaz, proyecto que fue impulsado por el Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio.



República Mexicana

Porfirio Diaz, Presidente Constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos.

En atencion al mérito y servicios que concurren en el C. Angel Ortiz Monasterio, Primer Teniente de la Armada Nacional, le confiero el empleo de Jefe de Departamento de la misma, con la categoría que le marca la 4ª parte primera del artículo 2º del decreto de 20 de Marzo próximo pasado.

En cuya virtud la autoridad militar respectiva dispondrá que sea reconocido y puesto en posesion del este empleo, haciendo que se le guarden las consideraciones que le correspondan con arreglo á las leyes. El Jefe de Hacienda respectivo, dará asimismo sus órdenes, para que tomada razon de este despacho en las oficinas en que está prevenido, se le forme el asiento del sueldo de doscientos cincuenta pesos mensuales asignado á dicho empleo por decreto de 20 de Marzo último que gozará desde el dia que tome posesion del este empleo y previo el cúmplase respectivo.

Dado en el Palacio del Gobierno Nacional en México, á siete de Junio de mil ochocientos setenta y nueve quincuagésimo nono de la Independencia y quincuagésimo octavo de la Libertad.

Porfirio Diaz

Manuel González

El C. Presidente confiere el empleo de Jefe de Departamento de la Armada Nacional al Primer Teniente C. Angel Ortiz Monasterio.

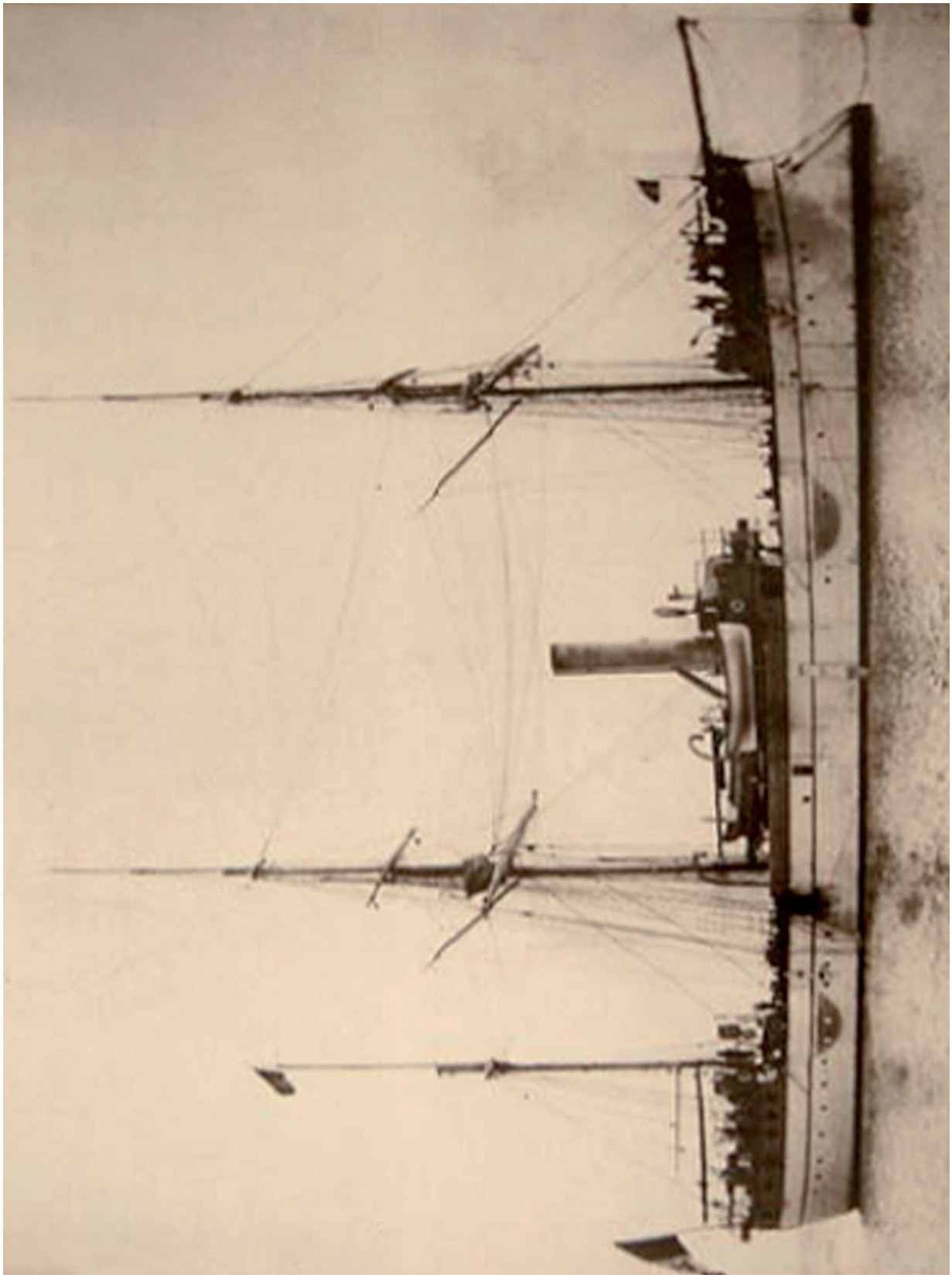
Nombramiento de Ángel Ortiz Monasterio como Jefe del Departamento de Marina.



En la foto se aprecia al Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio que fue uno de los más grandes impulsores de la Marina mexicana durante el siglo XIX. A él se debe el proyecto de modernización naval que tuvo la Armada durante el gobierno de Porfirio Díaz. Al fondo aparece la Escuela Naval Militar y la corbeta Zaragoza, buque que realizó el primer viaje de circunnavegación que realizó la Marina de México.



El Contralmirante Othón P. Blanco fundador de Payo Obispo.



La corbeta Zaragoza, fue el primer buque en realizar en México el viaje de circunnavegación. El segundo buque fue el Buque Escuela Cuauhtémoc, mejor conocido como el embajador de los mares.



El Yucatán fue uno de los buques escuela junto con la Zaragoza que ayudaron en la formación práctica de los cadetes de la Escuela Naval Militar.

Fuentes Consultadas

Bibliografía

AGUILAR, José Ángel. *La Decena Trágica*. 2 v., México, Biblioteca del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1981.

ALESSIO Robles, Miguel. *Historia Política de la Revolución,* México, Botas, 1946, 393 pp.

ALVARADO, Salvador. *La Reconstrucción de México*, 3 v., México, J. Ballesca, 1919.

BARRAGÁN Rodríguez, Juan. *Historia del Ejército y de la Revolución Constitucionalista*, 4 v., México, Segunda Época, 1985.

BARRIENTOS Lavín, Margarita. *Bibliografía económica del Porfiriato 1877-1910,* México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 1988, 338 pp.

BARRÓN, Luis. *Historias de la Revolución Mexicana,* prólogo de Friedrich Katz, México, Herramientas para la Historia, Centro de Investigación y Docencia Económicas, Fondo de Cultura Económica (Historia), 2004, 212 pp.

BULNES, Francisco. *El verdadero Díaz y la Revolución,* estudio introductorio y notas de Alicia Salmerón, México, Editorial del Valle de México, 1979, 563 pp.

_____. *Las grandes mentiras de nuestra historia*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2009, 637 pp.

CAMACHO López, Abraham. *Porfirio Díaz*, México, Editores Mexicanos Unidos, 2008, 94 pp.

CARAVEO, Marcelo. *Crónica de la Revolución 1910-1929,* introducción y cronología de Guillermo Porras Muñoz, México, Trillas (Linterna Mágica, 19), 1991, 207 pp.

CASASOLA, Gustavo. *Seis siglos de historia gráfica de México 1325-1900*, 2 v., México, Casasola, 1964.

CASTAÑEDA Batres, Óscar. *Revolución Mexicana y Constitución de 1917, 1876-1938,* México, Porrúa, 1988, 429 pp.

CASTILLO Marcelo, Maribel. "Militarización escolar durante el gobierno de Victoriano Huerta", Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, 94 pp.

COSÍO Villegas, Daniel. *Historia Moderna de México*, 4 v., México, El Colegio Nacional, 2009.

CUMBERLAND, Charles. *La Revolución Mexicana. Los años constitucionalistas* (trad. Héctor Aguilar Camín; introducción de David C. Bailey), México, Fondo de Cultura Económica (Historia), 1993, 388 pp.

DÍAZ, Porfirio. *Memorias de Porfirio Díaz,* 2 v., prólogo de Moisés González Navarro, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.

DÍAZ Zermeño, Héctor. *Aureliano Blanquet (1848-1919)*, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, 216 pp.

DULLES, John Foster. *Ayer en México. Una crónica de la Revolución 1919-1936* (trad. Julio Zapata), México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 653 pp. (Historia).

DUMOND, Don E. *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán* (trad. Luis F. Verano), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Centro de Estudios Mayas/*Plumsock Mesoamerican Studies: Maya Educational Fundation*, 2006, 681 pp.

FABELA, Isidro. *Historia Diplomática de la Revolución Mexicana 1912-1917,* México, Fondo de Cultura Económica, 1958.

FUENTES Aguilar, Raúl. *Diez años de campaña republicana del general Porfirio Díaz Mori,* México, Noriega-Limusa, 2000, 142 pp.

FUENTES, Gloria. *El Ejército mexicano,* México, Grijalbo, 1983, 326 pp.

FUENTES, Ignacio, Enrique Cárdenas de la Peña *et al*. *Por qué Veracruz es cuatro veces heroica,* México, Academia Nacional de Historia y Geografía, 1977, 63 pp.

Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos. México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2002, 100 pp.

GAMBOA, Federico. *Mi diario: mucho de mi vida y algo de la de otros*, 4 v., introducción de José Emilio Pacheco, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1995.

GARFIAS Magaña Luis y Guillermo Mendoza Vallejo. *Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, *de 1860 a 1913*, 2 v., México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979.

GARCÍADIEGO Dantan, Javier. *La Revolución Mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

GARCÍA Morales, Soledad. *La rebelión delahuertista en Veracruz, 1923*, Jalapa, Universidad Veracruzana, 1986, 173 pp.

GILDERHUS, Mark T. *Diplomacy and Revolution: U.S. Mexican Relations Under Wilson and Carranza*, Tucson, University of Arizona, 1977.

GILL, Mario. *Del Porfiriato al Cardenismo*, México, Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de la Revolución Mexicana, 2003, 245 pp.

GONZÁLEZ Casanova, Pablo. *Los militares y la política en América Latina,* México, Océano, 1988, 118 pp.

GONZÁLEZ, Manuel W. *Episodios de la Revolución Constitucionalista 1913-1914*, 2 v., Comisión para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 Aniversario de la Revolución Mexicana, México, Talleres J. Cantú Leal, 1985.

GONZÁLEZ Navarro, Moisés. *Sociedad y Cultura en el Porfiriato,* México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994, 326 pp.

GUZMÁN Quintero, Roberto. *Tampico ante la batalla de El Ébano,* Tampico, Mar Adentro, 1998, 73 pp.

GUERRA, Francois Xavier. *México, del antiguo régimen a la Revolución*, 2 t., México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

GUTIÉRREZ Santos, Daniel. *Historia Militar de México, 1325-1810*, México, Ateneo, 1961, 442 pp.

HALL, Linda. *Álvaro Obregón, Power and Revolution in Mexico, 1911-1920*, College Station, Texas A&M University, 1981, 290 pp.

HART, John. *El México Revolucionario. Gestación y proceso de la Revolución Mexicana;* prólogo de Carlos Fuentes, versión española de Manuel Arboli, 3ª ed., México, Alianza, 1992, 574 pp.

HERRERA, Rafael. "Relato del profesor Rafael Herrera sobre el cautiverio que vivió durante los últimos días de vida del General Jesús Carranza", en Isidro Fabela, *Mis memorias de la Revolución*, México, Jus, 1917, 316 pp.

JARA, Heriberto. *Vigencia de un Ideal*, estudio Introductorio y selección de Rodolfo Lara Laponte, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, 188 pp.

KATZ, Friedrich. *De Díaz a Madero. Orígenes y estallido de la Revolución Mexicana,* México, Era, 2004, 118 pp.

_____. *Pancho Villa,* 2 t. (trad. Paloma Villegas), México, ERA, 1998.

_____. *Imágenes de Pancho Villa*, México, Fototeca del Instituto Nacional de Antropología Histórica, Pachuca, ERA-Conaculta, 1999, 69 pp.

_____. *La Guerra Secreta en México* (trad. Isabel Fraire, José Luis Hoyo, José Luis González), México, Era, 1999, 744 pp. (Problemas de México).

KOURI, Emilio. "Los pueblos y sus tierras en el México porfiriano: un legado inexplorado de Andrés Molina Enríquez. *En busca de Molina Enríquez: cien años de los grandes problemas nacionales*, México-Chicago, El Colegio de México-Centro Katz de Estudios Mexicanos/The University of Chicago, 2009, 333 pp.

KNIGTH, Alan, *La Revolución Mexicana. Del Porfiriato al nuevo régimen constitucional*, *Contrarrevolución y reconstrucción* (trad. Luis Cortés Bargalló), México, Fondo de Cultura Económica, 2010, 1405 pp. (Historia).

LARA Bayón, Javier. *Díaz y Madero: el dictador y el demócrata,* México, Historia para todos, 2010, 190 pp.

LOZOYA, Jorge Alberto. *El Ejército mexicano,* 2ª ed., México, El Colegio de México, 1988, 156 pp. (Jornadas, 65).

Los Presidentes de México ante la Nación. 1821-1966, 5 v., México, Cámara de Diputados-XLVI Legislatura del Congreso de la Unión, 1966.

MAC Gregor, Josefina. *Los revolucionarios frente al Porfiriato*, México, Secretaría de Educación Pública, 2009, 139 pp.

MANCISIDOR, José. *Obras Completas,* t. IV, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1979.

MATABUENA Peláez, Teresa. *Catálogo de folletos y periódicos de la Colección Porfirio Díaz 1876-1914,* México, Universidad Iberoamericana, 1990, 351 pp.

Memorias del Congreso de la Revolución Mexicana, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1991.

OBREGÓN, Álvaro. *Ocho mil kilómetros en campaña,* México, Fondo de Cultura Económica, 1973, 618 pp.

ORTIZ Escamilla, Juan (coord.). *Fuerzas militares en Iberoamérica,* siglos XVIII y XIX, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Universidad Veracruzana, México, Morelia, Jalapa, 2005, 474 pp.

PASQUEL, Leonardo. *La Revolución en el Estado de Veracruz*, 2 v., México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1972.

PAZ Sánchez, Fernando. *La política económica del Porfiriato,* México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 2000, 175 pp.

PÉREZ, Juan. *La columna Navarro en El Ébano,* México, Guerrero Hermanos, 1916, 78 pp.

PÉREZ de León, José. *Memoria de las Obras del Puerto de Veracruz,* México, Gobierno del Estado de Veracruz, 2000, 102 pp.

PORTES Gil, Emilio. *Autobiografía de la Revolución Mexicana, Un tratado de interpretación histórica,* México, Instituto Mexicano de Cultura, 1964, 865 pp.

RAAT, W. Dirk. *Los revoltosos. Rebeldes mexicanos en los Estados Unidos, 1913-1923* (trad. Mariluz Caso), México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 306 pp. (Historia).

RAMÍREZ Rancaño, Mario. *Los amparos entre el Ejército federal 1898-1914,* México, Suprema Corte de Justicia, 2010, 121 pp.

RAMOS, Miguel S. *Un soldado. General José Refugio Velasco,* México, Oasis, 1960, 188 pp.

REYES, Bernardo. *El general Porfirio Díaz: estudio biográfico con fundamento de datos auténticos y de las memorias del gran militar y estadista, de las que se producen los principales pasajes,* México, J. Ballesca, 1903, 344 pp.

RIVERA de la Torre, Antonio. *El Ébano: los 72 días de su heroica defensa: Relación escrita en vista de testimonios personales y de documentos auténticos,* México, Imprenta de Guerra y Marina, 1915, 68 pp.

RUEDA Medina, Gustavo. *Las islas también son nuestras,* México, Porrúa, 1946, 290 pp.

SALMERÓN, Pedro. *La División del Norte: la tierra, los hombres y la historia de un Ejército del pueblo,* México, Planeta, 2010, 529 pp.

_____. *Los carrancistas: la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*, México, Planeta, 2010, 351 pp.

SÁNCHEZ Lamego, Miguel A. *Historia Militar de la Revolución Constitucionalista*, 3 t., México, 1960.

TARACENA, Alfonso. *La verdadera Revolución Mexicana (1915-1917)*, México, Porrúa, 1992, 418 pp.

TENORIO Trillo, Mauricio. *El Porfiriato,* México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, Fondo de Cultura Económica, 2006, 166 pp.

TORREA, Juan Manuel. *La Decena Trágica, Apuntes para la historia del Ejército mexicano, La Asonada de 1913,* México, Joloco, 1939.

TOUSSAINT, Mónica. "El triángulo fatal en la geopolítica regional. Fronteras unión y paz", en *En busca de una nación soberana: relaciones internacionales de México*, siglos XIX y XX, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006, 644 pp.

TISCHENDORF, Alfred Paul. *Great Britain and Mexico in the era of Porfirio Díaz*, Durham, North Carolina, Duke University, 1961, 197 pp.

ULLOA, Berta. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1914-1917*, núm. 4, El Colegio de México, 1979.

URQUIZO, Francisco L. *Origen del Ejército Constitucionalista,* México, 1969.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos. Un ensayo histórico, 1776-1980,* México, El Colegio de México, 1982 (México-EU).

VÁZQUEZ, Mario. "¿Repúblicas hermanas? En pos de una política hacia América Latina", en *En busca de una nación soberana: relaciones internacionales de México*, siglos XIX y XX, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006, 644 pp.

VILLA, Guadalupe y Rosa Elia. *Pancho Villa. Retrato autobiográfico*, *1894-1914,* México, Taurus, 2005.

Bibliografía Naval

ARGUDÍN Corro, Antonio. *La cadena de mi vida en 80 eslabones*, México [s.e], 1965, 56 pp.

Batallas de la Revolución y sus Corridos, prólogo y preparación de Daniel Moreno, México, Porrúa, 1978.

Biografía Vicealmirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2010.

BONILLA, Juan de Dios. *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* México, Secretaría de Marina, 1946, 495 pp.

_____. *Historia Marítima de México,* México, Litorales, México, 1962, 718 pp.

BOSCH García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto Histórico frente a la novedad marinera y la tradición terrestre,* México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1981, 472 pp.

BROSSARD, Maurice de. *Historia marítima del mundo* (trad. Miguel Ángel Córdoba García), Madrid, Edimat, 1974, 674 pp.

BULNES, Francisco. *El verdadero Díaz y la Revolución,* México, Editorial Valle de México, 1979.

CALCES, Alberto. *Un marinero en la Revolución Mexicana,* México, Litorales, 1968.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Educación Naval en México*, 2 v., México, Secretaría de Marina, 1967.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, t. I y IA, México, Secretaría de Marina, 1970, 319 pp.

_____. *Educación Naval en México*, t. I, México, Secretaría de Marina, 1967.

Cien años de historia. *Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997,* México, Secretaría de Marina-Armada de México, Gustavo Casasola, 1997, 284 pp.

Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Biográfico, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, 142 pp.

GARCÍA Arroyo, Raziel. *La Heroica Escuela Naval Militar y la acción del 21 de abril de 1914*, México, Asociación de la Escuela Naval Militar, 1961, 104 pp.

_____. *Las construcciones navales en México: breve reseña, 1º de junio*, México, Secretaría de Marina, 1975, 104 pp.

LAVALLE Argudín, Mario. *La Armada en el México Independiente,* México, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985, 448 pp.

_____. *Artículo 32 Nacionalización de la Marina y Día de la Marina,* Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 1987, 30 pp.

_____. *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables,* 2 v. México, Secretaría de Marina, 1991.

LÓPEZ de Nava, Arturo. *Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana,* Veracruz, Escuela Naval Militar, 1934, 59 pp.

LÓPEZ Fuentes, Rafael. *A media asta* [s.p.i], 99 pp.

MANCISIDOR, Francisco. *México y su Revolución Marítima,* México, Juan Pablos, 1960, 174 pp.

Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2006, 153 pp.

MINOR Carro, Esteban. *Autobiografía,* México, Instituto Politécnico Nacional, 1994, 193 pp.

OROZCO Vela, Oliverio F. *La Marina en la historia del comercio*, México, CRUMAR, 1962.

PALOMARES, Justino N. *La Invasión Yanqui en 1914,* México [s.n], 1940, 282 pp.

QUIRK, Robert E. *An Affair of Honor, Woodrow Wilson and the occupation of Veracruz,* Lexington, Mississippi Valley Historical Asociation, University of Kentucky, 1962.

RUIZ Romero, Manuel. *Aviación Militar*, México, Club de Amigos de la Biblioteca Aeronáutica de México, 2004.

SANDOVAL Paullada, Álvaro. *Remembranzas*, México, Heroica Escuela Naval Militar, 2002.

SANTOS Gutiérrez, Daniel. *Historia Militar de México 1876-1914*, México, Ateneo, 1955.

SORDO Noriega, Alonso. *Azueta. Símbolo de Independencia y Soberanía,* México, Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina-Armada de México, Dirección General de Investigación y Desarrollo, Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía, 2002.

SWEETMAN, Jack. *The landing at Veracruz: 1914*, United States Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1968.

SILVA Andraca, Otilio. *La incorporación del buque cañonero Tampico a la Revolución Constitucionalista en 1914*, Tesis de Maestría, México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, 142 pp.

TORREA, Juan Manuel, Ignacio Fuentes *et al*. *Tampico. Apuntes para su historia. Su fundación, su vida militar, época contemporánea*, México, Nuestra Patria, 1942, 448 pp.

ULLOA, Berta. *Veracruz, la capital de la nación (1914-1915),* México, El Colegio de México-Gobierno del Estado de Veracruz, 1986.

URQUIZO, Francisco L. *Carranza,* México, Comité para la Celebración del Año del Presidente Carranza, 1959.

Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2006, 153 pp.

Hemerografía

KOTH Karl, B. "Madero, Dehesa y el cientificismo: El problema de la Sucesión gubernamental en Veracruz, 1911-1913", en *Historia Mexicana* (trad. Julieta Venegas), vol. 46, núm. 2 (182), octubre-diciembre de 1996, pp. 397-424.

Estudios de Historia Moderna y contemporánea de México

MATUTE, Álvaro. *A cien años, Porfirio Díaz*, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 7, núm. 87, 1979, pp. 189-193.

_____. "Del Ejército Constitucionalista al Ejército Nacional", Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 6, núm. 67, 1977, pp. 153-183.

MAYER, Alicia. "Woodrow Wilson y la diplomacia norteamericana en México 1918-1915", vol. 12, núm. 155, 1989, pp. 141-161.

PÉREZ-RAYÓN Elizundia, Nora. *México 1900: La modernidad en el cambio de siglo. La mitificación de la ciencia*, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 18, núm. 233, 1998, pp. 41-62.

RAMÍREZ Rancaño, Mario. *La República Castrense de Victoriano Huerta*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 30, núm. 359, julio-diciembre de 2005, pp. 167-213.

_____. "México: El Ejército federal después de su disolución en 1914", en *Polis Investigación y Análisis sociopolítico y psicosocial*, vol. I, núm. 12, segundo semestre, 2005, pp. 13-54.

REBOLLEDO, Miguel. "Construcción del Zaragoza", en *Litorales*, año I, núm. 6, agosto, 1958, p. 34.

"Evocación del 21 de abril de 1914", en *Revista de la Armada de México*, vol. 4, núm. 21, Sección II, Estado Mayor, abril de 1945, Análisis de la Unidad de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 48-65.

"Un submarino para Pancho Villa", en *Relatos e historia de México*, año I, núm. 11, julio de 2009, pp. 12-13.

"La Marina Nacional. Ministerio de Marina", en *Revista Marítima*, Centro Naval Mexicano, t. III, núm. 18, Mazatlán, 1º de junio de 1894, pp. 222-229.

Fuentes Oficiales Impresas

[Ignacio MEJÍA]. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión,* México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1869, 102 pp.

Memoria que el C. General de División Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1873, pp. 220-317. [Informe, 220 pp.; Documentos, 317 pp.] Biblioteca del Ejército, en el lomo: "1869 a 1873, 6-42".

Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina de la República Mexicana, Pedro Ogazón, México, Gonzalo A. Esteva, 1878.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, General de División Gerónimo Treviño, presenta al Congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881 y comprende del 1º de diciembre de 1877 a la expresada fecha; lleva además un apéndice hasta el mes de diciembre del mismo año de 1881. México, Gonzalo A. Esteva, 1881.

[Francisco Naranjo] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión en 30 de junio de 1883 y comprende del 1º de enero de 1882 al 30 de junio de 1883, con un apéndice de varios documentos*, México, La Época, 1884.

[Pedro Hinojosa] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión y comprende del 1º de julio de 1883 al 30 de junio de 1886,* México, Imprenta de I. Cumplido, 1886.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, General de División Felipe B. Berriozábal, presenta al Congreso de la Unión y comprende de 19 de marzo de 1896 al 30 de junio de 1899, México, El Partido Liberal, 1899.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo, General de División Bernardo Reyes. Comprende del 1º de enero de 1900 al 30 de junio de 1901. México, Oficina Impresora de Estampillas–Palacio Nacional, 1901, 378 pp.

Memoria de la Secretaría de Estado y del despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo, General de División Manuel González de Cosío. Comprende de enero de 1903 al 30 de junio de 1906, México, Departamento del Estado Mayor, 1906, 501 pp.

Ilustraciones

General Porfirio Díaz. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Dique seco de Salina Cruz. Casasola Gustavo, *Historia gráfica de la Revolución Mexicana*, 10 tomos, México, Trillas, 2ª edición, 1973.

Nombramiento de Ortiz Monasterio. *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, SEMAR.006.

Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, defensor de Palacio Nacional durante los acontecimientos de la Decena Trágica. *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana. Del Porfiriato a la Decena Trágica.* SEMAR. 2006.

Contralmirante Othón P. Blanco, fundador de Payo Obispo. *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana. Del Porfiriato a la Decena Trágica*. SEMAR. 2006.

Corbeta escuela *Zaragoza*. *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana*. *Del Porfiriato a la Decena Trágica.* México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2006.

Barca Escuela *Yucatán*. *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana*. *Del Porfiriato a la Decena Trágica*. SEMAR. 2006.

Los Marinos en la Revolución Mexicana

Licenciado David Granados Paredes
Pasante en Historia Mario Oscar Flores López

Introducción

Durante la primera década del siglo XX, mientras que en México el gobierno de Díaz recibía mayores muestras de oposición a su régimen, principalmente del sector obrero, Alemania se consolidaba en Europa como la segunda potencia detrás de los británicos, quienes al observar el acelerado crecimiento de la nación germánica y su interés por extender sus dominios comerciales en Asia, iniciaron una carrera armamentista, principalmente en el ramo de marina. La Royal Navy creó un programa ambicioso para la construcción de una flota naval doblemente mayor, a la que siguiera la alemana en cuanto a poder naval. La ambición imperialista provocó alianzas estratégicas entre las potencias europeas que complicaron el entorno internacional y las llevaron a mejorar y reforzar la seguridad de su territorio y sus posesiones en Asia y África.

Las potencias del Viejo Continente vieron en África un nuevo objetivo para extender sus dominios. La colonización europea se debió inicialmente al interés de diversos exploradores europeos por conocer los complejos e inhóspitos territorios africanos. Al ser fuente de materias primas y ofrecer importantes zonas estratégicas, además de la apertura hacia nuevos mercados, las modernas marinas europeas se hicieron presentes para extender sus territorios en aquel continente. Inglaterra, Francia, Alemania, Italia y Bélgica se sumaron a España y Portugal, cuyas colonias tenían una antigüedad mucho mayor, no sin antes provocar tensas discusiones durante la posesión y repartición del continente.

Los Estados Unidos aumentaron su interés imperial con la visión de extender su comercio en Asia. Una vez recuperados de la Guerra de Secesión, los estadounidenses desarrollaron un ambicioso programa para la recuperación de su poder naval con la influencia del pensamiento del Oficial de Marina A. T. Mahan, quien planteó que sus buques debían tener presencia internacional y que, para ello, debían contar con puntos de apoyo o colonias; en consecuencia, desarrollaron una estrategia imperialista para su expansión por el mundo. En su interés por dominar el mar Caribe, Cuba era el objetivo; y con la sublevación del pueblo por un problema humanitario en la isla, los estadounidenses aprovecharon la ocasión para apoyar a la oposición isleña y declarar la guerra a España. Después de algunos combates navales con los cuales se pudo apreciar el poder de esa potencia, los españoles, en los tratados de paz, además de ceder Cuba, entregaron el archipiélago de Filipinas, hecho que situó a los Estados Unidos frente al gran comercio en Oriente.[1]

Una de las características más importantes de las potencias mundiales, además de su industria y el crecimiento de su comercio, fue el poder naval que llegaron a crear para la defensa de su territorio

1 Maurice de Brossard, *Historia Marítima del mundo*, traducción Miguel Ángel Córdoba García, Madrid, Edimat, 1974, pp. 523-526.

y de sus posesiones; para ello, tomaron en cuenta las innovaciones tecnológicas y las aplicaron a su industria naval: las radiocomunicaciones, la aparición de los sumergibles y aeronaves, así como los dirigibles y los hidroplanos, fueron algunas de las aportaciones que rápidamente se pusieron al servicio de las marinas de guerra. A principios de siglo, las marinas más desarrolladas contaban ya con una dotación de submarinos; para 1910, en Europa, hidroplanos y dirigibles se integraron a los Ejércitos y comenzaron a experimentar vuelos para la vigilancia de las costas.

En México, algunos sectores de la sociedad, principalmente pertenecientes a la clase media que surgió durante el régimen porfirista y que estaban fuera del círculo gubernamental, manifestaron oposición a un cada vez más avejentado Porfirio Díaz. Hacia 1902, el movimiento radical organizado por el Partido Liberal, al frente del cual se encontraba Ricardo Flores Magón, fue una de las primeras manifestaciones políticas que se opusieron a la injusticia social que el sistema, implacablemente, había impuesto durante poco más de veinte años. En 1906 y 1907, en los sectores minero y textil hubo expresiones en contra de las deplorables condiciones laborales en minas y fábricas; las huelgas de Río Blanco y de Cananea fueron oprimidas brutalmente, lo que influyó en otros sectores para organizar un movimiento político más organizado que pudiera establecer un contrapeso opositor a Díaz.

Fue Francisco I. Madero, un rico hacendado originario del estado de Coahuila, quien se encargó de organizar un movimiento político y social que se extendió por todo el país, a través de la creación de clubes antirreeleccionistas. Después de la entrevista del Presidente Díaz con el periodista estadounidense James Creelman,[2] en la cual manifestó que la sociedad mexicana estaba preparada para un cambio de gobierno, Madero, gracias a una exitosa campaña electoral, se convirtió en un serio aspirante para sustituir al octogenario Presidente, quien por enésima ocasión participó en las elecciones, con la diferencia de que en ésta sí existía una competencia real. El polémico triunfo de la dictadura sobre Madero provocó indignación entre los círculos políticos opositores, donde se aseguró que la elección había sido un fraude.

Después de una constante presión y persecución, Madero fue detenido, pero el 5 de octubre de 1910 escapó de su encierro y se dirigió a San Antonio, Texas, en donde proclamó el *Plan de San Luis Potosí*, último lugar que visitó antes de partir hacia los Estados Unidos.[3] Algunos de los postulados más importantes del *Plan* fueron la anulación de las elecciones que se verificaron entre los meses de junio y julio; el desconocimiento del gobierno del General Díaz; la restitución de las tierras a las comunidades despojadas por los hacendados, con base en la Ley de Baldíos; un llamado al levantamiento armado a toda la nación, a partir del 20 de noviembre; la toma por la fuerza de las localidades cuyas autoridades se resistieran y la prisión a todo aquel que manifestara oposición a los ideales de la Revolución.

En este contexto nacional e internacional, la Armada venía de un crecimiento hasta cierto punto importante, si se toma en cuenta lo que había sido durante las primeras décadas del México independiente y una vez concluida la segunda intervención francesa en 1867, cuando la Marina de Guerra era prácticamente inexistente; sin embargo, las nuevas vicisitudes que trajeron las primeras décadas del siglo XX mostraron que el crecimiento que venía tomando forma durante el Porfiriato no fue el suficiente para las necesidades de la Institución durante la Revolución Mexicana, principalmente durante el polémico gobierno de Victoriano Huerta, periodo en el que existió la mayor actividad naval

2 Esta entrevista fue realizada por James Creelman, periodista de la revista norteamericana *Pearson´s Magazine*.

3 El *Plan de San Luis Potosí* puede observarse en su totalidad en Javier Garcíadiego Dantan, *La Revolución Mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 95-107.

tanto en puertos del Golfo de México como en los del Pacífico, donde los buques de guerra federales no se dieron abasto para el transporte de tropas, pertrechos militares y víveres.

La participación de los marinos en los altos círculos maderistas y en diversos episodios durante su administración; las operaciones navales que realizaron para el gobierno de Huerta, principalmente en las costas del Pacífico, así como su adhesión a las facciones revolucionarias, principalmente con el Ejército Constitucionalista y la División del Norte bajo el mando de Francisco Villa, producto de la disolución del Ejército en 1914; y la restauración de la Armada con el triunfo de Venustiano Carranza son parte de la temática del presente capítulo, cuyo objetivo es relatar, precisamente, la actuación de los marinos durante el proceso revolucionario y los problemas que enfrentaron durante la guerra.

Los marinos durante el gobierno de Francisco I. Madero

Al inicio de la Revolución, las frías relaciones diplomáticas del gobierno porfirista con los Estados Unidos permitieron una posición abierta de este gobierno con respecto a la venta y salida de armamento de su territorio rumbo a México; por su parte, la oligarquía retiró su apoyo al Presidente y buscó integrarse al grupo más conservador del movimiento maderista, por lo que el régimen porfiriano tenía los días contados.[4] En enero de 1911, el gobierno de Díaz aún mantenía su dominio sobre las Fuerzas Armadas, las cuales utilizó para reprimir las campañas políticas maderistas, tal como ocurrió en el estado de Guerrero, en donde la tripulación del buque de guerra *Demócrata* desembarcó para imponer el orden en el puerto de Acapulco. Con la toma de Ciudad Juárez se evidenció la fragilidad del Ejército y la incapacidad de Porfirio Díaz para imponer orden en el país, lo que lo llevó a firmar un convenio, en aquella ciudad, el 21 de mayo de 1911, en el que hizo efectiva su renuncia como Presidente de la República, la del Vicepresidente Ramón Corral y la designación de Francisco León de la Barra como Presidente Interino.

El nuevo Presidente convocó a elecciones, en las cuales, indudablemente, el gran favorito para obtener la victoria era Francisco I. Madero, quien realizó una campaña electoral por diversos lugares del país, donde tuvo la oportunidad de abordar uno de los buques de la Armada Nacional. Su gira se inició en septiembre de 1911 en la costa de Sotavento y recorrió los litorales del Golfo de México para visitar los puertos de Campeche, Coatzacoalcos y Progreso, a bordo del cañonero *Veracruz*, cuya tripulación estaba bajo el mando del Capitán de Navío Aurelio Aguilar y, como Segundo Comandante, el Primer Teniente Vicente Sentíes; los oficiales de cubierta fueron los segundos tenientes Francisco Amado y Juan de Dios Bonilla, así como el Subteniente Carlos Morales Díaz.[5]

Madero ganó las elecciones en octubre; el 6 de noviembre recibió el cargo de Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. La elevada calidad moral y los pensamientos demócratas del flamante gobernante fueron bien vistos por los miembros de la Armada. Madero nombró a un marino Jefe del Estado Mayor Presidencial, el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica Segovia; esta acción evidenciaba su confianza en la Institución y en la lealtad de sus hombres. Durante su gestión, el Capitán de la Armada renunció a su cargó para contender en las elecciones para Gobernador del estado de Veracruz, por lo que fue sustituido, en julio de 1912, por el Teniente Coronel

4 Friedrich Katz, *De Díaz a Madero, Orígenes y estallido de la Revolución Mexicana*, México, Era, 2004, pp. 84-85.

5 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Litorales, 1962, p. 489.

Luis Garfias; una vez que las elecciones no le favorecieron, el Capitán regresó a su cargo,[6] en el cual permaneció hasta la ejecución del Presidente Madero.

Si bien al inicio de la Revolución las acciones armadas no se desarrollaron en los litorales marítimos, la Armada Nacional se mantuvo al tanto de las acciones que ocurrieron en el norte del país; sus jefes y oficiales conocían de la situación en que se encontraban las Fuerzas Armadas en su interior; el abuso de poder de las altas esferas de la Institución castrense y la falta de preparación de la tropa, la cual, en el caso del Ejército, se nutría principalmente de la leva; así como las pésimas condiciones en que se encontraban al carecer de un haber que les permitiera una mejor calidad de vida. Sin embargo, había la certeza de los valores adquiridos en la Armada y de que quienes ingresaban a ella lo hacían porque tenían la libertad y la convicción de pertenecer a sus filas.[7]

El Comodoro Azueta y su lealtad durante la rebelión de Félix Díaz

Desde la toma de posesión de Francisco I. Madero de la Presidencia de la República, enfrentó diversas problemáticas que debía resolver en el corto plazo. Las peticiones revolucionarias se convirtieron en exigencias, hasta el borde de la sublevación y la prensa nacional en poder de las élites porfirianas, con la apertura de la libertad de expresión, exageraba sus críticas al gobierno maderista, por lo que su popularidad se perdió rápidamente y abrió camino a que en este sector de la sociedad creciera la intención de sublevarse. Bernardo Reyes, distinguido militar retirado, fue quien encabezó la primera insurrección contrarrevolucionaria que terminó con su detención y su consecuente reclusión en la cárcel de Santiago Tlatelolco en diciembre de 1912.

El General Félix Díaz, sobrino del ex Presidente Porfirio, volvió del retiro para encabezar una rebelión más y, dado que residía en el puerto de Veracruz, trató de convencer a las guarniciones del puerto para que se adhirieran a su movimiento. El Coronel José Díaz Ordaz, Comandante del 21º Batallón de Infantería, y el General Migoni, así como el Cuerpo de Policía de la guarnición militar y una pequeña parte de la población fueron quienes secundaron su movimiento.[8] El 15 de octubre de 1912, las tropas rebeldes se apoderaron de algunos trenes con los que se dirigieron al puerto que fue tomado al día siguiente. El General Félix Díaz, para atraer a la mayor cantidad de elementos posible, tanto militares como civiles, se dirigió a la población mediante un discurso en el que criticaba la administración de Madero y, por otro lado, mostraba su respeto por el Ejército y la Armada Nacional.

> Bástame, por ahora, deciros que persigo dos fines principales: primero establecer la paz, la paz de que tan ansiosos estamos todos, por estar convencidos de que es y debe ser la suprema aspiración nacional; que cese ya ese horrible derramamiento de sangre de la lucha de hermanos a que excita por sus incalificables abusos el régimen actual; segundo, poner a la noble Armada y al glorioso Ejército Nacional en el lugar de prestigio y decoro que para ello ambicionamos los que tenemos la honra de pertenecer a las altas insignias jerárquicas...
>
> Paz a la Nación, honor al Ejército y la Armada, por esos ideales lucharé con las armas en la mano y con la justicia como norma. No vengo a destruir, vengo sólo a reparar tantos y tantos daños como han ocasionado y siguen

6 Archivo General de la Nación (AGN), el Presidente Madero ordena que el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica vuelva a ocupar la jefatura del Estado Mayor Presidencial a su regreso de Veracruz, galería 5, fondo Justicia, caja 789, f. 6.

7 Alberto Calces, *Un marinero en la Revolución Mexicana*, México, Litorales, 1968, pp. 100-101.

8 Ibídem, p. 126.

causando a la República los hombres que, con el engaño de promesas utópicas, han burlado cruelmente al pueblo y que cegado los siguió en la Revolución de 1910.[9]

El Comandante de la flotilla del Golfo, Comodoro Manuel Azueta Perillos, afirmó que en la madrugada del 16 de octubre recibió la visita de un ayudante de la Comandancia General, con la orden de trasladarse ante el Comandante, el General José M. Hernández, pero en el momento en que se le informó que dicho superior había sido detenido, tomó la decisión de dirigirse rumbo a la dependencia a su cargo, donde se reunió con su personal para exhortarlos a que cumplieran con cabalidad su deber como marinos y permanecer fieles al gobierno de Francisco I. Madero.[10]

Posteriormente, el Comodoro, a bordo del cañonero *Morelos*, dio la orden a los comandantes de los otros buques de guerra fondeados en el puerto de ubicarse en puntos estratégicos. El gobierno maderista, a través del Secretario de Guerra y Marina Ángel García Peña, ordenó al General Joaquín Beltrán que se trasladara a Orizaba para preparar la ofensiva en contra de Félix Díaz; para ello, estableció su cuartel general en Tejería. El Comandante de la flotilla recibió la orden de utilizar los recursos navales necesarios para terminar con la sublevación, e incluso tenía la orden de bombardear los cuarteles con fuerzas de infantería y artillería, si la situación lo ameritaba.[11]

Durante la rebelión, la Escuela Naval Militar dio muestras de su lealtad al gobierno; su Director, el Capitán de Fragata José Servín, dispuso que se arriara la bandera nacional y se izara la enseña de la Cruz Blanca, para manifestar, de esa manera, la actitud neutral del plantel; sin embargo, a instancia del entonces Cadete Naval José Azueta Abad, hijo del Comodoro del mismo apellido, y con el apoyo de sus compañeros, se opusieron a la resolución del Director y estuvieron dispuestos a combatir si era necesario. Félix Díaz, ante la actitud mostrada por los cadetes, envió un mensaje en el que manifestó su respeto a la Institución naval –al ser egresado del Colegio Militar– y aseguró que no tomaría las instalaciones.[12]

Azueta dispuso que se realizara una vigilancia especial al fuerte de Ulúa y se atacara, en caso necesario, a las fuerzas que tuvieran la intención de asaltarlo. Los custodios de la prisión situada en la fortaleza, al intentar fugarse, fueron observados por miembros de la Armada, quienes recibieron la orden de atacar con fusilería y artillería de los cañoneros *Zaragoza* y *Morelos*. En tales acciones, se ordenó un desembarco compuesto por poco más de cien elementos comandados por los primeros tenientes Luis G. Hurtado de Mendoza y Armando Ascorve, con la intención de imponer el orden.[13] La Armada finalmente controló la situación y se mantuvo leal al gobierno;[14] en tierra, el 22 de octubre de 1912, el General Joaquín Beltrán ordenó la ofensiva final sobre los felicistas. Durante las hostilidades, gran parte de los jefes y oficiales decidieron desertar; la flotilla, mientras tanto, estuvo pendiente de las acciones, ya que tenía la orden de cañonear a los insurrectos que se le escaparan al General Zozaya y a los que pudieran escapar de la plaza.[15]

9 Leonardo Pasquel, *La Revolución en el estado de Veracruz,* t. II, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1972, p. 32.

10 Archivo General de la Secretaría de Marina (AGSM), Fondo de Guerra y Marina, *Parte Oficial del Comodoro Manuel Azueta sobre las operaciones realizadas durante la rebelión de Félix Díaz*.

11 Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN), Archivo de Cancelados, *Expediente de Manuel Azueta Perillos,* Clasificación XI-III, 2-1, f. 52.

12 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, *op. cit*., pp. 347-348.

13 AGSM, Fondo de Guerra y Marina, *Parte Oficial del Comodoro Manuel Azueta*.

14 Jesús Monjarás Ruiz, *Del estallido de la Revolución al asesinato de Madero*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, p. 238.

15 Leonardo Pasquel, *op. cit*, p. 51.

Una vez derrotado, el general Félix Díaz fue conducido al fuerte de San Juan de Ulúa y posteriormente sometido a un Consejo de Guerra, el cual ordenó que fuera trasladado a la Penitenciaría de la Ciudad de México, donde cumplió su pena hasta ser liberado por sus simpatizantes en los primeros días de la Decena Trágica en febrero de 1913. Aunque el gobierno de Madero salió avante de las dos rebeliones contrarrevolucionarias, un nuevo intento de rebelión, al iniciar el siguiente año, lo condujo a la muerte.

La Decena Trágica

El Embajador estadounidense Henry Lane Wilson fue uno los grandes opositores al gobierno maderista, y expresó su simpatía por una dictadura militar para poner en orden al país. Esta idea se extendió por los sectores conservadores mexicanos, los cuales aprovecharon sus medios de comunicación, como los periódicos, para atacar al gobierno federal, situación que incrementó la posibilidad de un golpe de Estado. En octubre de 1912, en La Habana, Cuba, los generales Manuel Mondragón y Gregorio Ruiz, así como el civil Cecilio Ocón se encargaron de planear una rebelión y, para darle fuerza a su movimiento, pensaron en los generales Bernardo Reyes y Félix Díaz, quienes se encontraban presos en la Ciudad de México. Las acciones militares no se iniciaron sino hasta el 9 de febrero de 1913, cuando un grupo de insurrectos los liberaron de la prisión; una vez puestos en libertad, decidieron tomar el Palacio Nacional, la Ciudadela y algunas dependencias de la Secretaría de Guerra y Marina.

Las fuerzas leales dirigidas por el General Lauro Villar tuvieron entre su filas a algunos marinos, tal es el caso del intendente de Palacio Nacional Adolfo Bassó Bartolatti, un marino "de elevada estatura y cierta distinción",[16] quien, después de haberse preparado en las escuelas náutica y naval respectivamente de Campeche y Veracruz, desempeñó su carrera de marino durante algunos años en la cual alcanzó el grado de Capitán de Corbeta. Hacia los primeros años del siglo XX, viajó a la Ciudad de México, donde desempeñó algunas funciones con el Ejército hasta que llegó a la Intendencia.[17] En las acciones de la defensa de Palacio mostró su lealtad al Presidente Madero y, de acuerdo con varias versiones de hombres que vivieron de cerca los acontecimientos, fue quien dio muerte al General insurrecto Bernardo Reyes.

Rodolfo Reyes, hijo del General caído frente a las puertas de Palacio, así como otros miembros de su familia aseguraron, en su momento, que fue el intendente el que disparó contra Bernardo Reyes, General porfirista de cepa que había determinado morir en su intento por tomar Palacio Nacional: "Al medir la situación pensó que, de no imponerse con su sola presencia, ese fracaso era seguro, y él me lo dijo cien veces, no le quería sobrevivir.[18]

Acerca de las causas del fusilamiento de Bassó existen dos versiones: la primera, por hacer funcionar una ametralladora y terminar con la vida del General Reyes en el momento en que pretendía tomar el edificio. La segunda se refiere al intento de disparar sobre Aureliano Blanquet al momento de

16 Manuel Márquez Stirling, *Los últimos días del Presidente Madero*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985, p. 509.

17 AGSM, Fondo de Guerra y Marina, *Expediente de Adolfo Bassó*, C-23/598/5 fs.

18 Fragmento de lo dicho por uno de los hijos del General Bernardo Reyes, en José Ángel Aguilar, *La Decena Trágica*, t. I, México, Biblioteca del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1981, p. 87.

la detención del Presidente Madero.[19] Otro de los marinos presente en las acciones de Palacio Nacional fue el Contralmirante Ángel Ortiz Monasterio, quien había sido llamado por Francisco I. Madero para hacerse cargo del Supremo Tribunal Militar como Magistrado Propietario, después de un retiro de 10 años; en el proceso, recibió la orden de trasladarse a Palacio.[20]

Las acciones militares desplegadas en el inmueble y en la Plaza de la Constitución dejaron un panorama desolador: unos 300 cadáveres quedaron regados en las inmediaciones del Palacio y de la plaza, la mayoría civiles inocentes que fueron víctimas del fuego de ambos bandos.[21] Al enterarse de lo sucedido, el Presidente Madero decidió trasladarse al lugar de los hechos; para ello contó con el apoyo de los cadetes del Colegio Militar, quienes lo escoltaron desde Chapultepec, en lo que se llamó la *Marcha de la Lealtad*; a su lado se encontraban Hilario Rodríguez Malpica Segovia, Jefe del Estado Mayor Presidencial, así como el Vicepresidente José María Pino Suárez y otros miembros del gabinete. Al llegar a la sede presidencial, las tropas de Félix Díaz se habían trasladado ya a la Ciudadela, lugar en el que se concentró el armamento procedente del extranjero.

Otro de los lugares atacados por las fuerzas insurrectas fue la Ciudadela. Ángel Ortiz Monasterio fue uno de los comandantes más importantes con los que contó el General Villar para planificar su defensa,[22] aunque estuvo presente en las acciones bélicas en la plaza principal. Desafortunadamente, los soldados que se hicieron cargo de sostener la defensa en la azotea fueron corrompidos y, en una muestra de traición, se encargaron de disparar con sus ametralladoras a sus propios compañeros; un factor fundamental para la derrota de las fuerzas maderistas, lo cual implicó la toma de la plaza.

Lauro Villar, al ser herido en la defensa del Palacio Nacional, fue sustituido por el General Victoriano Huerta, hombre ambicioso que aprovechó la situación para aceptar la propuesta de adherirse a la rebelión imponiendo sus condiciones. Ortiz Monasterio, al conocer las intenciones de Huerta, le recomendó que no desprestigiara al Ejército con una decisión errónea.[23] La traición al Presidente de la República tomó forma con las reuniones entre Victoriano Huerta, Félix Díaz y el Embajador de los Estados Unidos, Henry Lane Wilson, quienes firmaron el *Pacto de la Ciudadela*,[24] el 18 de febrero de 1913, en el cual se acordó desconocer al gobierno maderista y, en el transcurso de 72 horas, se nombró como Presidente provisional al General Huerta, para lo cual era necesaria la renuncia de Madero, quien posteriormente recibió la noticia de que su hermano Gustavo había sido detenido en el restaurante Gambrinus.

Algunos marinos estuvieron cerca de Madero en los últimos días de su vida. Uno de ellos fue el Jefe de Estado Mayor Presidencial, Hilario Rodríguez Malpica, quien estuvo presente en el momento en que un grupo de soldados huertistas se internó en palacio para aprehender al Presidente y consumar el golpe de Estado del que fue objeto, el cual no se llevó a cabo debido a la intervención de sus hombres. No obstante, al bajar las escaleras del inmueble fue detenido por Aureliano Blanquet. Adolfo Bassó intentó poner resistencia, pues contaba con un arma; "parapetado detrás de uno de los

19 *La Decena Trágica en México. Datos verídicos tomados en el mismo teatro de los sucesos por un escritor metropolitano*, León, Guanajuato, Edición de El Obrero, 1913, p. 45.

20 *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, Precursor de la Marina Mexicana*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2006, p. 91.

21 *La Decena Trágica en México*, *op. cit*., p. 11.

22 *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, Precursor de la Marina Mexicana*, *op. cit*., pp. 82-88.

23 Juan Manuel Torrea, *La Decena Trágica, Apuntes para la historia del Ejército Mexicano, La Asonada de 1913,* México, Joloco, 1939, p. 193.

24 *Pacto de la Ciudadela o la Embajada* se verificó en la Embajada de Estados Unidos, en donde se reunieron Henry Lane Wilson, Félix Díaz y Victoriano Huerta, entre otros personajes, con el objetivo de acordar el derrocamiento de Francisco I. Madero y que el segundo de los generales quedara como Presidente Interino con la finalidad de convocar a elecciones.

pilares del patio apuntaba su revólver a la cabeza de Blanquet, pero el Capitán Alfredo Piñeiro logró desviar el arma en el momento del disparo y salvó la vida de su jefe".[25] Por este hecho fue detenido y trasladado a la Ciudadela.

Bassó Bartolatti fue testigo de las atrocidades que vivió Gustavo A. Madero, hermano del Presidente, durante los últimos minutos de su existencia. Ambos prisioneros, al llegar a la Ciudadela, fueron tratados con extrema dureza, admitieron algunos de los militares que atestiguaron los fusilamientos: decenas de soldados los martirizaron con injurias y golpes hasta que terminaron con su vida. Posteriormente siguió el turno de Bassó, quien fue ejecutado no sin antes recordar su vida como marino, durante el pronunciamiento de sus últimas palabras. Años después, Huerta señaló que era una excelente persona y que había sido víctima de la ira de los soldados.[26]

El Presidente Madero y el Vicepresidente José María Pino Suárez, una vez detenidos, fueron trasladados a la Penitenciaría de Lecumberri, en donde renunciaron a sus cargos. El 21 de febrero, ambos fueron ejecutados por los escoltas que debían trasladarlos a otro lugar para que cumplieran su condena.[27]

El primer gobierno revolucionario terminó trágicamente y la ambición del General Huerta generó una ruptura total con Félix Díaz, quien aspiraba a ser el candidato presidencial por excelencia, una vez que Huerta asumiera el interinato y convocara a nuevas elecciones. La polémica llegada del General a la Presidencia provocó serias divisiones en el seno de las fuerzas revolucionarias; en el Ejército Federal y en la Armada Nacional ocurrió lo mismo.

La Armada Nacional en la administración de Huerta

Huerta asume la Presidencia de la República

Las muertes del Presidente Francisco I. Madero y del Vicepresidente José María Pino Suárez generaron un mar de dudas en el ambiente político mexicano, principalmente en las facciones revolucionarias, las cuales culparon directamente a la contrarrevolución de los generales Félix Díaz y Victoriano Huerta, a quienes adjudicaron la autoría intelectual del magnicidio. Ambos generales consiguieron que Madero y Pino Suárez, antes de morir, renunciaran a sus cargos y, con base en la Constitución, fue nombrado como Presidente Interino el Secretario de Relaciones Exteriores Pedro Lascuráin, quien a su vez se prestó únicamente para nombrar como Secretario de Gobernación al General Victoriano Huerta, en pocas horas renunció a la Presidencia y dio paso al titular de Gobernación para ocupar la silla presidencial de manera interina.[28]

Al llegar a la máxima magistratura, Victoriano Huerta debió haber convocado a nuevas elecciones, para las cuales el candidato más apropiado del antiguo régimen sería el sobrino de don Porfirio Díaz, pero hizo todo lo posible para terminar con su fuerza política al nombrarlo Embajador en Japón. El gobierno huertista[29] desde un principio careció del apoyo de algunos sectores importantes y, a pesar

25 José Ángel Aguilar, *op. cit.*, t. II, p. 54.

26 Ibídem, p. 72.

27 John Mason Hart, *El México Revolucionario, Gestación y proceso de la Revolución Mexicana*, México, Alianza, 1997, p. 358.

28 Ídem.

29 Algunos de los integrantes del gabinete de gobierno de Victoriano Huerta fueron Francisco León de la Barra, Ministro de Relaciones Exteriores; Manuel Mondragón, Ministro de Guerra y Marina, y Rodolfo Reyes, hijo del General Bernardo, como Ministro de Justicia. Los dos primeros se fueron al exilio a los pocos meses, después de que Huerta limpió su gabinete de felicistas.

de que contaba con la mayoría de los principales cuadros militares, algunos de ellos no estuvieron dispuestos a subordinarse y otros se mantuvieron por obligación. El nuevo gobierno, también, careció del apoyo de algunos gobernadores, como los de Coahuila y Sonora, Venustiano Carranza y José María Maytorena, respectivamente, quienes convocaron a la insurrección; el primero de ellos fue quien la encabezó, a través del Plan de Guadalupe.

En abril de 1913, Huerta logró el apoyo político de la mayoría del Congreso para que las elecciones se postergaran seis meses. Un acierto más para hacer fuerte a su gobierno fue la adhesión de Pascual Orozco y su gente; sin embargo, al aferrarse al poder provocó la desconfianza del gobierno estadounidense, que no lo reconoció como Presidente de la República. Al inicio de su gestión puso especial atención en la reorganización del Ejército, con base en el incremento extraordinario de sus fuerzas y armamento.[30] En su primer informe presidencial de septiembre de 1913 manifestó su interés por reforzar la infraestructura naval; para ello negoció con un astillero italiano la adquisición de dos buques transporte, aunque se ignora en qué términos, ya que los barcos nunca llegaron a los litorales mexicanos, posiblemente por la agudización del conflicto precedente al estallido de la Gran Guerra.[31]

Operaciones navales en el Pacífico 1913-1914

Los buques de guerra de la Armada Nacional, desde abril de 1913, mantuvieron una fuerte vigilancia a las costas de Sonora, por ser una de las entidades opositoras al gobierno de Huerta y contar con ejército revolucionario. La fuerza militar bajo el mando del General Álvaro Obregón, Comandante del Cuerpo de Ejército del Noroeste del Ejército Constitucionalista, definitivamente se convirtió en un peligro para el gobierno huertista.[32] Los cañoneros *General Guerrero*, *Tampico* y *Morelos* conformaron la escuadrilla en el Pacífico; desembarcaron tropas del Ejército de manera constante para reforzar los puertos del sur de Sonora y de Sinaloa, los cuales fueron asediados por las tropas constitucionalistas hasta lograr tomar Batamotal y Empalme, en el estado de Sonora.[33]

Los buques de guerra tuvieron una intensa actividad en las costas y puertos del Pacífico, básicamente, realizando el transporte de tropas, pertrechos militares y víveres, aunque constantemente se vieron obligados a utilizar su artillería y el fuego de fusilería en sus operaciones. El cañonero *Tampico* fue uno de los buques de guerra sometido a una intensa actividad entre abril y septiembre de 1913: el 28 de abril detuvo con su artillería una avanzada constitucionalista; su Comandante, el Capitán de Fragata Manuel Castellanos, ordenó un desembarco comandado por el Primer Teniente Luis G. Hurtado de Mendoza, quien realizó una exitosa defensa del fortín Ozollos; las hostilidades continuaron dos días más, durante los cuales se utilizó el cañón de 57 milímetros.[34]

El General Álvaro Obregón sabía perfectamente que la presencia de los buques de guerra de la Armada era un peligro para las avanzadas que tenía en las cercanías de Guaymas. La poderosa

30 Mario Ramírez Rancaño, "La República castrense de Victoriano Huerta", en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 30, núm. 359, julio-diciembre de 2005, pp. 167-213.

31 Las características de los buques que se intentó adquirir en Italia son las siguientes: 3,500 toneladas de desplazamiento, casco de acero, artillería compuesta por cuatro cañones de 65mm, máquina de vapor capaz de alcanzar 12 nudos, aparato de telegrafía sin hilos, alumbrado eléctrico, embarcaciones de vapor y remo; capacidad para conducir 800 individuos de tropa con jefes, oficiales, 400 caballos, impedimenta (*bagaje que dificulta la celeridad*) y tripulación, en Otilio Silva Andraca, *op. cit*., p. 25.

32 Charles Cumberland, *La Revolución Mexicana, los años constitucionalistas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 45.

33 Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros en campaña*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 57.

34 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, México, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985, p. 196.

artillería de los buques le inspiró respeto, ya que, además, era móvil, pues podía desplazarse por los litorales de la costa; por lo anterior, envió expediciones para observar sus movimientos desde la altura de los cerros. Esa medida le sirvió para tomar la decisión de que sus hombres abandonaran Empalme, lugar al que llegó el transporte *Guerrero*, el 2 de mayo, y calcular el número de elementos que llegaba a desembarcar, así como el armamento con el que contaban.[35]

Sus constantes éxitos sobre el Ejército Federal en Sonora y Sinaloa fueron elementos suficientes para que Venustiano Carranza ascendiera a Obregón a General Brigadier. Los comandantes constitucionalistas eran plenamente conscientes de la importancia que podría tener el establecimiento de un cerco marítimo a los puertos que asediaban, para cortar la comunicación militar y comercial a los federales;[36] también sabían que tendrían mayores oportunidades para adquirir armamento procedente de los Estados Unidos con más facilidad. Sin embargo, los puertos contaban con la presencia de los buques de la Armada, tal como sucedió en Guaymas, entidad que Obregón no se decidió a tomar.[37]

Hacia finales de junio, el puerto de Guaymas fue uno de los objetivos del Ejército Constitucionalista; sus tropas se acercaron peligrosamente. El cañonero *Tampico*, al mantenerse fondeado en Empalme hizo retroceder a los revolucionarios con su cañón de 101mm; además, realizó un desembarco compuesto por 14 clases y marineros bajo el mando del Primer Maquinista de Segunda, Fortunato Stéfano, para evitar que tomaran la población de Pesqueira. En Bacochibampo continuó la ofensiva por tierra y por mar sobre las localidades tomadas por el enemigo para evitar que siguieran avanzando por el litoral. En los siguientes días, la artillería del barco dirigió su poder a las localidades de San Germán y San José de Guaymas, pero las fuerzas de Obregón lograron sitiar el puerto el 3 de julio de 1913.[38]

Durante las primeras semanas de ese mismo mes, los marinos continuaron su ofensiva sobre los constitucionalistas, dispararon aproximadamente 170 proyectiles que impidieron de manera temporal el avance enemigo. La campaña militar de Obregón en los puertos del litoral del Pacífico fue cuestionada por no haberlos tomado, y en el sitio a Guaymas, sólo interrumpió el desembarco de las fuerzas federales y su avance tierra adentro, por lo que es posible que haya tomado en cuenta la carencia de buques o, en su defecto, la negativa de sus superiores para hacerlo.[39] Obregón decidió mantener el sitio a Guaymas y seguir su camino rumbo al Sur, en donde las fuerzas constitucionalistas ejercían ya presión sobre los puertos de Topolobampo, Los Mochis y Mazatlán.

Las acciones navales del cañonero *Tampico* prosiguieron. El 14 de julio, mientras realizaba funciones de transporte, fondeó en las cercanías de Batamotal, en una localidad llamada Vigía, con el objetivo de embarcar a las fuerzas del General Medina Barrón y trasladarlas a Guaymas; para ello, el Capitán de Fragata Manuel Castellanos ordenó un destacamento de marinos compuesto por aproximadamente 30 elementos bajo el mando del Subteniente Hilario Rodríguez Malpica Sáliba, para que se trasladara a la costa con la intención de vigilar las acciones, pero fueron objeto de una ofensiva enemiga a la cual hicieron retroceder; por lo tanto, continuaron con el embarco de las tropas. La campaña militar de Obregón contó con el apoyo de un aeroplano que fracasó en su intento por dejar fuera de combate al

35 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 59.

36 Otilio Silva Andraca, *La incorporación del buque cañonero Tampico a la Revolución Constitucionalista en 1914*, Tesis de Maestría, México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, p. 9 y 10.

37 Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 46.

38 Mario Lavalle, *La Armada en el México Independiente*, *op. cit.*, p. 199.

39 Otilio Silva Andraca, *op. cit.*, p. 48

cañonero *Tampico* el 23 de julio.[40] Este hecho desmiente que el primer combate aeronaval se verificó en 1914, durante las hostilidades del *Guerrero* y el *Morelos* contra el *Tampico.*

En agosto, las operaciones militares se habían trasladado hacia los puertos del estado de Sinaloa;[41] el día 14, el *Tampico* realizó un desembarco bajo las órdenes del Segundo Teniente Hilario Rodríguez Malpica para proteger el embarco de las tropas que serían transportadas a Topolobampo. En el puerto fueron objeto de una ofensiva constitucionalista comandada por Ramón Iturbe; durante el desembarco, el Coronel Teodoro Valdivieso fue de los últimos en ser rescatados a bordo de una lancha de vela, junto con el Segundo Maquinista David Johnson. Hacia los últimos días del mes, la situación para las tropas del Ejército federal en Topolobampo era adversa: la persecución de la que fueron objeto en su retirada rumbo al puerto terminó en una estrepitosa derrota, y la artillería del *Tampico* fue fundamental para que las tropas pudieran abordar.[42]

Las intensas campañas realizadas por los tripulantes del *Tampico* fueron premiadas con ascensos y condecoraciones. En las semanas siguientes el cañonero mantuvo su vigilancia en Topolobampo, Mazatlán, Empalme y Los Mochis; su tripulación continuó con los desembarcos, durante los cuales, en algunos casos, dinamitaron la vía férrea para evitar la llegada de más fuerzas constitucionalistas; asimismo, se vieron en la necesidad de pedir mayores recursos para continuar en campaña. Desafortunadamente, para la causa del Ejército federal el asedio revolucionario era agobiante y su estancia en sus posiciones se complicó aún más cuando el *Tampico* se quedó sin agua y tuvo que abandonar la misión para dirigirse a Mazatlán y allí recibir atención.[43]

El cañonero *Morelos* fue otro buque de guerra de la Armada Nacional que prestó servicios intensos durante las operaciones militares realizadas por el Ejército federal. Son pocos los datos disponibles sobre las actividades del cañonero durante 1913. Antonio Argudín Corro, quien estuvo a bordo durante esos años, menciona que él y sus compañeros realizaron varios desembarcos entre agosto y octubre, gracias a los cuales obtuvieron ascensos y condecoraciones; asimismo, manifiesta que su nombre y el de Manuel Azueta Abad, hijo del Comodoro del mismo nombre, fueron muy conocidos entre los revolucionarios por los constantes enfrentamientos que tuvieron e incluso llegaron a ponerle precio a sus cabezas.[44]

Las singladuras del cañonero *Morelos*, con el itinerario de las actividades que realizó su tripulación entre los meses de octubre de 1913 y enero de 1914 son un testimonio más de la intensa participación de los buques de guerra durante el gobierno de Victoriano Huerta, la cual fue insuficiente por la carencia de un mayor número de unidades. La Armada tuvo que recurrir a los buques mercantes para el transporte de tropas, como sucedió en Altata con los pailebotes *María Cristina*, *Blanca Rosa* e *Ives Limantour.* El puerto fue tomado por los constitucionalistas el 7 de noviembre de 1913. Cinco días después arribó el *Morelos*, cuyo Comandante Arturo Medina tenía interés de conocer sobre la situación en Culiacán, por lo que ordenó algunos desembarcos.

40 Mario Lavalle, sobre este tema, es muy posible que haya tenido como fuente principal las singladuras del cañonero *Tampico*, por el tipo de narración, muy parecida a la de las singladuras del *Morelos*, lo cual sugiere que un segundo intento aéreo haya sido en julio; véase Mario Lavalle Argudín, *La Armada Nacional en el México Independiente*, *op. cit*, p. 201, *cfr.* Manuel Ruiz Romero, *Aviación Militar*, México, Club de Amigos de la Biblioteca Aeronáutica de México, 2004, p. 20.

41 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p.79.

42 Mario Lavalle, *La Armada Nacional en el México Independiente*, *op. cit.*, pp. 202 y 203.

43 Ibídem, p. 208-209.

44 Antonio Argudín Corro, *La cadena de mi vida en 80 eslabones*, México, sin editorial, 1965, p. 11 y 12.

Al no encontrar pueblos ni personas que le brindaran información, dirigió el buque a la boca del río Humaya; al llegar, envió un contingente de marinos a la hacienda del Molino y otro más, bajo el mando del Primer Teniente Francisco de Paula Meléndez y del Subteniente Luis Vázquez Schiaffino, para acompañar al Mayor Agustín Mora y 50 zapadores a realizar la inspección de la playa; durante la comisión, observaron a lo lejos la presencia de tropas de caballería.[45] Poco tiempo después supieron que los constitucionalistas detuvieron el primer destacamento que desembarcó, por lo que Medina mandó más elementos a investigar el paradero de los secuestrados y para embarcar 40 hombres que habían quedado en tierra, entre ellos el segundo grupo de marinos.

Luis Vázquez Schiaffino y diez hombres más se dirigieron a la hacienda del Huejote, cuyo administrador les pidió auxilio porque había sufrido un asalto perpetrado por un grupo de revolucionarios. De acuerdo con los informes obtenidos, los rebeldes debían dotar de armas a su Ejército establecido en Culiacán, por medio de la vía fluvial, a través del río Humaya, el cual atraviesa la ciudad capital de la entidad.[46] Durante las acciones en tierra, los marinos sostuvieron un combate con el auxilio de la artillería del *Morelos*.[47]

Ante la falta de noticias sobre la situación en Culiacán, el Comandante del *Morelos* y el Mayor Agustín Mora decidieron organizar una columna de 150 elementos para trasladarse a la hacienda del Molino y rescatar a los prisioneros, así como para informarse sobre la posibilidad de introducir tropas de refuerzo. Durante el desembarco se utilizó una embarcación de vela y dos botes, los cuales estuvieron comandados por los oficiales de Marina, Segundo Teniente Manuel Azueta Abad, los subtenientes Jesús D. Macías y Carlos Morales Gazca acompañados de 36 marineros. Los botes se dirigieron río arriba y fueron atacados por los revolucionarios que se encontraban ocultos a orillas del río Humaya; los marinos contestaron la agresión, pero las tropas enemigas eran superiores, por lo que se solicitó que la artillería del *Morelos* rompiera fuego, y sólo así obligaron a los revolucionarios a retroceder.

La columna federal, al llegar a la hacienda del Molino, supo que la mitad de la ciudad de Culiacán estaba tomada por las fuerzas de Álvaro Obregón y que una de sus columnas podía atacar en cualquier momento a las tropas del Mayor Mora. El Comandante de las fuerzas del Noroeste, al ser informado que el cañonero *Morelos* había llegado al puerto de Altata y que pretendía desembarcar un contingente militar, ordenó al General Lucio Blanco que tomara las medidas pertinentes para evitarlo.[48]

El 12 de noviembre, los constitucionalistas replegaron a los federales rumbo a la costa y evitaron el desembarque total de sus tropas, acción que se desarrolló por la noche, de manera que los marinos del *Morelos* fueron sorprendidos. El Segundo Teniente Manuel Azueta Abad y dos oficiales más, al escoltar a 110 elementos del Ejército que se dirigían del cañonero a la costa, fueron atacados por la caballería en la desembocadura del río; los marinos, desde sus botes, contestaron con sus fusiles y fueron auxiliados por la artillería del cañonero.[49] El Subteniente Jesús Macías, uno de los elementos que desembarcaron en la costa, informó sobre la presencia de numerosas tropas enemigas comandadas por los Capitanes Félix Ortiz y Tiburcio Morales, quienes se encargaron de patrullar la costa e impedir el desembarco del Ejército federal.[50]

45 AGSM, Sección de buques, *Singladuras del cañonero Morelos, meses octubre y noviembre de 1913*, f. 6.
46 Ídem, f. 2.
47 Ibídem, f. 7.
48 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 92.
49 AGSM, *Singladuras del cañonero Morelos*, *op. cit*, fs. 8 y 9.
50 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 92.

La madrugada del 19 de noviembre, los marinos, una vez más, fueron sorprendidos, esta vez en la boca de Escopama, mientras embarcaban tropas federales. Alrededor de las 03:30 horas contestaron el ataque con fuego de artillería y fusilería en contra de los revolucionarios que se encontraban en las arboledas, quienes disparaban contra los botes que se dirigían al cañonero, el cual recibió algunos tiros que se quedaron incrustados en las mangueras, tambucho, lumbreras y costado.[51] Después de dos horas de fuego continuo, en un momento de calma, seis elementos de dotación y seis de desembarco, bajo el mando de Azueta Abad, se dirigieron una vez más a la costa para intentar que los soldados y marinos que se encontraban listos a embarcarse lo hicieran. El mal tiempo y una inminente ofensiva desde el río Piaxtla y los cerros cercanos a la vía férrea evitaron que las tropas pudieran abordar, por lo que fue necesario realizar un intento más durante la noche.[52] No fue sino hasta el 22 de noviembre cuando el cañonero *Morelos* pudo realizar el embarque de tropas junto con los buques mercantes *Blanca Rosa* y *María Cristina*.

En enero de 1914, al vigilar los litorales de Puerto Viejo, el *Morelos* protegió las avanzadas federales e impidió que el enemigo llegara a la población; realizó varios ataques sobre las vías férreas que los revolucionarios intentaban reconstruir y en contra de los trenes y puentes que comunicaban con el Sur, objetivo de los constitucionalistas para contar con la posesión de las principales comunicaciones en la franja costera entre Nayarit y Sonora.[53] Los marinos del *Morelos*, día y noche, mantuvieron una intensa actividad; en varias ocasiones fueron el blanco principal. El avance constitucionalista hacia los puertos y poblaciones principales del estado de Sinaloa y el repliegue de las tropas federales mantuvieron a los buques de guerra en alerta máxima, la cual se incrementó con la defección del cañonero *Tampico* al mes siguiente.

Defección del cañonero *Tampico*

Las derrotas del Ejército federal no sólo se verificaron en el campo de batalla sino también dentro de sus propias filas, de las cuales sus hombres constantemente desertaban para integrarse a la Revolución. En la Armada, el primer intento de sublevación que se tiene registrado hasta el momento fue la del marino Francisco de Paula Meléndez, a bordo del cañonero *Morelos*, en noviembre de 1913, quien, luego de ser descubierto, fue detenido y trasladado a la Ciudad de México.[54] Tres meses después, el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica Sáliba defeccionó a bordo del cañonero *Tampico*, con la finalidad de adherirse a la Revolución e integrar el buque a las filas constitucionalistas.

Antes de la defección, algunos hombres mostraron su simpatía hacia la Revolución, entre ellos el pagador Agustín Rebatet, quien había insistido a Malpica que defeccionara, después de los numerosos arrestos de los que había sido objeto.[55] Otro oficial, el Subteniente Fernando Palacios, durante una de sus franquicias, desembarcó del *Tampico* en Bacochibampo y se trasladó a Guaymas para informarse sobre la cantidad y tipo de armamento con que contaba el *General Guerrero*, información que fue proporcionada por el Segundo Teniente Tomás Páramo, quien ignoraba la intención sospechosa de su compañero. Con el tiempo, fue uno de los oficiales líderes de la insurrección y desempeñó cargos en el Ejército Constitucionalista.

51 AGSM, *Singladuras del cañonero Morelos*, *op, cit*., f. 12.

52 Se hicieron 85 disparos de cañón de 57mm y dos disparos con el cañón de popa de 101mm con magníficos resultados, pues, cuantas veces se presentó el enemigo, fue retirado y dispersado.

53 AGSM, *Parte Oficial de Arturo Medina dirigido a la Jefatura de Armas el 10 de enero de 1914*, folio 11313.

54 AGSM, Expediente personal del Capitán de Navío Francisco de Paula Meléndez, fs. 632-657.

55 Rafael López Fuentes, *A media asta*, sin pie de imprenta, pp. 8-10.

Tomando en cuenta el antecedente de la infructuosa rebeldía de Meléndez en el *Morelos* y lo que sucedió con el cañonero *Tampico*, se puede deducir que los constitucionalistas aprovechaban cualquier oportunidad para difundir sus ideas entre las tripulaciones de los barcos de la Armada, por lo que la indisciplina a bordo del barco insurrecto influyó para que las propuestas revolucionarias permearan y trascendieran.[56] Asimismo, la coyuntura de un Ejército derrotado, corrompido y cuyos jefes tenían únicamente el interés de verse beneficiados con ascensos, sin tomar en cuenta que habían sido vencidos por generales empíricos que no habían cursado una carrera militar,[57] así como la polémica y cada vez más endeble presidencia de Victoriano Huerta, pudieron haber sido factores fundamentales para tomar la decisión de sublevarse.

Rodríguez Malpica Sáliba tuvo sus razones y convicciones particulares para tomar tan importante decisión en su carrera de liderar la insurrección; una de ellas, el exilio de su padre, quien, después de haber sido Jefe del Estado Mayor Presidencial con Madero, fue comisionado a Argentina y Brasil para analizar la estructura orgánica de aquellas naciones y sus convicciones de ver un cambio real que les permitieran crecer a él y a su Dependencia.[58]

El Capitán Manuel G. Camiro fue uno de los marinos que dejaron testimonio sobre el día en que defeccionó el cañonero *Tampico*; señaló que fue el domingo 22 de febrero[59] por la tarde, cuando Hilario Rodríguez Malpica aprovechó que una buena parte de la tripulación del buque se encontraba franca gozando del festival en Guaymas, para tomar las riendas del buque.

> El personal que permanecía a bordo había organizado una comida en tierra para corresponder a otra, ofrecida días antes por los componentes del cuerpo irregular. Tranquila, con la alegría sana y propia de la juventud, transcurrió aquélla, y ya en la tarde de regreso a bordo, el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, comisionado como Oficial de Equipo dio el grito de rebelión, siendo secundado por el Subteniente Fernando Palacios; el Pagador Agustín Rebatet; Maquinista Luis Morfín; Maquinista Ferrocarrilero Manuel Márquez y demás personal de marinería y fogoneros.[60]

Rodríguez Malpica Sáliba, con pistola en mano, se dirigió al camarote del Comandante Manuel Castellanos para tratar de convencerlo de dirigir el buque y entregarlo a los constitucionalistas; lo mismo hizo el Teniente Fernando Palacios con el Primer Maquinista Alfredo Smith, ante su negativa de adherirse al movimiento. Por lo anterior, el pagador Agustín Rebatet propuso la ejecución de ambos, pero Malpica, al tomar la Comandancia del buque, decidió ponerlos a bordo del barco mercante *Manuel Herrería*s. En esos momentos, la marinería observó expectante y posteriormente fue convencida de que se unieran al movimiento bajo la promesa de ascensos, diez pesos y una botella de ron jamaiquino, a decir del *Imparcial*.[61] Manuel Castellanos, por su parte, fue puesto a disposición en el *Morelos* y posteriormente trasladado a la Ciudad de México para que rindiera su

56 Ibídem, p.18.

57 Ídem.

58 "La Revolución honra a sus héroes", *El Pueblo,* 16 de junio de 1916, p. 1.

59 El Ejército Constitucionalista reconoce oficialmente el 26 de febrero de 1914 que cuenta con el apoyo del cañonero *Tampico.*

60 Testimonio del Capitán M. G. Camiro, en Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, *op. cit*., p. 210.

61 "Toda el agua del océano no bastará a lavar la negra mancha de los amotinados del *Tampico.* Los marinos desleales deshonraron la bandera del *Tampico;* empavesando éste con las sábanas de los camastros, se entregaron a los forajidos.", *El Imparcial*, jueves 12 de marzo de 1914, pp. 1-3.

declaración sobre las irregularidades en su buque; fue separado para interrogarlo en el cuartel de zapadores y poco tiempo después liberado.[62]

El cañonero *Tampico* no contaba con una buena parte de su tripulación, porque al momento de la defección se encontraban francos en Guaymas unos 61 marinos, lo que a la larga afectó, porque al realizar algunas operaciones, no tenían recursos humanos suficientes. Los marinos constitucionalistas pudieron haber capturado buques mercantes para incrementar su flota, ante la necesidad de contar con un barco que realizara operaciones logísticas, pero al carecer de personal especializado para navegar y artillar un barco, sólo se apoyó en algunos buques para el transporte de tropas, armamento y víveres.

Los marinos revolucionarios, con la presencia muy cercana de los barcos federales, sabían perfectamente que pronto se batirían con alguno de ellos, por lo que hubo propuestas, como la de Agustín Rebatet, quien planteó el viaje rumbo Guaymas para atacar por sorpresa al cañonero *Guerrero* y hundir los buques mercantes que se encontraran en su camino, para que el comercio y la comunicación se paralizaran en los puertos ocupados por los federales, como Manzanillo, que funcionaba de enlace entre los puertos del Sur, las ciudades del centro y los puertos del norte del país.[63]

Como el buque no se encontraba en óptimas condiciones, Rodríguez Malpica ordenó que se trasladara a Topolobampo para hacerle las reparaciones necesarias, y aprovechó la posibilidad de mandar emisarios, como el Subteniente Fernando Palacios y al fogonero Agustín Haro, para entrevistarse con algunos simpatizantes de la Revolución, entre ellos Manuel Riveros, hermano de Felipe, Gobernador constitucionalista del estado de Sinaloa, a quien le manifestaron que el Comandante del *Tampico* ponía el buque de guerra al servicio del movimiento revolucionario.[64]

Al enterarse de lo ocurrido con el cañonero *Tampico*, Venustiano Carranza, otorgó ascensos a los marinos, concedidos por bando especial el 27 de febrero de 1914, situación que aprovechó para tener presencia naval en el litoral del Pacífico, con el Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica al frente.[65] En una comunicación del 3 de marzo de 1914, el jefe constitucionalista comunicó al General Álvaro Obregón la posibilidad de que sus tropas avanzaran con mayor rapidez hacia el Sur, una vez que sus fuerzas ya contaban con un buque de guerra:

> Encarezco a usted se sirva activar el reclutamiento, organización e instrucción que le he encomendado, a fin de emprender la campaña por la costa occidental de la República, sujetándose a las siguientes instrucciones: El primer objetivo de las operaciones será batir y exterminar a las tropas ex federales de los Estados de Sonora, Sinaloa, Jalisco, Aguascalientes y Colima y el Territorio de Tepic, atacando los puertos de Guaymas y Mazatlán desde luego o cuando lo juzgue usted oportuno, en vista de los intereses militares, políticos y comerciales. Con objeto de obtener un éxito más rápido en las operaciones señaladas para lograr la conquista absoluta de la región del país mencionada, queda desde ahora bajo sus órdenes el cañonero *Tampico*, al mando inmediato del capitán de navío, Hilario R. Malpica, a quien ya se comunica esta disposición.[66]

62 "Quedó en libertad el ex comandante del *Tampico*", *El Imparcial*, 7 de mayo de 1915, p. 5.

63 Otilio Silva Andraca, *op. cit.*, p. 58.

64 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, México, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1991, p. 108.

65 No sólo fue nombrado comandante del cañonero *Tampico*, sino que también fue ascendido a Capitán de Navío; junto con él, ascendieron al Segundo Comandante Fernando Palacios a Capitán de Fragata, y al pagador Agustín Rebatet, a Teniente Mayor.

66 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 104.

El Cuartel General de la División del Yaqui, a través de noticias radiotelegráficas de los buques de guerra estadounidenses *Raleigh* y *Yorktown*, que se encontraban en el Pacífico mexicano, confirmó la deserción del buque de guerra y su tripulación, se dio a la tarea de investigar cuáles eran sus movimientos y ordenó que una flotilla integrada por los cañoneros *General Guerrero* y *Morelos*, bajo el mando del Capitán de Fragata Ignacio Torres, fuera en su persecución.[67] El primer tiroteo entre los buques federales y el constitucionalista se verificó el 4 de marzo de 1914, cuando el cañonero *Tampico* intentó dejar el muelle, aprovechando la espesa niebla de la mañana que impedía ver con claridad el horizonte del enemigo, pero la tripulación del *General Guerrero* se dio cuenta de la acción y, como buque insignia de la escuadrilla, comunicó al *Morelos* que se pusiera en zafarrancho de combate. La impresión de los marinos federales fue de sorpresa, nerviosismo e incertidumbre.[68] El entorno volvió a la tranquilidad cuando los buques federales se abstuvieron de perseguir al buque revolucionario a Topolobampo, cuyos bancos de arena y los bajos eran peligrosos para el *General Guerrero*,[69] el cual al ser averiado su sistema de comunicación inalámbrica, tuvo que ir a Guaymas para su reparación.

Mientras tanto, en el *Tampico*, algunos de los oficiales que se habían quedado en tierra durante el inicio de la rebelión tomaron la decisión de sumarse al movimiento, entre ellos los maquinistas David Johnson, Teodoro Madariaga y Ramón Estrada. A su llegada, Agustín V. Rebatet fue designado Segundo Comandante; Johnson, Jefe de Máquinas; Madariaga, ayudante del Mayor Gustavo Salinas (piloto aviador y pariente del Primer Jefe constitucionalista); por último, Ramón Estrada fue destinado al cuerpo de maquinistas y Luis Morfin fue comisionado a tierra.[70]

El 13 de marzo, el Teniente Mayor y Director del Varadero Nacional, Leopoldo Hernández Aceves, recibió órdenes del Comandante Ignacio Torres para que los antiguos buques *Demócrata* y transporte *Oaxaca*, que eran utilizados como pontones, se remolcaran a la salida de la barra del puerto cargados de piedras y dinamita para reducir la salida rumbo a mar abierto, trampa mortal en caso de una posible colisión; para realizar las maniobras, utilizaron buques mercantes de compañías privadas.

Ante el insuficiente número de material flotante, la Armada Nacional recurrió constantemente al empleo de buques mercantes para servicios de correspondencia, remolque, transporte de víveres y comunicación constante con los puertos más cercanos. Venustiano Carranza, al saber lo que ocurría en el mar, decidió elaborar un decreto relativo a la prohibición del tráfico marítimo de la Compañía Naviera del Pacífico, cuyos barcos eran: *Ramón Corral, General Pesqueira, Manuel Herrerías, Carmen, Unión, Benito Juárez, Sinaloa, José Ives Limantour* y *Bonita*. Otras empresas que prestaron sus servicios a la Armada fueron la Compañía Ferrocarril Sud-Pacífico, con su barco *Luella*; la Compañía Minera El Boleo, con sus barcos *Korrigan II* y *III*; y por último, el *Mena*, que no pertenecía a ninguna compañía.[71]

Los constitucionalistas no llegaron a tener una flotilla para combatir a los buques federales, aunque utilizaron algunos mercantes, sobre todo para transportar tropas y víveres, ya que carecían de artillería y del equipo necesario para la guerra. Algunos de los barcos utilizados en el litoral del Pacífico por los revolucionarios fueron el velero *Garibaldi,* los vapores *Hércules* y *Culiacán*, la lancha

67 Ibídem, p. 109.

68 Rafael López Fuentes, *op cit.*, p. 28.

69 El cañonero, durante el combate naval, disparó 30 granadas de ruptura y dos skrapnell y tuvo algunos desperfectos menores en los camarotes; además, se rompieron los cristales del cuarto de derrota y de las lumbreras. El tambucho de popa y los compases magistral y de bitácora también recibieron daños. Singladuras del Cañonero *Guerrero* del 3 al 4 de marzo de 1914.

70 Otilio Silva Andraca, *op. cit.*, p. 59.

71 Ibídem, pp. 93-94.

Tamazula, los pailebotes *Mercedes* y *San Basilio*, las balandras *Anita* y *Loretana*, los vapores *Bonita* y *Unión*, así como la lancha *Fortuna*.[72] El Jefe Político del territorio sur de Baja California, Gregorio Osuna, tomó el vapor *Bonita* el 22 de marzo de 1914, con la finalidad de que los transportara a él y a sus hombres al puerto de Altata,[73] donde después de algunos inconvenientes lograron adherirse a las filas revolucionarias, mientras que el vapor fue perseguido por el cañonero *Morelos* y terminó encallado en las playas cercanas a Altata, entre el 9 y el 12 de abril de 1914.

Mientras que las avanzadas del Ejército Constitucionalista tenían prácticamente sitiados los puertos de Guaymas y Mazatlán, últimos reductos de las guarniciones huertistas en el mar, el cerco que se había tendido al *Tampico* se realizó con todos los recursos de la Armada Nacional. El día 21 se verificó un combate naval más, durante el cual los federales tuvieron algunos problemas, pero no hubo mayores daños; al contrario, se reafirmó la postura ideológica de los marinos de ambos bandos en cuanto a defender con sus vidas el honor a la causa a la que pertenecían, y realizaron con mayor determinación sus labores durante el zafarrancho de combate. Después de varios días de incertidumbre, la inmovilidad del *Tampico* provocó, posiblemente, desesperación en la tripulación o presión por parte de los jefes constitucionalistas, por lo que los acontecimientos se precipitaron al finalizar el mes.[74]

El 31 de marzo se verificó un combate de mayores dimensiones. Los buques se encontraban a unos 6 u 8 kilómetros de distancia, aproximadamente, cuando el cañonero *Tampico* fue el primero en abrir fuego, con la intención de romper el bloqueo y salir, lo cual tomó por sorpresa al *General Guerrero*, cuyo Comandante, el Capitán de Navío Ignacio Arenas, se encontraba en una visita de cortesía en el crucero estadounidense *Yorktown,* por lo que el Segundo Comandante y Primer Teniente José de la Llave dirigió las acciones para responder al ataque y arengó a sus hombres para encarar un combate más. López Fuentes señala que al inicio el buque revolucionario presentó algunas ventajas, como su rapidez, por la ligereza de su calado, y por contar con ocho piezas de artillería, mientras que el *Guerrero,* en un principio, sólo tenía tres, debido al enorme servicio que habían prestado durante aquellos meses.[75]

Al inicio, el *Tampico* hábilmente salió de la barra, pero fue perseguido por el *Guerrero*. Hacia las 16:30 horas ambos buques intercambiaron fuego; por un momento, la victoria parecía estar del lado constitucionalista, aunque los impactos no fueron de consideración. A consecuencia del combate, los dos buques empezaron a sufrir daños considerables. Ignacio Arenas, al cortar la retirada del enemigo, ordenó descargar su artillería sobre el *Tampico,* que fue fundamental en la contienda:

> Aquel terrible cañoneo fue lo que nos vino a salvar haciendo retroceder al cañonero "Tampico" todo averiado y yéndose a pique, se le hicieron varios impactos que atravesaron el buque de parte a parte: uno por estribor y salió por babor, pero casi todos bajo la línea de flotación, abriendo enormes vías de agua que fue imposible tapar.[76]

Los daños provocados al cañonero *Tampico* fueron muy serios, por lo que su Comandante, Hilario Rodríguez Malpica Sáliba, tomó la decisión de abandonar el campo de batalla para ubicar un lugar donde pudiera encallarlo sin ser alcanzado por el transporte *General Guerrero*; el sitio elegido

72 Ibídem, pp. 84-85.

73 Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima del México Independiente y Revolucionario*, *op. cit.*, p. 224.

74 Ibídem, pp. 106-107

75 Podía utilizar sus ocho piezas de artillería: dos de 101mm, las de caza y retirada, y seis de 57mm, cuatro en el combés y dos en los reductos bajo el castillo de proa. Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 42.

76 Ibídem., p. 43.

estaba entre los bajos de Punta Copas y Punta Prieta, en donde pudo iniciar las obras de reparación. Al constatar que eran demasiadas, supo que tardarían algunas semanas en ponerlo a flote. Cabe destacar que el Contramaestre Leopoldo Rivera perdió la vida cuando se encontraba bajo el agua realizando las reparaciones, y que en la batalla murieron algunos marineros y fogoneros.[77]

Álvaro Obregón, informado oportunamente por Rodríguez Malpica, dispuso que los marinos permanecieran en el buque, porque, dado que contaba con recursos pecuniarios, tenía la intención de conseguir personal especializado para las obras de reparación y adquirir algunas embarcaciones que realizaran el transporte de tropas y víveres; para ello, comisionó al Capitán de Fragata Fernando Palacios, quien realizó el viaje a Estados Unidos y negoció la compra de un barco. López Fuentes señala que el marino contaba con 75,000 dólares, con los cuales intentó adquirir un yate llamado *Ocean Bird*.[78]

Los informes procedentes del Consulado mexicano en San Francisco, California, señalan que los agentes revolucionarios estuvieron en tratos para la adquisición del vapor *Bayocean* y la goleta *Academy*,[79] y confirman su interés por la contratación de personal capacitado para poner a flote al *Tampico*, así como la adquisición de una caldera para dicho cañonero. El gobierno de Huerta, preocupado por esta situación, a través de la Embajada mexicana pidió al gobierno estadounidense que impidiera la compra y la salida de buques artillados rumbo a México; asimismo, se valió de agentes secretos para investigar todo lo relacionado con la labor de los comisionados en aquel puerto: Adolfo Labastida, Fernando Palacios, P. Carrillo y Esteban Arjona, ex piloto en el puerto de Guaymas.[80]

El Ejército Constitucionalista intentó adquirir buques en los Estados Unidos, pero, a raíz del mal empleo de los fondos, como lo sucedido con Fernando Palacios, quien derrochó el capital y sólo tuvo la oportunidad de adquirir un yate, Obregón se vio obligado a suspender la compra. El exoficial del *Tampico* no regresó al país sino hasta mucho tiempo después, y las fuerzas revolucionarias fracasaron en su intento por tener los buques necesarios para sus campañas.[81] Sin embargo, en el aire, contaron con el biplano *Sonora*,[82] cuyo Comandante era el Capitán Gustavo Adolfo Salinas Camiña,[83] quien se había preparado en los Estados Unidos como piloto aviador, acompañado del maquinista naval Teodoro Madariaga.

Entre el 4 y el 7 de abril, se inició la ofensiva aérea constitucionalista sobre los cañoneros federales mediante el lanzamiento de algunas bombas rudimentarias fabricadas con tubos, pólvora y dinamita que sólo lograron alejar a los buques federales.[84] El General Álvaro Obregón, al iniciar la marcha hacia el Sur, fue informado de lo ocurrido al *Tampico*, por lo que inmediatamente después abandonó temporalmente su ruta y se dirigió en tren rumbo a Topolobampo para auxiliar y conocer

77 Ídem.

78 Ibídem, p. 48.

79 Respecto al *Bayocean*, las investigaciones de los consulados en San Francisco señalan que se trataba de un vapor de 148 toneladas brutas construido en 1911; por su parte, el *Academy* era un barco de 114 toneladas brutas, al cual se le consideraba viejo. Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHSRE), México, L-E-794, f. 25.

80 Ibídem, fs. 24 y 25.

81 Ídem.

82 El *Sonora* era un aeroplano Martin Pusher, construido por la G. L. Martin en Santa Ana, California; su estructura estaba hecha a base de aluminio, madera y bambú; su cubierta era de tela; tenía un motor Curtiss de 8 cilindros en V con 75hp de potencia, dos asientos lado a lado delante del radiador y un solo control, un tanque de combustión de 255 litros, radio de acción con viento favorable de 175 a 200km a velocidad no mayor de 80km por hora. Fue adquirido en 1913 en 5,000 dólares y el contacto para su adquisición fue el piloto Didier Mason.

83 El Capitán Salinas era sobrino de Venustiano Carranza; junto con su hermano Alberto, estudió en la ciudad de Nueva York la carrera de piloto; sus conocimientos fueron ofrecidos por su tío al entonces Presidente Madero para atacar vía aérea a la insurrección de Félix Díaz. Véase Daniel Gutiérrez Santos, *Historia Militar de México*, México, Ateneo, 1955, p. 487.

84 Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 24.

la situación. El 15 de abril, al llegar al puerto, Obregón abordó una lancha de motor para dirigirse al barco encallado; su presencia fue observada por la tripulación de los buques federales. El Comandante de la Escuadrilla, Comodoro Francisco L. Carrión, al observar la insignia de Comandante en Jefe, ordenó una ofensiva de artillería, la cual fue contestada por los marinos constitucionalistas con cinco proyectiles que obligaron al enemigo a retirarse. Sobre su experiencia en el barco, Obregón comentó:

> … decidí quedarme a bordo para correr la misma suerte que aquellos abnegados marinos que, durante medio mes, habían permanecido en aquel maltrecho barco, haciendo esfuerzos por salvarlo en acatamiento de mis órdenes.[85]

El General Obregón atestiguó también un nuevo intento del biplano *Sonora* de hacer retirar a los barcos federales de las cercanías del *Tampico*. Al término de las hostilidades y para realizar las obras de reparación, el General puso a disposición del Comandante Rodríguez Malpica algunos de los recursos que se habían conseguido en distintos lugares: una bomba de ingenio en Los Mochis, una turbina de la hacienda La Constancia y herramientas de los talleres del ferrocarril de San Blas.[86]

Hundimiento del cañonero *Morelos*

El cañonero *Morelos,* después de participar junto con el *General Guerrero* en la ofensiva sobre el *Tampico*, hizo un viaje a Baja California y a su regreso a Mazatlán la tripulación fue sorprendida por la presencia de dos buques de guerra estadounidenses, pues, al carecer de comunicación inalámbrica, estaban incomunicados, por lo que ignoraban que el puerto de Veracruz había sido tomado por la Marina de los Estados Unidos. Una vez en el puerto, entre los últimos días de abril y los primeros de mayo, el Comandante del *Morelos* recibió la orden de desembarcar su artillería para utilizarla en tierra; el mejor lugar para hacerlo era el astillero.

Al principio, se desembarcaron en chalanes impedimenta, municiones y agua. Al ser apagadas las calderas, los marinos se vieron en la necesidad de utilizar el remolcador *Benito Juárez*, debido a la poca profundidad del mar. En el transcurso de la noche, las maniobras fracasaron y el barco encalló a pocos metros de la costa de la Isla de Piedra; ni la marea ni el remolcador pudieron evitar que el buque quedara varado.[87]

> El barco fue acolchándose a la Isla de Piedra, y a la mañana siguiente estábamos escorados a estribor, sobre la isla y casi en seco. Se esperó la marea, se hicieron los preparativos necesarios con anclotes y el remolcador, pero fue infructuoso.[88]

Tanto el buque japonés *Itzumo* como dos destructores de los Estados Unidos se ofrecieron a prestar ayuda para poner a flote al *Morelos*, pero el Comandante de la Escuadrilla, Comodoro Carrión, se negó a recibirla, y cuando se decidió a solicitarla, le fue denegada, después de la descortesía que habían recibido. Álvaro Obregón, al tener conocimiento de la situación del barco, preparó una estrategia para atacarlo. Durante las acciones, su avanzada recibió un nutrido fuego de artillería; sin

85 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 109.
86 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables*, t. II, *op. cit.,* p. 115.
87 Antonio Argudín Corro, *op. cit.,* pp. 13 y 14.
88 Ibídem, p. 28.

embargo, pudieron llegar hasta el lado opuesto de la isla a bordo de algunas canoas. Para la ofensiva, los revolucionarios contaban con un cañón de 57mm y 200 hombres, así como con el biplano *Sonora*, que se encargó de la ofensiva por aire. El 5 de mayo, el Capitán Gustavo Salinas inició el bombardeo al cañonero: los impactos cayeron directamente en su casco, la tripulación fue sorprendida y, al momento de subir a cubierta, se volvieron blanco fácil del enemigo.[89]

Una vez que el Ejército federal se dio cuenta de las acciones, el General José Rodríguez ordenó que los fuertes de Loma Atravesada y Nevería dispararan sobre los constitucionalistas. En el mar, el transporte *General Guerrero*, a una distancia aproximada de dos millas náuticas, también se preparó para descargar su artillería, pero el accidentado terreno de la isla evitó que los revolucionarios recibieran fuego de consideración. El General Obregón señaló que los artilleros de la Armada que se encontraban en el cañonero varado construyeron algunos parapetos, con los cuales pudieron responder a su ofensiva. Antonio Argudín Corro narró los momentos de apremio que vivieron dentro del buque:

> Todos tuvimos que permanecer bajo cubierta, para evitar la lluvia de balas de fusil que caían, y solo por las ventilas, nuestra tripulación hacía fuego. Los cañonazos se sucedían casi sin interrupción, ya que nosotros no podíamos hacer uso de la artillería; pues si había algunos proyectiles, que se quedaron, los cañones no podían utilizarse, debido a la posición en que el barco se encontraba.[90]

El combate continuó durante la noche y el siguiente día. El 7 de mayo, el *General Guerrero*, procedente de Guaymas, disparó inmediatamente sobre la ofensiva constitucionalista y, una vez que el Capitán Arenas se comunicó con Arturo Medina, Comandante del *Morelos*, acordaron abandonarlo. En la primera evacuación se dio preferencia a enfermos y a heridos; los últimos en evacuar la nave fueron los jefes y oficiales. El 10 de mayo, el *Morelos* terminó con sus servicios prestados a la Armada, una vez que Obregón ordenó a un grupo de marinos instalar dinamita en el barco para volarlo; en su parte telegráfico dirigido al Jefe constitucionalista Venustiano Carranza con fecha 11 de mayo de 1914, expresó:

> Hónrome en comunicar a usted que anoche, a las 8:30, la bahía de Mazatlán se iluminaba con el incendio del cañonero Morelos, que fue abandonado y volado con dinamita frente a las fortificaciones de los federales. El incendio se ha prolongado hasta estas horas. Cuatro de nuestros soldados, en una pequeña góndola, llevaron a cabo este acto de heroísmo, que debe enorgullecer a todos los que hemos puesto nuestra vida al servicio de la Patria; pues no sólo se ha inutilizado, para siempre, una unidad naval de la usurpación, sino esto se hizo burlando la pretendida protección de los federales al Morelos desde todos los fuertes inmediatos.[91]

Según Antonio Argudín Corro, durante las acciones murieron ocho elementos y 26 más fueron heridos.[92] La tripulación fue trasladada al puerto de Manzanillo, Colima, y de ahí se dirigieron a la Ciudad de México. Mientras tanto, el *Guerrero* continuó su recorrido rumbo al Sur, con la finalidad de que se limpiaran sus fondos en Salina Cruz, Oaxaca.

89 Álvaro Obregón, *op. cit.*, p. 114.

90 Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, p. 28.

91 Fragmento del parte telegráfico del Jefe del Ejército Constitucionalista del Noroeste al Jefe Constitucionalista Venustiano Carranza. Véase Álvaro Obregón, *op. cit.*, p.119.

92 Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, p. 32.

Después de arduos días de reparaciones, en junio de 1914, el *Tampico* fue puesto a flote por algunos miembros de su tripulación. Las calderas de proa que habían estado por debajo del agua no pudieron ser rehabilitadas completamente, por lo que el buque no podía funcionar de manera óptima.[93] Una vez rehabilitado, el cañonero fue tomado en cuenta para fortalecer el bloqueo en Mazatlán; durante su recorrido, al observar a lo lejos la presencia del mercante *Ramón Corral*, Hilario Rodríguez Malpica ordenó que se le persiguiera, pero, como las máquinas fueron extremadamente forzadas por el tiempo que estuvieron bajo el agua salada, se averió la bomba de alimentación y las calderas se quemaron.[94]

Los marinos constitucionalistas esperaban terminar las reparaciones la mañana del 16 de junio, porque, de acuerdo con la información ofrecida por los buques de guerra estadounidenses *Perry* y *Preble*,[95] el *General Guerrero* llegaría a esa zona durante la tarde, pero una anticipada aparición del transporte federal impidió concluir los trabajos, por lo que el *Tampico* quedó a merced del buque federal, fondeado y aproado hacia el Sur, aunque no tenía buena posición: se encontraba en zafarrancho de combate y fue el primero en abrir fuego sobre su enemigo. A las 07:20 horas, una lancha del *Guerrero*, al intentar ponerse en el mar para dirigirse al *Tampico*, fue atacada con el cañón de retirada.[96]

Ignacio Arenas aprovechó la ocasión y ordenó la ofensiva que poco a poco causó daños severos al cañonero revolucionario y la muerte a varios de sus tripulantes. De acuerdo con lo expuesto por los marinos sublevados que sobrevivieron a este combate, al encontrarse en cubierta quedaron impactados e inmóviles por la secuencia y acierto de los disparos del enemigo. El Capitán Rodríguez Malpica, en su desesperación, tuvo que aplicar mano fuerte para que sus subordinados volvieran a ocupar sus lugares de combate; disparó e hirió mortalmente a dos soldados; posteriormente, tomó el cañón y disparó hacia el buque contrario.[97]

El buque enemigo tenía mayor artillería, era más rápido y fue más certero en sus ataques, los cuales provocaron estragos debajo de la línea de flotación y en cubierta, donde causaron severos daños materiales y pérdidas humanas. El Comandante Rodríguez Malpica Sáliba, al ver las condiciones en las que se encontraba su buque, ordenó al Jefe de Máquinas David Johnson abrir las válvulas de inundación para que el barco se hundiera.[98] Después de poco más de tres horas de combate, dio la orden de abandonarlo y de no recibir la ayuda de los buques estadounidenses *Perry* y *Preble*, que se encontraban cerca.[99]

Al tratar de escapar en lanchas, los marinos revolucionarios se dirigieron a la costa, pero el *General Guerrero* maniobró para interponerse entre las embarcaciones menores y tierra; algunos, como el pagador Rebatet, desde un principio intentaron dirigirse hacia los buques estadounidenses que fueron testigos del combate. Rodríguez Malpica, a bordo ya de una lancha y ante su inminente captura, decidió tomar su pistola: la llevó a su boca y se dio un tiro; murió instantáneamente a la edad

93 Se cortaron los pedazos de lámina del costado en la avería que dejó el proyectil al salir y se colocó una plancha que tapaba perfectamente el agujero. Se desmontó de las máquinas todo el material de ajuste y se procedió a hacer una limpieza general con los elementos con que se contaba, que eran escasos y rudimentarios.

94 Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 60.

95 En los puertos del Pacífico, estuvieron fondeados varios buques mercantes y militares estadounidenses, e incluso algunos capitanes mantuvieron comunicación con los constitucionalistas para notificar que recibirían a ciudadanos estadounidenses que quisieran regresar a su país.

96 Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 68.

97 Ibídem, p. 69.

98 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, t. I, *op. cit.*, p. 226.

99 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.* p. 560.

de 24 años.[100] Según el parte oficial, el cadáver del Capitán de Navío fue recogido una vez concluido el enfrentamiento.

Con la entrada de las fuerzas constitucionalistas a Mazatlán, finalmente se pagó una deuda que la Revolución había contraído con el marino Hilario Rodríguez Malpica. El General Álvaro Obregón, al referirse a estos hechos dijo:

> El Comandante Malpica se privó de la vida contando apenas con 24 años de edad, y con este hecho se hizo pasar al reducido número de los que tienen el privilegio de perpetuar su nombre y el legítimo derecho de hacer venerable su recuerdo.[101]

Al terminar las acciones, una comitiva del transporte *General Guerrero*, bajo el mando de Rafael López Fuentes, se dirigió al *Tampico* y fueron testigos del terror que vivieron los marinos revolucionarios por las consecuencias del ataque y el subsecuente incendio que terminó con la vida de algunos elementos:

> El castillo de proa, las casetas del puente, el sollado de marinería y parte del combés estaban completamente destrozados. La parte de popa era presa de voraz incendio al grado de sofocarnos a gran distancia. Las láminas estaban al rojo-blanco; por todas partes yacían inmóviles cadáveres que la ira y el razonamiento habían puesto en los semblantes densamente pálidos, extrañas muecas.[102]

Con fecha 21 de junio de 1914, el Comandante del cañonero *Guerrero* envió el siguiente telegrama que expresaba no sólo su sentir, sino también rendía un homenaje a los marinos caídos y hechos prisioneros:

> En la mar de Guaymas, junio 21 de 1914. General en Jefe: Me honra manifestar de nuestro arribo aproximadamente a ese puerto… suplicando a usted haya un pango para recibir a 61 prisioneros… el Cañonero *General Guerrero*, confía ciegamente en sus altos sentimientos altruistas para que ninguno de los prisioneros sea pasado por las armas, teniendo más fe en la clemencia humana que en la inexorable justicia militar. Como merecido culto al valor de los compañeros muertos (se refiere a la tripulación del *Tampico*), las banderas del *Guerrero* estarán a media asta por todo el día, si usted tiene a bien aprobarlo. Respetuosamente. Comandante Ignacio Arenas.[103]

Posteriormente, de acuerdo con lo expuesto por los marinos del *Guerrero*, al realizar el transporte de tropas de Mazatlán a Manzanillo, volvieron a verlos cumpliendo su pena en el pontón *Primos Valdemar*, frente a las costas del puerto colimense. El Capitán Arenas, al observarlos en pésimas condiciones, intervino nuevamente en su auxilio para que los trasladaran a la Casa Municipal.[104]

100 Ibídem, p. 561.

101 Citado en Centro de Estudios Superiores Navales. *Las revoluciones de México en el Mar*, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2010, pp. 94-95.

102 Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 72.

103 Citado en Centro de Estudios Superiores Navales, *op.cit.*, p. 95.

104 Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 93.

Cuatro años más tarde, Ignacio Arenas se quitó la vida con un disparo en la sien. Dice al respecto Lavalle Argudín: "algo revela su semblante –refiriéndose a Arenas– en esa noche de su muerte. Tal vez el recuerdo de la tragedia ocurrida para el *Tampico*".[105]

La labor realizada por los marinos en el noroeste de México fue extenuante. A pesar de no contar con los buques de guerra suficientes para la vigilancia de las costas, utilizaron sus recursos para reforzar las guarniciones federales y proteger sus desembarcos, pero sobre todo los embarcos, cuando las tropas del Ejército eran perseguidas por las avanzadas constitucionalistas. En la costa interrumpieron la vía del ferrocarril, caminos y puentes, y manifestaron su lealtad al gobierno de Huerta, salvo la excepción de los tripulantes del cañonero *Tampico*.

El gobierno huertista, a pesar de minimizar la presencia de un buque insurrecto en el Pacífico, utilizó todos sus recursos navales para terminar con él, sobre todo porque el *Morelos* ya estaba fuera de combate; por otra parte, en tierra, las avanzadas constitucionalistas por diversas regiones redujeron sus posiciones de manera alarmante, la situación se agravó con la intervención estadounidense del 21 de abril de 1914 en el puerto de Veracruz.

La flotilla del Golfo ante el asedio constitucionalista en Tampico

Desde el inicio de la Revolución Mexicana, el gobierno de los Estados Unidos se manifestó interesado en seguir de cerca los acontecimientos de México, particularmente los intereses que sus ciudadanos habían creado en importantes sectores productivos, como el ramo de la minería y la explotación del petróleo, los cuales se vieron amenazados por la Revolución. Embajadores y cónsules estadunidenses se mantuvieron informados sobre la situación política, económica y social del país, y además hacían saber al gobierno mexicano en turno su preocupación por la seguridad de las propiedades de sus connacionales. Asimismo, el gobierno de ese país se encargó de apoyar a los generales que tuvieran aspiraciones de llegar a la presidencia y fueran los indicados para mantener sus intereses intactos, tal como sucedió con el propio Victoriano Huerta, quien obtuvo el apoyo del gobierno de la Unión Americana para llegar a la presidencia.

Huerta, al aferrarse al poder, nunca obtuvo el reconocimiento del gobierno de los Estados Unidos. A partir de 1913, en una clara postura en contra del interinato huertista, el gobierno estadounidense hizo varias propuestas a Venustiano Carranza, como la aprobación de una intervención armada y la anexión de los estados del norte de México, pero el Jefe constitucionalista mantuvo clara su posición en contra de la intervención extranjera.[106] Durante el desarrollo de las hostilidades entre el Ejército federal y el Constitucionalista, Huerta no estaba equivocado cuando manifestó su preocupación de que los revolucionarios adquirieran fácilmente armas, pertrechos y municiones procedentes de los Estados Unidos, por lo que consideró que el gobierno de aquel país apoyaba de manera indirecta a los rebeldes, al no ejercer un control severo en el contrabando de armas.

Venustiano Carranza obtuvo mayor confianza de los estadounidenses en septiembre de 1913, cuando, en el estado de Tamaulipas, el General Lucio Blanco se apoderó de grandes extensiones de tierras de empresarios extranjeros,[107] las cuales fueron redistribuidas entre sus hombres, acción que

105 Citado en Centro de Estudios Superiores Navales*, op.cit*., p. 95.

106 Friedrich Katz, *La Guerra Secreta en México*, México, Era, 1982, pp. 211-212.

107 En la zona de Sautema, en el estado de Tamaulipas, miembros del Partido Demócrata de los Estados Unidos, legisladores y algunas empresas petroleras, como la *Texaco Oil* y la *Texas Company*, tenían grandes propiedades; al ser atacadas por los revolucionarios, sus propietarios manifestaron su preocupación al gobierno de Estados Unidos. Se habla además de un

Carranza reprobó, porque siempre mantuvo su respeto por la propiedad privada; este hecho le valió la obtención de impuestos procedentes de los empresarios en las regiones que tenían dominadas.[108]

Durante los primeros meses de 1914, el asedio del Cuerpo del Noreste, bajo el mando de Pablo González, continuó su asedio al puerto de Tampico, mientras que el Ejército federal, por su parte, contaba con las fuerzas de tierra comandadas por el General Ignacio Morelos Zaragoza y con el auxilio en el mar de los buques de guerra de la Armada, cuya base principal era el puerto de Veracruz. La escuadrilla estaba integrada por los cañoneros *Bravo*, *Veracruz* y la corbeta *Zaragoza*, bajo el mando del Comodoro Manuel Azueta Perillos, quien tomó el cargo el 29 de marzo.[109]

Durante el asedio a Tampico, los buques de guerra dotaron constantemente de tropas al Ejército Federal y, durante su estancia en el puerto, se vieron en la necesidad de utilizar su artillería para replegar el avance de los constitucionalistas. El 31 de marzo, los buques *Zaragoza* y *Veracruz*, que traían a bordo tropas, armas y municiones destinadas al General Ignacio Morelos Zaragoza, lanzaron granadas skrapnell sobre un campamento rebelde ubicado en las cercanías de las localidades de Árbol Grande y Doña Cecilia.[110] Entre los días 5, 6 y 7 de abril, las acciones bélicas continuaron y paralizaron la vida cotidiana del puerto; ciudadanos nacionales y extranjeros se vieron forzados a refugiarse para evitar ser víctimas de la ofensiva de la artillería de la Armada Nacional.[111]

Durante los combates en Tampico, algunas granadas lanzadas por el cañonero *Veracruz* sobre las posiciones rebeldes impactaron en un tanque de petróleo, el cual instantáneamente se incendió sin llegar a afectar otros que se encontraban en la región; sin embargo, las llamas del pozo fueron visibles a varios kilómetros de distancia.[112] El diario nacional, *El Imparcial*, publicó que el 10 de abril los revolucionarios, al ocupar algunas localidades de la ciudad, también incendiaron "estanques petroleros", así como una bodega, pertenecientes a la compañía *Waters Pierce* y los almacenes de la agencia Comercial y Marítima;[113] cuatro días después, publicó que el transporte *Progreso* también participó en los combates y que, junto con el *Veracruz*, desde el Moralillo, se encargaron de hacer fuego a las tropas que se encontraban cerca de la Escuela del Monte, lugar guarnecido por el Coronel federal García Lugo.

Buques de guerra extranjeros presenciaron las hostilidades y manifestaron preocupación por la inseguridad de sus connacionales que radicaban en el puerto, así como de sus intereses: pozos petroleros que se hallaban en constante peligro. Durante una de las ofensivas revolucionarias, el cañonero *Veracruz* se dirigió río abajo para perseguir y atacar a los constitucionalistas, pero, como se habían refugiado detrás de algunos tanques petrolíferos, el Almirante Mayo manifestó al General Morelos Zaragoza su inquietud por el peligro que corrían las instalaciones petroleras.[114]

---

aproximado de 75,000 residentes estadounidenses en México, motivo por el cual se pudo haber tomado la decisión de intervenir en México. Destacan empresarios de Texas y Nueva York, Albert Bacon Fall, Senador Republicano, propietario de ranchos y minas del norte de México y de la Kirby Lumber Company, con 400,000 hectáreas de minas en Guerrero.

108 Friedrich Katz, *op. cit*., p. 188.

109 "El Comodoro Azueta clavó su insignia en el Zaragoza", *El Imparcial*, 30 de marzo de 1914, pp. 1, 8.

110 "El *Bravo* y el *Zaragoza* cañonearon a los alzados desalojándolos del Puerto de Doña Cecilia," *El Imparcial,* jueves 30 de abril de 1914, p. 8.

111 Jack Sweetman, *The landing at Veracruz: 1914*, United States Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1968, p. 32.

112 Robert E. Quirk, *An Affair of Honor, Woodrow Wilson and the occupation of Veracruz*, Lexington, University Press of Kentucky, 1962, p. 16.

113 "Enormes bajas de los rebeldes en Tampico", *El Imparcial*, domingo 12 de abril de 1914, pp. 1-5.

114 AHSRE, L-E-796, Comunicación enviada por el Jefe de las Armas en Tampico al Ministro de Relaciones Exteriores sobre la situación de Tampico a principios de abril de 1914, f. 8.

El conflicto en Tampico

Para abril de 1914, el Ejército federal reforzó su vigilancia porque sabía perfectamente que el puerto tenía un importante valor estratégico para los buques nacionales y extranjeros, al ser una fuente de abastecimiento de combustible y porque en las cercanías se hallaban establecidas importantes empresas petroleras y mineras, la mayor parte de ellas de origen estadounidense, de las cuales se generaba un buen ingreso fiscal. Los ciudadanos del vecino país del norte, ante la situación prevaleciente, recibieron, a través de los consulados en México, la noticia de que en el puerto contaban con buques de guerra como una garantía de su seguridad personal, los cuales se hallaban fondeados en el río Pánuco frente a la entrada del puerto y ciudad de Tampico, así como la certeza de que los marinos tenían la instrucción de evitar destrozos a sus propiedades.[115]

El 9 de abril de 1914, una lancha del buque *Dolphin* se acercó a la línea de combate que había establecido el Ejército federal, con la intención de obtener combustible, pero, al no cumplir con algunas disposiciones del reglamento de tráfico que regían en el puerto, fue detenida por las autoridades mexicanas. Este hecho fue el detonante principal para que las relaciones entre México y los Estados Unidos, de por sí complicadas, se precipitaran al borde de una inevitable intervención. Una vez que el Almirante Mayo tuvo conocimiento de lo ocurrido con sus hombres, realizó una protesta enérgica, exigió la libertad de sus hombres y pidió izar la bandera de su país en algún lugar oficial, así como el saludo correspondiente con 21 cañonazos en el lapso de 24 horas.[116]

El gobierno mexicano mantuvo una postura seria; por una parte aceptó que lo ocurrido a los marinos estadounidenses en Tampico era inaceptable y se comprometió a que las autoridades correspondientes analizarían los hechos y, en el caso de haber existido alguna arbitrariedad por parte del General Hinojosa, quien realizó la detención, se procedería en su contra. Sin embargo, no estaba dispuesto a aceptar la petición del Almirante Mayo, ya que se consideraba un agravio a la soberanía nacional, por lo que se hizo una nueva propuesta: un saludo simultáneo a ambas banderas, la cual no fue aceptada por el Presidente Wilson, quien tomó la decisión de reunirse con el Congreso para discutir sobre la posibilidad de bloquear los principales puertos del país, especialmente Tampico y Veracruz.[117] El incidente de Tampico fue un pretexto del Almirante Mayo para complicar aún más la deteriorada relación entre los gobiernos de Estados Unidos y México.

El 12 de abril, el Almirante estadounidense mandó un comunicado dirigido a uno de los jefes constitucionalistas, el General Cándido Aguilar, a quien le dio 24 horas para abandonar la zona petrolera de Tuxpan, bajo amenaza de enviar tropas de desembarco para garantizar la seguridad de sus connacionales y algunos otros extranjeros.[118] Se analizó minuciosamente el posible desembarco en el puerto para considerar las ventajas y desventajas que implicaría una operación de esta magnitud; desafortunadamente para su causa, uno de los principales inconvenientes fue la poca profundidad del puerto y las pérdidas humanas y materiales que sufrirían sus fuerzas en caso de ejecutar una operación de desembarco.

115 Ibídem, f. 1.

116 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, *op. cit.,* p. 521.

117 Berta Ulloa, *Veracruz, la capital de la nación (1914-1915)*, México, El Colegio de México-Gobierno del Estado de Veracruz, 1986, pp. 14-16.

118 *Memorias del Congreso de la Revolución Mexicana*, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1991, pp. 91-92.

Si la logística del desembarco implicó un problema real para el Almirante Mayo, la presencia de las tropas de Cándido Aguilar fue posiblemente uno de los factores de su sorpresiva decisión de levar anclas y dirigirse al puerto de Veracruz, ya que el líder revolucionario dio a conocer, en primera instancia, que respetaba y tenía la responsabilidad de salvaguardar la seguridad de las propiedades y los ciudadanos estadounidenses, pero si la idea del desembarco se convertía en realidad, se vería obligado a combatirlas e incendiar los pozos petroleros, así como pasar por las armas a los ciudadanos estadounidenses que se encontraran en la región.[119]

Asimismo, el General revolucionario rápidamente dio órdenes para que sus hombres custodiaran los pozos petroleros y realizaran la concentración de los ciudadanos estadounidenses para, en dado caso, cumplir sus amenazas. Por su parte, el Almirante Fletcher solicitó día, lugar y fecha para dialogar, a través de una comisión encabezada por el Capitán Spencer, Comandante del buque de guerra *Nebraska*. Mientras los habitantes del puerto se preparaban para un combate desigual, horas después, el Almirante Mayo tomó la decisión de dirigirse a Veracruz para el inicio de las operaciones de desembarco en el puerto jarocho. En las ciudades de Galveston y Filadelfia, se aglutinaron los abastecimientos para la campaña militar y fueron el centro de operación naval y de transferencia de tropas estadounidenses.[120]

Intervención y toma del puerto de Veracruz en 1914

En la Armada Nacional, días antes del desembarco, el Comandante de la flotilla del Golfo, Manuel Azueta Perillos, sorpresivamente fue relevado del cargo para realizar una comisión en la Ciudad de México, entre el 4 y 12 de abril, lo cual resulta extraño, porque un hombre con la experiencia del Comodoro debió quedarse en su cargo, ante la crítica situación con el gobierno de los Estados Unidos. El Comodoro Gabriel A. Carvallo, Comandante de la corbeta *Zaragoza*, fue su sustituto y, por órdenes del Supremo Gobierno, se dirigió con la escuadrilla rumbo a Tampico para auxiliar a las fuerzas federales que defendían la plaza en contra del asedio constitucionalista sin embargo, al percatarse de la presencia de los buques de guerra del Almirante Mayo, decidió dirigirse a Coatzacoalcos.

El gobierno de los Estados Unidos tomó la decisión de intervenir en México, el 20 de abril, durante una reunión del gabinete, en la que estuvieron presentes los secretarios de Marina, de Guerra y el de Estado, Josephus J. Daniels, Lindley M. Garrison y William J. Bryan, respectivamente; así como el Jefe del Estado Mayor del Ejército, General Leonard Wood; los almirantes Bradley A. Fiske Blue y John Lind. El pretexto para el desembarco fue la llegada del barco mercante alemán *Ipiranga* con un importante cargamento de armas y municiones que el gobierno de Huerta había comprado a la Casa Krupp de Alemania. Daniels ordenó a los almirantes Henry T. Mayo y Charles T. Badger hacer los preparativos para el desembarco en Veracruz.[121]

La población veracruzana, al paso de los días, se había acostumbrado a la presencia de buques y marinos estadounidenses y hacía su vida cotidiana normalmente. En la madrugada del 21 de abril, la situación cambió, una vez que el Cónsul Canada informó a su gobierno sobre la llegada del *Ipiranga*; Daniels, por orden del Presidente Wilson, comunicó al Almirante Fletcher que debía capturar la Aduana de Veracruz para evitar que el armamento llegara a Huerta. El mensaje fue recibido a las 08:00

119 Ibídem.

120 John Mason Hart, *op. cit.*, p. 397.

121 Berta Ulloa, *op. cit.*, p. 17.

horas a bordo del barco *Florida* de manera sorpresiva, ya que la mayor parte de la flota permanecía en Tampico.[122]

A las cuatro de la madrugada, los marinos estadounidenses se dieron a la tarea de prevenir a los comandantes de los buques extranjeros sobre la falta de garantía que habría en el puerto; por la mañana, el Alférez E. P. Nickinson, del *Prairie*, desembarcó en San Juan de Ulúa para entrevistarse con el Comodoro Alejandro Cerisola, quien fungía como Comandante del castillo, e informarle sobre el desembarco de sus tropas para mantener la ley y el orden en el puerto y los conminó a que no se utilizara la artillería, de la cual destacaba un tubo lanzatorpedos. El Comodoro mexicano fue informado de que no se trataba de una declaración de guerra; sin embargo, estaban preparados para bombardear las instalaciones, si existía alguna oposición.[123]

Canada, a su vez, conferenció vía telefónica con el Comandante de la plaza, el General Gustavo Maass, a quien le informó sobre el desembarco y los alcances que tenía, los cuales se reducían a la toma del puerto y la zona costera de la ciudad para evitar el contacto con el Ejército federal mexicano; también le pidió que prestara toda la asistencia posible para evitar que se presentara alguna resistencia en el puerto.[124] De acuerdo con el parte oficial del General Gustavo Maass, recibió los informes sobre el desembarco de la Marina de los Estados Unidos unos minutos antes del asalto y no aceptó las condiciones impuestas por los intervencionistas, por lo que ordenó el movimiento de sus tropas.

Las decisiones militares que tomó el General Maass al ser informado del desembarco fueron lógicas, tras ordenar a sus regimientos dirigirse al puerto y hacer frente al enemigo; sin embargo, sólo destacó a los batallones 18º y 19º, los cuales eran comandados por el General Luis B. Becerril y por el Coronel Albino R. Cerrillo; a ellos se integró un numeroso contingente de la población y de los presos que se hallaban en las distintas cárceles del puerto. La preparación y disciplina adquiridas en el Colegio Militar, su amplia trayectoria en el Ejército federal y su postura a favor del desorganizado desalojo de sus tropas pusieron en entredicho su labor como militar.

Posiblemente, la sorpresiva acción del enemigo y la premura del tiempo evitaron que todos los cuerpos del Ejército recibieran las órdenes de Maass. Dado que la mayoría de los comandantes de las fuerzas mexicanas situadas en Veracruz estaba informada, resulta extraño que el Director de la Escuela Naval, Rafael Carrión, no evacuara el plantel, sobre todo tomando en cuenta que el Capitán de Navío Aurelio Aguilar Riveroll había recibido las instrucciones del General para que se dirigiera a la escuela, donde debía estar preparado para recibir instrucciones.

> …monté en un coche en compañía del Coronel Ojeda, del Capitán de Navío Aurelio Aguilar, del Mayor de Ingenieros Joaquín Pacheco, y dos oficiales para dirigirme a los muelles a fin de darme cuenta exacta de lo que estaba ocurriendo; tomamos por la avenida de la independencia, en donde ordené al Mayor Pacheco que, en compañía del Capitán 2/o de Ingenieros Pedro P. Romero, fuera a encontrar al Mayor Zayas y le prestara ayuda para dar cumplimiento a las órdenes que tenía… y al Capitán de Navío Aguilar que se dirigiera a la escuela naval a esperar mis órdenes.[125]

122 Robert E. Quirk, *op. cit.*, pp. 85-86.

123 Jack Sweetman, *op. cit.*, p. 57.

124 Ibídem, pp. 54-55.

125 *Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Autobiográfico*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, pp. 104-112.

El General Maass en ningún momento confirmó su participación durante los primeros enfrentamientos en contra del invasor, porque, indudablemente, para esos instantes ya se encontraba, junto con sus tropas, en camino rumbo a Tejería. Jack Sweetman asegura que fue porque recibió las órdenes del Secretario de Guerra y Marina Aureliano Blanquet,[126] quien, al recibir informes del impresionante despliegue de fuerzas de la Armada de los Estados Unidos, determinó que las fuerzas mexicanas abandonaran el puerto, por lo que Maass, al acatar las disposiciones, manifestó especial interés por salvaguardar el armamento y los trenes que lo conducirían a Tejería. En su parte oficial, señala que recibió dos mensajes de la Secretaría de Guerra y Marina, el primero de ellos con la orden clara de entablar combate con los estadounidenses, una vez que éstos pisaran suelo mexicano, y el segundo con instrucciones opuestas: el repliegue de sus fuerzas rumbo a Tejería.[127]

El desembarco estadounidense causó sorpresa entre la población veracruzana, la cual, al observar lo que acontecía, inmediatamente tomó posesión de cualquier tipo de armas para evitar que el puerto fuera tomado. Mientras tanto, en la Escuela Naval Militar, las clases se llevaban a cabo con normalidad; los cadetes sabían que la presencia de buques de guerra de los Estados Unidos en Tampico y Veracruz era un claro ejemplo de la hostilidad entre el gobierno de aquel país y el de México, pero, durante la mañana del 21 de abril, también se vieron sorprendidos, al ser informados de que las oficinas portuarias y de gobierno habían sido ocupadas por el invasor. Algunos profesores de la Escuela Naval Militar manifestaron estar informados de que el puerto sería ocupado a las once de la mañana.[128]

Una vez que se inició el desembarco, los regimientos del Ejército federal hicieron frente al enemigo con bastante efectividad al comienzo de la contienda, a pesar de que no contaban con los hombres y el armamento suficiente para oponer resistencia, Maass expuso que estos contingentes militares que hicieron frente a los marinos estadounidenses estuvieron organizados de la siguiente manera:

> La fuerza del teniente coronel Contreras al llegar a la plaza de armas se dividió en dos fracciones; una de las cuales, a las órdenes de dicho jefe, marchó por las calles de Zamora para ir a situarse en la de Zaragoza frente a los cobertizos de la aduana, en donde batió al enemigo con vigor impidiendo por más de dos horas que los invasores se posesionaran del edificio; y la otra fracción se reunió a las fuerzas del teniente coronel Cerrillo que continuaban batiéndose.[129]

El Comodoro Manuel Azueta Perillos, uno de los principales comandantes de la Armada Nacional, recién llegado de la Ciudad de México y sin comisión alguna, como se mencionó anteriormente, por no contar con su flotilla, al saber del desembarco estadounidense, se dirigió a la Comandancia Militar para ponerse a disposición del General Maass, pero, al no encontrarlo, tomó la decisión de dirigirse a la Escuela Naval; en su parte oficial, hizo notar la disposición del pueblo veracruzano para sumarse a la defensa del puerto durante el momento en que se dirigía al plantel.[130]

126 Jack Sweetman*, op. cit*., p. 60.

127 *Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Autobiográfico*, *op. cit.,* 112.

128 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.,* p. 523.

129 Ídem.

130 AGSM, Fondo de Guerra y Marina, *Informe que rinde a la Secretaría de Guerra y Marina el Comodoro de la Armada Nacional Manuel Azueta, del ataque y defensa que hizo la Escuela Naval Militar el 21 de abril de 1914, ante el desembarco de las fuerzas americanas en el puerto de Veracruz, invadiendo el territorio nacional en la fecha citada*, 15,608. Expediente único formulado con los documentos relativos a la Defensa de la Escuela Naval.

En la Escuela Naval Militar, cadetes, profesores y las principales autoridades del plantel inmediatamente supieron del desembarco estadounidense, incluso algunos de ellos narraron su experiencia durante aquellos momentos; los alumnos se encontraban en clases, aunque con la ausencia de varios de los docentes que normalmente daban sus cátedras en el plantel; otros más se disponían a merendar en el comedor, justamente cuando recibieron la noticia de que los estadounidenses habían desembarcado cerca de la Aduana. El Cadete Edmundo García Velázquez señaló que el centinela que se encontraba en la entrada principal fue quien dio el grito de alerta una vez que observó cómo las lanchas estadounidenses desembarcaban en el puerto.[131]

Mario Rodríguez Malpica, otro de los cadetes, comentó que él vio las lanchas desde la azotea de la escuela. El Aspirante de Tercera Esteban Minor Carro menciona que entre sus compañeros, además de la sorpresa que causó la noticia, estaban dispuestos a tomar las armas y rápidamente desfilaron hacia el patio central, donde rompieron filas y se mantuvieron atentos ante cualquier disposición que se les designara. El Subdirector de la Institución, el Teniente Mayor Ángel del Corzo, abandonó el plantel con el objetivo de recibir indicaciones de la Comandancia General, pero resultó en vano, porque el General Gustavo Maass había abandonado la plaza; por su parte, el Director, Capitán de Fragata Rafael Carrión, señala que eran las once y media aproximadamente cuando observó la llegada de los marinos estadounidenses al muelle.[132]

El Comodoro Azueta manifestó que al llegar a la Escuela Naval fue bien recibido por los alumnos, los cuales habían salido de sus clases; inmediatamente después se trasladó a la dirección del plantel, donde tuvo una reunión con Rafael Carrión para determinar las acciones que emprenderían ante tan apremiante situación. La conclusión fue que defenderían el edificio y atacarían a las fuerzas invasoras que se aprestaban a desembarcar cerca de la institución. El Capitán de Fragata Carrión se encargó de reunir a los alumnos para explicarles que el país se encontraba en una situación muy complicada y que su deber como mexicanos y como militares era defender a su nación, mientras que Azueta, con entusiasmo, arengó a los marinos.[133]

Después de recibir órdenes de Azueta, los alumnos tomaron las armas y formaron una guarnición para la defensa de su plantel. Una vez que estuvieron listos, observaron que el enemigo pretendía ir tierra adentro por el muelle de Sanidad, por lo que abrieron fuego que obligó a que las avanzadas estadounidenses continuaran sus acciones por el muelle de la Terminal y a que los buques de guerra de Estados Unidos enfilaran su artillería hacia la escuela, aunque algunos de los proyectiles que impactaron no llegaron a explotar.

Durante las primeras acciones del desembarco, las fuerzas invasoras no tuvieron mayores problemas para trasladar a sus hombres rumbo al muelle; los regimientos 18º y 19º del Ejército federal comenzaron a disparar desde distintos puntos del puerto veracruzano y evitaron que los estadounidenses continuaran su avanzada rumbo a la Aduana. La mayor parte de la defensa mexicana carecía de formación profesional; tomaron azoteas y ventanas de los pisos superiores de edificios públicos y casas habitacionales con libertad y sin organización. La única guarnición que tomó su posición de manera estratégica fue la que estaba a cargo de las ametralladoras que se colocaron en algunas de las calles más amplias del puerto. Los tiroteos más intensos se escenificaron en las

131 *Comodoro Manuel Azueta Perillos, op. cit.,* p. 61
132 Ibídem, p. 102.
133 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.,* p. 523.

cercanías de la Aduana, y los infantes de marina estadounidenses que se encontraban de paso por el muelle cuatro fueron los que recibieron el fuego procedente.[134]

Los cadetes, en sus narraciones sobre el 21 de abril, comentaron que sus disparos provocaron varias pérdidas humanas; el Cabo de Alumnos David Fernández Padilla señaló que desde el salón de dibujo, cuya ventana daba hacia el malecón, observaron perfectamente cómo desembarcaban los estadounidenses y que, tendidos pecho a tierra, vieron caer a algunos de ellos hacia el mar con las descargas que recibieron.[135] Según el parte oficial del Director de la Escuela Naval, Miguel Carrión, los estadounidenses se vieron sorprendidos en el momento del desembarco:

> Al intentar los americanos desembarcar ametralladoras en el malecón, fueron obligados a reembarcarse en sus lanchas, por el fuego de los alumnos, replegándose aquellos en su transporte, el que abrió enseguida fuego con un cañón de 101mm, destruyendo con él la prevención, Detall, el de navegación y parte de las habitaciones del Director; las lanchas hicieron fuego con cañones de pequeño calibre 37mm aproximadamente; una vez que destruyeron esa parte, cesaron su fuego que afortunadamente no fue todo efectivo debido a que no explotaron los proyectiles que enviaron…[136]

La oposición de los mexicanos a la invasión del puerto provocó que la Armada de Estados Unidos desembarcara más hombres de sus barcos. A las 13:00 horas aproximadamente, Rush ordenó al Contramaestre John Mc Cloy del *Florida* que se hiciera cargo de tres lanchas de vapor para remolcar más elementos y abastecimientos que reforzaran a los marinos que se hallaban en tierra y dirigir sus proyectiles, procedentes de los cañones de una libra montados en las lanchas, sobre la escuela.[137]

La Escuela Naval era un claro objetivo de los marinos estadounidenses, porque, además del ataque de la flotilla, uno de los buques mayores, el *Prairie*, también tomó posición para descargar su ofensiva sobre los marinos mexicanos. Durante las hostilidades, el Cadete Virgilio Uribe Robles se encontraba en el segundo nivel del plantel y, en el momento en que se aprestó para cargar su arma, recibió en la cabeza el impacto de un proyectil y cayó gravemente herido. Juan de Dios Bonilla, quien se hacía cargo de la Dirección del Detall, al haber sido uno de los testigos del bautizo de sangre de la institución, señaló que una bala expansiva destrozó el cráneo de Uribe y, como consecuencia, cayó de espaldas en estado de coma.[138]

El Cadete Virgilio Uribe recibió un impacto de bala en la parte superior del hueso maxilar derecho y salió por la parte parietal izquierda, provocándole fractura conminuta en la bóveda del cráneo; fue auxiliado por Carlos Menéndez, quien se encontraba a su lado; posteriormente, llegaron a su auxilio el Comodoro Manuel Azueta y el Teniente Mayor Modesto Sáenz y entre los tres trasladaron al herido a la estancia de la Segunda Brigada, en donde fue recostado en las camas de los cadetes Enrique Hurtado de Mendoza y Fernando Escudero. Poco tiempo después, recibió los primeros auxilios del Practicante de Segunda Luis Moya y, en cuanto el fuego disminuyó, elementos de la Cruz Roja lo transportaron al Hospital Militar de San Sebastián, donde murió a las 17:30 horas.[139]

134 Jack Sweetman, *op. cit*., p. 71.

135 *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo Biográfico*, *op. cit.*, p. 63.

136 Parte Oficial del Capitán de Fragata Rafael Carrión del 22 de abril de 1914, ibídem, p. 102.

137 Jack Sweetman, *op. cit*., p. 78.

138 *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo Biográfico*, *op. cit.*, p. 63.

139 *Marinos y Militares destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México,* México, Secretaría de la Defensa Nacional-Secretaría de Marina, 2011, p. 315.

Otro de los marinos que murieron durante las hostilidades fue el Teniente de Artillería José Azueta Abad, hijo del Comodoro Manuel Azueta, quien en esos momentos pertenecía a la Batería Fija de Veracruz y se negó a abandonar el puerto, ya que tomó la decisión de dirigirse a la Escuela Naval, lugar que conocía perfectamente al haber sido cadete de dicha institución; al llegar, se encontró con su padre, al que expresó su consternación y coraje y le informó que se había dado la orden de abandonar las guarniciones para trasladarse a los Cocos. El Comodoro Azueta contestó que permanecería en la escuela junto con los cadetes y conminó a su hijo a que cumpliera con la orden que se le había dado. José decidió permanecer en el campo de batalla, por lo que se dirigió a la calle; en su camino, en la esquina de la calle Esteban Morales, se encontró con una de las ametralladoras que habían sido abandonadas por el Ejército federal; la tomó y disparó contra el enemigo.[140]

Al ubicarse en la calle, el Teniente Azueta se expuso a los tiros de los marinos de los Estados Unidos. El Contramaestre de Segunda Clase Joseph G. Garner lo vio desde la esquina del almacén de la Aduana y le disparó; los dos primeros tiros se impactaron sobre sus piernas, pero su valentía lo obligó a seguir en combate; luego recibió otra herida en el codo, que lo dejó prácticamente inconsciente; esta circunstancia obligó a algunos cadetes a auxiliarlo para ponerlo fuera de peligro. Julián Camacho Martínez, uno de los cadetes que estuvieron presentes en el lugar de los hechos, afirmó que fue herido en la puerta de la Escuela Preparatoria y que recibió la ayuda del Teniente Cañete y Marañón.[141] José Azueta Abad, después de varios días de agonía y negándose a recibir ayuda médica de los marinos estadounidenses, murió el 10 de mayo de 1914 a causa de las heridas provocadas durante el combate.

Aproximadamente a las 14:00 horas, el barco alemán *Ipiranga*, al llegar a Veracruz, recibió la visita de las autoridades navales estadounidenses para evitar que el armamento fuera desembarcado; sin embargo, desistieron en sus peticiones; el barco alemán terminó por zarpar a los Estados Unidos y, poco tiempo después, se trasladó a Puerto México, en donde pudo desembarcar el armamento. Una hora más tarde, las fuerzas invasoras tomaron los edificios públicos más importantes del puerto: la Aduana, los muelles, el Consulado, las estaciones del Telégrafo, la terminal de ferrocarril, el material rodante de la toldilla, la planta de energía eléctrica y la estación de bombeo.

Entre las 18:30 y las 19:00 horas, el Comodoro Azueta recibió la orden de abandonar la Escuela Naval para trasladarse a Tejería, una vez que se quedaron sin parque; poco tiempo después, la artillería de los buques estadounidenses descargó su fuego sobre el edificio. Los marinos abordaron un tren que el General Maass les había mandado previamente para que se trasladaran a la Ciudad de México. Los cadetes que continuaron sus estudios permanecieron juntos, gracias al apoyo del Comandante del Departamento de Marina, Othón P. Blanco, quien solicitó a la Secretaría de Guerra y Marina que los alumnos se incorporaran al Colegio Militar, cuya sede era el Castillo de Chapultepec. Por los acontecimientos del 21 de abril, fueron acreedores a la condecoración que se llamó La Segunda Invasión Norteamericana.[142]

La Armada de Estados Unidos continuó, durante algunos días, con los enfrentamientos de la disminuida defensa civil y militar mexicana, hasta que terminó la resistencia en el puerto, el cual fue administrado por los invasores durante siete meses, cuando lo entregaron a las fuerzas constitucionalistas. La presencia militar de los Estados Unidos en Veracruz fue uno de los factores

140 Juan de Dios Bonilla, *op. cit*., p. 528.

141 "Evocación del 21 de abril de 1914", en *Revista de la Armada de México*, vol. 4, núm. 21, Sección II, Estado Mayor, abril de 1945. Análisis de la Unidad de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 48-65.

142 *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo Biográfico*, *op. cit*., p. 118.

que apresuraron la renuncia de Victoriano Huerta a la Presidencia de la República en el mes de julio. Francisco Carvajal lo sustituyó de manera interina, y, una vez firmados los Acuerdos de Teoloyucan, el 13 de agosto, dio paso a la disolución del Ejército federal y, por lo tanto, de la Armada Nacional. El Ejército Constitucionalista, a su vez, se consolidó como la principal fuerza militar en el país, por lo que Venustiano Carranza pactó el desalojo estadounidense, que se verificó el 23 de noviembre de 1914.

Marinos en la División del Norte

El Ministro de la Suprema Corte de Justicia, Manuel Carvajal, ante la renuncia de Victoriano Huerta, fue quien se hizo cargo de la Presidencia Interina de la República, el 15 de julio de 1914. Intelectuales, empresarios, militares y otros sectores de la sociedad que simpatizaban con el gobierno huertista decidieron abandonar el país. En la Secretaría de Guerra y Marina, el General José Refugio Velasco, al tomar las riendas de la dependencia fue testigo del nerviosismo de los miembros de sus filas, así como de las innumerables deserciones y traiciones que se suscitaron en el Ejército federal.

En julio de 1914, el puerto de Veracruz se encontraba administrado por el Ejército de Estados Unidos y las fuerzas revolucionarias habían tomado importantes plazas por las distintas entidades de la República. La Armada Nacional, para esos momentos, había visto reducida en una tercera parte su pequeña flota, con la pérdida de los cañoneros *Tampico* y *Morelos* durante los combates navales en el noroeste de México, entre los meses de febrero y junio, y del cañonero *Veracruz*, en la toma de Tampico en mayo. La mayor parte de sus tripulaciones viajaron a la Ciudad de México para rendir parte de lo ocurrido en las campañas militares que sostuvieron; poco tiempo después, recibieron nuevas comisiones, como fue el caso de los marinos de los cañoneros *Morelos* y *Veracruz,* quienes, en julio de 1914, participaron en operaciones militares cuyo objetivo era detener las oleadas zapatistas en las actuales delegaciones de Milpa Alta y Xochimilco, en el Distrito Federal, así como realizar algunos estudios de la zona chinampera para reconocer el terreno.[143]

Con la renuncia de Huerta, algunos jefes del Ejército federal, como José Delgado, Miguel Ruelas, Alfredo Ruelas, y quien fuera un impulsor de la creación de la Escuela Naval de Veracruz, José María de la Vega, se acercaron con la representación del jefe constitucionalista, en las cercanías de la capital, con la intención de expresar que sus fuerzas no opondrían resistencia alguna al momento de que el ejército revolucionario entrara a la Ciudad de México. Por su parte, el Presidente Interino, Francisco Carvajal, ordenó un estudio sobre la factibilidad de establecer una defensa en la capital del país, pero la incertidumbre acerca del número de tropas revolucionarias fue un factor fundamental para abandonar tales pretensiones;[144] posteriormente, aceptó que el General José Refugio Velasco, Secretario de Guerra y Marina, se pusiera de acuerdo con el General Álvaro Obregón para la ocupación de la capital y tomó la decisión de retirarse de su cargo.

El 13 de agosto de 1914 se firmaron los acuerdos en Teoloyucan, en los cuales se puso fin a la guerra y se acordó el desarme y el licenciamiento del Ejército. El documento estaba compuesto por dos actas; la primera contenía las condiciones en que sería entregada la capital de la República; fue firmada por Eduardo Iturbide, gobernador de la Ciudad de México, y por Álvaro Obregón. La segunda fue firmada por el General Gustavo A. Salas, en representación del Ejército federal; el Vicealmirante

143 "Una comisión de Marinos estudia la complicada red de chinampas del lago", *El Imparcial*, 31 de julio de 1914, p. 5.

144 Mario Ramírez Rancaño, "México: el Ejército Federal después de su disolución en 1914", México, Polis, vol. I, núm. 2, pp. 19-21.

Othón P. Blanco, como Comandante del Departamento de Marina y en representación de la Armada Nacional; Álvaro Obregón, en representación del gobierno y del Ejército Constitucionalista, y el General Lucio Blanco, como testigo.[145]

En lo concerniente a la Armada Nacional, el Vicealmirante Blanco acató lo establecido en los tratados, por lo que los buques de guerra y las tripulaciones quedaron bajo las órdenes de Venustiano Carranza. Dos días después, entregó su cargo, el cual fue ocupado por Gerardo Baltanás, marino de origen español procedente de la Marina mercante. El puerto de Manzanillo, en el litoral del Pacífico, y Puerto México, en el Golfo, fueron elegidos para la concentración de los buques; en lo relativo a las demás dependencias de la Armada, se acordó que permanecieran en su lugar hasta que recibieran nuevas instrucciones. La Escuela Naval Militar, que había sido alojada en el Colegio Militar de Chapultepec, fue disuelta el 14 de agosto de 1914.[146]

Venustiano Carranza, como Presidente Interino de la República, y los jefes militares revolucionarios aceptaron a elementos del extinto Ejército federal, que se integraron principalmente a las filas villistas, zapatistas y carrancistas. En la Armada Nacional no fue la excepción: capitanes y oficiales se integraron a la Revolución, la mayoría de los que se encontraban en los puertos del Golfo se adhirieron a las fuerzas constitucionalistas, al igual que hicieron otros más procedentes del Pacífico. Algunos otros de mucho prestigio se integraron a la División del Norte y, en menor grado, también estuvieron algunos elementos dentro de las filas de Zapata. Los marinos que habían combatido a las tropas zapatistas en julio de 1914 en la Ciudad de México tenían incertidumbre sobre el destino de su carrera, ya que las primeras fuerzas constitucionalistas que llegaron a la capital fueron las de las fuerzas del Noroeste, encabezadas por el General Álvaro Obregón, con las cuales sostuvieron combates en Sonora y Sinaloa desde 1913.

Marinos y militares, independientemente de estar integrados en una misma causa, el Ejército Constitucionalista, sentían una profunda desconfianza recíproca: por un lado, los marinos pensaban que serían segregados; los revolucionarios, a su vez, pensaron que podrían insubordinarse en cualquier momento. El contingente de Marina se presentaba al Cuartel Libertad cada trece días para pasar lista de presente, pero los tripulantes de los extintos cañoneros *Morelos*, *Tampico* y *Veracruz*, después de varios días de estar en la capital, no recibieron comisión alguna, sus haberes fueron detenidos y, ante la desconfianza, fueron encarcelados. El General David Johnson Peña, uno de los tripulantes del *Tampico* que defeccionaron en febrero, al haber permanecido en las filas de Obregón, fue quien los puso en libertad y, como el ambiente era hostil para los marinos, les recomendó abandonar las filas constitucionalistas.[147]

En la actualidad, no se tiene el dato sobre la cantidad de marinos que se encontraban en la Ciudad de México en el momento del licenciamiento del Ejército federal ni cuántos fueron detenidos, lo cierto es que algunos de ellos aprovecharon el rompimiento entre Villa y Carranza para integrarse a la División del Norte. Entre los meses de septiembre y octubre, la relación entre Venustiano Carranza y Francisco Villa se deterioró completamente, debido a las diferencias en las campañas militares sostenidas en el Estado de Sonora, por lo que se propuso que las facciones revolucionarias se reunieran

145 Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 143.

146 *Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres, Ensayo Biográfico*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, p. 60.

147 Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, pp. 17 y 18.

en una convención para llegar a un acuerdo general.[148] El resultado fue el nombramiento de Eulalio Gutiérrez como Presidente Interino y Jefe del Ejército de la Convención; Carranza, al ser relegado de las principales funciones gubernamentales, decidió desconocer los acuerdos establecidos en la Convención de Aguascalientes, lo que dio paso a la guerra entre constitucionalistas y convencionistas.

Ante el amago del Ejército Convencionista en la periferia de la capital, Venustiano Carranza decidió trasladar su gobierno al puerto de Veracruz. Una vez que las fuerzas de la convención, bajo el mando de Francisco Villa y de Emiliano Zapata, tomaron la capital de la República, todas las condiciones estaban listas para la instauración de su gobierno en la ciudad. Por lo tanto, existían dos gobiernos, cada uno de ellos con su correspondiente estructura gubernamental. Eulalio Gutiérrez nombró a José Isabel Robles Secretario de Guerra y Marina, cuyo Departamento de Marina estuvo dirigido por algunas semanas, a partir del 20 de enero, por el Comodoro Manuel Azueta Perillos, quien renunció para volver a su retiro que había solicitado desde el año anterior.[149] El Comodoro Gabriel Carvallo Vera fue quien se quedó al frente del Departamento a partir de febrero de 1915, y fue uno de los marinos que se mantuvieron, hasta el final, del lado de la Convención.

El Ejército Convencionista tuvo en Villa a su jefe principal; entre sus filas, contó con distinguidos marinos que participaron en dos frentes de batalla, uno de ellos, bajo las órdenes del General Manuel Chao, y posteriormente por el General Tomás Urbina, quienes dirigieron las acciones en la Batalla de El Ébano. La Armada Convencionista —así se le llamó durante la campaña militar— estuvo comandada por el Capitán de Fragata Luis G. Hurtado de Mendoza,[150] quien dirigió, sin éxito, una sección de la artillería que intentó hacer daño a los constitucionalistas. Parte del grupo de marinos se dispersó después de la fuerte derrota sufrida por las fuerzas villistas; algunos otros permanecieron en la División del Norte hasta que Villa decidió licenciarlos.[151] Algunos de los marinos que integraron la Armada Convencionista fueron: el Mayor José J. Morel; Primer Teniente Juan Moll; Primer Teniente Francisco Pérez Grovas, Primer Maquinista Fernando Piana, Segundo Maquinista Joaquín López, Tercer Maquinista José M. Torres y Antonio Argudín Corro.[152]

El segundo grupo de marinos que se integró a la Convención fue el del Sector Marina, el cual tuvo su Cuartel General en Irapuato y estuvo integrado por algunos de los comandantes representativos de la Armada Nacional, como los Comodoros Othón P. Blanco, Antonio Ortega y Medina e Ignacio Torres,[153] y los cadetes que habían participado en la defensa de la Escuela Naval Militar, Esteban Minor Carro, Manuel de la Sierra y Juan Castañón, quienes seguramente fueron testigos de una de las derrotas más importantes de Francisco Villa: la Batalla de Celaya. Otros marinos que se integraron a la Convención fueron Ángel Ortiz Monasterio y Flaviano Paliza, quienes formaron parte de la Junta Revisora de Patentes, la cual se encargó de examinar el exagerado número de ascensos que otorgó Victoriano Huerta.[154]

El Ejército Constitucionalista, por su parte, con el apoyo de los Estados Unidos, tuvo la oportunidad de adquirir con mayor facilidad el armamento necesario para derrotar a los convencionistas. Las victorias en Celaya, León, El Ébano y Aguascalientes prácticamente marcaron el

148 Charles Cumberland*, op. cit.*, p. 150.

149 *Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Biográfico*, *op. cit.,* p. 75.

150 Juan Pérez, *La columna Navarro en El Ébano*, México, Tipografía Guerrero Hermanos, 1916, p. 15.

151 Antonio Argudín Corro, *op. cit.*, p. 22.

152 Ibídem, p. 35.

153 Esteban Minor Carro, *Autobiografía*, México, Instituto Politécnico Nacional-Instituto Mexicano de Comunicaciones, 1991, p. 89.

154 Mario Ramírez Rancaño, *México: El Ejército Federal después de su disolución en 1914*, *op. cit.*, p. 30.

destino de las fuerzas villistas, las cuales se replegaron hasta Chihuahua, donde, de manera intermitente y sin la fuerza que llegaron a tener, continuaron en pie de lucha, combatiendo a un ejército numeroso y con presencia en la mayor parte del territorio nacional.

Los marinos al triunfo de la Revolución Constitucionalista

Con la disolución del gobierno de la Convención, Venustiano Carranza se quedó al frente del gobierno de la República y, puesto que mantenía su sede en el puerto de Veracruz, tuvo a su disposición los buques de guerra de la Armada Nacional: *Zaragoza*, *Bravo*, el transporte de guerra *Progreso* y el remolcador *Melchor Ocampo*; en el lado del Pacífico, llegó a contar con algunos buques mercantes y con el único buque de guerra que quedaba, el transporte *Guerrero*, que se adhirió a la Revolución en diciembre de 1914. Entre los comandantes más representativos, se encontraban Hilario Rodríguez Malpica Segovia y el Capitán de Fragata Eduardo Oliver, quienes seguramente asesoraron a Carranza para las cuestiones de Marina de Guerra.

Sin embargo, las insurrecciones continuaron en varios estados de la República, como Yucatán, donde la estratificada sociedad yucateca se manifestó en contra de la designación carrancista del General Toribio de los Santos como Gobernador de la entidad, por lo que decidieron financiar la campaña militar del ex Coronel Abel Ortiz Argumedo, quien tomó el puerto de Progreso en febrero de 1915. Como respuesta, Carranza decidió mandar a uno de sus generales más distinguidos, Salvador Alvarado, para detener el avance de la insurrección, y ordenó que el transporte *Progreso* vigilara el litoral yucateco. El 28 de febrero, el buque recibió la visita de un cayuco que, de acuerdo con lo que afirma el Comandante del buque de la Armada, el Teniente Mayor Arturo F. Lapham, expresó la intención de entregar víveres y algunos efectos, cuando en realidad era una trampa mortal, explosivos que, además de hundir al barco y causarle daños de consideración, provocó la muerte de marinos y civiles que se encontraban a bordo.[155]

Los sobrevivientes fueron puestos a salvo en el vapor estadounidense *Morro Castle*, el cual se dirigió a Veracruz en los primeros días de marzo con un total de 67 marinos y 48 soldados, entre cuyos jefes y oficiales de Marina se encontraban el Comandante Arturo Lapham, el Segundo Comandante Daniel Ríos, el Jefe de Máquinas José Martín y el Mayor Maquinista Fortunato Estéfano; los maquinistas José Girard y Horacio Jiménez, y los tenientes Rafael Canals y Luis I. Priego, entre otros.[156] La rebelión aún fue capaz de tomar el buque mercante *Libertad*, procedente de Veracruz, con el cual pretendieron realizar la venta de chicle que habían conseguido en las bodegas del Banco de México.[157] Alvarado, por su parte, recibió refuerzos, entre ellos la brigada Ocampo comandada por el General Heriberto Jara y la División del General Cándido Aguilar, con los cuales empezó a tomar posiciones importantes, como la ciudad de Mérida, el 16 de marzo de 1915, hasta que tomó el control de la situación. Poco tiempo después fue designado Gobernador de Yucatán; la vigilancia en las costas siguió en pie con Arturo Lapham, ahora al frente de la corbeta *Zaragoza*. El transporte *Progreso*, por su parte, fue puesto a flote de nuevo; para ello, contó con el apoyo de la draga *Tampico*,

155 Parte Oficial del Teniente Mayor Arturo Lapham, comandante del transporte *Progreso,* en Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente*, *op. cit*., p. 240.

156 "El transporte nacional *Progreso* se hundió debido a la explosión de un barril con dinamita a bordo", *El Demócrata*, martes 2 de marzo de 1915, pp. 1 y 4.

157 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, *op. cit*., p. 588.

el remolcador *Tritón*, el guardacostas *Melchor Ocampo* y el *Zaragoza*, así como de buzos y aparatos necesarios para rescatar el buque.[158]

Con el interés de tener una mayor presencia naval en los litorales del país, el gobierno constitucionalista estuvo interesado en la realización de estudios especializados para la recuperación de algunos de los buques de guerra que se hundieron en años anteriores. El velero *Yucatán*, por ejemplo, había sido puesto como pontón y estuvo abandonado por algunos años; a principios de marzo de 1916, fue trasladado al dique, en donde se le hizo una revisión minuciosa y fue restaurado para que fuera sede de la Escuela de Grumetes.[159] En abril, el Primer Jefe informó sobre la creación de esta escuela con la intención de formar personal capacitado de marinería para integrar la tripulación de los buques y desempeñar los servicios de la Armada.[160]

El cañonero *Veracruz* fue otro de los buques que se intentó poner nuevamente a flote, incluso se organizaron algunas comisiones que se encargaron de los estudios pertinentes para rescatarlo, pero fue imposible. El único de los buques hundidos que pudo rescatarse fue el transporte *Progreso*, que siguió en actividad durante varios años más. El gobierno constitucionalista mantenía el interés por incrementar el material flotante de la Armada Nacional; por ello, en abril de 1915, adquirió el *Maclovio Herrera* en Nueva Orleans, un buque que había sido parte de la Armada Española y que fue tomado por los Estados Unidos en la guerra que sostuvieron ambas naciones en 1898; contaba con un aparejo de ochenta y nueve toneladas, 104 pies de eslora por 15.6 de manga y 6.5 de calado, una potencia de 600 caballos de fuerza y una caldera que podía quemar carbón o petróleo de manera indistinta.[161] Otro de los buques adquiridos fue el *Olimpia*, rebautizado con el nombre de *Libertad*, que desplazaba 1070 toneladas.[162] Juan de Dios Bonilla, testigo de la reorganización de la Armada en aquellos años, menciona la adquisición de los barcos *Alameda*, *Atlanta* y el aviso *Sonora*. [163]

La Armada Constitucionalista también incrementó sus unidades en el litoral del Pacífico, el cual, prácticamente, carecía de la presencia de buques de guerra, ya que ahí se encontraba sólo el *General Guerrero*. Durante los difíciles años de la guerra revolucionaria, la Armada Nacional se vio en la necesidad de recibir la ayuda de buques mercantes. El gobierno de Carranza adquirió algunos de ellos, tal como ocurrió con el vapor nacional *Korrigan III*, el cual perteneció a la Compañía del Boleo situada en Santa Rosalía, Baja California; fue artillado con cuatro cañones de 57mm y recibió el nombre de *General Jesús Carranza*; posteriormente, fue devuelto a la compañía; lo mismo sucedió con el aviso *Pacífico*, propiedad del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.[164]

El Artículo 32 constitucional

En junio de 1915, Venustiano Carranza abandonó el puerto de Veracruz con la intención de realizar una larga gira por diferentes lugares del país. Durante esos meses, estableció de manera interina la capital del país en la ciudad de Querétaro, situación que se mantuvo hasta que se trasladó a

158 "Como hay probabilidades de salvar el transporte *Progreso*, se organizan los trabajos a fin de sacarlo a flote", *El Demócrata*, viernes 5 de marzo de 1915, p.1.

159 Mario Lavalle Argudín, *Memorias de Marina. Acaecimientos notables, Buques de la Armada*, *op. cit.*, p. 100.

160 "El velero *Yucatán* será reparado", *El Demócrata*, martes 2 de marzo de 1915, p. 4.

161 "La Armada Nacional se aumenta con nuevas y flamantes unidades", *El Demócrata*, viernes 18 de abril de 1915, p. 1.

162 Ídem.

163 Las dimensiones del aviso *Sonora* eran las siguientes: eslora de 48.768m; manga de 8.839m y puntal de 2.743m. Contaba con dos máquinas de vapor y dos calderas escocesas, así como dos cañones de 57mm.

164 Rafael López Fuentes, *op. cit.*, p. 99.

la Ciudad de México a mediados de abril de 1916, con la finalidad de reorganizar los aspectos políticos, económicos y constitucionales del país. En uno de sus discursos, informó que la lucha Armada había concluido y que el siguiente paso era el restablecimiento del orden legal. Con la finalidad de llegar a un magno acuerdo y planear las reformas políticas, Carranza decidió convocar a una asamblea constituyente cuyo resultado fue la promulgación de una nueva Constitución, el 5 de febrero de 1917.[165]

Las asambleas se llevaron a cabo en Querétaro, del primero de diciembre de 1916 al 31 de enero de 1917; como resultado de las sesiones, se reformaron varios artículos, entre ellos algunos que resultaron vanguardistas, sobre todo en los rubros laboral y educativo; también se llevaron a cabo reformas en materia marítima. El tema principal de la reforma fue la nacionalización de la Marina Mercante, ya que para esos momentos los principales comandantes a bordo de los barcos mexicanos eran de origen extranjero. Desde el siglo XIX, Antonio López de Santa Anna propuso que los capitanes y contramaestres de cualquier buque nacional fueran de nacionalidad mexicana. En 1887, Manuel González se expresó a favor de que un oficial mexicano con conocimientos militares y navales fuera el mando superior de una tripulación, por encima del oficial de derrota, que sí podría ser de otra nacionalidad.[166]

No fue sino hasta el Congreso Constituyente de Querétaro, en 1917, cuando se trató el tema con profundidad. Por una parte, Venustiano Carranza propuso que se privilegiara a los mexicanos ante los extranjeros en lo relativo a empleos, cargos o comisiones nombrados por el gobierno y se prohibiera el reclutamiento de extranjeros a las Fuerzas Armadas, policía y seguridad pública en tiempos de paz. El entonces Diputado por el estado de Veracruz, Cándido Aguilar, fue uno de los impulsores para que se reformara el artículo 32 constitucional; contó con el apoyo de personalidades que se desempeñaban en la Marina Mercante, como Josefina Bonhome y Amado Salazar, así como del distinguido General Heriberto Jara, quien en años posteriores fungiría como Secretario de Marina.[167] El eje principal de la reforma se centra en la nacionalización de la Marina Nacional para asegurar la integridad de la República y los recursos naturales del país. En su discurso, Aguilar criticó la actitud de los encargados de los buques mercantes nacionales, quienes, al ser de origen extranjero, constantemente se negaban a prestar apoyo al gobierno revolucionario en los momentos de mayor apremio y, por el contrario, abanderaban sus barcos en otro país, sin la oposición de la tripulación que, en la mayoría de los casos, también procedía del exterior.[168]

La comisión que se encargó de estudiar las posibles reformas o adiciones al artículo 32 la integraron Francisco J. Mújica, Alberto Román, Luis G. Monzón, Enrique Recio y Enrique Colunga, quienes desde diciembre tomaron en cuenta la propuesta de Cándido Aguilar sobre la nacionalización del personal de la Marina Mercante y la Armada Nacional. La comisión destacó la idea de que, dada la gran extensión de los litorales del país y las materias primas que en él se producen, era pertinente que éstos fueran protegidos por ciudadanos mexicanos para reforzar la integridad nacional. Las propuestas de Carranza y Cándido Aguilar fueron revisadas y la iniciativa que se presentó al Congreso Constituyente quedó de la siguiente manera:

165 Charles Cumberland, *op. cit*., p. 297.

166 Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, t. I, México, Secretaría de Marina, 1967, p. 111.

167 Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, *op. cit*., p. 474.

168 Mario Lavalle Argudín, *Artículo 32 Nacionalización de la Marina y Día de la Marina*, Secretaría de Marina-Armada de México, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 1987, p. 9.

> Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano; en tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer a la Marina Nacional 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 mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.[169]

Cándido Aguilar expuso que, con la aprobación de la iniciativa de Ley, la Armada Nacional desempeñaría una función fundamental para garantizar la soberanía nacional en el mar y que, por lo tanto, debía contar con hombres de alta disciplina militar y un elevado espíritu de patriotismo, por lo que era necesario que fueran de nacionalidad mexicana por nacimiento. Después de la promulgación de la nueva Constitución, tanto la Armada Nacional como la Marina Mercante se dieron a la tarea de cumplir con las nuevas disposiciones constitucionales. En el puerto de Veracruz, la Compañía Mexicana de Navegación se resistió de manera pasiva a acatar la nueva ley, pero, ante la presión del Capitán de Puerto Juan de Dios Bonilla, tuvo que recurrir a algunos miembros de la Armada Nacional. El primer buque que zarpó cumpliendo con las nuevas disposiciones fue el *Tabasco*, comandado por el Capitán Rafael Izaguirre. [170]

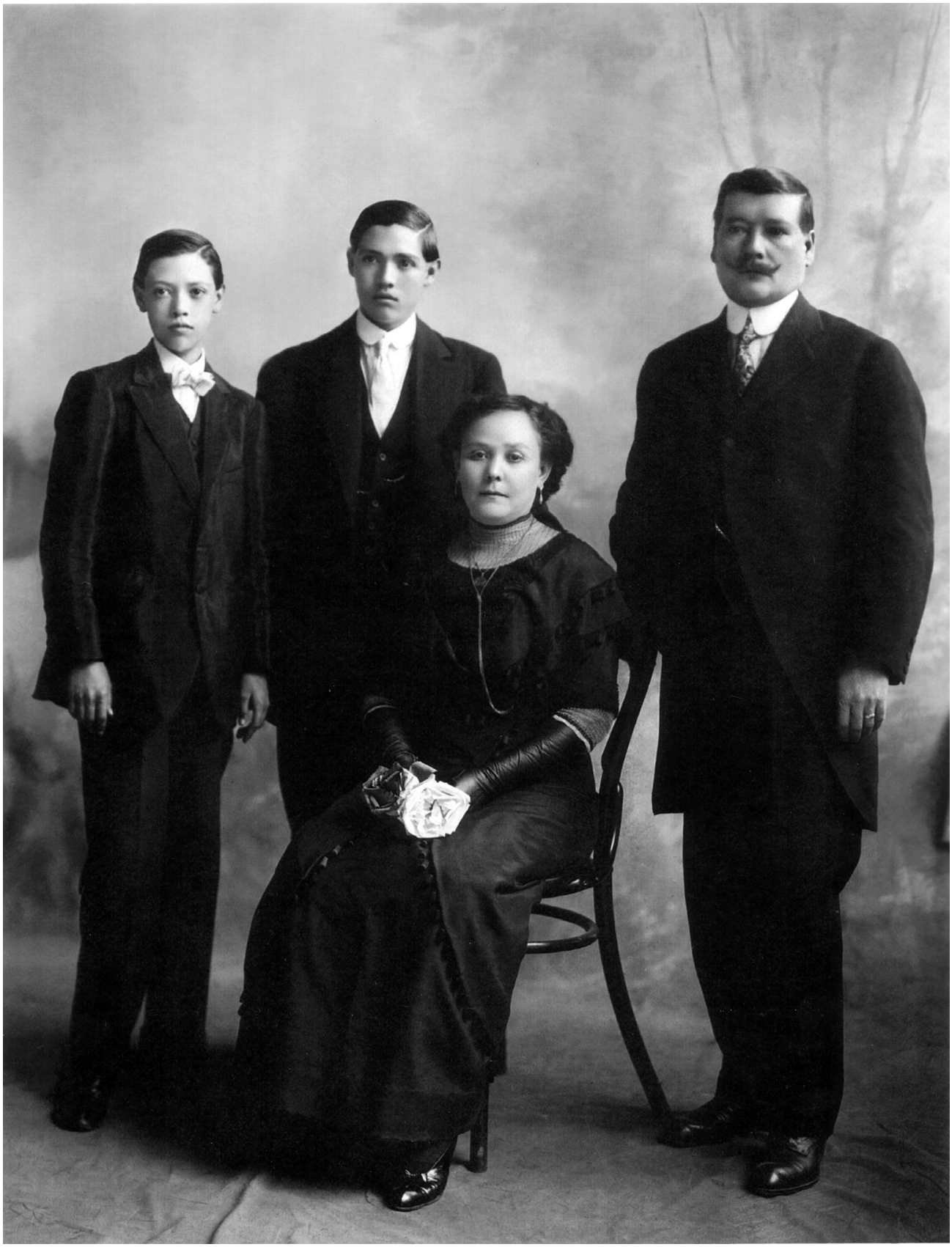
Con la nueva ley, se incorporaron otros distinguidos personajes de la Armada Nacional a la Marina Mercante, como fue el caso de Luis Hurtado de Mendoza, Comandante del barco *Sonora*; Armando Ascorve, al mando del *Oaxaca*, quien posteriormente fue sustituido por Agustín Guillé. El artículo 32 fue reformado dos veces más: la primera el 10 de diciembre de 1934 durante la gestión del Presidente Lázaro Cárdenas, cuando se acordó que personal mexicano se hiciera cargo de puestos como el de la Capitanía de Puerto, los servicios de practicaje y las funciones principales en la Agencia Aduanal. Nueve años después, durante la presidencia de Manuel Ávila Camacho, se sumaron las reformas relativas a la Fuerza Aérea, cuyo personal tiene que cumplir como principal requisito ser mexicano por nacimiento.

En los últimos diez años del Porfiriato, la Armada Nacional había adquirido algunos buques de guerra con mejores características que los que se habían comprado con anterioridad; transportes y cañoneros fueron la opción. Durante la Revolución Mexicana, los buques fueron sujetos a extraordinarias faenas por las necesidades del servicio, principalmente durante el gobierno de Victoriano Huerta, cuando el material flotante fue insuficiente, por lo que se tuvo que recurrir a los buques mercantes.

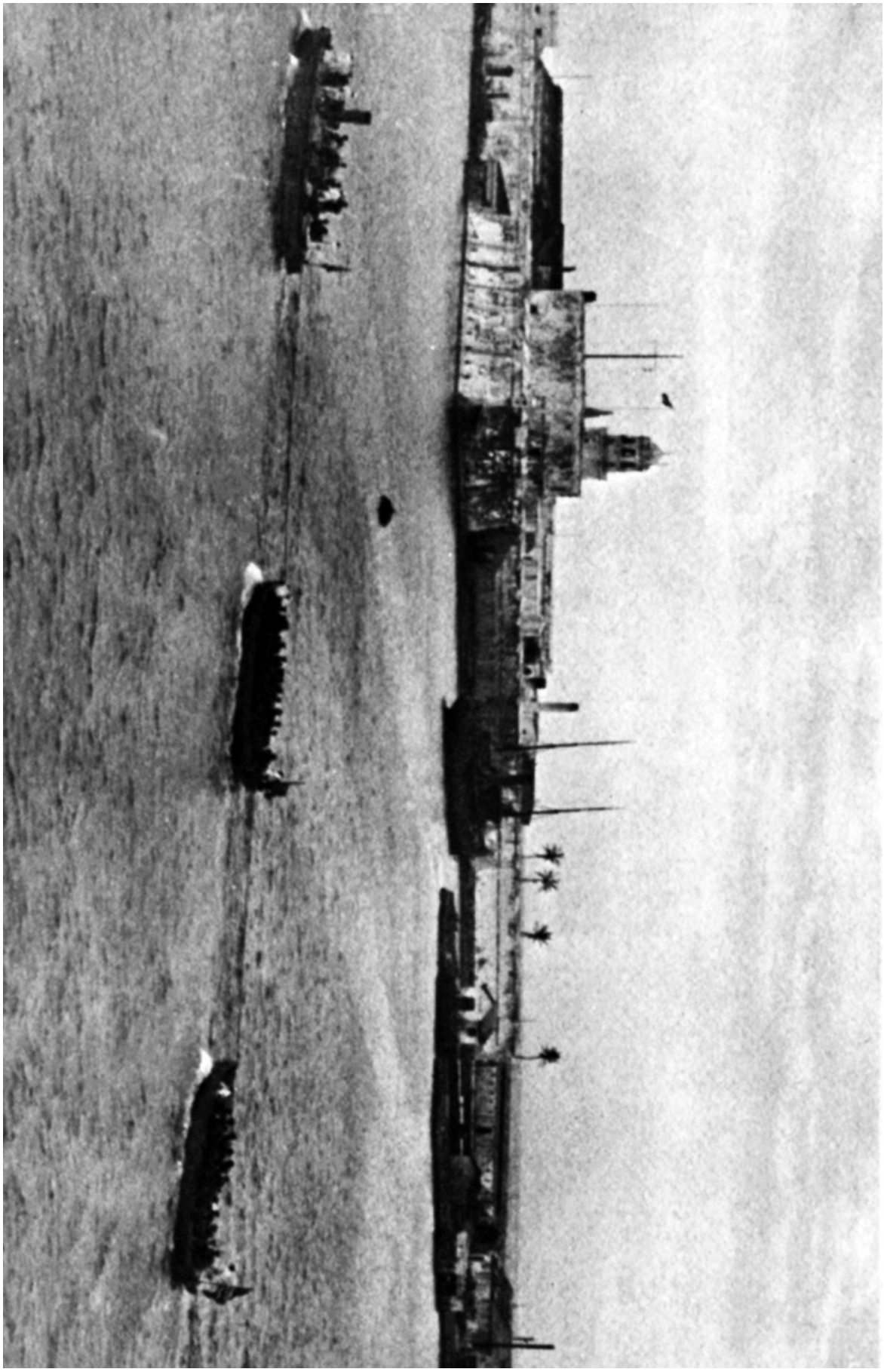
Con el licenciamiento del Ejército, los marinos buscaron ingresar a las Fuerzas Armadas, y lo hicieron en distintas facciones; destacan los que estuvieron bajo las órdenes de Villa. Ante la derrota de la División del Norte, Carranza inició un proceso de reorganización; la Armada Nacional adquirió algunos barcos para refundar sus escuadrillas, así como la Escuela Naval Militar y algunas escuelas para clases y marinería. Sin embargo, los problemas políticos continuarían con la rivalidad entre Venustiano Carranza y Álvaro Obregón, en el contexto político nacional.

169 "Dictamen de la primera comisión de constitución de la 46º sesión sobre el artículo 32" en *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, México, Secretaría de Marina, 1970, p. 251.

170 Enrique Cárdenas de la Peña, *Educación Naval en México*, t. I, *op. cit.*, p. 121.



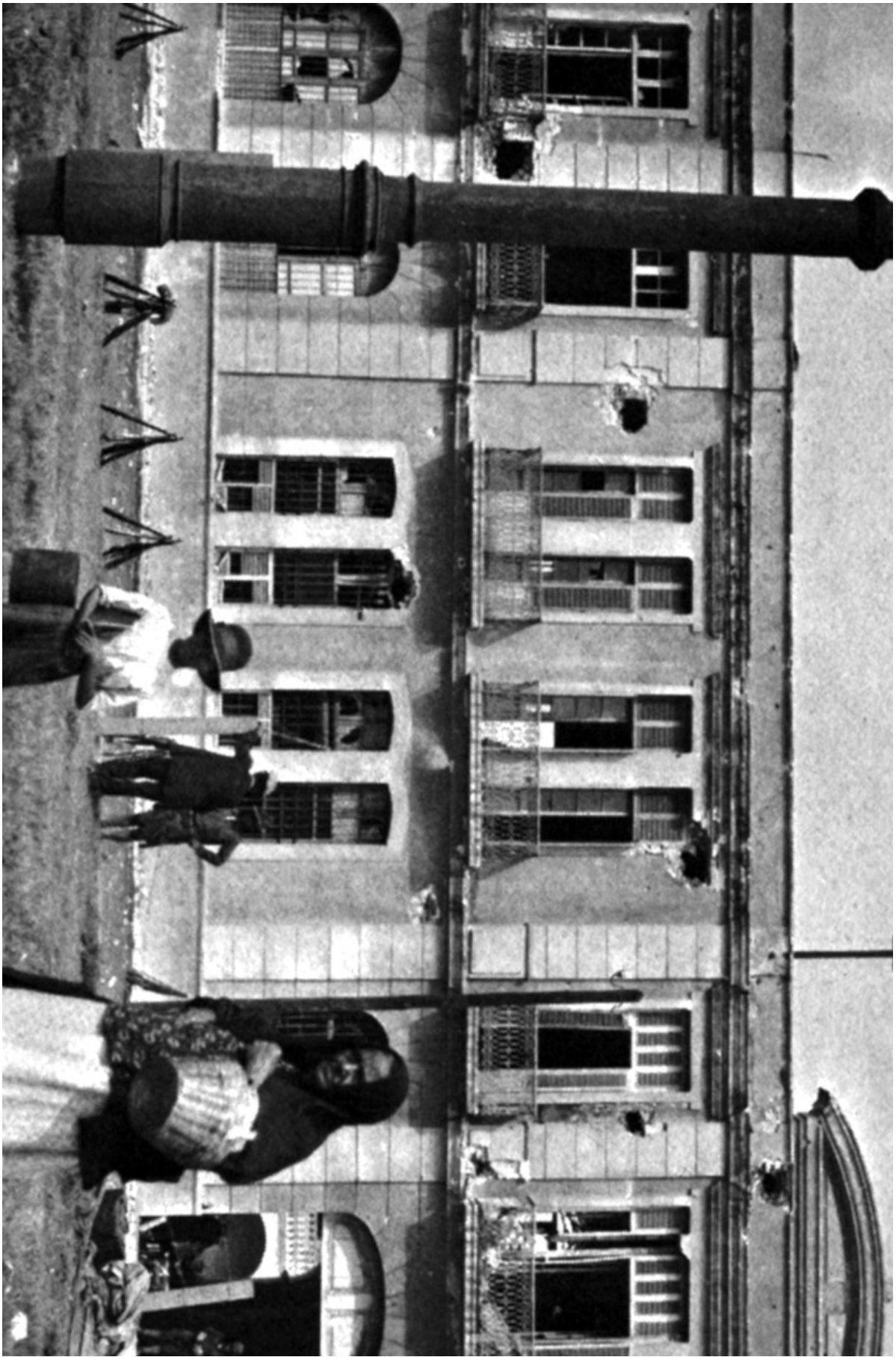
El Cadete Virgilio Uribe (izquierda) fue víctima de la ofensiva estadounidense a la Escuela Naval Militar. En la foto aparece junto a su familia, a la edad de trece años.



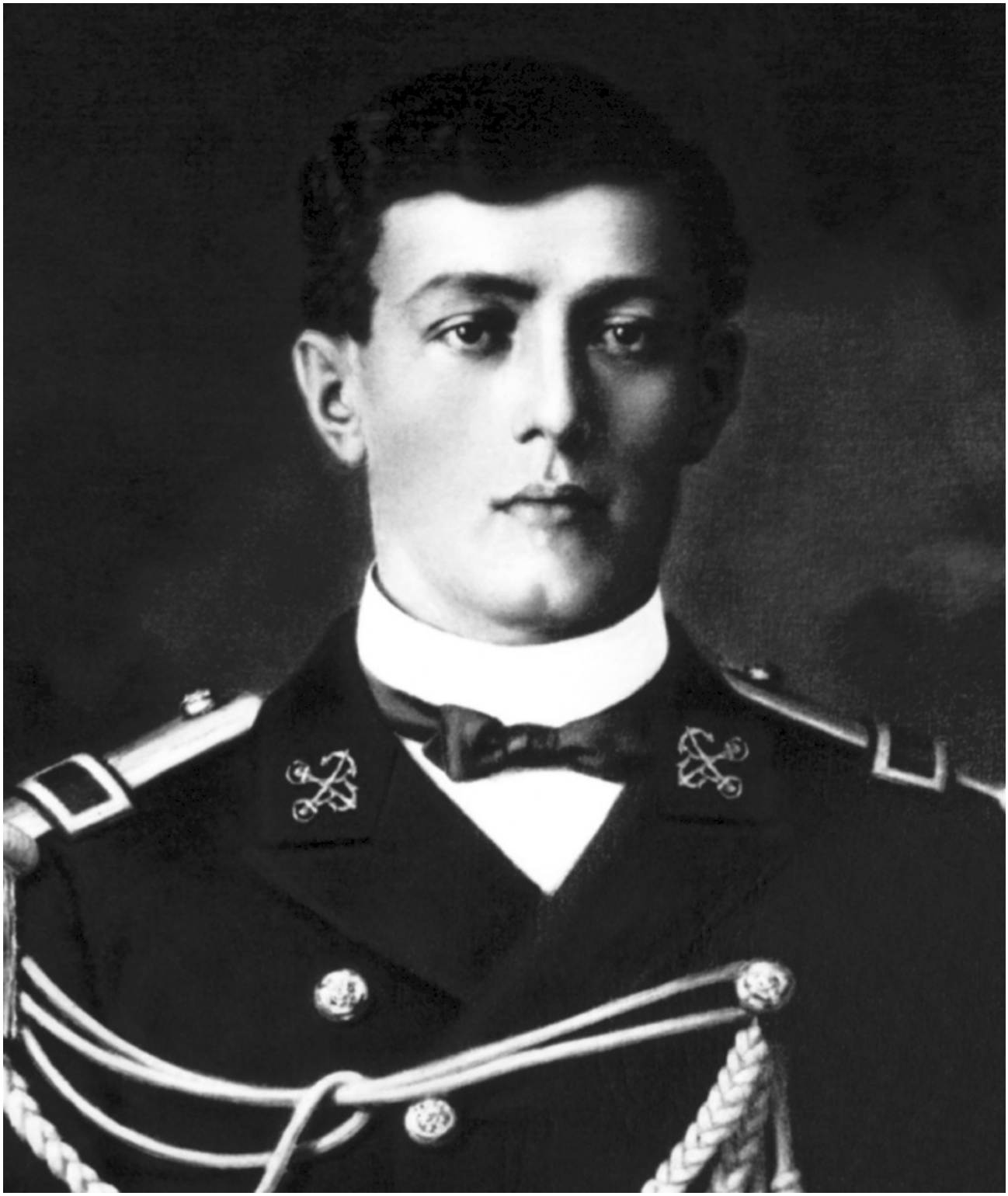
Desembarco estadounidense en el puerto de Veracruz. Al fondo se aprecia el castillo de San Juan de Ulúa. 21 de abril de 1914.



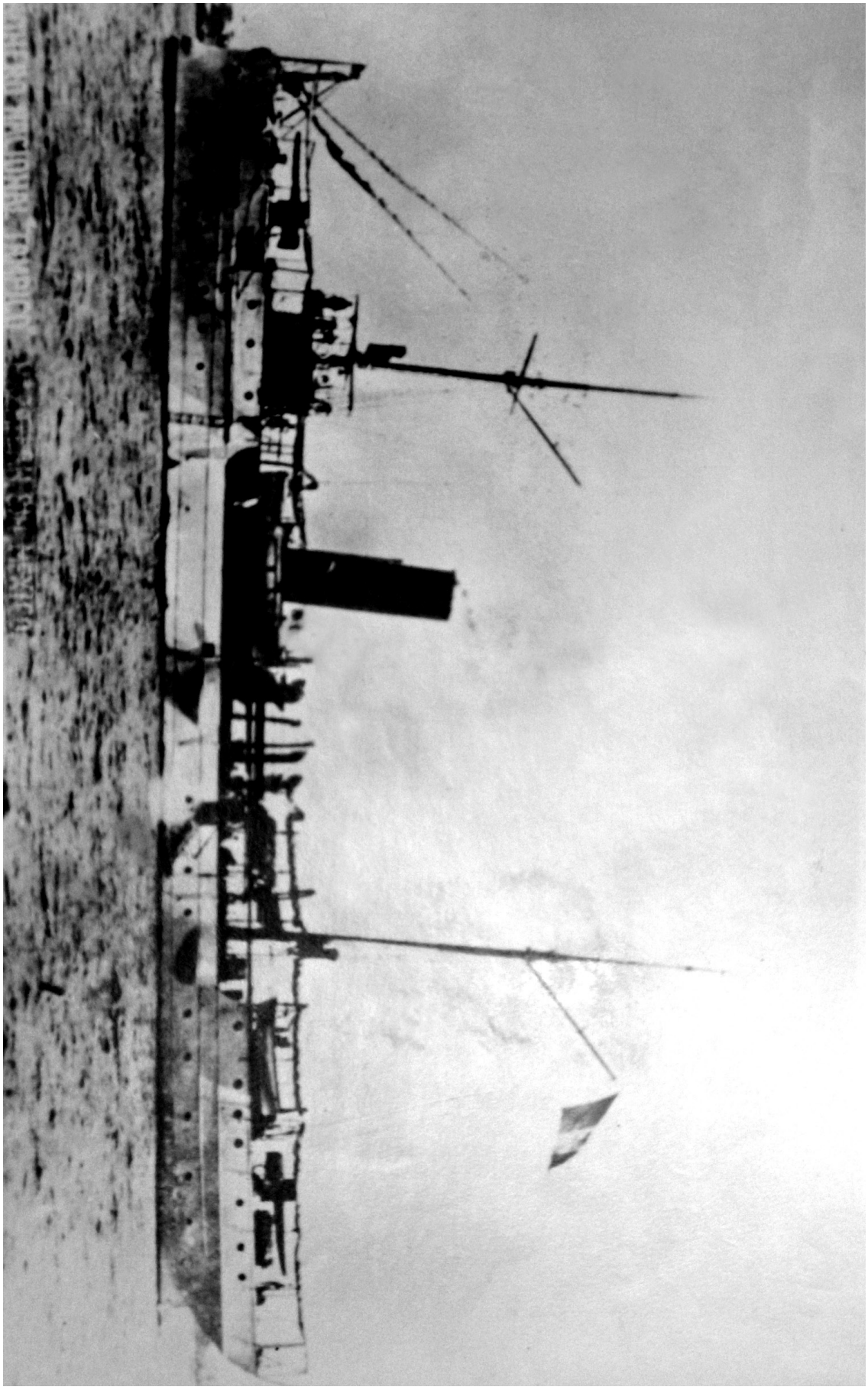
Funerales del Teniente José Azueta Abad.



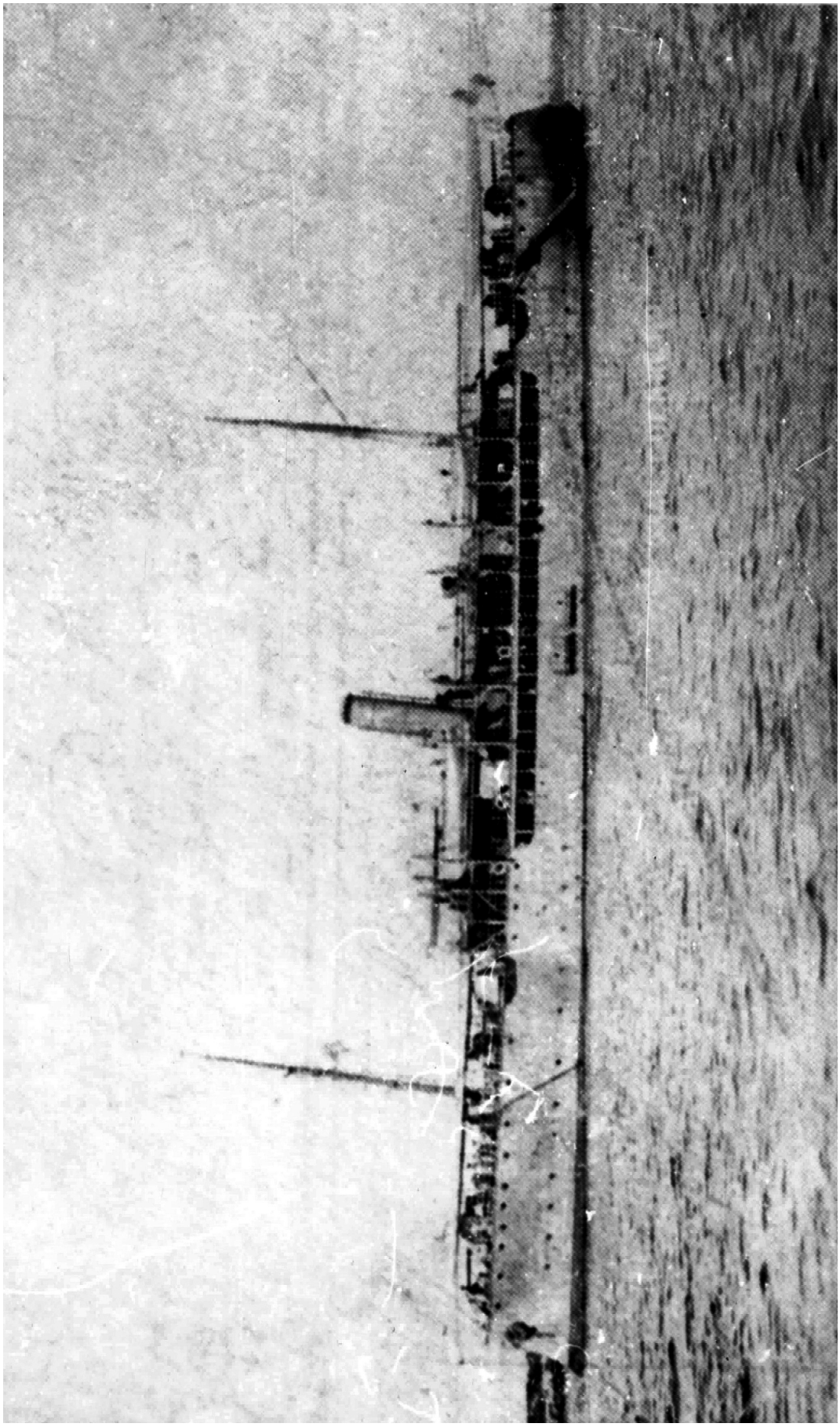
Detalle de la Escuela Naval después del bombardeo estadounidense del 21 de abril de 1914.



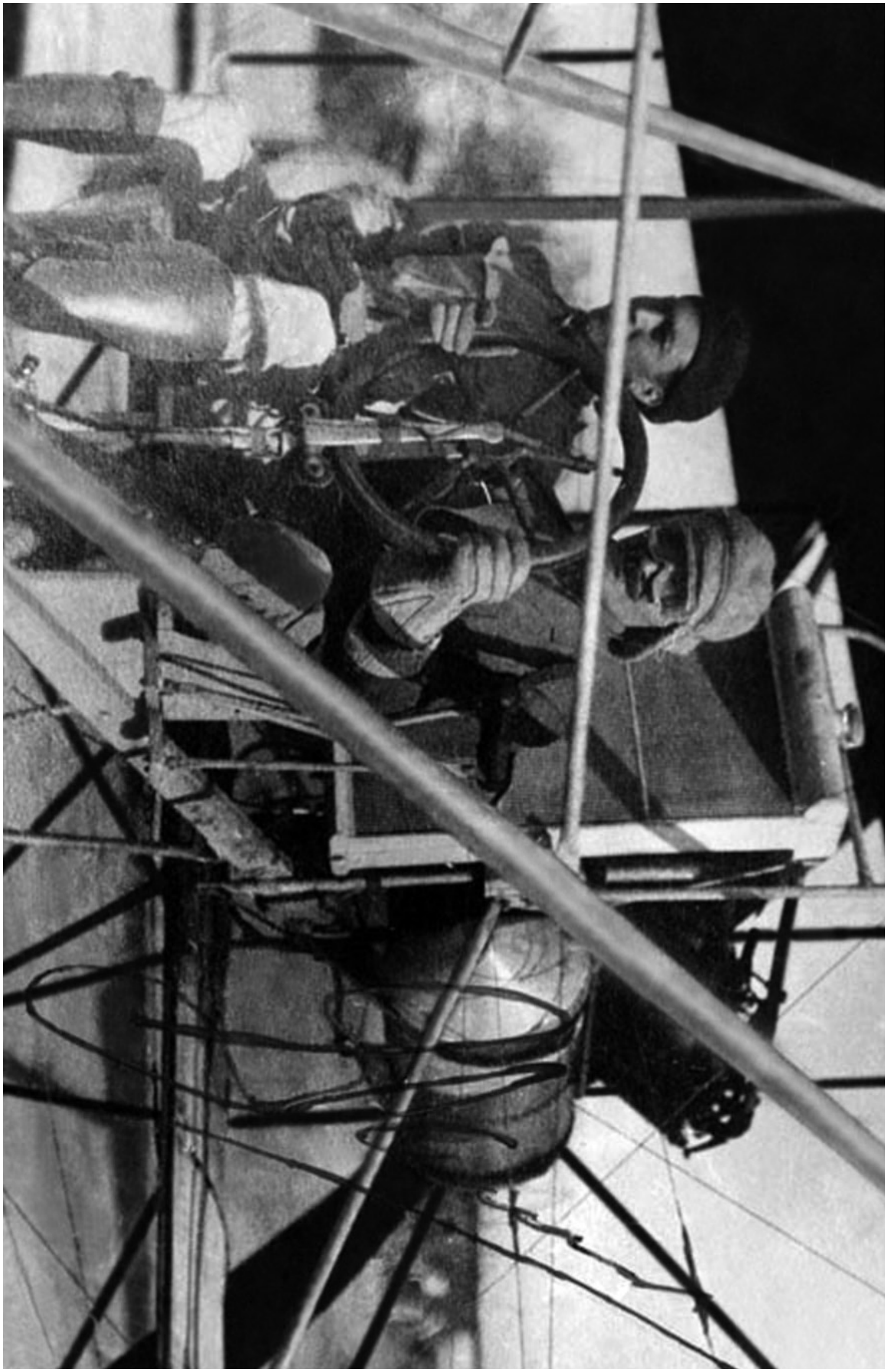
El Teniente Hilario Rodríguez Malpica, se levantó en contra del gobierno de Victoriano Huerta, tomando el mando del cañonero Tampico.



El cañonero Tampico fue hundido en junio de 1914.



El transporte Guerrero fue uno de los buques de guerra de la Armada Nacional que tuvo una intensa actividad durante la Revolución Mexicana. Asimismo, este buque junto con el Morelos, atacaron al cañonero Tampico en 1914.

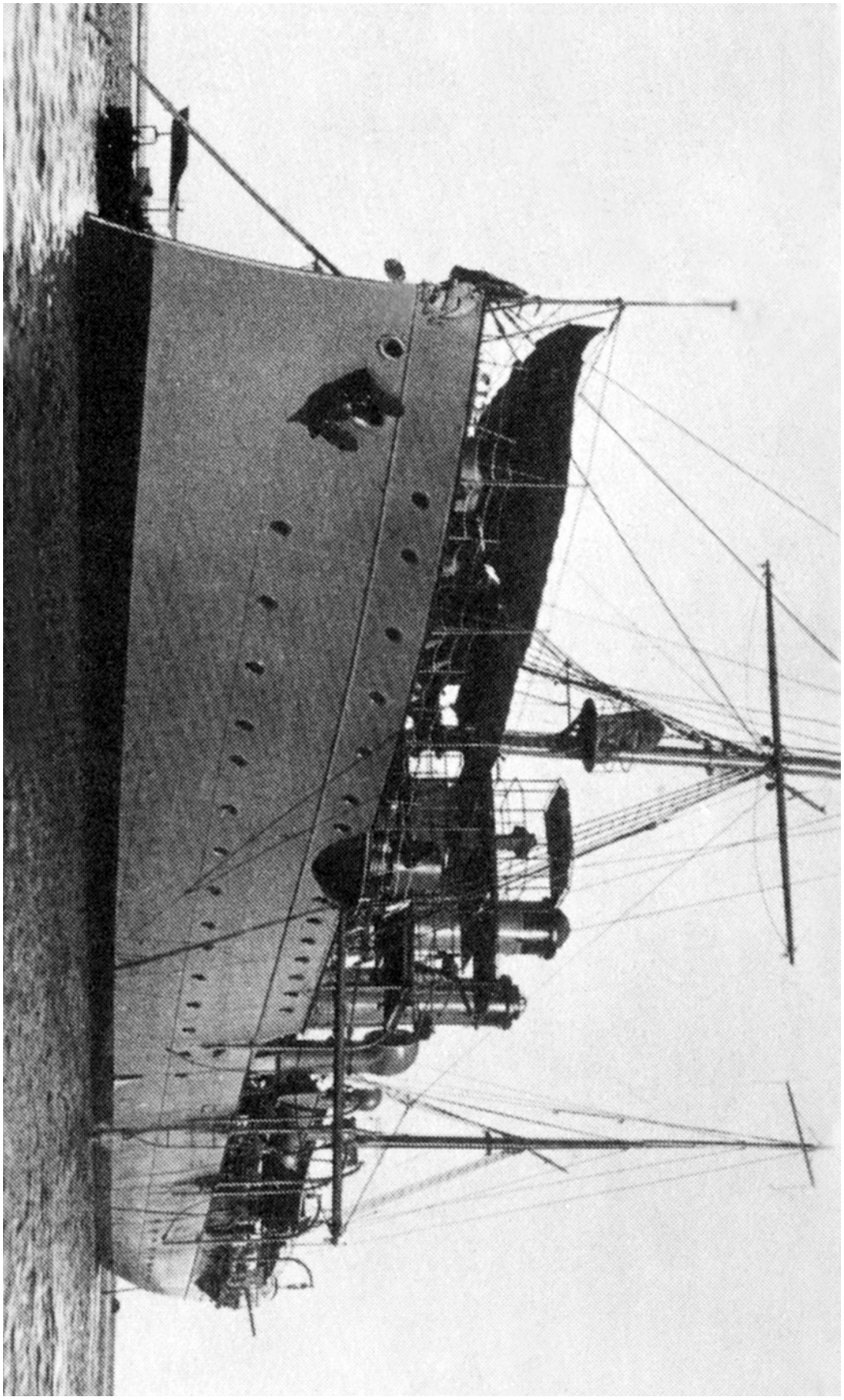


Piloto Gustavo Salinas Camiña y Maquinista Naval de la Armada Teodoro Madariaga en el Biplano Sonora.

La acción del Biplano Sonora a favor del cañonero Tampico, ha llevado a considerar a los especialistas que el enfrentamiento que se libró en junio de 1914 es el primer combate aeronaval realizado en el mundo.



Daños provocados al transporte Progreso en la Península de Yucatán.



Cañonero Nicolás Bravo.

Fuentes Consultadas

Documentales

Archivo General de la Nación.

Archivo General de Marina.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Bibliografía

AGUILAR, José Ángel. *La Decena Trágica*. 2 v., México, Biblioteca del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1981.

ALESSIO Robles, Miguel. *Historia Política de la Revolución,* México, Botas, 1946, 393 pp.

ALVARADO, Salvador. *La Reconstrucción de México*, 3 v., México, J. Ballesca, 1919.

BARRAGÁN Rodríguez, Juan. *Historia del Ejército y de la Revolución Constitucionalista*, 4 v., México, Segunda Época, 1985.

BARRIENTOS Lavín, Margarita. *Bibliografía económica del Porfiriato 1877-1910,* México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 1988, 338 pp.

BARRÓN, Luis. *Historias de la Revolución Mexicana,* prólogo de Friedrich Katz, México, Herramientas para la Historia, Centro de Investigación y Docencia Económica, Fondo de Cultura Económica (Historia), 2004, 212 pp.

BULNES, Francisco. *El verdadero Díaz y la Revolución,* estudio introductorio y notas de Alicia Salmerón, México, Editorial del Valle de México, 1979, 563 pp.

_____. *Las grandes mentiras de nuestra historia*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2009, 637 pp.

CAMACHO López, Abraham. *Porfirio Díaz*, México, Editores Mexicano Unidos, 2008, 94 pp.

CARAVEO, Marcelo. *Crónica de la Revolución 1910-1929,* introducción y cronología de Guillermo Porras Muñoz, México, Trillas (Linterna Mágica, 19), 1991, 207 pp.

CASASOLA, Gustavo. *Seis siglos de historia gráfica de México 1325-1900*, 2 v., México, Casasola, 1964.

CASTAÑEDA Batres, Óscar. *Revolución Mexicana y Constitución de 1917*, *1876-1938,* México, Porrúa, 1988, 429 pp.

CASTILLO Marcelo, Maribel. "Militarización escolar durante el gobierno de Victoriano Huerta", Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, 94 pp.

COSÍO Villegas, Daniel. *Historia Moderna de México*, 4 v., México, El Colegio Nacional, 2009.

CUMBERLAND, Charles. *La Revolución Mexicana. Los años constitucionalistas* (trad. Héctor Aguilar Camín; introducción de David C. Bailey), México, Fondo de Cultura Económica, (Historia), 1993, 388 pp.

DÍAZ, Porfirio. *Memorias de Porfirio Díaz,* 2 v., prólogo de Moisés González Navarro, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.

DÍAZ Zermeño, Héctor. *Aureliano Blanquet (1848-1919)*, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, 216 pp.

DULLES, John Foster. *Ayer en México. Una crónica de la Revolución 1919-1936* (trad. Julio Zapata), México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 653 pp. (Historia).

DUMOND, Don E. *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán* (trad. Luis F. Verano), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Centro de Estudios Mayas/*Plumsock Mesoamerican Studies: Maya Educational Fundation*, 2006, 681 pp.

FABELA, Isidro. *Historia Diplomática de la Revolución Mexicana 1912-1917,* México, Fondo de Cultura Económica, 1958.

FUENTES Aguilar, Raúl. *Diez años de campaña republicana del general Porfirio Díaz Mori,* México, Noriega-Limusa, 2000, 142 pp.

FUENTES, Gloria. *El Ejército Mexicano,* México, Grijalbo, 1983, 326 pp.

FUENTES, Ignacio, Enrique Cárdenas de la Peña *et al*. *Por qué Veracruz es cuatro veces heroica,* México, Academia Nacional de Historia y Geografía, 1977, 63 pp.

Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos. México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2002, 100 pp.

GAMBOA, Federico. *Mi diario: mucho de mi vida y algo de la de otros*, 4 v., introducción de José Emilio Pacheco, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1995.

GARFIAS Magaña Luis y Guillermo Mendoza Vallejo. *Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, *de 1860 a 1913*, 2 v., México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979.

GARCÍADIEGO Dantan, Javier. *La Revolución Mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

GARCÍA Morales, Soledad. *La rebelión de la huertista en Veracruz, 1923*, Jalapa, Universidad Veracruzana, 1986, 173 pp.

GILDERHUS, Mark T. *Diplomacy and Revolution: U.S. Mexican Relations Under Wilson and Carranza*, Tucson, University of Arizona, 1977.

GILL, Mario. *Del Porfiriato al Cardenismo*, México, Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de la Revolución Mexicana, 2003, 245 pp.

GONZÁLEZ Casanova, Pablo. *Los militares y la política en América Latina,* México, Océano, 1988, 118 pp.

GONZÁLEZ, Manuel W. *Episodios de la Revolución Constitucionalista 1913-1914*, 2 v., Comisión para las Celebraciones del 175 Aniversario de la Independencia Nacional y 75 Aniversario de la Revolución Mexicana, México, Talleres J. Cantú Leal, 1985.

GONZÁLEZ Navarro, Moisés. *Sociedad y Cultura en el Porfiriato,* México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994, 326 pp.

GUZMÁN Quintero, Roberto. *Tampico ante la batalla de El Ébano,* Tampico, Mar Adentro, 1998, 73 pp.

GUERRA, Francois Xavier. *México, del antiguo régimen a la Revolución*, 2 t., México, Fondo de Cultura Económica, 1988.

GUTIÉRREZ Santos, Daniel. *Historia Militar de México, 1325-1810*, México, Ateneo, 1961, 442 pp.

HALL, Linda. *Alvaro Obregon, Power and Revolution in Mexico, 1911-1920*, College Station, Texas A&M University, 1981, 290 pp.

HART, John. *El México Revolucionario. Gestación y proceso de la Revolución Mexicana;* prólogo de Carlos Fuentes, versión española de Manuel Arboli, 3ª ed., México, Alianza, 1992, 574 pp.

HERRERA, Rafael. "Relato del profesor Rafael Herrera sobre el cautiverio que vivió durante los últimos días de vida del General Jesús Carranza", en Isidro Fabela, *Mis memorias de la Revolución*, México, Jus, 1917, 316 pp.

JARA, Heriberto. *Vigencia de un Ideal*, estudio Introductorio y selección de Rodolfo Lara Laponte, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, 188 pp.

KATZ, Friedrich. *De Díaz a Madero. Orígenes y estallido de la Revolución Mexicana,* México, Era, 2004, 118 pp.

_____. *Pancho Villa,* 2 t. (trad. Paloma Villegas), México, ERA, 1998.

_____. *Imágenes de Pancho Villa*, México, Fototeca del Instituto Nacional de Antropología Histórica, Pachuca, ERA-Conaculta, 1999, 69 pp.

_____. *La Guerra Secreta en México* (trad. Isabel Fraire, José Luis Hoyo, José Luis González), México, Era, 1999, 744 pp. (Problemas de México).

KOURI, Emilio. "Los pueblos y sus tierras en el México porfiriano: un legado inexplorado de Andrés Molina Enríquez". *En busca de Molina Enríquez: cien años de los grandes problemas nacionales*, México-Chicago, El Colegio de México-Centro Katz de Estudios Mexicanos/The University of Chicago, 2009, 333 p.

KNIGTH, Alan, *La Revolución Mexicana. Del Porfiriato al nuevo régimen constitucional*, *Contrarrevolución y reconstrucción* (trad. Luis Cortés Bargalló), México, Fondo de Cultura Económica, 2010, 1405 pp. (Historia).

LARA Bayón, Javier. *Díaz y Madero: el dictador y el demócrata,* México, Historia para todos, 2010, 190 pp.

LOZOYA, Jorge Alberto. *El Ejército Mexicano,* 2ª ed., México, El Colegio de México, 1988, 156 pp. (Jornadas, 65).

Los Presidentes de México ante la Nación. 1821-1966, 5 v., México, Cámara de Diputados-XLVI Legislatura del Congreso de la Unión, 1966.

MAC GREGOR, Josefina. *Los revolucionarios frente al Porfiriato*, México, Secretaría de Educación Pública, 2009, 139 pp.

MANCISIDOR, José. *Obras Completas,* t. IV, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1979.

MATABUENA Peláez, Teresa. *Catálogo de folletos y periódicos de la Colección Porfirio Díaz 1876-1914,* México, Universidad Iberoamericana, 1990, 351 pp.

Memorias del Congreso de la Revolución Mexicana, t. I, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1991.

OBREGÓN, Álvaro. *Ocho mil kilómetros en campaña,* México, Fondo de Cultura Económica, 1973, 618 pp.

ORTIZ Escamilla, Juan (coord.). *Fuerzas militares en Iberoamérica,* siglos XVIII y XIX, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Universidad Veracruzana, México, Morelia, Jalapa, 2005, 474 pp.

PASQUEL, Leonardo. *La Revolución en el Estado de Veracruz*, 2 v., México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1972.

PAZ Sánchez, Fernando. *La política económica del Porfiriato,* México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 2000, 175 pp.

PÉREZ, Juan. *La columna Navarro en El Ébano,* México, Guerrero Hermanos, 1916, 78 pp.

PÉREZ de León, José. *Memoria de las Obras del Puerto de Veracruz,* México, Gobierno del Estado de Veracruz, 2000, 102 pp.

PORTES Gil, Emilio. *Autobiografía de la Revolución Mexicana, Un tratado de interpretación histórica,* México, Instituto Mexicano de Cultura, 1964, 865 pp.

RAAT, W. Dirk. *Los revoltosos. Rebeldes mexicanos en los Estados Unidos, 1913-1923* (trad. Mariluz Caso), México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 306 pp. (Historia).

RAMÍREZ Rancaño, Mario. *Los amparos entre el Ejército federal 1898-1914,* México, Suprema Corte de Justicia, 2010, 121 pp.

RAMOS, Miguel S. *Un soldado. General José Refugio Velasco,* México, Oasis, 1960, 188 pp.

REYES, Bernardo. *El general Porfirio Díaz: estudio biográfico con fundamento de datos auténticos y de las memorias del gran militar y estadista, de las que se producen los principales pasajes,* México, J. Ballesca, 1903, 344 pp.

RIVERA de la Torre, Antonio. *El Ébano: los 72 días de su heroica defensa: Relación escrita en vista de testimonios personales y de documentos auténticos,* México, Imprenta de Guerra y Marina, 1915, 68 pp.

RUEDA Medina, Gustavo. *Las islas también son nuestras,* México, Porrúa, 1946, 290 pp.

SALMERÓN, Pedro. *La División del Norte: la tierra, los hombres y la historia de un Ejército del pueblo,* México, Planeta, 2010, 529 pp. (Booket).

_____. *Los carrancistas: la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*, México, Planeta, 2010, 351 pp.

SÁNCHEZ Lamego, Miguel A. *Historia Militar de la Revolución Constitucionalista*, 3 t., México, 1960.

TARACENA, Alfonso. *La verdadera Revolución Mexicana (1915-1917)*, México, Porrúa, 1992, 418 pp.

TENORIO Trillo, Mauricio. *El Porfiriato,* México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, Fondo de Cultura Económica, 2006, 166 pp.

TORREA, Juan Manuel. *La Decena Trágica, Apuntes para la historia del Ejército Mexicano, La Asonada de 1913,* México, Joloco, 1939.

TOUSSAINT, Mónica. "El triángulo fatal en la geopolítica regional. Fronteras unión y paz", en *En busca de una nación soberana: relaciones internacionales de México*, siglos XIX y XX, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006, 644 pp.

TISCHENDORF, Alfred Paul. *Great Britain and Mexico in the era of Porfirio Díaz*, Durham, North Carolina, Duke University, 1961, 197 pp.

ULLOA, Berta. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1914-1917*, núm. 4, El Colegio de México, 1979.

URQUIZO, Francisco L. *Origen del Ejército Constitucionalista,* México, 1969.

VÁZQUEZ, Josefina Zoraida y Lorenzo Meyer. *México frente a Estados Unidos. Un ensayo histórico, 1776-1980,* México, El Colegio de México, 1982 (México-EU).

VÁZQUEZ, Mario. "¿Repúblicas hermanas? En pos de una política hacia América Latina", en *En busca de una nación soberana: relaciones internacionales de México*, siglos XIX y XX, México, Centro de Investigación y Docencia Económica, 2006, 644 pp.

VILLA, Guadalupe y Rosa Elia. *Pancho Villa. Retrato autobiográfico, 1894-1914,* México, Taurus, 2005.

Bibliografía Naval

ARGUDÍN Corro, Antonio. *La cadena de mi vida en 80 eslabones*, México [s.e], 1965, 56 pp.

Batallas de la Revolución y sus Corridos, prólogo y preparación de Daniel Moreno, México, Porrúa, 1978.

Biografía Vicealmirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2010.

BONILLA, Juan de Dios. *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* México, Secretaría de Marina, 1946, 495 pp.

_____. *Historia Marítima de México,* México, Litorales, 1962, 718 pp.

BOSCH García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto Histórico frente a la novedad marinera y la tradición terrestre,* México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1981, 472 pp.

BROSSARD, Maurice de. *Historia marítima del mundo* (trad. Miguel Ángel Córdoba García), Madrid, Edimat, 1974, 674 pp.

BULNES, Francisco. *El verdadero Díaz y la Revolución,* México, Editorial Valle de México, 1979.

CALCES, Alberto. *Un marinero en la Revolución Mexicana,* México, Litorales, 1968.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Educación Naval en México*, 2 v., México, Secretaría de Marina, 1967.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, t. I y IA, México, Secretaría de Marina, 1970, 319 pp.

_____. *Educación Naval en México*, t. I, México, Secretaría de Marina, 1967.

Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Gustavo Casasola, 1997, 284 pp.

Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Biográfico, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, 142 pp.

GARCÍA Arroyo, Raziel. *La Heroica Escuela Naval Militar y la acción del 21 de abril de 1914*, México, Asociación de la Escuela Naval Militar, 1961, 104 pp.

_____. *Las construcciones navales en México: breve reseña, 1º de junio*, México, Secretaría de Marina, 1975, 104 pp.

LAVALLE Argudín, Mario. *La Armada en el México Independiente,* México, Secretaría de Marina, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1985, 448 pp.

_____. *Artículo 32 Nacionalización de la Marina y Día de la Marina,* Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 1987, 30 pp.

_____. *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acaecimientos notables,* 2 v. México, Secretaría de Marina, 1991.

LÓPEZ de Nava, Arturo. *Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana,* Veracruz, Escuela Naval Militar, 1934, 59 pp.

LÓPEZ Fuentes, Rafael. *A media asta* [s.p.i], 99 pp.

MANCISIDOR, Francisco. *México y su Revolución Marítima,* México, Juan Pablos, 1960, 174 pp.

MINOR Carro, Esteban. *Autobiografía,* México, Instituto Politécnico Nacional, 1994, 193 pp.

OROZCO Vela, Oliverio F. *La Marina en la historia del comercio*, México, CRUMAR, 1962.

PALOMARES, Justino N. *La Invasión Yanqui en 1914,* México [s.n], 1940, 282 pp.

QUIRK, Robert E. *An Affair of Honor, Woodrow Wilson and the occupation of Veracruz,* Lexington, Mississippi Valley Historical Asociation, University of Kentucky, 1962.

RUIZ Romero, Manuel, *Aviación Militar*, México, Club de Amigos de la Biblioteca Aeronáutica de México, 2004, 264 pp.

SANDOVAL Paullada, Álvaro. *Remembranzas*, México, Heroica Escuela Naval Militar, 2002.

SANTOS Gutiérrez, Daniel. *Historia Militar de México 1876-1914*, México, Ateneo, 1955.

SORDO Noriega, Alonso. *Azueta. Símbolo de Independencia y Soberanía,* México, Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina-Armada de México, Dirección General de Investigación y Desarrollo, Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía, 2002.

SWEETMAN, Jack. *The landing at Veracruz: 1914*, United States Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1968.

SILVA Andraca, Otilio. *La incorporación del buque cañonero Tampico a la Revolución Constitucionalista en 1914*, Tesis de Maestría, México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, 142 pp.

TORREA, Juan Manuel, Ignacio Fuentes *et al*. *Tampico. Apuntes para su historia. Su fundación, su vida militar, época contemporánea*, México, Nuestra Patria, 1942, 448 pp.

ULLOA, Berta. *Veracruz, la capital de la nación (1914-1915),* México, El Colegio de México-Gobierno del Estado de Veracruz, 1986.

URQUIZO, Francisco L. *Carranza,* México, Comité para la Celebración del Año del Presidente Carranza, 1959.

Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 2006, 153 pp.

Hemerografía

KOTH Karl, B. "Madero, Dehesa y el cientificismo: El problema de la Sucesión gubernamental en Veracruz, 1911-1913", en *Historia Mexicana* (trad. Julieta Venegas), vol. 46, núm. 2 (182), octubre-diciembre de 1996, pp. 397-424.

Estudios de Historia Moderna y contemporánea de México.

MATUTE, Álvaro. *A cien años, Porfirio Díaz*, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 7, núm. 87, 1979, pp. 189-193.

_____. "Del Ejército Constitucionalista al Ejército Nacional", Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 6, núm. 67, 1977, pp.153-183.

PÉREZ-RAYÓN Elizundia, Nora. *México 1900: La modernidad en el cambio de siglo. La mitificación de la ciencia*, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 18, núm. 233, 1998, pp. 41-62.

RAMÍREZ Rancaño, Mario. *La República Castrense de Victoriano Huerta*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, vol. 30, núm. 359, julio-diciembre de 2005, pp. 167-213.

_____. "México: El Ejército federal después de su disolución en 1914", en *Polis Investigación y Análisis sociopolítico y psicosocial*, vol. I, núm. 12, segundo semestre, 2005, pp. 13-54.

REBOLLEDO, Miguel. "Construcción del Zaragoza", en *Litorales*, año I, núm. 6, agosto, 1958, p. 34.

"Evocación del 21 de abril de 1914", en *Revista de la Armada de México*, vol. 4, núm. 21, Sección II, Estado Mayor, abril de 1945, Análisis de la Unidad de Historia y Cultura Naval, 2008, pp. 48-65.

"Un submarino para Pancho Villa", en *Relatos e historia de México*, año I, núm. 11, julio de 2009, pp. 12-13.

"La Marina Nacional. Ministerio de Marina", en *Revista Marítima*, Centro Naval Mexicano, t. III, núm. 18, Mazatlán, 1º de junio de 1894, pp. 222-229.

Fuentes Oficiales Impresas

[Ignacio MEJÍA]. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión,* México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1869, 102 pp.

Memoria que el C. General de División Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1873.

Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina de la República Mexicana, Pedro Ogazón, México, Gonzalo A. Esteva, 1878.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, General de División Gerónimo Treviño, presenta al Congreso de la Unión en 31 de mayo de 1881 y comprende del 1º de diciembre de 1877 a la expresada fecha; lleva además un apéndice hasta el mes de diciembre del mismo año de 1881. México, Gonzalo A. Esteva, 1881.

[Francisco Naranjo] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión en 30 de junio de 1883 y comprende del 1º de enero de 1882 al 30 de junio de 1883, con un apéndice de varios documentos*, México, La Época, 1884.

[Pedro Hinojosa] *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión y comprende del 1º de julio de 1883 al 30 de junio de 1886,* México, Imprenta de I. Cumplido, 1886.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, General de División Felipe B. Berriozábal, presenta al Congreso de la Unión y comprende de 19 de marzo de 1896 al 30 de junio de 1899, México, El Partido Liberal, 1899.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo, General de División Bernardo Reyes. Comprende del 1º de enero de 1900 al 30 de junio de 1901. México, Oficina Impresora de Estampillas–Palacio Nacional, 1901, 378 pp.

Memoria de la Secretaría de Estado y del despacho de Guerra y Marina presentada al Congreso de la Unión por el Secretario del Ramo, General de División Manuel González de Cosío. Comprende de enero de 1903 al 30 de junio de 1906, México, Departamento del Estado Mayor, 1906, 501 pp.

Periódicos

La Convención, enero-marzo de 1915.

El Demócrata, marzo-abril de 1915.

El Imparcial, enero-junio de 1914.

El Pueblo, junio de 1916.

Ilustraciones

El Cadete Virgilio Uribe. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Buques americanos frente a Ulúa. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Funerales del Teniente josé Azueta Abad. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Detalle de la Escuela Naval después del bombardeo estadounidense del 21 de abril de 1914. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Teniente Hilario Rodríguez Malpica. *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Daños provocados al transporte *Progreso* en la Península de Yucatán. Casasola Gustavo, *Historia gráfica de la Revolución Mexicana*, 10 tomos, México, Trillas, 2ª edición, 1973.

Cañonero *Nicolás Bravo. Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

Piloto Gustavo Salinas Camiña y Maquinista Naval de la Armada Teodoro Madariaga en el Biplano *Sonora*. La aviación durante la Revolución Mexicana, tomado de *Las Revoluciones de México en el Mar. Obra Conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana*. SEMAR. 2010.

La Armada Posrevolucionaria y su Institucionalización (1920-1940)

Licenciado Josimar Daniel Rangel González

Introducción

No existe una mejor manera de afirmar a una potencia mundial que la construcción de una gran escuadra naval que sea, a la vez, el símbolo y el instrumento de su determinación.[1] Ésta fue una de las tesis centrales de la política mundial durante la primera parte del siglo XX, que llevó a dos guerras de dimensiones globales. Por otra parte, un país como México, cuya ubicación geopolítica siempre ha sido privilegiada, estuvo fuera de este desarrollo naval a causa de su inexistente visión internacional. El lapso que trata el presente capítulo, considerado de *entreguerras* y que comprende de 1920 a 1940, significó, además de una época de marcadas fricciones internacionales provocadas en buena medida por la depresión económica y su consecuente desarrollo naval para la preparación de la siguiente conflagración, un periodo cuyo poder político en México se encontraba apenas en construcción después de su larga guerra civil.

Como es bien sabido, los factores que influyen en la formación de un poder naval son la conformación física, extensión territorial, densidad de población, carácter del pueblo y su clase de gobierno.[2] Todo esto, que indudablemente va de la mano con las relaciones internacionales, explica por qué México no ha sido una potencia naval. En este apartado hay una parte de explicación de ello.

Uno de los problemas fundamentales que la Marina mexicana sufrió en estos años fue el desconocimiento que los altos mandos militares siempre demostraron en cuanto a lo que significa para un Estado un poder naval; además, sus participaciones en las constantes revueltas crearon, en un pueblo de por sí carente de vocación naval, un repudio hacia la institución. Aunado a lo anterior, sus recursos materiales eran ínfimos, capaces sólo de desempeñar las funciones de una policía marítima y costera.

Todo ello provocó que en los marinos, como un mecanismo de sobrevivencia, surgiera la idea de que la autogestión era el mejor camino para que México tuviera un poder naval serio. Esto provocó que se diera en las Fuerzas Armadas una solución que las separó, lo que las ha llevado a ser clasificadas en el mundo como atípicas.

1 Esto lo creía el káiser alemán Guillermo II; por ello desarrolló un programa de armamento naval con la dirección del Almirante Von Tirpitz; tomado de Michael Howard "Europa en la era de las dos guerras mundiales" en Michael Howard y W. Roger Louis eds. *Historia Oxford del siglo XX*, trad. Cristina Paguès y Víctor Alba. Barcelona, Planeta, 1999. p. 177

2 Camil Busquets i Vilanova *et al.*, *La lucha en la mar y por la mar*, vol. IV, Madrid, Agualarga, 2005, p. 16.

Contexto internacional

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, la conflagración más cruenta que el mundo había conocido hasta entonces, y tras haberse firmado los tratados pacificadores de Versalles con Alemania, Saint-Germain con Austria, Trianon con Hungría, Neuilly con Bulgaria y Sèvres con el Imperio Otomano, las potencias vencedoras esperaban que la paz se extendiera por muchos años. Por ejemplo, Francia buscaba asegurar sus fronteras y su futuro durante ochenta años dejando a una recién creada República de Alemania débil y endeudada.

Dado que una de las causas del estallamiento de la guerra había sido la carrera de rearme naval que emprendieron la Gran Bretaña y el Imperio Alemán a finales del siglo XIX y principios del XX,[3] materializado esto en la construcción del poderoso acorazado monocalibre tipo *Dreadnought*[4] y del crucero de batalla tipo *Invencible*, las potencias aliadas impusieron a los alemanes en Versalles cláusulas económicas y militares tan duras que éstos no iban a poder acatarlas por muchos años. En todo esto influyó la participación de la Marina Imperial alemana en la guerra, cuyos submarinos fueron temidos por la mismísima Royal Navy británica.[5]

En Versalles, primeramente se hizo responsable a Alemania de haber causado el conflicto, y por ello la hicieron pagar a las potencias vencedoras reparaciones en dinero y recursos naturales, como el carbón; se desmilitarizó la zona mineral e industrial de la Renania, base fundamental de la economía alemana, y se le obligó a entregar todos sus buques mercantes. Militarmente, la limitaban a tener una flota de seis acorazados del tipo *Deutchland*, seis cruceros, 12 destructores, 12 torpederos y ningún submarino, con un máximo de marinería de quince mil hombres; también se le exigía tener un máximo de cien mil hombres en su ejército con cuatro mil oficiales y ninguna fuerza aérea.

Lo que no consideraron las potencias vencedoras, como Francia y Gran Bretaña, era que, más allá de debilitar a Alemania, lo que estaban creando era el inicio de una nueva guerra, pero esta vez de mayores dimensiones, no sólo militares sino también geográficas y sociales. Lo que tampoco pudo ser impedido, a pesar de que se había creado un organismo internacional encargado de evitarlo, fue la Sociedad de las Naciones, cuya vida inició el primero de enero de 1920 por iniciativa del presidente norteamericano Woodrow Wilson.

La década de 1910 significó también para los países latinoamericanos, exceptuando a México, la década de la guerra mundial, pues lo que ocurría en Europa no sólo acaparaba los titulares de la prensa, sino que también constituía un impacto directo en las sociedades;[6] por ejemplo, Argentina compró en 1915 a los Estados Unidos dos acorazados tipo *Dreadnought*. Además, la mayoría de los estados de la región ingresaron a la guerra del lado aliado después de que los estadounidenses lo hicieran. Así es que prácticamente todo el mundo estuvo inmiscuido, de una forma u otra, en la Gran Guerra de 1914-1918.

3 Giulianio Procacci, *Historia general del siglo XX*. trad. Guido M. Capelli, Madrid, Crítica, 2001. p. 10.

4 Construido en 1906 en Gran Bretaña, su impulsor fue el Almirante sir John Fisher, aunque la idea se debió al Ingeniero Naval italiano Vittorio Cuniberti. Tomado de: Camil Busquets i Vilanova *et al., op. cit*., vol. v, pp. 54-79; y Alfredo Aguilera y Vicente Elías, *Buques de guerra españoles 1885-1971*, 2ª ed., Madrid, San Martín,1972, pp. 20-21.

5 Con la rendición de Alemania en la Primera Guerra Mundial, lo que quedó de la Hochesee Flotte fue autohundida en Scapa Flow, Escocia, el 21 de junio de 1919.

6 Alan Knight, "América Latina" en Michael Howard y W. Roger Louis, *op cit*., p. 441.

La década de 1920

Los años que siguieron a la guerra se distinguieron por las tensiones que existían en las relaciones internacionales, muy ligadas a la economía mundial. Además de esto, la herencia obtenida del conflicto es en extremo compleja, pues trajo consigo muchos cambios no sólo políticos sino también ideológicos, como, por ejemplo, la arribada del fascismo como una tercera vía posible entre el socialismo y el capitalismo liberal.

La nación más devastada económica y políticamente de estos años era Alemania, que antes de que terminara la guerra se había convertido en república con la firma de la constitución en la ciudad de Weimar en 1919. Los primeros años de posguerra se distinguieron por los numerosos atentados y la inestabilidad política a consecuencia de la inflación de su moneda debido al pago de las reparaciones de guerra que debían realizar cada año; de hecho, la economía estaba en tan mal estado que en 1922, durante el gobierno de Wilhelm Cuno, se produjo un retraso en estos pagos que provocó que Francia ocupara militarmente la cuenca del Rin y estableciera una república independiente en Renania; además, ante la negativa de los trabajadores germanos a colaborar con los franceses, se provocó una hiperinflación galopante.[7] Esto permitía que la popularidad del Partido Nacional Socialista Obrero Alemán, o Partido Nazi, creciera en las urnas. Dicho partido era ya liderado por Adolfo Hitler, quien en octubre de 1923 encabezó una rebelión fallida en Baviera junto con el General Erich Ludendorff.

La renovación de la moneda, el marco, en 1923, junto con la firma en 1924 del Plan Dawes detuvo la inflación de la moneda e hizo que su economía volviera a funcionar. En este plan, el gobierno de los Estados Unidos redujo los pagos anuales alemanes, les otorgó empréstitos y desmilitarizó la Renania.[8] Las medidas tuvieron buenos resultados, pues, para 1926, ya bajo la presidencia del viejo Mariscal Paul von Hindenburg, la producción industrial alemana creció y las ganancias de los obreros aumentaron cerca de un tercio hasta antes de la crisis de 1929.

Por su parte, en Italia, el socialista Benito Mussolini había creado en 1919, a partir de los grupos de acción denominados *Fasci d´Italiani de Combatimento*, el Partido Fascista Italiano, con el objetivo de adueñarse del poder.[9] Por ello, en octubre de 1922, Mussolini ordenó a los camisas negras que emprendieran una "marcha sobre Roma" para obligar al rey Víctor Manuel III a que lo invitara a formar un gobierno. Éste se adueñó del poder con ese golpe, pero su dictadura comenzó verdaderamente con el asesinato del socialista Giacomo Matteotti que estaba en su contra en el parlamento, además de que se inclinó por implantar la prohibición de cualquier partido de oposición. Durante esos años, Mussolini luchó por centralizar el poder; la industria italiana se desarrolló según la tendencia de mayor concentración y racionalización, manteniendo un estrecho vínculo con los aparatos del Estado.[10]

Además de una legislación que buscaba llevar a la sociedad italiana a un corporativismo, como la Carta de Trabajo de 1927, tal vez el legado más importante de la dictadura fascista fueron los Acuerdos de Letrán establecidos el 11 de febrero de 1929 con el Papa Pío XI. En éstos se reconocía

7 Michael Howard "Europa en la era de las dos guerras mundiales", p. 184.

8 Norman Lowe. *Guía ilustrada de la historia moderna*, 2ª ed., trad. Ma. de los Ángeles Galindo, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 250.

9 Ibídem, p. 125.

10 Giuliano Procacci, *op. cit.,* . 116.

la independencia y soberanía de la Santa Sede y se creaba el Estado de la Ciudad del Vaticano, se le convertía en religión del Estado y se le concedían derechos sobre el matrimonio y el divorcio.

También para Inglaterra este periodo fue de inestabilidad política, económica y social, a pesar de que su población en general disfrutó de una mejor calidad de vida. La inestabilidad política se reflejó en el movimiento separatista irlandés y su brazo armado, el Ejército Republicano Irlandés, que logró en 1922, con el Tratado Anglo-Irlandés, el estatus de Estado libre.[11] En cuanto a lo económico, el anuncio de Winston Churchill, el 25 de abril de 1925, del retorno de la libra a la paridad oro trajo consigo una deflación que conllevó al desempleo y provocó el estallido de una huelga general de los trabajadores. Lo que los gobiernos ingleses de entreguerras no resolvieron fue el problema de si debían rearmarse y en qué medida debían hacerlo.[12]

Para Francia, el tiempo de entreguerras fue muy complicado. Aunque había sido una de las potencias vencedoras de la guerra, su economía era muy débil; de hecho, dependía totalmente de los pagos por las reparaciones de guerra que Alemania le hacía, lo que explicó que, cuando hubo un retraso en dichos pagos, los franceses ocuparan la Renania. Su inestabilidad política se demostró en los cambios constantes de líderes hasta la llegada de un gobierno de coalición. Su industria fue la más golpeada por la competencia y también era el país que más decrecía demográficamente. Fue hasta el establecimiento del Plan Dawes cuando la política exterior del gobierno francés se mantuvo orientada hacia los buenos tratos con Alemania, también porque se empezaba a visualizar una leve mejoría en la calidad de vida de los trabajadores.

Para la Unión Soviética, la década de 1920 fue muy compleja. Por una parte, después de una cruenta guerra civil, se había establecido en el poder el Partido Comunista Ruso o bolchevique, cuyo líder era Vladimir Ilich Lenin. Éste, en 1921, puso fin al comunismo de guerra con el acallamiento de la rebelión de Kronstandt y adoptó una Nueva Política Económica (NEP), que era provisional y que denominó "Capitalismo de Estado". Un año después, los Estados soviéticos establecían formalmente la Unión Soviética, mientras que el partido se hacía más poderoso a la par que vivía luchas intestinas por el poder. Para 1924 y tras la muerte de Lenin, fue nombrado jefe supremo de la Unión Soviética José Stalin, quien inmediatamente proclamó su nueva estrategia, el "Socialismo de Estado".

Stalin logró deshacerse de sus rivales políticos e ideológicos, y en 1928 anunció su Plan Quinquenal. El objetivo primordial era la industrialización de la Unión Soviética, a pesar de que era un Estado primordialmente agrario; para ello, le dio prioridad total a la industria pesada. Su estrategia buscó colectivizar la tierra en detrimento de los medianos propietarios y no pedir ayuda a ningún país extranjero, lo que explica que sus relaciones internacionales fueran más bien turbias; de hecho éstas no mejoraron sino hasta la firma de los Tratados de Locarno en 1925, cuando se garantizaron las fronteras occidentales de Europa.

En el Imperio Otomano, la posguerra había creado un nacionalismo exaltado. El General Mustafá Kemal (Atatürk) se convirtió en un poderoso líder turco, creó un gobierno alterno y en 1924 logró abolir el Califato con la adopción del unipartidismo. Atatürk se convirtió en el primer presidente de la república de Turquía y se encargó de occidentalizar su país, sustituyó la grafía árabe por los caracteres latinos y en 1928 decretó que el Islam dejaba de ser religión de Estado, creando el primer gobierno laico del mundo musulmán.

11 Norman Lowe, *op. cit.,* p. 221.

12 Ibídem, p. 108.

Tal vez el país que había tomado más relevancia a nivel mundial después de la Gran Guerra había sido los Estados Unidos de América; por una parte, porque, gracias a su ingreso, se contrarrestó la balanza a favor de los aliados y, por otra, por el enorme protagonismo de su entonces mandatario, el demócrata Woodrow Wilson. Al término del conflicto, en 1918, éste propuso a su Congreso los catorce puntos necesarios para la resolución pacífica de la guerra, cuyos legados fueron el Tratado de Versalles y la Sociedad de las Naciones. A pesar de esta intensa actividad internacional, la posguerra provocó el resurgimiento del sentimiento aislacionista estadounidense que se evidenció en la negativa del Congreso de formar parte del recién creado instrumento internacional.

La década de 1920, también había significado para los estadounidenses una época de enorme prosperidad económica. Los trabajadores podían comprometerse a comprar una casa, comprar distintos y nuevos enseres domésticos y hasta automóviles. La enorme producción que las empresas norteamericanas tuvieron produjo en algún momento una sobreproducción, lo que se considera como una de las causas de la gran crisis iniciada en 1929.

Es bastante evidente que el tradicional aislacionismo estadounidense no detuvo a los líderes de entreguerras para fijar y resolver sus intereses en el mundo, y se dieron cuenta gracias a la influencia de las obras del Contralmirante Alfred T. Mahan, además de que en aquellos días, y siempre, la política exterior sin el respaldo de una poderosa armada era imposible.[13] Por ello, aprovechando que su armada era muy fuerte ya para esos días y que los japoneses después de 1921 habían tenido una política de apertura y cooperación internacional, celebraron, entre diciembre de 1921 y febrero de 1922, las conferencias de Washington, donde se acordó que la Marina japonesa sería limitada a tres quintas partes del tamaño de la estadounidense y la británica;[14] también se comprometían a respetar las posesiones de terceros, ayuda mutua y neutralizar las islas Yap.[15] Por último, se acordaba una "vacación naval", la cual establecía que las potencias debían detener la construcción de material flotante. El objetivo primordial se había cumplido para la Casa Blanca: neutralizar la amenaza naval japonesa en el Océano Pacífico.

El buque que materializó estos acuerdos fue el crucero *Washington*, cuyas características principales eran: mayor desplazamiento y artillería de mayor calibre que otros cruceros, pero la protección era menor. Japón, Gran Bretaña, Francia, Italia, España y, por supuesto, los Estados Unidos tuvieron, construyeron o adquirieron buques de este tipo que quedaron prontamente obsoletos con la llegada de los acorazados de bolsillo. Asimismo, un evento esencial y paulatino que se vio incrementado en la época de entreguerras fue la aparición del portaaviones, pues, de acuerdo con este tratado naval, los Estados Unidos, Japón y Francia podían transformar varios buques en portaaviones pero no construirlos.

España, en la década de 1920, obtuvo provecho de la inestabilidad, pues registró una considerable expansión y un sensible incremento de sus exportaciones.[16] Este progreso económico permitió que en 1921 se creara la aviación naval española, cuya aparición fue sólo una parte de la eclosión de esta arma en esos años. Por otra parte, esto no impidió que de 1923 a 1930 el General Miguel Primo de Rivera se adueñara del poder con la ayuda del Rey Alfonso XIII, de la Iglesia Católica y de los

13 J. H. J. Andriessen, *La I Guerra Mundial en imágenes*, trad. Ma. Jesús Sevillano, Madrid, Edimat, 2003, p. 376.

14 Norman Lowe, *op. cit.,* p. 245.

15 Camil Busquets i Vilanova, *et al., op. cit.,* vol. v, p. 284.

16 Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 235

conservadores carlistas.[17] Durante su dictadura, Primo de Rivera fomentó el intervencionismo estatal, adoptó el unipartidismo y persiguió a sus detractores: los comunistas y anarquistas. Su caída se debió a su incapacidad para enfrentarse a la depresión de los primeros años de la década de 1930.

En Latinoamérica, durante esta década los gobiernos intentaron recuperar la estabilidad en las relaciones con el exterior, perdida por la Gran Guerra, además de que la bonanza económica que la misma guerra les había proporcionado permitió que las ciudades latinoamericanas se convirtieran en megalópolis. Las economías de toda la zona sufrieron excedencias y las inversiones extranjeras, principalmente de Gran Bretaña, se detuvieron.[18] Por otra parte, en países como Brasil, Paraguay y Chile los partidos oligárquicos se aferraban al poder y favorecían a los terratenientes. En algunos Estados latinoamericanos, se dio un giro hacia el autoritarismo; estos nuevos gobiernos combinaban el desarrollismo económico, la represión abierta y el populismo, tal y como lo hicieron Augusto Leguía en Perú (1919-1930), Gerardo Machado en Cuba (1924-1933), Juan Vicente Gómez en Venezuela (1909-1935), Carlos Ibáñez en Chile (1927-1931) e Isidro Ayora en Ecuador (1925-1930).[19]

La crisis de 1929

El 23 de octubre de 1929, se dio en Wall Street, la bolsa de valores de Nueva York, un *crack*, esto es, una súbita caída de las cotizaciones de las acciones, provocado en gran parte por el temor a una devaluación de su coste.[20] Este hecho fue de suma importancia para el periodo de entreguerras, porque es considerado por la historiografía mundial como una de las causas más evidentes de la gran depresión de la década de 1930 y de la Segunda Guerra Mundial.

Prácticamente no hubo ningún país industrializado que no se encontrase afectado por la tormenta desencadenada en Wall Street.[21] De todos, los Estados más afectados fueron los Estados Unidos, Alemania, Inglaterra, Francia, Italia y Japón. Como se ha de notar con un poco de suspicacia, todos participantes en la siguiente guerra.

El indicador más significativo de la depresión provocada por la crisis fue la contracción del comercio internacional que de ella se derivó y que trajo como consecuencia una ruptura en las relaciones internacionales, las cuales ya se habían reparado durante la última parte de la década;[22] al mismo tiempo, denotó el fracaso que habían tenido los intentos de la conferencia de Génova para amparar a la economía en el patrón oro, así como las conferencias de Ginebra que buscaban una tregua en las tarifas de exportación.

Aparentemente, América Latina fue la región menos dañada por la depresión, aunque ésta provocó el hundimiento de las exportaciones latinoamericanas, lo que a su vez causó que se desvanecieran los ingresos de los gobiernos y los créditos extranjeros, y, por consiguiente, se enfrentaron a la insolvencia que afectaba directamente al salario de los trabajadores, quienes respondieron con protestas y huelgas. El país más afectado de la zona fue Chile, que vio dañada su industria de extracción de salitre.

17 Norman Lowe, *op. cit.,* p. 211.

18 Alan Knight, *op. cit.,* p. 444.

19 Ibídem, p. 445.

20 Luis Aboites y Engracia Loyo, "La construcción del nuevo Estado, 1920-1945" en Erik Vázquez García *et al. Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2010, p. 619.

21 Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 155.

22 Ibídem, p. 172.

Cabe resaltar que la crisis, obviamente aunada a las circunstancias particulares de cada nación, despertó el interés por los modelos alternativos como fascismo, corporativismo, planificación soviética y *New Deal*, ya que el liberalismo, tanto político como económico, se estaba desmoronando.[23]

La década de 1930

La década de 1930 inició con la gran depresión mundial causada, en gran parte, por la crisis de Wall Street; también por lo turbio que empezaron a tornarse las relaciones internacionales, la proliferación de regímenes autoritarios y el ingreso real de México a la diplomacia mundial con la Doctrina Estrada y su admisión en la Sociedad de las Naciones en 1931.[24]

La causa más evidente de la depresión en Alemania fue el ascenso del Partido Nazi al poder. En enero de 1933, Adolfo Hitler, su líder, se convirtió en canciller, y un mes después, con el pretexto del incendio del Reichtag en Berlín, reclamó poderes dictatoriales;[25] adoptó el unipartidismo y se dio a la tarea de crear los primeros campos de concentración en Alemania, donde, principalmente los judíos, eran encerrados y asesinados. Su dictadura, en cierta forma, fue inspirada en la fascista de Mussolini, pero con un carácter profundamente antisemita y por momentos antibolchevique.

Hitler transformó la República de *Weimar* por el *Tercer Reich*, fundó su Ejército, o la *Wermatch,* y su Marina de Guerra, o *Kriegsmarine*. A medida que el nuevo curso económico y el plan cuatrienal se desarrollaban, la política exterior alemana estuvo marcada por la búsqueda del espacio vital para los germanos; se dice que había alimentos y cañones. Su economía seguía la línea de un proteccionismo estatal que favorecía el rearme militar, a pesar de que esto le estaba prohibido por Versalles. Por ello, abandonó la Conferencia para el Desarme Mundial y la Sociedad de las Naciones, y probó sus armamentos en territorio de la URSS.

De acuerdo con su política expansionista y agresiva, en 1935 el dictador informó a sus generales y al resto del mundo que aumentaría su Ejército de tiempo de paz a 600 mil hombres e implantó el servicio militar obligatorio repudiando el tratado de Versalles. El 18 de junio, mediante negociaciones con el Embajador inglés, se estableció un acuerdo naval en la fuerza total de la Marina alemana, la cual fue fijada en 35% de la británica, con paridad en el uso de submarinos.[26] Ese mismo año, la *Kriegsmarine* recibió su primer submarino de rearme.

En 1938, Hitler hizo un cambio de organización de sus Fuerzas Armadas: destituyó a los jefes y se erigió como Jefe Supremo del Alto Mando de las Fuerzas Armadas.[27] Posteriormente, ordenó la *Anschluss* o unión de Austria, exigió que Checoslovaquia le entregara la región de germanoparlantes de los Sudetes, y en noviembre se llevó a cabo la *Noche de los cristales rotos* contra los judíos. Hacia finales de 1938, el Ejército alemán contaba ya con 800 mil hombres y 21 navíos de grandes dimensiones, entre acorazados, cruceros y destructores; también había muchos más en construcción, 47 barcos tipo *U* y dos mil aviones.[28]

23 Alan Knight, *op. cit.,* p. 445.

24 Arnaldo Córdova, *La revolución en crisis. La aventura del maximato*, México, Cal y Arena, 1999, pp. 171-173.

25 Ian Baxter, *La guerra relámpago. Fotos inéditas de 1939-1942*, Madrid, Libsa, 2003, p. 7.

26 Ernst Nolte, *La guerra civil europea, 1917-1945*, *Nacionalsocialismo y bolchevismo*, trad. Sergio Monsalvo, México, Fondo de Cultura Económica, 1994, p. 225.

27 Ibídem, p. 255.

28 Norman Lowe, *op. cit.,* p. 274.

En 1939, Alemania firmó dos pactos con otros estados totalitarios: el Pacto de acero, con la Italia fascista, y el de no agresión, con la URSS; el 23 de agosto, invadió Checoslovaquia; y el tres de septiembre atacaron Polonia; por ello, ese mismo día, la Gran Bretaña y Francia tuvieron que declararle la guerra: inició la Segunda Guerra Mundial. En la primavera de 1940, el Alto Mando del Ejército emprendió la guerra relámpago basada en la fuerza de su infantería motorizada. Previendo la conflagración, los altos mandos habían concebido el Plan Z, con el cual pretendían lograr un poder naval combinado capaz de derrotar a la Royal Navy, pero debido al inicio de la guerra fue detenido.

Por otra parte, la Alemania nazi no fue el único Estado agresor durante la década de 1930, pues se le unió la fascista Italia cuando, en 1935, invadió Abisinia y al siguiente año se la anexionó. Para todo esto, la Sociedad de las Naciones le impuso unas tibias sanciones económicas que no tuvieron efecto alguno sobre Mussolini. Después de firmado el Pacto de acero y de que la Gran Bretaña y Francia declararon la guerra a Alemania, Italia respondió con su declaración de guerra. Continuó con su política expansionista y atacó Grecia en 1940.

Los británicos iniciaron la década con el aseguramiento de su flota de guerra y la firma del Tratado Naval de Londres, donde los Estados Unidos y Japón ratificaron la proporción naval que había sido establecida en Washington en 1922.[29] Asimismo, la depresión los obligó a celebrar elecciones generales en 1931, en las cuales se eligió un Gobierno Nacional compuesto principalmente por conservadores que apoyaron al Primer Ministro laborista Ramsay Macdonald, cuya administración terminó en 1935 después de una lucha constante contra los efectos de la depresión. Justo en ese año, el Parlamento se dio cuenta de la situación de peligro y presentó el *Libro blanco*, en el que se perfilaba y solicitaba un incremento en los gastos militares.

El 28 de mayo de 1937, Neville Chamberlain se convirtió en el primer ministro británico. Durante esos años, las familias estándar gozaron de una mejora económica, pues los obreros y empleados pudieron comprar un automóvil o una casa, además de que tuvieron la oportunidad de ir más al cine, al futbol y al *pub*.[30] Como había iniciado el conflicto y provocó un titubeo político, el diez de mayo de 1940 Winston Churchill fue nombrado nuevo Ministro para enfrentarse a los totalitarismos.

Para Francia, los años anteriores a la guerra fueron difíciles, su industria seguía debilitada y el franco sufrió una devaluación en el otoño de 1936, además de que no emprendió una política de rearme militar. Debido a las tensiones internacionales, el gobierno de Pierre Laval aumentó el servicio militar de uno a dos años y terminó la línea de fortificación y defensa Marginot.[31] También la inestabilidad económico-política propició la formación de un gobierno popular al frente de León Blum. Por todo ello, cuando fue invadida la nación gala por Hitler en 1940, no estaba preparada militarmente y tuvo que capitular en pocos días, lo que provocó la instauración del régimen de *Vichy*.

A la sazón, a principios de la década de 1930, Stalin ya habían echado a andar en la URSS el segundo Plan Quinquenal. En éste se seguía la tendencia de la autosuficiencia soviética además de que le daba mayor auge a la producción bélica, aunque mantenía a la población en un estado paupérrimo, además de que se había ordenando el exterminio de los poseedores de tierras, o *kulaks*, como clase. El resultado de estas políticas fue la instauración de la URSS como potencia militar. Para lograrlo, el dictador también se valió primordialmente de dos cosas: en primer lugar, hizo una serie de pactos de

29 Ibídem, p. 260.

30 Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 203.

31 Ibídem, p. 299.

no agresión con los Estados fronterizos para evitar peligros externos, al mismo tiempo que inició sus famosas purgas en el partido.

Así, los años que van de 1934 a 1939 representan el periodo más negro de toda la historia soviética, cuando los grandes procesos políticos destruyeron prácticamente a toda la vieja guardia bolchevique,[32] como los afamados Zinóviev y Kámenev. Durante estas purgas, Stalin asesinó, por medio de juicio, a sus ocho almirantes,[33] con lo que, innegablemente, debilitó su Marina. De hecho, los rangos de General y Almirante durante esta época desaparecieron y no volvieron a establecerse sino hasta junio de 1940, justo para encarar la guerra.[34] Esto puede ayudar a explicar por qué al principio de la ofensiva los soviéticos fueron fácilmente derrotados por los alemanes a pesar de su superioridad material.

Una potencia militar y naval que tomó relevancia mundial durante estos años fue el Imperio Japonés cuyo regente, el príncipe Hiroíto, decidió dar su apoyo al Ejército. Su situación naval creó una amenaza manifiesta en el plano económico, no solamente en China sino también en todo el Pacífico.[35] La depresión y el desplazamiento de sus exportaciones en manos de los chinos y estadounidenses propiciaron que en 1931 invadieran Manchuria, al noreste de China, y establecieran el Estado títere de Manchukuo para poder mantener el control comercial del Pacífico. La Sociedad de Naciones, al igual que con Italia, condenó el hecho, a lo que Japón respondió con su salida del órgano internacional en 1933. Un año después, repudió los tratados de Washington y abandonó la conferencia naval de Londres.[36]

A partir de ese momento, el ritmo de rearme se intensificó, su economía se convirtió, al igual que en la URSS, en una economía de guerra.[37] Para ello, el primero de junio de 1937 se nombró Primer Ministro al príncipe Konoye, y los militaristas adoptaron una política bélica más agresiva; iniciaron su ocupación sobre China capturando Taijin y Pekín, y siguieron avanzando hasta que lograron replegar a Chang Kai-Shek a Chongqing. Asimismo, ante el bloqueo comercial de los Estados Unidos, los militaristas decidieron atacar, el siete de diciembre de 1941, la base naval norteamericana de Pearl Harbor, con lo que incitaron la entrada de éstos a la contienda internacional.

Al inicio de la década, en los Estados Unidos el Partido Republicano perdió las elecciones por su incapacidad para encarar la crisis y se eligió a Franklin D. Roosevelt, cuya política estaba apoyada en su programa económico que apuntaba, como la tendencia lo marcaba, hacia el reforzamiento de la intervención del Estado mediante la expansión del gasto público, el denominado *New Deal*.[38] Este nuevo trato propició que Roosevelt reconociera a la URSS y se reanudara el comercio entre ambas naciones.

Por otra parte, el mandatario puso en acción su política de buena vecindad con los países de América Latina y decidió no intervenir en sus cuestiones internas. Asimismo, sus finanzas se recuperaban de buena forma gracias a la economía de guerra que se puso en marcha después de notar la amenaza europea. Además de que a pesar de considerarse un Estado aislacionista y pacifista, en la primera parte de la Segunda Guerra Mundial bloqueó la salida de hidrocarburos a Japón y abasteció de armas y pertrechos de guerra a las potencias democráticas. Por último, su ingreso en la guerra lo apuntalaría como una de las primeras potencias mundiales.

32 Ibídem, p. 223.
33 Ernst Nolte, *op. cit.,* p. 245.
34 Ibídem, p. 466.
35 Maurice de Brossard, *Historia marítima del mundo*, trad. Miguel Ángel Córdoba, Madrid, Edimat, 1974, p. 572.
36 A. Rothberg *et al.*, *Historia de la II Guerra Mundial*, Barcelona, Aura, 1969, p. 58.
37 Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 246.
38 Luis Aboites y Engracia Loyo, *op. cit.,* pp. 620-621.

Para España, la década de 1930 fue de gran inestabilidad. Por una parte, tras la caída del General Primo de Rivera en 1930 a causa de la Gran Crisis, la monarquía española fue sustituida primero por la denominada *Dictablanda* y, finalmente, en 1931, por la Segunda República. Alfonso XIII fue obligado a claudicar, se creó una constitución y se eligió en los comicios a Largo Caballero, creador de la Falange.[39] La época de la República se distinguió por su cruenta inestabilidad política: hubo varios atentados contra líderes políticos rivales.

Todo ello produjo, el 18 de julio de 1936, una rebelión militar comandada por el General Francisco Franco, lo que marcó el inicio de la Guerra Civil Española, antecedente más próximo de la Guerra Mundial, pues, por una parte, la Unión Soviética apoyó a la República, mientras que Italia y Alemania hicieron lo propio con el General Franco. Con este hecho, la Guerra Civil introdujo en el sistema de las relaciones internacionales, ya de por sí ennegrecidas, nuevos elementos de desestabilización.[40] La guerra terminó tres años después con la victoria de los militares sublevados y el inicio de la dictadura de Francisco Franco. Éste, de forma inteligente, se negó a participar en la Segunda Guerra Mundial.

Durante estos años, los países latinoamericanos, en general, vivieron el ascenso de una serie de regímenes autoritarios, muchas veces inspirados en los modelos fascista o nazi. Algunos ejemplos se dieron en República Dominicana, Rafael Leónidas Trujillo (1930-1961); Honduras, Tiburcio García (1932-1949); Nicaragua, los Somoza; Cuba, Fulgencio Batista (1940-1944); Guatemala, Jorge Ubico Castañeda (1930-1944); y Maximiliano Hernández, en El Salvador (1931-1944).[41] Por otra parte, también hubo guerras locales, como la que se dio entre Bolivia y Paraguay por el control del Chaco, de 1932 a 1935.

Entonces, después de que estas décadas se distinguieron por las múltiples conferencias internacionales, en especial navales, las principales flotas del mundo tendieron hacia dimensiones muy diferentes de las previstas en las líneas iniciales de la construcción de la paz. El siguiente cuadro ejemplifica el tamaño de las mismas en el año de 1939, justo antes de iniciar la Segunda Guerra Mundial.[42]

	Gran Bretaña	Francia	Alemania	Italia	EUA	Japón	URSS
Tonelaje total	1,360,000	540,000	215,000	480,000	1,300,000	1,070,000	
Grandes acorazados	15	7	2	4	15	10	4
Portaaviones					5	10	1
Pequeños acorazados	6	2	3				
Cruceros pesados	15	7	2	7	18	18	8
Cruceros ligeros	49	12	6	15	19	17	
Destructores y torpederos	183	37 38	34	133	200	111	31
Submarinos	57	79	57	102	111	64	109
Aparatos aeronavales		350	500	Ministerio del Aire	3,000		

39 Ernst Nolte, *op. cit.,* p. 232.

40 Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 250.

41 Alan Knight, *op. cit.,* p. 448, y Giuliano Proccaci, *op. cit.,* p. 180.

42 Tomado de Maurice de Brossard, *op. cit.,* p. 573. (Ver cita 156).

Tonelaje de los programas en curso	765,000	268,000	Plan Z Alrededor de 900,000	200,000	700,000	450,000	
Flota mercante en millones de toneladas	21	2,900	4,480	3,425	11,360	5,630	1,220 (1936)

Los gobiernos posrevolucionarios

Para México, la Primera Guerra Mundial pasó casi inadvertida; su única intervención fue la recepción del famoso Telegrama Zimmerman, en 1917, que provocó la precipitación del ingreso de los Estados Unidos a la contienda. Por lo demás, toda la década fue de revolución, de luchas internas y fratricidas; la nación se encontraba aislada y sus relaciones internacionales se ceñían a los Estados Unidos, el poderoso vecino del Norte. Así pues, esta década de revoluciones iniciada en 1910 había tenido una facción triunfante: los constitucionalistas.

Éstos, cuyo Primer Jefe era Venustiano Carranza y líder militar Álvaro Obregón, habían salido victoriosos sobre los huertistas, los zapatistas y los villistas; disolvieron al Ejército Federal, herencia del Porfiriato, y establecieron su dominio militar y político. Carranza se erigió como Presidente de la República en 1917 y, cuando decidió no favorecer a Álvaro Obregón como sucesor, fue derrocado y asesinado en 1920 con el Plan de Agua Prieta.

Su muerte, más que cualquier otra cosa, representó un cambio radical en la forma de representar el poder en México. Por un lado, los antiguos revolucionarios serían hechos a un lado o asesinados; por otro, la nueva oleada de políticos militares sonorenses se harían cargo de los destinos de la nación. Asimismo, esta nueva etapa posrevolucionaria que constituyó la institucionalización política de México hacía manifiesta la necesidad y la urgencia de la búsqueda de un mecanismo político que permitiera que la Revolución se encauzara positivamente para dejar atrás las guerras fratricidas, su rasgo fundamental.[43]

La presidencia provisional de Adolfo de la Huerta en 1920, a causa del vacío dejado por Carranza, se distinguió sobre todo por haber logrado apaciguar a Francisco Villa en su lucha guerrillera, por haber nombrado a José Vasconcelos rector de la Universidad Nacional y por preparar las elecciones que anticipadamente tenían un ganador: Álvaro Obregón.

La administración de Álvaro Obregón

Las elecciones del cinco de septiembre de 1920 se llevaron a cabo con normalidad. En éstas se había elegido al General oriundo de Siquisiva, Sonora, Álvaro Obregón, como Presidente de la República para cubrir el cuatrienio 1920-1924. El Manco de Celaya, como era nombrado, había sido alcalde de Huatabampo, Sonora, Secretario de Guerra y Marina, y Jefe del Cuerpo del Ejército del Noroeste durante el constitucionalismo.

Cuando el divisionario ascendió a la Presidencia de la República, existía una clara inestabilidad militar, así como un exceso en el número del Ejército y la falta de un Poder Ejecutivo firme que lograra controlar a su brazo armado y a los demás poderes de la nación; además, se habían agudizado los

43 Tzvi Medin, *El minimato presidencial: historia política del Maximato, 1928-1935*, México, Era, 1982, p. 13.

problemas financieros, agrarios e internacionales. Asimismo, los campesinos y revolucionarios le exigían el reparto de tierras y la situación política con los Estados Unidos era delicada debido a la aplicación del artículo 27 constitucional que se reflejó en un nuevo impuesto a la explotación del petróleo.[44] Su toma de posesión coincidió con la depresión siguiente a la Primera Guerra Mundial.[45]

Para subsanar todos estos problemas, Obregón redujo al Ejército en 30,000 hombres, estableciendo la Primera Reserva y la Comisión Revisora de Hojas; promulgó la Ley de Ejidos y la Ley de Procuraduría de Pueblos, y ordenó a su Secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta, negociar con los estadounidenses para que lograra acordar que el nuevo impuesto a la extracción petrolera sería destinado para pagar la deuda externa, pero, a pesar de esto, el gobierno del país del Norte no reconoció su gobierno y no se pudieron reanudar las relaciones entre ambas naciones.[46]

Además, debido a que el poder presidencial se estaba apenas construyendo, el sonorense tuvo que pactar con los jefes militares con mando, ya que el carácter rural del país permitía la dispersión de distintos movimientos y facciones. Por ejemplo, en el Sureste, la escuela nacionalista ganaba adeptos; en Veracruz, el Gobernador Adalberto Tejada impulsaba el reparto agrario; en la Laguna, los comunistas comenzaban a organizar a los trabajadores, y en Michoacán, el Gobernador Francisco J. Múgica se unía a los agraristas, maestros y obreros.

En lo relativo a los asuntos navales, en marzo de 1921 el gobierno ordenó la reorganización del Departamento de Marina con la creación de una comisión presidida por el Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica, para que formulara un proyecto de Programa Naval.[47] En dicho programa, que fue presentado por el Jefe del Departamento, Comodoro José de la Llave, se acusaba la falta de preparación de los gobiernos de la República para legislar en cuestiones marítimas, al poco espíritu marinero del pueblo y la carencia de profesionales en la materia.[48] El mismo De la Llave creó el Estado Mayor de la Armada e hizo la compra del buque cañonero *Agua Prieta*. Con la adquisición de éste, en ese año se contaba con los siguientes buques:[49]

- Cañonero *Bravo*. Capaz de desplazar 1,227 toneladas; sus dimensiones eran: 76.5m de eslora, 10.16m de manga y 7.6m de puntal; su velocidad máxima eran 12.2 nudos, gracias a sus dos máquinas alternativas de triple expansión con potencia de 3,000hp; su artillería contaba con dos cañones Betlehem de 101.6mm, dos de 57mm y cuatro Schneider Canet de 57mm.
- Cañonero *Agua Prieta*. Este buque desplazaba 1,293 toneladas; medía 53m de eslora, 9.45m de manga y 5.50m de puntal; contaba con dos máquinas de vapor de triple expansión y dos calderas escocesas; de artillería contaba con cuatro cañones de 37mm.
- Corbeta *Zaragoza*. Desplazaba 1,226 toneladas y medía 65.30m de eslora, 9.7 de manga y 5.4 de puntal. Alcanzaba la velocidad de 12 nudos. Artillado con cuatro cañones de 100mm, dos de 100mm y dos de 57mm.

44 Luis Garfias Magaña, *Historia militar de la Revolución Mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2005, p. 470. Este artículo señalaba que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual tenía el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares cuando lo considerara necesario, además la hacía propietaria de todos los yacimientos minerales y petrolíferos.

45 John W. F. Dulles, *Ayer en México. Una crónica de la Revolución (1919-1936)*, trad. Julio Zapata, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, p. 101.

46 Ibídem, p. 103.

47 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 462, y Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1946, p. 393.

48 Ibídem, p. 394.

49 Las medidas de los buques varían entre las *Memorias de Guerra y Marina* y las demás fuentes.

- Transporte *Progreso*. Desplazaba 1,585 toneladas; contaba con tres cilindros cuya potencia era de 816hp y estaba armado con cuatro cañones de 57mm.
- Guardacostas *Mayo*. Era capaz de desplazar 93 toneladas; su potencia eran 660hp y estaba armado con un cañón de 57mm y dos ametralladoras.
- Guardacostas *Covarrubias*.[50] Desplazaba 526 toneladas; tenía 41.26m de eslora, 7.15m de manga y 4.57m de puntal; su velocidad económica era de 9 nudos; estaba dotado de un cañón de tiro rápido de 57mm a proa y dos ametralladoras Hotchkis de 37mm a las bandas.
- Aviso *Sonora*. Medía 48.768m de eslora, 8.839m de manga y 2.743m de puntal; obtenía nueve nudos de velocidad y estaba artillado con dos cañones de 57mm.
- Transporte *Chiapas*.

A pesar de que se aplicaron estas mejoras, las carencias que tenía la dependencia naval desde hacía tiempo eran bastante evidentes y de hecho se incrementaban, puesto que el cinco de agosto de ese año encalló el buque *General Guerrero* debido a una tormenta que azotó las costas del Pacífico mexicano. Un marino contemporáneo expresaba su opinión respecto al estado de la Marina:

> Nuestro material flotante se compone de tres cañoneros, dos transportes y algunas lanchas que dependen de la Secretaría de Guerra; de algunas lanchas que dependen de la Secretaría de Comunicaciones; contamos con un arsenal y un varadero deficientes; con un dique flotante inútil, y con numeroso personal extraño la mayor parte en asuntos de marina.[51]

En junio de ese mismo año, el Presidente Obregón había decretado la modificación de la Constitución para crear la Secretaría de Educación Pública que sustituía al antiguo Ministerio de Justicia e Instrucción Pública. Su primer titular fue el licenciado José Vasconcelos, quien, con un buen presupuesto, creó el Departamento de Cultura Indígena, las misiones culturales, los desayunos escolares; distribuyó libros; abrió bibliotecas y reabrió la Academia de San Carlos.[52]

Para terminar con las fricciones políticas con los Estados Unidos, se firmó el Convenio De la Huerta-Lamont, en el que México reconoció que debía más de mil millones de pesos por bonos y pagarés emitidos antes de la Revolución, y se obligó a pagarlos en un periodo de 40 años.[53] Aun así, las relaciones entre México y los Estados Unidos se volvieron a suspender. Ese mismo año, se sublevó el General Francisco Murguía para derrocar al Presidente, pero fue derrotado y fusilado.

Al mismo tiempo que continuaban los descontentos por parte del personal de la Marina de Guerra por el estado deplorable que guardaba la institución a la que pertenecían; hacían protestas en el sentido de que el gobierno no hacía caso de los planes navales que existían y no implementaba medida alguna para hacer mejoras consistentes en la dependencia:

50 Sus gemelos eran el *Acapulco*, *Veracruz*, *Mazatlán*, *Guaymas* y *Tampico*.

51 Leopoldo H. Aceves, "La Marina nacional" en *Revista del ejército y marina*, México, enero de 1921, Sección Marina, pp. 18-20.

52 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 112-115, y Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* pp. 464-466.

53 Ibídem, p. 141.

> …la necesidad que hay de darle más impulso a la reorganización de la Armada, no con ideas o proyectos que se empolven en los archivos, sino con hechos prácticos que demuestren un nuevo espíritu de orientación tendiente al progreso, de acuerdo con las necesidades de nuestro cuerpo.[54]

La Armada en la rebelión delahuertista

A inicios de 1923, se creó la Unión de Militares de Origen Revolucionario, con claros tintes políticos:[55] buscar la silla presidencial en 1924. Esta organización estaba integrada, entre otros, por los generales Guadalupe Sánchez, Antonio I. Villarreal, Fortunato Maycotte, Cándido Aguilar y Salvador Alvarado. Algunos, como el General Sánchez, por su parte, sostenían pláticas con otros militares y hacendados para planear conjuntamente la rebelión contra el gobierno.[56]

Aunado a todos los problemas a los que tenía que enfrentarse el General Obregón, se encontraba el peligro latente de alguna nueva rebelión; por ello, era muy importante lograr el apoyo de los Estados Unidos, el cual pensaba obtener como resultado de las conferencias iniciadas el 14 de mayo en la Ciudad de México, entre algunos representantes estadounidenses y mexicanos. Después de largas discusiones, el día 15 de agosto se firmaron, como resultado de estas conferencias, los denominados Tratados de Bucareli; en ellos, el gobierno mexicano aceptaba que el Artículo 27 constitucional no tenía efectos retroactivos y por ello se comprometía a pagar una indemnización, por medio de bonos, de las expropiaciones de tierras que hasta el momento se habían hecho.[57]

La tensión en el país se agudizaba aún más porque era año de elecciones presidenciales, y las ambiciones personales, como era costumbre, atraerían revueltas armadas. Se pensaba que el sucesor del General Obregón en la presidencia sería su Secretario de Hacienda, Adolfo de la Huerta, pero éste decidió declinar en favor del Secretario de Guerra y Marina, General Plutarco Elías Calles, quien sin demora alguna anunció su candidatura el cinco de septiembre. A pesar de que De la Huerta también había declarado que no habría nada que lo separara de Calles y Obregón, se sentía descontento con el Presidente porque no estaba de acuerdo con las actas de las conferencias de Bucareli; asimismo, repudiaba que se tratara de imponer la candidatura del General Calles, no obstante que él mismo lo había apoyado. Por ello, un tanto aconsejado por sus amigos del Partido Cooperatista, en ese mismo mes renunció a su cargo como Secretario de Hacienda y el 23 de noviembre aceptó la candidatura que ellos mismos le ofrecieron.

Algunos miembros del Cooperatista, como Jorge Prieto Laurens y Rafael Zubaran Capmany, estaban convencidos de que el triunfo en las urnas contra la maquinaria gubernamental sería imposible; por lo tanto, su único camino al éxito sería el de las armas. Por su parte, De la Huerta se resistía a la idea de una revuelta. A pesar de esto, la noticia llegó a oídos del gobierno, por lo que se ordenó, el cuatro de diciembre, al nuevo Secretario de Guerra, General Arnulfo R. Gómez, detener y asesinar a Adolfo de la Huerta y a sus seguidores.[58] Entonces, los generales Antonio I. Villarreal y Guadalupe

54 Manuel Lozano, "Conferencias para Jefes y Oficiales" en *Revista del ejército y marina*, México, enero de 1922, Sección Marina, pp. 43-46.

55 Luis Garfias Magaña. *op. cit.,* p. 475-476.

56 Soledad García Morales, *La rebelión delahuertista en Veracruz (1923)*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1986, pp. 99-101.

57 Andrea Sánchez y Ramiro Lafuente, "Carranza y Obregón en el poder", en *Historia de México*, México, Salvat Mexicana, 1978, t. XI, p. 2502.

58 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 193, y Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 481.

Sánchez recomendaron a don Adolfo huir hacia Veracruz con el argumento de que Sánchez era el Jefe de Operaciones Militares en el lugar y podría protegerlo.

El cinco de diciembre, llegaron al Puerto de Veracruz Adolfo de la Huerta, el General Carlos Domínguez, Jorge Prieto Laurens y Rafael Zubaran Capmany para conversar con el General Guadalupe Sánchez, quien los recibió. Al día siguiente, se había hecho oficial en la prensa nacional que la rebelión encabezada por Sánchez y De la Huerta había estallado, a pesar de que este último ni siquiera estaba enterado.[59] Ya resignado don Adolfo, al siguiente día fueron citados en la casa del General Sánchez los jefes militares ya comprometidos y todos los civiles delahuertistas, con el objetivo de planear la rebelión.[60] El resultado fue la creación y aprobación del Plan de Veracruz el día siete.

Dicho plan proclamó como Jefe Supremo de la Revolución a Adolfo de la Huerta. Se manifestaba en contra de la imposición de Calles, la falta de independencia de los poderes Legislativo y Judicial, la manipulación del Ejército, la corrupción y los sobornos; asimismo, pedía respeto al sufragio, la abolición de la pena de muerte, una nueva reglamentación del Artículo 123 constitucional y tierra y justicia para todos. Se estableció el cuartel general en el Edificio de Faros del puerto.

Antes de terminada la reunión, De la Huerta se dirigió al malecón para hablar con la Infantería de Marina y convencer a este Cuerpo de que se uniera a su causa, pero sólo encontró algunos oficiales que le dijeron que su Comandante era el Capitán de Navío Alfonso Calcáneo, pero no estaba presente.[61] El Jefe Supremo regresó a sus oficinas y mandó llamar a Calcáneo, al Capitán de Navío Hiram Toledo, Comandante General de Marina del Golfo y al Maquinista Naval Teodoro Madariaga, Jefe del Arsenal Nacional, para invitarlos a adherirse a su revuelta. Todos aceptaron, excepto Madariaga,[62] por lo que fue sustituido por el también Maquinista Naval José C. Santos. Inmediatamente acordado esto, De la Huerta mandó tomar los barcos dejando a sus comandantes fuera de la operación. Hiram Toledo y Alfonso Calcáneo fueron nombrados jefes de las Fuerzas Navales.[63]

Después de esto, los comandantes navales se dirigieron a San Juan de Ulúa, donde el Capitán Toledo citó a los elementos de la corporación para señalarles que, aunque ellos ya se habían adherido al delahuertismo, era conveniente asentar un acta en la que constara:

> …que la Armada Nacional, deseosa de alcanzar para la Nación la Paz orgánica que se funda en el mutuo respeto de los derechos de los Ciudadanos, y de que en lo sucesivo la Marina de Guerra, como institución respetable, no sea vista por los Mandatarios con la indiferencia y aun el desdén que hasta hoy ha sufrido, sino que se le consagre el cuidado y atención que merece, aceptó el movimiento, creyendo así que, con su sacrificio, habrá contribuido al futuro bienestar de la República Mexicana y al engrandecimiento de la Armada Nacional.[64]

En ese momento, los buques surtos en el Golfo y sus capitanes eran la corbeta *Zaragoza*, comandada por el Capitán de Fragata Isaac Serrano Tello, quien sería sustituido por el Teniente Mayor

59 Jorge Prieto Laurens, *Cincuenta años de política mexicana: memorias políticas*, México, periódicos, libros y revistas, 1968, p. 212.

60 Ibídem, p. 213.

61 Roberto Guzmán Esparza, transcriptor, *Memorias de don Adolfo de la Huerta: según su propio dictado*, México, Senado de la República, 2003, p. 253.

62 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* p. 429; Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, p. 246-247.

63 Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México (en adelante AG-SEMAR), Fondo Guerra y Marina, Sección Recursos Humanos, Serie Héroes Navales, Expediente del Vicealmirante Gabriel A. Carvallo, sin número de fojas.

64 AG-SEMAR, Fondo Guerra y Marina, Sección Justicia Naval, Serie Procesos Jurídicos, *La rebelión delahuertista*, fojas 87-90.

José de Jesús Morel; el cañonero *Agua Prieta*, cuyo Comandante era el Capitán de Fragata Ambrosio Illades y que sería suplido por el Teniente Luis R. Nava; y el transporte *Covarrubias*, comandado por el Teniente de Navío Roberto Alcázar, cambiado por el Segundo Teniente Benjamín León. Además, se unieron al movimiento delahuertista el Teniente Mayor Manuel G. Camiro; el Vicealmirante Gabriel A. Carvallo, Director de la Escuela Naval Militar,[65] que fue enviado a Nueva Orleans para invitar a unirse al movimiento a la tripulación del cañonero *Bravo*, que había sido enviado para ser reparado; así como los barcos petroleros *San Leonardo*, *Tabasco*, *Frizoe* y *Cernícalo*. Los buques *Zaragoza* y *Agua Prieta* fueron enviados a bloquear Tampico, pero tuvieron que retornar a Veracruz por la presencia de buques de guerra de los Estados Unidos en el puerto.

El día siete estuvo lleno de acción; además de la proclama delahuertista en Veracruz, por una parte, el Presidente Álvaro Obregón se enteraba, en Celaya, Guanajuato, del levantamiento; mientras que, por su parte, en Jalisco el General Enrique Estrada se declaraba jefe de la rebelión en el occidente del país. Para el día 13, los generales Fortunato Maycotte y Manuel García Vigil desconocieron también al gobierno en Oaxaca y reconocían a Guadalupe Sánchez, Estrada y Maycotte como jefes supremos, pero Sánchez declinó argumentando que él ya había reconocido a De la Huerta. Cabe resaltar que ninguno de estos dos frentes, Oaxaca y Jalisco, reconocieron la jefatura de don Adolfo, aunque más tarde se solidarizaron con su movimiento.[66] El General Cesáreo Castro se unió a la ola de alzamientos en el estado de Puebla.

Por su parte, Obregón decidió dirigir la campaña contra el General Estrada en el Occidente y ordenó al General Eugenio Martínez que trajera su división establecida en Chihuahua para comandar los ataques a Puebla y Veracruz. El Manco de Celaya decidió establecer su cuartel general en Irapuato, Guanajuato, y el General Plutarco Elías Calles fue enviado por tropas al Norte.

La causa delahuertista inició victoriosa: el General Antonio I. Villarreal tomó Puebla batiendo a las tropas del General Juan Andrew Almazán, y el General Rafael Buelna sometió a la caballería de Lázaro Cárdenas en Huejotlán, Jalisco, así como en Jalapa:

> La infantería de marina y varias piezas de artillería naval, que llevaba el General [José] Villanueva Garza, cooperaron eficazmente a realizar la primera gran victoria contra el gobierno de Obregón.[67]

Es de suma importancia resaltar que la anexión de las unidades navales y la Infantería de Marina al movimiento representaba una ventaja importante sobre las fuerzas del gobierno, que no contaban con recursos marítimos, pues este hecho facilitaba a los rebeldes el control de los puertos más importantes del Golfo, aseguraba el abastecimiento del exterior y, en el peor de los casos, si eran derrotados, tenían la libertad de huir por mar.[68]

El 20 de diciembre, Eugenio Martínez llegó a Tlaxcala; dos días después se unió a las fuerzas del General Almazán y con sus tropas unidas lograron someter a los rebeldes encabezados por los generales Fernando Reyes y Antonio I. Villarreal. El General Martínez debía tomar Puebla y continuar

65 AG-SEMAR, Fondo Guerra y Marina, Sección Recursos Humanos, Serie Héroes Navales, *Expediente del Vicealmirante Gabriel A. Carvallo*, sin número de fojas.

66 Jorge Prieto Laurens, *op. cit.,* p. 223.

67 Ibídem, p. 217.

68 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 482.

hacia Tehuacán, Esperanza, Orizaba y Córdoba. Siguiendo así su derrotero, el día 28 de enero en la estación Esperanza, Puebla, los gobiernistas derrotarían a los rebeldes.

El parteaguas de esta guerra civil fue en el momento en que la Convención Especial de Reclamaciones, formada por las conferencias de Bucareli, fue aprobada por los dos tercios necesarios del Senado mexicano el 27 de diciembre,[69] pues así Obregón se aseguraba de que los Estados Unidos estarían de su parte. De hecho, después de esto el Presidente estadounidense John C. Coolidge cortó comunicaciones de su país con Veracruz, y entonces el gobierno mexicano "pronto arregló comprar a su vecino del Norte alrededor de 11 aviones De Haviland, 33 ametralladoras, 15 mil rifles Enfield, cinco millones de cargas de municiones y otros pertrechos más".[70] Lo único que los estadounidenses se negaron a venderle fueron barcos de guerra,[71] a pesar de que el Gobierno Mexicano estaba formando una flotilla para vencer a la marina rebelde.

A la sazón, los rebeldes del Occidente se dirigieron a Yurécuaro, Michoacán, para intentar batir al General José Gonzalo Escobar y así aislarlo de las fuerzas de Obregón que estaban acantonadas en Irapuato. Inmediatamente, Escobar recibió la orden de reconcentrarse en el cuartel obregonista, y los rebeldes que lo seguían tomaron Yurécuaro; luego continuaron su marcha sobre Morelia dejando en la retaguardia en Ocotlán, Jalisco, al General Salvador Alvarado y otros jefes.[72]

Terminaba 1923 sin algún enfrentamiento de gran importancia. Para el tres de enero de 1924, los generales rebeldes en Yucatán, Juan Ricárdez y Hermenegildo Rodríguez, asesinaron en Tizimín al Gobernador del estado Felipe Carrillo Puerto,[73] lo que significó una crisis política dentro del Poder Legislativo mexicano. También en el sureste del país, en el estado de Tabasco, los generales Alberto Pineda, Gregorio Lozano, Fernando Segovia, Carlos Greene y Eustorgio Vidal atacaron el 15 de enero la Jefatura de Operaciones Militares que comandaba el General Vicente González y lo sometieron. Éste se rindió y fingió unirse a la causa delahuertista.

El día 28 de enero, inició la trascendental batalla en Esperanza. Los rebeldes que habían sido derrotados en Puebla eran dirigidos por Guadalupe Sánchez, Fortunato Maycotte, Vicente González y Cesáreo Castro; mientras que por los leales estaban los generales Juan Andrew Almazán, Rodrigo Quevedo y Fausto Topete. La batalla fue dura, pero se decidió cuando el General González traicionó a los rebeldes y los atacó por la retaguardia.[74] Los vencedores avanzaron hacia Córdoba y Orizaba para seguir con su objetivo de llegar al puerto de Veracruz, el centro del poder de la infidencia. Como respuesta, el gobierno delahuertista hizo planes para la evacuación inmediata por mar y trasladó sus oficinas del edificio de faros a la fortaleza de San Juan de Ulúa.[75]

Ahí se reunieron los principales jefes del movimiento y acordaron:

69 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 216.

70 Ibídem, p. 209.

71 Enrique Plasencia de la Parra, *Personajes y escenarios de la rebelión delahuertista, 1923-1924*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 257.

72 Juan Gualberto Amaya, *Los gobiernos de Obregón, Calles y regímenes peleles derivados del callismo*, México, Tercera Etapa, 1947, p. 45.

73 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* pp. 488-489.

74 John W. F. Dulles, *op. cit.,* pp. 222-223.

75 Ibídem, p. 223.

> …que el señor De la Huerta, con la Marina de Guerra y los restos de las fuerzas de Tabasco se trasladarían al Sureste, con todos los elementos civiles; mientras que los jefes militares se repartirían la tarea de organizar las guerrillas en Veracruz y estados limítrofes.[76]

Zarparon el cinco de febrero hacia Frontera, Tabasco, en el *San Leonardo*, el *Zaragoza*, el *Agua Prieta*, el *Tamaulipas* y el *Tabasco*; sólo se quedó el Comandante Calcáneo con 80 infantes de Marina para establecer el orden,[77] aunque se retiraron algunos días después.

Para tratar de recuperarse de las derrotas sufridas, don Adolfo ordenó concentrar todas sus tropas en el puerto de Veracruz y envió a Jorge Prieto Laurens por las de Tabasco; éste se llevó una escolta de infantes de Marina y zarpó en el petrolero *San Leonardo*, que fue adaptado para transporte de tropas, y el vapor nacional *Tamaulipas*.[78] Cuando llegó a Tabasco, Laurens se encontró con que las tropas estaban inconformes porque las fuerzas derrotadas del General Vicente González habían sido absueltas y adheridas a las fuerzas rebeldes bajo el mando del Coronel Pedro León. Sin importarle las reclamaciones de su tropa, Prieto Laurens se embarcó de regreso a Veracruz trayendo consigo el contingente del Coronel León, sin saber que lo pagaría muy caro.

En cuanto llegaron a tierra, el Coronel León recibió un mensaje de Obregón en el que le decía que su antiguo Jefe, el General Vicente González, había regresado a las fuerzas gobiernistas y ayudado a derrotar a los infidentes. El día 11 de febrero de 1924, las fuerzas del General Eugenio Martínez entablaron el combate contra los rebeldes del General Guadalupe Sánchez.[79] De nuevo todo terminó para los delahuertistas cuando fueron traicionados, pues Pedro León los atacó por sorpresa en la retaguardia y fueron abatidos.

En el frente de Occidente, el 10 de febrero se había entablado la batalla decisiva contra las fuerzas del General Salvador Alvarado en Ocotlán, Jalisco. Éste fue derrotado porque el Coronel Crispiniano Anzaldo, que iba a su retaguardia, fue sobornado por Obregón con uno de sus famosos "cañonazos de cincuenta mil pesos" y lo traicionó. Alvarado tuvo que huir y terminó por rendirse al gobierno.[80] El 12 de febrero, las fuerzas de Obregón derrotaron al General Estrada en la estación Palo Verde, Sonora. Con esto, prácticamente quedaba derrotado el levantamiento.

Después de la derrota de Guadalupe Sánchez en Veracruz, el General Cándido Aguilar fue nombrado por De la Huerta Jefe de las Operaciones, con cuartel general en el vapor *Tamaulipas*. Ahí mismo, la flotilla recibió la orden de ponerse a su disposición. Los marinos le propusieron a Aguilar emprender una contraofensiva para tomar Minatitlán, Veracruz, con un ataque anfibio, esto es, combinando las fuerzas de mar y tierra; el General accedió. Para ello, el 27 de febrero Aguilar se embarcó en la *Zaragoza*, mientras que el General Benito Torruco se dirigió por tierra; con esta estrategia, lograron derrotar a los generales Juan Domínguez y Donato Bravo, y los hicieron retroceder. Lamentablemente para su causa, el mismo Jefe de Operaciones ordenó la retirada hacia Puerto México, porque había quedado desprotegido.[81]

76 Jorge Prieto Laurens, *op. cit.,* p. 240.
77 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* pp. 432-433.
78 Jorge Prieto Laurens, *op. cit.,* p. 236.
79 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 70.
80 Jorge Prieto Laurens, *op. cit.,* p. 242.
81 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p. 248.

Sabiéndose derrotado, Adolfo de la Huerta se embarcó en el aviso *Explorador* rumbo a La Habana y luego a Nueva York, al destierro.[82] Asimismo, publicó un manifiesto en el que expresaba su apoyo a los marinos que habían sido parte fundamental de su levantamiento:

> ¡No importa que Obregón reclute en el extranjero marinos mercenarios, para poder combatir contra nuestros compatriotas; a ellos respondemos con nuestra Marina Nacional y con el gesto patriótico de la tripulación del cañonero *Bravo*, que abandonó el buque en puerto extranjero, para no mancharse de traición y derramar sangre de hermanos![83]

El primero de marzo, se reunieron en el *Agua Prieta* los comandantes de Marina Manuel G. Camiro, Manuel Aguilar, Valentín Monsalve, entre otros, para exponer sus motivos de queja en contra del desempeño del Capitán Alfonso Calcáneo como Jefe de las Fuerzas Navales delahuertistas; ellos mismos lo sustituyeron del mando por el Teniente Mayor Manuel G. Camiro, pero De la Huerta no aceptó el cambio; a pesar de eso, los marinos reconocían como su Comandante al mismo Camiro.[84]

Para fines de ese mes, el 22 de marzo, la flotilla recibió un telegrama del Secretario de Guerra, Arnulfo R. Serrano, en el que trataba de persuadirlos de abandonar la revuelta, pero el General Cándido Aguilar lo interceptó y respondió con la frase: "la Marina no se rinde".[85] Para evitar que esto provocara deserciones en la escuadra rebelde, se intentó pagar sus sueldos del año con la venta de un cargamento de chicle que Jorge Prieto Laurens no pudo vender, así es que sólo se les pudo pagar en total la suma de 65 mil pesos oro.

En el momento en que los marinos se dieron cuenta de que la revuelta no tenía futuro, decidieron enviar un mensaje a Serrano en el que aceptaban rendirse y llevar los buques de guerra de Progreso, Yucatán, a Puerto México, y ponerse a su disposición. Ese mismo ocho de abril, el General Secretario respondió que aceptaba. Al siguiente día, fondearon los barcos en Puerto México y fueron recibidos por el Teniente Coronel Ricardo Topete y puestos a disposición del Contralmirante Hilario Rodríguez Malpica. Los buques de guerra *Zaragoza*, *Agua Prieta*, *Tampico*, *Covarrubias* y el aviso *Cernícalo* entraron al puerto de Veracruz el 12 de abril.[86] Todo el personal de jefes y oficiales causó baja, mientras que a los alumnos se les exigieron cartas de buena conducta de sus profesores para poder reingresar al servicio o a la Academia Naval, que había permanecido cerrada.[87]

La revuelta costó 40 millones de pesos y significó la defección de 102 generales; 573 jefes; 2,417 oficiales; y 22,224 de tropa.[88] Lo anterior se convirtió, como siempre, en un peso para el erario nacional, además de que dio a Obregón la posibilidad de eliminar a numerosos divisionarios y marinos, ya que muchos fueron dados de baja por "indignos" de pertenecer a la institución.[89]

Por otra parte, después de acallada la sublevación, la figura de Álvaro Obregón como el caudillo de la Revolución se incrementó; lo contrario de lo que sucedió con la Marina de Guerra, pues, debido a que ésta tuvo una participación muy activa en la revuelta, se empezó a generar un

82 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 493.

83 Jorge Prieto Laurens, *op. cit.,* p. 253.

84 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p. 248.

85 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional,* p. 447.

86 Enrique Plasencia de la Parra, *Personajes y escenarios de la Rebelión Delahuertista 1923-1924*, p. 258.

87 Álvaro Sandoval Paullada, *Remembranzas*, México, Secretaría de Marina, 2002, pp. 68-70.

88 Luis Garfias Magaña, *op. cit.*, pp. 482-496.

89 AG-SEMAR, Fondo Guerra y Marina, Sección Recursos Humanos, Serie Héroes Navales, *Expediente del Vicealmirante Gabriel A. Carvallo*, sin número de fojas. (La lista de los "indignos" es larga y figuran nombres como Gabriel A. Carvallo, Alfonso Calcáneo, Hiram Toledo, Juan de Dios Bonilla, Ambrosio Illades y Francisco Murguía.)

sentimiento de antipatía en su contra, ya que la sociedad en general y alguna parte importante de la elite del poder promovían su desaparición por considerarla inservible y golpista. No obstante su participación se debió en gran parte al descontento de los marinos con los jefes militares, porque se creían un apéndice olvidado dentro de la Secretaría de Guerra y Marina.

El último año que quedaba de la administración del General Obregón se distinguió por el apoyo que demostró a la campaña presidencial de su sucesor, el General Plutarco Elías Calles; asimismo, porque se logró que el 31 de marzo se reanudaran oficialmente las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos, cuando el señor Charles B. Warren presentó sus credenciales como embajador ante el gobierno mexicano. Por último, con miras a reacomodar a los altos funcionarios en el siguiente régimen, reorganizó su gabinete.

La administración de Plutarco Elías Calles

Plutarco Elías Calles nació en Guaymas, Sonora; había sido comisario de Agua Prieta, Gobernador de Sonora, Secretario de Industria y Comercio, Secretario de Guerra y Marina y, a partir del primero de diciembre de 1924, fue Presidente de la República. Su Secretario de Guerra y Marina lo sería el General Joaquín Amaro, que se convertiría en el gran reformador del Ejército Mexicano.

Calles llegó al poder fuertemente apoyado por la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM) que encabezaba Luis Napoleón Morones;[90] tuvo algunos objetivos financieros bien establecidos: la reorganización de los métodos fiscales, el establecimiento de un sistema bancario y la restauración del crédito del gobierno.[91] También aceleró la coordinación y promoción de obras públicas destinadas a incrementar la infraestructura económica de México.[92]

Por otra parte, el sonorense agudizó los problemas que existían entre la Iglesia Católica y el gobierno. Primeramente, creó la Iglesia Apostólica Católica Mexicana que no reconocía la dirección papal y estableció al celibato sacerdotal como inmoral. Como respuesta, los católicos mexicanos formaron en 1926 la Liga Nacional de Defensa Religiosa, cuya misión era reconquistar la libertad religiosa que se había perdido. Por su parte, el General Calles publicó una serie de leyes penales en las que limitaba el número de sacerdotes en el país, clausuraba templos y amenazaba con incautar las escuelas religiosas. Por ello, la Liga llamó a los fieles a emprender boicots contra el gobierno y, posteriormente, bajo la orden del Comité episcopal, se decidió suspender todos los servicios religiosos a partir del 31 de julio de ese año.

La mayoría de los puntos de acción de la Liga estuvieron en el centro y occidente del país. Ese mismo año, dieron inicio las acciones bélicas, que cobrarían fuerza en 1928, cuando el General Enrique Goroztieta Jr. se proclamó, en su Plan de los Altos, como el Jefe de la rebelión cristera. Los rebeldes constituían aproximadamente 7,000 hombres, y el gobierno movilizó cerca de 30,000 soldados. El General Amaro se encargó personalmente de la ofensiva apoyándose con la artillería de los buques que estaban surtos en el Pacífico, los guardacostas *Guaymas* y *Acapulco* y principalmente con el transporte *Progreso*.

La presencia de este último buque de guerra en Colima provocó serios problemas a los rebeldes, quienes el 24 de mayo de 1928 atacaron por sorpresa al navío que se encontraba surto en Manzanillo

90 Álvaro Matute, "La administración de Calles y la muerte de Obregón" en *Historia de México*, t. XI, México, Salvat, 1978, p. 2522.
91 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 256-259.
92 Álvaro Matute *op. cit.,* p. 2224.

y que era comandado por el Capitán de Fragata Eduardo Loiza Iturrios. La refriega comenzó por parte de los sublevados y fue contestada con la artillería del *Progreso*, en la que los cristeros lograron matar al Guardiamarina José Villalpando Rascón a cambio de algunas bajas. Después de varias horas de batalla los insurrectos fueron derrotados por las fuerzas federales. Los arreglos de pacificación de esta revuelta se harían un par de años después.

Por otra parte y al mismo tiempo, los marinos mexicanos seguían su lucha para que la Marina de Guerra tuviera una evolución importante que le permitiera salir del estado deplorable en el que se encontraba, pues para esos tiempos en que los grandes acorazados y cruceros, los submarinos y los buques portaaviones significaban el material flotante de cualquier potencia naval, en México se contaba con algunos viejos cañoneros, un acorazado ligero de reúso, un par de transportes y algunas lanchas que no constituían una verdadera Fuerza Naval, y que sólo podían hacer la función de policía costera. Con respecto a esto, en 1926, Amaro expresó que las pocas unidades navales que se encontraban activas tenían ya bastantes servicios prestados y que su estado podía clasificarse mayor que media vida.[93] Y tenía razón, pues en esos años se contaba con casi los mismos buques que a inicios de la década: acorazado *Anáhuac*, cañoneros *Bravo* y *Agua Prieta*, transporte *Progreso* y los más recientemente adquiridos guardacostas *Tampico*, *Covarrubias*, *Guaymas*, *Acapulco*, *Mazatlán* y *Mayo*.

Igualmente, la lucha por la autonomía de esta dependencia comenzaba a tomar un auge importante, pues era algo que se consideraba fundamental para su desarrollo. Esta búsqueda de independencia de la Marina de Guerra con respecto al Ejército tal vez tenga sus raíces en el sorprendente olvido en el que se tenía a esa arma. Y a su vez esto se puede explicar con que los altos jefes del Ejército, o la mayoría de ellos, se habían convertido en militares al calor de la guerra y por ello era normal que desconocieran las funciones de una Fuerza Naval, una labor militar más especializada.

Aunque también esto puede atribuirse al poco contacto que los gobiernos posrevolucionarios tenían con el exterior, pues su falta de diplomacia les hacía imposible vislumbrar las funciones tradicionales de una Fuerza Naval: percibir a un posible adversario, el aseguramiento del control del mar, la defensa de las líneas marítimas de comunicaciones, la proyección del poder naval, la protección de instalaciones estratégicas y el apoyo a la política exterior del Estado. Aquí un testimonio de esto:

> Para que la nación tenga mejor desarrollo marítimo es necesario la creación de la Subsecretaría de Marina, dependiente de la secretaría de Guerra… Debía estar dividida en departamentos, como el de Marina de Guerra, Marina Mercante, Sanidad, Pesca, Vigilancia, Faros, Administración… Para que la marina de un país prospere, es necesario, en primer término, que tenga marinos y que la administración de ella se independice de cualquiera otra institución… Es inconcuso que nuestra deficiente y efímera marina de guerra nunca podrá prosperar mientras sea gobernada con elementos del Ejército, pues aunque éstos sean personas de reconocida competencia, no se comprenderán las necesidades y los servicios que deben de tener y desempeñar…[94]

Si bien no era ni por mucho un asunto en el que el Presidente Calles tuviera especial interés, hubo mejores presupuestos para la Marina, cosa que se reflejó el 15 de marzo de 1926, cuando se creó el Cuerpo de Hidroaviones de la Marina de Guerra mexicana. Este Cuerpo debía estar organizado por algunos oficiales que habían sido enviados a la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica para

93 [Joaquín Amaro] *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina*, Sección Marina, del primero de agosto de 1926 a 31 de julio de 1927, p. 64.

94 Eduardo Oliver "La Marina Nacional" en *Revista del ejército y marina*, México, marzo de 1925, Sección Marina, pp. 255-257.

graduarse como pilotos, comandados por el Capitán Carlos Castillo Bretón, el primer piloto mexicano especializado en hidroaviación.[95] Otra medida compleja fue la supresión, un año después, del Cuerpo de Administración Naval, cuyas labores quedaron en manos de los demás cuerpos de la Marina.

Por otra parte, durante el gobierno del General Plutarco Elías Calles, las relaciones con los Estados Unidos habían decaído debido a la promulgación de dos leyes, en 1925, que obligaban a los explotadores del petróleo a obtener concesiones confirmatorias del gobierno antes de enero de 1927, y prohibían a los extranjeros ser propietarios de tierras dentro de los primeros 50km a lo largo de las fronteras. Dado que estas leyes contrariaban a los convenios de Bucareli, fueron rechazadas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Para dirimir las fricciones entre ambas naciones, a fines de 1927 el Presidente estadounidense John C. Coolidge designó como nuevo Embajador de su país en México a Dwight W. Morrow. Este suceso marcaría el inicio de la nueva política bilateral entre ambas naciones. Morrow mejoró las relaciones, se hizo amigo de los altos funcionarios de México, logró que el Artículo 27 constitucional no fuera retroactivo en las cuestiones petroleras y ayudó a terminar con el conflicto religioso.

Para ese año, el Jefe del Departamento de Marina era el Comodoro Carlos F. Varela, quien era consciente de las carencias que había en la institución y no acallaba las voces que pedían un cambio radical. Por ejemplo, el Subteniente Luis G. Esperón hablaba de la formación de un "Comité Pro-Marina de Guerra", y el Capitán de Navío Leopoldo Hernández Aceves propuso otro programa naval. Asimismo, el Teniente de Fragata Gontrán Chapital se quejaba del estado de las cosas:

> Aquellos buques de guerra de gran porte, moderna construcción, gran velocidad y dotación de eficaces medios de combate, que vieran en revistas extranjeras y conocieran ligeramente por las visitas que llegan a hacer a nuestros puertos y esos viajes que soñaran hacer a través de todos los mares de la tierra no son para nosotros, tripulantes eternos de buques viejos, desechos de otras marinas.[96]

Por otra parte, el gobierno callista había aplacado las revueltas de los generales Arnulfo R. Gómez y Francisco R. Serrano; mientras que el General Obregón anunciaba su regreso a la vida política. Se pretendía lograr su reelección reformando el Artículo 82 de la Constitución para que un candidato pudiera reelegirse después de haber pasado otro periodo; obviamente, se aprobó, y Obregón fue elegido candidato oficial. Sin duda alguna, en esos momentos no existía algún otro personaje en la política nacional que tuviera la popularidad del "General sin derrotas", por ello fue elegido para ocupar un nuevo periodo al frente del Ejecutivo nacional de 1928 a 1934. Individuos poderosos como Jorge Prieto Laurens y Luis N. Morones estaban en contra de la reelección de Obregón, además de que los militantes católicos creían que el conflicto religioso se tornaría más violento.

Por todas estas razones, el divisionario sonorense fue víctima de varios atentados que sólo lograron asustarlo. No fue sino hasta que llegó el fatídico 17 de julio de 1928, cuando la diputación guanajuatense le organizó un banquete en el restaurante La Bombilla, en San Ángel, donde el joven maestro de dibujo y militante católico, José de León Toral, lo mató a balazos. Por este crimen, Toral fue torturado y sentenciado a la pena de muerte.

95 Manuel Ruiz Romero, *Aviación militar. Historia de la fuerza aérea y de la aeronáutica Naval*, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 2004, p. 231.

96 Gontrán Chapital, "Marina de guerra" en *Revista del ejército y marina*, México, noviembre de 1927, Sección Marina, p. 865.

La muerte de Obregón, más que cualquier otra cosa, significó una crisis de confianza entre los grupos dominantes. Se acusaba a Calles y a Morones de estar inmiscuidos en el asesinato, pero ambos lo negaron rotundamente porque sabían que, de volverse sospechosos, podrían correr la misma suerte que la del caudillo.

Para alejar las suspicacias que apuntaban hacia él, el primero de septiembre de 1928 Calles declaró ante las Cámaras que había llegado la hora de la arribada del gobierno institucional y el final del caudillaje, así como también afirmó que el primero de diciembre abandonaría el poder y no volvería a ocupar la presidencia.[97] Por último, convocó a una junta extraordinaria de generales del Ejército en el Palacio Nacional, que se llevó a cabo cuatro días después. Asistieron a la junta los generales más importantes: Joaquín Amaro, Saturnino Cedillo, Jesús María Aguirre, José Gonzalo Escobar, Francisco Urbalejo, Lázaro Cárdenas, entre otros. Ahí Calles les expuso:

> Yo estimo que en este periodo, el ejército debe mantenerse al margen de la situación; que ninguno de sus miembros debe presentarse como candidato, porque ese solo hecho traería la división dentro de la institución...[98]

Supuestamente convencidos, los generales decidieron que el divisionario Presidente propusiera ante las cámaras a su sucesor provisional. Así iniciaba el Maximato, proceso político en el cual la figura caudillil de Calles se superpuso a la del Presidente de la nación. Entonces, el 25 de septiembre, el licenciado Emilio Portes Gil fue designado para ocupar la Primera Magistratura con carácter de provisional para tomar posesión el primero de diciembre de ese mismo año; también se concertó que el 20 de noviembre de 1929 se elegiría a un nuevo mandatario constitucional que gobernara durante todo el periodo que Obregón había dejado vacío.

El Maximato

Hasta ese tiempo México había carecido totalmente de una verdadera política internacional;[99] sus relaciones seguían estando limitadas a los Estados Unidos. De hecho, al terminar la década de 1920 era un país indeseable y no fue admitido en la Sociedad de las Naciones porque, ante los ojos del mundo, representaba un pueblo desordenado y plagado de cuartelazos. No había sido reconocido sino por Francia e Inglaterra, que tenían intereses económicos de por medio,[100] y la relación que Obregón había entablado con la Unión Soviética había sido efímera.

Tras la muerte del General Obregón, un grupo nutrido del generalato mexicano que se autodenominaban "obregonistas puros" sospecharon que detrás del gatillero estaba el propio Presidente.[101] Estos generales que conspiraban abiertamente en la capital del país se reunían en el hotel Regis, donde acusaban al General Calles, además de asesino intelectual del caudillo, de intentar instaurar una jefatura en el partido oficial, el Partido Nacional Revolucionario (PNR), y en la política mexicana en general.

97 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 575.

98 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 359.

99 Arnaldo Córdova, *op. cit.,* p. 171.

100 Ibídem, pp. 171-172.

101 Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, p. 337.

El PNR había sido fundado por revolucionarios como Plutarco Elías Calles, Adalberto Tejada, Manuel Pérez Treviño y Aarón Sáenz, con el objetivo de encarnar la unidad revolucionaria y hacer patente la nueva época de instituciones que Calles tanto había anunciado tras la muerte del General Obregón,[102] aunque en realidad también significó el instrumento por medio del cual el Jefe Máximo se impuso a la figura presidencial.

Para cumplir con su designio como nuevo organismo electoral, el partido inició una convención que estaba pactada del primero al cinco de marzo de 1929 y cuyo objetivo de facto era designar al candidato para las elecciones presidenciales de noviembre. Justo cuando se celebraba la convención, se inició un levantamiento en el norte y en el este del país, por lo que la designación fue casi inmediata, siendo "…proclamado el ingeniero [Pascual] Ortiz Rubio como candidato único de la 'mafia' callista".[103]

La rebelión escobarista

La mañana del tres de marzo de 1929 y en medio de la convención del PNR en la capital queretana, el General Abundio Gómez, Subsecretario de Guerra y Marina, dio aviso al Presidente de la República, licenciado Emilio Portes Gil, de que el General Jesús María Aguirre, Jefe de las Operaciones Militares en Veracruz, había cumplido con las órdenes de llevar a la capital al Tercer Batallón y al Séptimo Regimiento, como le había sido ordenado. Todo transcurría con normalidad, hasta que momentos más tarde el mismo General Aguirre, mostrando una actitud sospechosa, envió un mensaje en el cual acusaba al Gobernador de Veracruz, el Coronel Adalberto Tejada, de haber efectuado actos sediciosos.[104]

Más tarde, el General Francisco R. Manzo, Jefe de las Operaciones Militares en Sonora, obró de la misma forma acusando al General Antonio Armenta, Comandante del 29 Batallón, de haberse rebelado en contra del gobierno y fingió ir tras él. Por su parte, en actitud sospechosa, el General de División José Gonzalo Escobar, Jefe de Operaciones Militares en la Laguna, con cuartel general en Torreón, Coahuila, envió un mensaje en el que le ponía de manifiesto al Presidente su adhesión al gobierno.[105]

La revuelta era inminente. Por ello, inmediatamente después de haber sido enterado de esto, el General Calles se puso a disposición del Presidente Portes Gil y de la nación:

> Habiendo llegado a mi conocimiento que algunos elementos militares de los Estados de Veracruz y Sonora han faltado a su deber de soldados … ruego a usted, señor Presidente de la República, se sirva dar sus órdenes para que se utilicen desde luego mis servicios activamente y quede a disposición…[106]

A lo que el mandatario respondió nombrándolo Secretario de Guerra y Marina en sustitución del General Joaquín Amaro.

Sin perder tiempo, el mismo día los sublevados se dieron a la tarea de crear en Sonora el llamado Plan de Hermosillo, en el cual nombraban al General Escobar como Jefe del movimiento

102 Ibídem, p. 340.
103 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 239.
104 *El Universal*, 4 de marzo de 1929, portada.
105 Ibídem, p. 5.
106 Emilio Portes Gil, *Autobiografía de la Revolución Mexicana*, México, Instituto Mexicano de Cultura, 1964, p. 497.

y del Ejército Renovador de la Revolución, acusando a Plutarco Elías Calles como el "judío de la Revolución Mexicana" por tratar de imponer el capricho de su voluntad sobre la Ley, sobre las instituciones y sobre la "voluntad suprema" del pueblo. Asimismo, desconocía a Emilio Portes Gil como Presidente provisional de la República; desintegraba la Suprema Corte de Justicia de la Nación; desconocía a los magistrados de la Suprema Corte de Justicia y a los gobernadores de estado que se opusieran a la rebelión; y por último hacía el infaltable llamamiento a elecciones populares al término y triunfo de dicha sedición.[107]

Entre algunos otros militares y civiles que lo firmaron, los principales alzados eran: generales de División Francisco R. Manzo y Roberto Cruz; generales de Brigada Fausto Topete, también Gobernador de Sonora, Eduardo C. García y Ramón F. Iturbe; y Diputado Ricardo Topete.

Por su parte, la Escuadrilla del Golfo, entonces comandada por el Comodoro Arturo Lapham, pidió inmediatamente instrucciones a través de la inalámbrica de Tampico; hizo lo anterior por haber notado una actitud sediciosa en el puerto por parte de las fuerzas de tierra del General Aguirre. De hecho, el mismo día se firmó el Manifiesto de la Escuela Naval, en el que las fuerzas aguirristas y algunos miembros de la Armada se unieron a Escobar. Pero la actuación de la Armada se expondrá en un apartado más adelante.

En total, se unieron al movimiento 22 batallones y 21 regimientos, que representaban el 28% de los efectivos del Ejército.[108] Los principales jefes y sus fuerzas fueron las siguientes:[109]

- General de División Francisco Urbalejo, Jefe de las Operaciones Militares en Durango, con 2,000 hombres. Debía movilizarse para ocupar Zacatecas.
- General de División y Gobernador del estado de Chihuahua Marcelo Caraveo, con 3,000 hombres. Tenía la encomienda de tomar la Jefatura de Operaciones de Chihuahua y tomar Ciudad Juárez.
- General de División Jesús M. Aguirre, Jefe de las Operaciones Militares en Veracruz, con 3,500 hombres. Debía concentrar sus fuerzas en Perote y llegar a Puebla.
- General de División José Gonzalo Escobar, Jefe de las Operaciones Militares en la Laguna con cuartel general en Torreón, con 3,500 hombres.
- General de División Francisco R. Manzo, Jefe de las Operaciones Militares en Sonora, con 5,000 hombres. Iba a ocupar Saltillo y Monterrey para marchar sobre Tamaulipas y San Luis Potosí.

El Jefe renovador decidió dividir a estas fuerzas en cuatro frentes bien establecidos para atacar al mismo tiempo las ciudades de Sinaloa, Zacatecas, Ciudad Juárez y Monterrey. Pero no contaba con que el General Calles, ya en funciones como Secretario de Guerra, había dividido a sus hombres en dos columnas de ataque, la primera bajo el mando del General de División Manuel M. Acosta, que debía dirigirse con 8,000 hombres hacia Veracruz a batir al General Aguirre; y la segunda bajo el mando del General de División Juan Andrew Almazán, que había llegado desde Monterrey y debía dirigirse hacia el Noreste para derrotar al General Escobar y sus aliados.

El cuatro de marzo se ordenó salir a las fuerzas de Acosta, mientras que el día seis, las de Almazán. Las acciones fueron rápidas, puesto que ese día seis el Coronel José W. Cervantes atacó al

107 Josimar Daniel Rangel González, *La Revolución Mexicana, la Armada de México y la rebelión de Gonzalo Escobar, 1910-1929*, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2010, p. 63.

108 Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, p. 341.

109 Luis Garfias Magaña, *op. cit.,* p. 609; y Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* pp. 245-246.

General Aguirre en su mismo campamento y lo obligó a evacuar la plaza con dirección final hacia el Istmo de Tehuantepec, con lo que comenzaba su persecución y se anunciaba el fin de la campaña en Veracruz. Por ello, todas esas tropas recibieron del Presidente Portes Gil la orden de reconcentrarse en Sonora y en Irapuato para crear un solo cuerpo que lograra el sometimiento de los rebeldes.

Calles dividió sus fuerzas en seis brigadas con el objetivo de batir al enemigo en distintos puntos del Norte y converger finalmente en Torreón. Para el día 10, las fuerzas de Urbalejo se dispersaron sin presentar combate, y Aguirre, que estaba totalmente derrotado, le pedía tregua al Presidente, pero éste se la negaba. Por otra parte, y con la presión de terminar con prontitud la rebelión, Calles instauró un Consejo Superior de Guerra constituido por los divisionarios Saturnino Cedillo y Lázaro Cárdenas, en el que se acordó la formación de tres columnas que debían dirigirse a Torreón, donde quedaba el mayor número de tropas rebeldes; esas tres columnas estaban constituidas por la columna del Norte, comandada por Almazán; la columna de Saturnino Cedillo, bajo el mando de cuerpos irregulares; y la columna del Noroeste, a cargo de Cárdenas.

Durante estos días, los rebeldes renovadores se habían dedicado sólo a huir, saquear bancos y destruir las vías sin atreverse a presentar un solo combate. Para el 15 de marzo, Cárdenas tomó Durango; el 17 y 18 los infidentes abandonaron Torreón y huyeron hacia Chihuahua, de nuevo sin presentar combate; las tropas leales les seguían el paso. En Torreón, se redujeron las fuerzas del gobierno a dos columnas, pues se acordó que Cedillo se quedaría de reserva en la ciudad lagunera, quedando así la división expedicionaria del Norte bajo el mando del General Almazán, que avanzaría sobre Jiménez, Chihuahua, y la división expedicionaria del Noroeste a cargo de Lázaro Cárdenas, que saldría a Nayarit, para el 29 avanzar sobre Sinaloa. Por otro lado, el día 21 a las siete de la mañana estaba siendo fusilado el General Aguirre después de haber sido capturado y habérsele formado un Consejo Sumario de guerra.

Por su parte, Escobar ya había huido hasta Jiménez, Chihuahua con 8,000 hombres, ciudad en la que se entabló la batalla de mayor dimensión de esta revuelta la madrugada del dos de abril, y en la que las tropas del gobierno derrotaron al grueso de los infidentes. Momentos después, el General Cárdenas tomaba La Cruz, al norte de Jiménez, mientras que en el mar los barcos mercantes rebeldes *Bolívar* y *Washington* se rendían al *Progreso* y al *Bravo*, que estaban en la bahía de Guaymas bloqueando el puerto.[110] El seis de abril se dio por terminada formalmente la campaña del Norte; solamente quedaban algunos pequeños grupos por abatir, los cuales, para el día último de abril del mismo año, serían derrotados y la revuelta estaría totalmente fracasada.[111]

El saldo rebelde fue de 1,130 soldados enemigos muertos, 500 heridos y 2,058 prisioneros; mientras que por parte de las tropas oficiales hubo 161 muertos, 312 heridos y 79 dispersos.[112] Los costos de la campaña se calcularon entre veinte y treinta millones de pesos. Ésta significaría una de las últimas revueltas del país que, a pesar de haber anexado a un gran porcentaje del efectivo del Ejército fueron derrotados porque:

110 John W. F. Dulles, *Ayer en México*, *op. cit.,* p. 417.

111 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 311.

112 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 72.

> … si bien es verdad que la disciplina y el cumplimiento de los mandatos superiores constituyen la base fundamental de los grandes éxitos militares, también es cierto que el que ordena debe tener bien entendido lo que significa el concepto de responsabilidad colectiva y mandar bien o mejor no mandar.[113]

Justo un par de meses después, el 21 de junio, el Presidente Portes Gil anunciaba también la solución del conflicto religioso,[114] o rebelión cristera, campaña que fue dirigida personalmente por el General Joaquín Amaro antes de ser sustituido por Calles en la Secretaría de Guerra, debido al accidente en el que perdió un ojo.[115]

El proceso y Jurado de los Comodoros[116]

Para el día en que dio inicio la rebelión del Ejército Renovador, el Jefe del Departamento de Marina y máximo representante de la institución era el Comodoro Hiram Hernández; asimismo, en el puerto de Veracruz el también Comodoro Arturo F. Lapham era Jefe de la Escuadrilla del Golfo, que estaba formada por los siguientes buques:

- Cañonero *Bravo*, bajo el mando del Capitán de Navío Luis Schaufelberger Alatorre.
- Cañonero *Agua Prieta*, comandado por el Capitán de Navío Guillermo León Tagle.
- El guardacostas *Covarrubias*, con el Teniente de Navío Luis G. Esperón al mando.
- Y el acorazado *Anáhuac*,[117] buque insignia del Jefe de la Escuadrilla, Comodoro Arturo Lapham, y comandado por el Capitán de Navío Rafael Izaguirre.

A primera hora de la mañana del tres de marzo, el Comodoro Arturo Lapham fue avisado de que el Gobernador de Veracruz, Coronel Adalberto Tejada, había salido de la plaza por haberse enterado de un movimiento rebelde en Perote y en el puerto de Veracruz. Como respuesta, el Comodoro dio la orden de discutir la situación con los comandantes que estuvieran presentes. Se presentaron en el malecón los capitanes de Navío Rafael Izaguirre y Luis Schaufelberger; el Capitán de Fragata Mario Rodríguez Malpica, quien informó de la situación al Comodoro José de la Llave, Director de la Escuela Naval, al Comodoro Teodoro Madariaga, Subinspector General de Máquinas del litoral, y al Comodoro José María Miranda, Director del Arsenal Nacional.

Para esos momentos, llegaba en avión a Veracruz el Comodoro Hiram Hernández para visitar a su familia; más tarde, ya estando en la estación del tren de Tejería, fue apresado por el Coronel Justo Hinostrosa Lugo y por el Capitán Julio Ballesteros, para obligarlo a conferenciar con el General Jesús María Aguirre. Éste informó al Comodoro que se había sublevado en contra del gobierno impuesto por Calles. La reacción del marino fue darle su aprobación en todo y fingir haberse adherido al movimiento,

113 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 297. Pues el autor de la obra, Gral. Juan Gualberto Amaya, fue parte de las tropas rebeldes escobaristas.

114 Enrique Soto Izquierdo, dir. *Los presidentes de México ante la nación 1821-1984*, 2ª ed., t. V, México, Quetzal, 1985, p. 659.

115 Martha Beatriz Loyo Camacho, *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca-Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana-Fondo de Cultura Económica, 2003, pp. 155 y 169.

116 Para un acercamiento más profundo del tema, consultar: Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.*

117 Las características de este buque, construido en 1898 en Francia y comprado por el gobierno mexicano en 1924 al de Brasil, eran: desplazaba 3,162 toneladas, medía 81m de eslora, 14 de manga y 4m de puntal; alcanzaba una velocidad de 15 nudos; estaba cubierto de corazas en los flancos y el centro para proteger la flotación. Su armamento consistía en dos cañones de 240mm, cuatro de 120mm, seis de 57mm y dos de 37mm.

pues, según él, recordaba que los buques surtos en el puerto estaban en mal estado y las provisiones se encontraban en el Arsenal Nacional.

A sabiendas de la situación que se estaba gestando, el Capitán Luis Schaufelberger, tomando el nombre del Comandante de la Escuadrilla, se comunicó con el puerto de Tampico para enviar el siguiente mensaje a la capital:

> Suplica el C. Comodoro Jefe de la Escuadrilla que hagan favor de preguntar a México a la Secretaría de Guerra qué cosa es lo que sucede con las fuerzas de la Guarnición de la Plaza que impide haya comunicación para los buques de guerra deteniendo a los Oficiales y Marinería e impidiéndoles embarcarse en sus barcos, favor de preguntar esto con carácter de urgente.[118]

El Comandante Lapham, por su parte, ordenó a la tripulación de su Escuadrilla que no debían obedecer órdenes de ningún superior que no fuera él, ya que el Jefe del Departamento había sido apresado por Aguirre. Pero el Comodoro no contaba con que algunas horas después llegaría al malecón el propio Hiram Hernández acompañado de Manuel Escudero, José de la Llave y Adán Cuéllar para abordar los buques, pero, como causaban sospecha, dudaron ir por ellos; por eso Hernández tuvo que repetir la orden. Por fin los recogieron en una lancha y se reunieron en el *Anáhuac* para resolver su situación.

Terminada la reunión en el acorazado, Hernández e Izaguirre fueron inmediatamente al *Agua Prieta* para hablar con su Comandante, el Capitán Guillermo León Tagle, pero éste no los recibió porque tenía sospechas con respecto a su actuación, por lo que tuvieron que regresar al *Anáhuac*. Ya a bordo del buque insignia, el Capitán Rodríguez Malpica, Segundo Comandante del *Agua Prieta*, llevó el telegrama con el que se respondía al que había mandado el Comandante Schaufelberger horas antes, y decía:

> Comodoro Jefe de la Escuadrilla del Golfo- A bordo del cañonero *Bravo*. Secretaría Marina. Tiene conocimiento esta Secretaría de que fuerzas de Guarnición esa Plaza encuéntranse en actitud sospechosa, como medida precautoria he de merecerle ordenar a barcos de Guerra en esa abran de la Bahía y esperen órdenes. P. O. del Gral. de Div. Secretario. El Gral. Brig. Subsecretario. Abundio Gómez.[119]

La orden era clara: "abrirse de bahía". En ese momento se izó una señal en el *Anáhuac* para que los comandantes asistieran a entrevistarse. Ahí Hernández les expuso la situación. Les expresó que había sido capturado en Tejería, llevado con Aguirre e invitado a desconocer al gobierno por estar inconformes con las maniobras políticas llevadas a cabo.[120] Continuó diciéndoles que él aceptó y que confiaran en él y en sus antecedentes, y que quien no estuviera de acuerdo podía retirarse a su casa y gozar de plenas garantías. Todos estuvieron de acuerdo, excepto el Capitán Schaufelberger, quien manifestó que no estaba conforme con la actitud y no aceptó unirse al movimiento. Algunos trataron de persuadirlo, pero no lo lograron; por ello, fue sustituido en el mando del *Bravo* por el Capitán David Fernández Padilla. Terminada la junta, los marinos acordaron conferenciar con Aguirre en la Escuela Naval a las 19 horas, justo como el General los había citado.

118 AG-SEMAR, Fondo Guerra y Marina, Sección Justicia Naval, Serie Procesos Jurídicos, *Expediente del Proceso de los Comodoros*, Averiguación Previa de las primeras diligencias, declaración del Capitán de Navío Luis Schaufelberger Alatorre, foja 5.

119 Ídem.

120 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 81.

En esta reunión de la Escuela Naval, se creó y firmó un documento dirigido *A las fuerzas del Ejército y Armada Nacionales*, en el cual:

> … se condenaba a la convención partidista del PNR en Querétaro por creerla una maniobra de Plutarco Elías Calles para seguir dirigiendo y dictando a la República. También calificaban a la presidencia provisional de Emilio Portes Gil de falsa y lo tachaban a él mismo de ser una 'piltrafa humana' a las órdenes del General Calles; además condenaban al gobierno de haber pisoteado el 'Sufragio Efectivo', bandera de la Revolución, y de querer imponer un nuevo presidente. Por todo ello, desplegaron un llamamiento a las fuerzas armadas y al pueblo para derrocar a los que denominaron 'tránsfugas' y 'tiranuelos'.[121]

Firmaron el documento casi todos los comandantes navales de Veracruz e inmediatamente se mandaron a alistar los buques para zarpar lo más pronto posible rumbo a Tampico, con una treta muy bien pensada, alejarse de los rebeldes. Por su parte, el Capitán de Puerto, Francisco de la Cabada y Campos, permaneció leal al Gobierno y cerró la capitanía para que no fuese confundida su actitud.

Pasaron un par de días en los que se aprovisionó y se reparó a los buques. El día cinco de marzo a las 23:45 horas, salieron rumbo al puerto de Tampico los buques de la Escuadrilla junto con el vapor nacional *Dos equis* con la "…treta de ir rumbo a Soto la Marina a apoyar al General Escobar…".[122] Se quedaron en Veracruz José de la Llave, Manuel Escudero y Antonio Ortega y Medina, porque fueron considerados adeptos a Aguirre.

En el camino, Hernández informó a su tripulación que no eran rebeldes y que se dirigirían a la Isla de Lobos y luego a Tampico. El siete de marzo, "A las seis horas, empezaron a entrar al puerto los barcos de la Armada Nacional. El primero en entrar fue el 'Anáhuac', después el 'Bravo', luego el 'Covarrubias', 'Dos Equis', y el último el guardacostas 'Tampico'."[123] Fueron recibidos por el General José Benignos, Comandante de la guarnición; a bordo de los barcos, llegaron los comodoros Hiram Hernández, Arturo Lapham, Teodoro Madariaga y los capitanes Rafael Izaguirre, Guillermo León Tagle, José María Miranda, Luis G. Esperón y José J. Pérez, treinta oficiales y trescientos marineros.[124]

Para esos momentos en que el ardid ya había sido puesto en práctica, Plutarco Elías Calles, su hermano Arturo Elías y el Subjefe del Departamento de Marina, Contralmirante Othón Pompeyo Blanco ya se habían enterado, por medio del Mayor médico cirujano José de Jesús Martínez Carrillo, del Capitán Luis Schaufelberger, del Contramaestre Román Blanco y de los tenientes Daniel Cruz Díaz y Zeferino Ramírez, de que los marinos eran rebeldes, por lo que su actuación empezó a suscitar sospechas; por ello, se emprendió su persecución.

El seis de marzo, una vez recuperada por el Coronel José W. Cervantes la plaza de Veracruz, como se expuso con anterioridad, los marinos recibieron órdenes directas de la presidencia de que se presentaran en ese puerto; también se les avisó que se había sustituido a Hiram Hernández por el Comodoro Luis Hurtado de Mendoza como Jefe del Departamento de Marina. Por eso, con muchos apuros, el día 10 de marzo regresó la Escuadrilla a Veracruz para incorporarse cada elemento a su comisión: el *Covarrubias* fue enviado al Sur, y el *Anáhuac* y el *Bravo,* hacia Sonora, para que ayudasen a batir al enemigo.

121 Ibídem, p. 84.
122 Ibídem, p. 86.
123 *El Universal*, 8 de marzo de 1929, portada.
124 Ídem.

Como consecuencia de los informes de algunos marinos a las autoridades de la capital del país, el día 12 de marzo se ordenó al General Brigadier y licenciado Andrés Silvestre Cerezo, Agente Auxiliar de la Procuraduría General Militar, que se sirviera proceder a realizar una investigación sobre la actitud que había mostrado el personal de la Armada Nacional durante el movimiento rebelde, con objeto de castigar su conducta:

> Con estas pruebas el Ministerio Público Militar dictó la orden de proceder, por el delito de rebelión, contra los comodoros Hiram Hernández, José María Miranda, José de la Llave, Antonio Ortega y Medina, Teodoro Madariaga y Arturo F. Lapham; capitanes de navío Rafael Izaguirre, Guillermo León Tagle, Armando F. Ascorve y Adán Cuéllar; y Capitán de Fragata David Fernández Padilla. Bajo esta premisa, el 19 de marzo, la Secretaría de Guerra dictaminó que el juez primero de instrucción militar, General Brigadier y Licenciado Rafael García, sería el encargado de instruir el proceso correspondiente. Por ello, se procedió a detener a los inculpados para ser llevados y procesados en la Prisión Militar de Santiago Tlatelolco, en la capital de la República.[125]

Después de revisadas las declaraciones de los principales testigos acusatorios: Contramaestre Román Blanco, Comodoro Luis Hurtado de Mendoza, Capitán Luis Schaufelberger, el señor Vicente Parrilla y el Coronel José W. Cervantes, el 26 de marzo el Juez Primero de Instrucción Militar dictó auto de formal prisión a los marinos por encontrarlos culpables del delito de rebelión. Inmediatamente, éstos apelaron a la resolución, pero no procedió su recurso. Casi un mes después, el 20 de abril fueron dados de baja por "indignos de pertenecer a la Armada",[126] junto con algunos otros marinos de menor cargo.

El seis de mayo de 1930, el Juez García declaró agotada la instrucción del proceso, por lo que se esperaba que el jurado dictara sentencia a los marinos en el mes de junio, pero no pasó tal cosa, puesto que el señor Juez Primero de Instrucción Militar interponía, como fue su costumbre durante el proceso, recursos de revisión a cada uno de los amparos que los marinos presentaban ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación.[127] El proceso se alargaba varios meses y se tornaba muy agotador para los inculpados.

El tres de junio de 1930, el Juez Sexto de Distrito concedió un amparo al Capitán Armando F. Ascorve, con lo que reconoció la postura de que éste sólo había seguido órdenes de su superior, José de la Llave, entonces Director de la Escuela Naval. Otro inculpado que también quedó libre fue el Comodoro Arturo F. Lapham, que interpuso un amparo ante la Suprema Corte de Justicia contra el auto de formal prisión dictado en su contra por el Juez Primero de Instrucción Militar, bajo la tesis de que en el citado auto no se había explicado qué artículo de la ley había violado ni en qué consistía; por lo tanto, no había cometido delito alguno. Procedió y fue absuelto.

Para esos momentos, los marinos llevaban meses solicitando ir a Jurado Militar porque llevaban más de un año siendo juzgados y no había avances. Por ello, la Suprema Corte dictaminó que el proceso instruido debía ser concluido y daba paso a un Jurado Militar Ordinario. El Jurado Militar fue establecido para iniciar sus sesiones el lunes primero de diciembre de 1930 en el Salón de consejos de la Prisión Militar de Santiago Tlatelolco. Sería presidido por el General Manuel Palafox, y la acusación

125 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 91.

126 AG-SEMAR, Fondo Guerra y Marina, Sección Justicia Naval, Serie Procesos Jurídicos, *Expediente del movimiento de rebelión encabezado por el General de División Jesús M. Aguirre*, Declaración del Teniente de Fragata Luis G. Esperón, foja 6.

127 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 98.

sería llevada por los fiscales militares licenciados Alonso Suárez Bermúdez, Teófilo Olea y Leyva y Luis G. Sumaya; los defensores de los marinos serían los abogados Joaquín Moreno Suárez, César Torel, Francisco Correa Icaza, Ricardo B. Castro, Víctor Velázquez y Coronel J. Jesús Z. Nuncamendi, este último de oficio, adscrito al juzgado.[128]

Éste era el primer caso de Jurado Militar del fuero de guerra mexicano, que había entrado en vigor el primero de julio de 1929, y que este en particular sería denominado por el público y la prensa en general como el "Proceso de los Comodoros", tal vez, como lo dice el Capitán de Altura Juan de Dios Bonilla en su *Historia marítima de México*, por el número de marinos de dicho grado naval que fueron enjuiciados en este acontecimiento.[129]

El día 19 de ese diciembre, ya en el Jurado, dio fin la presentación de testigos de cargo y descargo. Para el siguiente día "…los peritos habían acordado, tras una evaluación exhaustiva, que el ex Comodoro Hiram Hernández había estado en lo justo al juzgar la orden de 'abrirse de bahía' yéndose al puerto de Tampico".[130] También dieron explicaciones sobre que a lo largo del juicio se habían confundido con los términos *paletilla* y *paredilla*, pues un buque podía navegar sin la primera, pero no sin la segunda. Igualmente, confirmaron que los peritajes encargados al señor Comodoro Luis Hurtado de Mendoza y que los inculpaban habían sido erróneos.

Después de un largo juicio, el día llegó; el 20 de diciembre de 1930 a las 23 horas pasaron a deliberar los miembros del Jurado a la sala respectiva; salieron de ésta a la 01:55 de la madrugada y dictaron la sentencia: para todos (excepto para Hiram Hernández cuyo caso no tenía solución inmediata) era absolutoria por unanimidad. Días más tarde, el Supremo Tribunal Militar confirmó la sentencia del Jurado. A pesar de ello, a los marinos implicados no se les volvió a admitir en el servicio activo en la Marina de Guerra por orden expresa de la Secretaría de Guerra y Marina.[131]

La imagen de la Marina de Guerra mexicana

Cuando fue terminada y sofocada la rebelión de 1929 y de igual forma el denominado "Proceso de los Comodoros", se comenzó a manifestar un aumento significativo, que desde hacía varios años ya existía de parte de las altas esferas oficiales,[132] de ese sentimiento de eliminar no sólo parcial sino totalmente a la Marina de Guerra mexicana, con los argumentos de "… no servir esta para nada y ser un denigrante nido de comadres…",[133] como lo había manifestado el expresado proceso, en el que sólo se habían demostrado las envidias, las ambiciones y los enconos entre los miembros de la institución.[134]

Asimismo, no era para nadie un secreto que desde hacía tiempo se consideraba a la institución como extranjerizante por haber incluido entre sus filas a lo largo del siglo XIX a elementos de origen extranjero que, sin embargo, hicieron aportes magníficos y muy sobresalientes a la Marina de Guerra; tal es el caso de David Porter, Juan Davis Bradburn, Eugenio Cortés, entre muchos otros. Además de que, desde la sublevación del cañonero *Libertad* en 1879, la anexión de la Marina a la rebelión delahuertista en 1923 y los sucesos de 1929, se le consideraba como golpista y oportunista.

128 Ibídem, pp. 100-101.
129 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, México, Litorales, 1962, p. 656.
130 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 120.
131 Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, p. 460.
132 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 656.
133 Archivo de Joaquín Amaro (En adelante A-JA), Serie 0302, legajo 16, foja 1170.
134 Enrique Plasencia de la Parra, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México 1917-1937*, p. 94.

Elementos de la talla de Emilio Portes Gil o Plutarco Elías Calles, respectivamente Presidente de la República y Secretario de Guerra y Marina el día de la asonada de 1929, se indignaron sobre la actuación de la Marina en Veracruz, a pesar de que ninguno de sus elementos hizo armas abiertamente en su contra. De hecho, existe la prueba de que el General Aguirre asesinó a un marino que formaba parte de la Escuadrilla del Golfo por contraponerse a él:

> Se sabe que antes de salir Aguirre, fue fusilado un oficial de marina que se dice pretendió sacar en uno de los barcos surtos en la bahía, una cantidad de dinero para sustraerla del poder de los aguirristas.[135]

Entonces, puede decirse que ese sentimiento de antipatía que existía hacia la Marina de Guerra estaba fundamentado más en el desconocimiento y desdeño hacia su actuar que en los mismos acontecimientos. De hecho, en la actualidad el desconocimiento que se tiene de sus funciones, atribuciones y obligaciones domina en la opinión general de la nación. Por otra parte, esta problemática estimuló la herencia de muchos años atrás, que consistía en que los mexicanos siguieran viviendo de espaldas a la mar.

Los intentos de reorganización

El primero de junio de 1929, justo en medio del proceso que se estaba instaurando a los marinos, el Contralmirante Othón Pompeyo Blanco había sustituido al Comodoro Luis Hurtado de Mendoza como Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina. En él, pues, recayó toda la responsabilidad que conllevaba evitar que los altos funcionarios eliminaran completamente a la Marina de Guerra; por ello, propuso al Secretario del ramo, General Plutarco Elías Calles, un plan de reorganización con un programa naval en el que se podía observar su experiencia y conocimientos en cuestiones navales.[136]

En primer lugar, expuso lo que él llamó *Estado actual de la Institución*.[137] Comenzó indicando que la Armada no había recibido, desde principios del siglo, un impulso serio que le permitiera realizar un programa naval como lo habían hecho las naciones que han gozado de litoral marítimo; apunta al respecto algo indiscutible:

> Nuestra Armada se ha ido integrando de manera inadecuada bajo el imperio de necesidades del momento, que han obligado a la compra de material impropio y caro, que a través del tiempo, ofrece una heterogeneidad y una inutilidad evidentes.[138]

Continúa explicando que casi todos los buques de guerra con que se contaba habían sido adquiridos de esa forma, debido a las necesidades del momento y que si bien habían realizado algunos buenos trabajos en la Marina de Guerra, su vida activa era corta y muy rápido se volvían obsoletos.

135 *El Universal*, 8 de marzo de 1929, p. 8.

136 *Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Nuñez de Cáceres,* México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, p. 70.

137 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 656.

138 Ibídem, p. 657.

Las causas del desastre —señalaba el Contralmirante— son varias; en mi opinión podrían citarse las siguientes:[139]

a. La penuria de nuestro erario nacional.
b. Alteraciones de la paz interior.
c. La vecindad con un país poderoso que influye en forma decisiva e ineludible en nuestra acción gubernamental.

Culminó esta parte argumentando que los jefes emanados de la Revolución de 1910 no eran capaces de armonizar con los militares formados en otros regímenes, además de que el material era casi inexistente, y en cuanto al personal seguía latente ese sentimiento de antipatía.

En la segunda parte, denominada *Necesidad de una Marina de Guerra*, el experimentado marino expresó los fundamentos por los que consideraba la necesidad de una Marina de Guerra; dividió su propuesta en dos aspectos: el exterior y el interior. En el aspecto exterior consideró dos fases, correspondientes a los tiempos de guerra y los tiempos de paz; esto es, defensa en caso de conflictos internacionales y en las relaciones de amistad con las demás naciones del orbe. En cuanto al aspecto interior, pensó también el marino en las dos mismas fases de guerra y paz, expresando que en el primer caso ofrecería los servicios de salvaguarda de los litorales y establecimientos marítimos, mientras que el segundo sería para la protección contra contrabandistas, piratas y pescadores fraudulentos.

Por último, hizo un apunte que se ha considerado fundamental en el sentido de la necesidad de una Marina de Guerra:

> Particularmente, nuestro país, necesita de la Marina de Guerra porque posee litorales extensos, tanto en el Pacífico como en el Golfo de México y Mar Caribe; don envidiable para aquellas naciones que siempre han pugnado por una salida al mar.[140]

Por todo ello, la *Forma de reorganización* que propuso constaba de dos elementos que consideró fundamentales: el personal y el material. Con respecto al personal, la Marina de Guerra estaba integrada por viejos marinos formados en épocas porfirianas y por marinos jóvenes emanados del triunfo revolucionario. Para resolver este problema, era necesario dividirlo en dos grupos:

- El primero integrado por los viejos marinos, quienes dependerían directamente de la Secretaría de Guerra y Marina y se encargarían del estudio de los asuntos de carácter técnico de la profesión.
- El segundo quedaría integrado por los marinos jóvenes, quienes ocuparían los puestos oficiales, el Mando de las unidades y todas aquellas comisiones relacionadas con la reorganización y el funcionamiento de la Marina.

Por último, en lo referente al material proponía la compra de dos caza submarinos, dos sumergibles, dos flotillas de hidroaviones, cuatro cañoneros, dos transportes, dos lanchas rápidas, un buque escuela mixto, el artillado, tubos y torpedos y la construcción de un dique. Cabe señalar que

139 Ídem.
140 Ibídem, p. 658.

si bien para las posibilidades del gobierno mexicano estas adquisiciones serían monumentales, en realidad constituían la dotación de una armada modesta con funciones de policía costera.

Lamentablemente, tras la renuncia del General Calles a la Secretaría de Guerra y Marina el 18 de mayo de 1930 y su sustitución por el General Joaquín Amaro, se volvieron a dar muchos cambios en la administración de la dependencia, por lo que la propuesta del Contralmirante Blanco se quedó sólo en el papel y no fue tomada en cuenta para ponerse en práctica.

Otra respuesta a los duros ataques que la Marina y su personal sufrían en esos momentos posteriores a la revuelta escobarista la hizo el Capitán de Navío Francisco de P. Meléndez en 1931, quien continuó con la campaña que los mismos marinos llamaron: "Pro marina nacional de guerra",[141] cuyo objetivo era presentar ante la Cámara de Diputados una iniciativa en la cual se llevara a efecto una reorganización en la institución que había sido tan duramente castigada.

El marino proponía, entre otras cosas:[142] que se aplicaran los 1,500 pesos asignados a los gastos de representación del Jefe y Subjefe del Departamento de Marina para la adquisición o construcción de un dique flotante o varadero hasta para buques de 5,500 toneladas de desplazamiento; asimismo, que se aprovisionara al personal de todos los materiales que se encontraran en los establecimientos de almacenamiento para hacer la reparación de los buques nacionales; se reinstalara la Escuela de Maestranza anexa al Arsenal Nacional y la creación de la Escuela Naval de Aplicación Aeronáutica.

De igual manera, pedía algunas reformas al reglamento de estudios de la Escuela Naval Militar, el despido de las filas de la Marina de Guerra de los marinos en situación cercana al retiro, de asimilados y de civiles; el establecimiento del Servicio Secreto de la Marina Nacional de Guerra y del Servicio de Justicia Naval Militar; reformar la Ordenanza General de la Armada con respecto a lo que él llamó *la actual evolución revolucionaria*, y hacer una relación de los buques y edificios que se necesitara conservar, construir y reparar, para darles cierto porcentaje del presupuesto.

Para llevar a efecto todo esto, Meléndez elevó la petición al Secretario del ramo, General Amaro, para poder presentar su campaña e iniciativas a los diputados, pero ésta le fue negada por considerarla extemporánea y fuera de lugar, ya que, en palabras de Othón P. Blanco:

> … los únicos capacitados para opinar y resolver acerca de la necesidad de conservar o no la Institución o de aumentarla cuando las condiciones del Erario lo permitan, son el C. Presidente de la República y usted como Secretario de Guerra y Marina [General Joaquín Amaro].[143]

Lo importante de estos dos proyectos, aunque no se hayan convertido en realidad y sólo se ilustraran en el papel, era que tanto los marinos jóvenes como los experimentados, cada grupo con una propuesta y postura distintas, convergían en una idea, la de crear una nueva imagen de la Marina de Guerra ante las altas esferas del poder y también ante la sociedad en general. Porque si bien no se contaba con una cultura naval en la nación, había que luchar para ello, empezando con lograr la autonomía, esto es, dejar de ser subordinados a generales de tierra, quienes, si bien eran capaces en sus menesteres, no sabían muchas cosas acerca de la Marina de Guerra y por obvias razones no estaban capacitados para administrarla.

141 A-JA, serie 0302, legajo 16, foja 1175.

142 Ibídem, fojas 1177-1182.

143 Ibídem, foja 1171.

Hasta este momento se hacía evidente una cosa: no existía ninguna política naval específica en los gobiernos mexicanos, ni influida por el extranjero ni por los intereses marítimos, y mucho menos en aras de un expansionismo militar.

La institucionalización de la Armada

Además de que en su administración Emilio Portes Gil se había enfrentado a la última etapa de la rebelión cristera, a la revuelta escobarista y al Proceso de los Comodoros, así como había declarado la autonomía de la Universidad Nacional, tuvo que enfrentarse a la crisis de Wall Street. Aunque el propio atraso de la economía del país en relación con las naciones más industrializadas permitió absorber los efectos de la depresión con menos problemas, ésta redujo el comercio exterior, indujo el cierre de minas, ferrocarriles y haciendas, y provocó la disminución del Producto Interno Bruto en un 16% en tan sólo tres años.[144] También la depresión propició que fueran deportados aproximadamente 500,000 mexicanos que habían emigrado a los Estados Unidos durante la Revolución.[145]

Con estos resultados, Portes Gil entregó el cargo el cinco de febrero de 1930 al ingeniero Pascual Ortiz Rubio, en un escenario donde imperaba la intriga.[146] El General e ingeniero michoacano había sido elegido para el cargo por el Jefe Máximo por su desconexión con la política mexicana, y significó un paso decisivo en la contienda para acabar con el obregonismo.[147] En principio, Ortiz Rubio aceptó la posición de Calles, pero rechazó el Maximato como mecanismo político que se le quiso imponer.

Pascual Ortiz Rubio nació en Morelia, Michoacán, el 10 de marzo de 1877; había sido Diputado y Gobernador de su estado natal, Secretario de Comunicaciones y representante diplomático de México en Alemania y Brasil. Durante su gobierno se hicieron algunas cosas importantes, como cumplir su compromiso con la repartición de tierras, la promulgación de la Ley Federal del Trabajo que fue aprobada por la Cámara de Diputados el 29 de julio de 1931 y el 13 de agosto por el Senado, y la Ley de la desmonetización del oro, creada como respuesta a la crisis mundial para proteger la economía nacional.[148]

Además, por esos días se dio otro hecho fundamental para la nación. A raíz de los movimientos políticos en América del Sur, el 27 de septiembre de 1930 el Secretario de Relaciones Exteriores, Genaro Estrada, envió un documento a los representantes de México en el extranjero, en el cual les exponía que el gobierno estaba en desacuerdo con la doctrina de reconocimientos que se aplicaba a los países latinoamericanos después de concluida la Gran Guerra, porque ésta era una práctica denigrante que además dañaba la soberanía de las naciones. Por lo tanto, la patria se limitaría a mantener o retirar, cuando lo creyera procedente, a sus agentes diplomáticos y a aceptar o no a los similares.[149]

La no intervención en cuestiones extranjeras y la oposición a los dominadores del mundo constituyó la verdadera esencia de la llamada Doctrina Estrada, principio fundador de nuestra política internacional en el siglo XX.[150] Un reflejo claro de la imagen que con esta nueva visión se buscaba dar

144 Tzvi Medin, *op. cit.,* p. 116, y Luis Aboites y Engracia Loyo, *op. cit.,* p. 619.

145 Enrique Plasencia de la Parra, "Las infanterías invisibles: Mexicanos en la Segunda Guerra Mundial" en *Historia* Mexicana, México, El Colegio de México, vol. LII, núm. 4, abril-junio de 2003, p. 1024.

146 John W. F. Dulles, *op. cit.,* p. 441.

147 Tzvi Medin, *op. cit.,* p. 44.

148 Enrique Soto Izquierdo, dir., *op. cit.,* t. V, p. 724.

149 Patricia Galeana, "Antecedentes históricos del Artículo 89 constitucional" en la página: http://ru.ffyl.unam.mx:8080/jspui/bitstream/10391/507/1/07-Galeana.pdf, p. 123. (Revisada el 16 de diciembre de 2011.)

150 Arnaldo Córdova, *op. cit.,* p. 184.

hacia el exterior fue el cambio de denominación de la Secretaría de Guerra y Marina, en 1937, por Secretaría de la Defensa Nacional.

Las disputas políticas entre Calles y Ortiz Rubio trajeron consigo la eliminación política del ayudante presidencial, el Coronel Hernández Cházaro, por el temor de Calles a una posible alianza entre el Jefe del Ejecutivo y el General Amaro, aún Secretario de Guerra y Marina. El mandatario trató de liberarse del yugo callista, pero le fue imposible. Como respuesta, Calles configuró el desarrollo de una crisis que propiciaría "la salida del General Amaro del Ministerio de Guerra [que] era la preocupación única del callismo para lograr nulificarlo y al mismo tiempo que el Presidente Ortiz Rubio quedara a merced de su propia suerte, como sucedió en efecto".[151]

Sin más apoyo, el michoacano decidió renunciar a la Presidencia de la República el dos de septiembre de 1932, con el argumento de que Calles intentaba manipularlo, y por ello no tenía independencia para gobernar.[152] Por su parte, el Jefe Máximo tomaba posesión de la Secretaría de Guerra y Marina con la mira de entronar a un nuevo personaje sobre el que pudiera mantener su influencia. El General Eulogio Ortiz condujo a la frontera a Ortiz Rubio, quien radicaría en San Diego, California.[153]

La crisis de su administración fue un indicativo de la negativa del ingeniero a aceptar la imposición política por medio de los cauces del mecanismo callista.[154] Para sustituirlo, se habían considerado cuatro nombres: Alberto J. Pani, Abelardo L. Rodríguez, Joaquín Amaro y Juan José Ríos; los últimos tres eran generales. Calles se decidió por el General Abelardo L. Rodríguez, quien carecía de su propia base de poder político.

Bajo ese contexto político nacional, como corolario de la inexistencia de una política naval que cambiara el curso de la institución, se dio en el seno de la Armada mexicana un movimiento contra el Alto Mando, pues muchos de los oficiales de la institución se organizaron en un frente que pedía se le diera la dirección y el mando de los diversos servicios de la Armada y se diera de baja a todos los jefes de grado superior.[155] Todos estos oficiales eran jóvenes con deseos de que la Marina tuviera mejores condiciones materiales y humanas.

Con el objetivo de lograr su cometido, tuvieron una entrevista con el General Plutarco Elías Calles en su casa de Morelos, en la que acordaron un proyecto de construcción de buques que los oficiales consideraban necesarios y que ponían a consideración del General. De nuevo, la compra de buques se debía más a la necesidad del momento que a una verdadera política naval que respondiera a un fin nacional o al contexto internacional.

Al ser aceptado el proyecto, se designó una comisión integrada por la mayoría de los oficiales que formaron aquel frente, dirigida por el Comodoro Maquinista Naval Ignacio García Jurado y el Capitán de Navío Maquinista Naval Roberto Gómez Maqueo, para supervisar las obras de la nueva base de buques de guerra. La construcción fue encargada a los astilleros españoles de Cádiz, Valencia, el Ferrol y Bilbao, de 1932 a 1935, y constaba de los siguientes buques:[156]

151 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 348.

152 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 125.

153 Juan Gualberto Amaya, *op. cit.,* p. 348.

154 Tzvi Medin, *op. cit.,* p. 106.

155 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 662.

156 Compárese el tamaño, la potencia y la calidad de la flota de guerra mexicana con las del cuadro de la cita 42 que ilustra a las grandes potencias navales de esa época.

- Transporte *Durango.*[157] Su desplazamiento era de 1,600 toneladas; medía 102m de eslora, 12.2m de manga y 3.33m de calado medio; alcanzaba una velocidad de 15 nudos.
- Cañoneros *Guanajuato, Querétaro* y *Potosí*. Desplazaban 1,300 toneladas y sus medidas eran 80.5m de eslora y 11.5m de manga; alcanzaban una velocidad de 14 nudos y estaban artillados con tres piezas de 101.6mm y seis de 20mm.
- Guardacostas del *G-20* al *G-29*. Desplazaban 170 toneladas y medían 45m de eslora, 5m de manga, 1.8m de calado y 3m de puntal; alcanzaban la velocidad de 25 nudos y estaban equipados con una pieza doble de 25mm a proa y otra cuádruple del mismo calibre a popa.

A la sazón, hubo cambios institucionales, pues se ordenó una completa reorganización en las funciones del Departamento de Marina, se acordó mejorar y aumentar la vigilancia y protección militar de las costas, islas y aguas nacionales; seguir cooperando con el Ejército en las operaciones militares sobre las costas y puertos; realizar transporte de personal y material del Ejército y de otras dependencias del Estado; y dar servicios de comunicaciones en el mar.[158]

Por otra parte, la Escuela Naval Militar pasaba, a partir del primero de abril, a depender de la Dirección General de Educación Militar. También se propuso el establecimiento de las Jefaturas de Operaciones Navales y los buques de guerra navegaron 24,815 millas náuticas haciendo su trabajo de vigilancia de costas, transporte y prácticas.[159]

El tres de septiembre de 1932, el Congreso de la Unión designó al General Abelardo L. Rodríguez como Presidente interino de la República en sustitución del ingeniero Pascual Ortiz Rubio. Rodríguez era oriundo de Sonora, había sido Gobernador del territorio norte de Baja California, Secretario de Industria y Secretario de Guerra y Marina. A diferencia de Ortiz Rubio, Rodríguez jamás se atrevió a disputar la jefatura política de Calles, pero exigió, a cambio, que su dignidad y trabajo como Presidente de la República fuesen respetados. A pesar de ello, las intromisiones y arbitrariedades de Calles jamás cesaron en su mandato.

En sus primeras declaraciones como Jefe del Ejecutivo, Rodríguez señaló que emprendería una ardua labor de unificación de lo que ellos llamaban "la familia revolucionaria". Según él, en ese momento los integrantes de ésta estaban algo dispersos, en especial los miembros del Ejército, que, cabe mencionar, eran la mayoría. Él mismo se consideraba más un administrador que un político. Siguió con la repartición de tierras decretando algunas reformas a la Ley de Patrimonio Ejidal; reformó la Constitución para evitar la reelección inmediata de cualquier cargo de elección popular y estableció el salario mínimo.

Durante la administración de Rodríguez, se realizó la construcción de varias obras fijas en Bahía Magdalena, Acapulco, Manzanillo, Tampico y Puerto México, pues se consideraba que "…por muchos años han sido insignificantes los elementos materiales destinados al servicio de la Marina".[160] También se pensó que la finalidad y objetivo de la Marina de Guerra era salvaguardar el decoro de la institución. Pero, en general, tampoco existió alguna política naval capaz de cambiar el destino de la institución.

157 Su gemelo, el *Zacatecas*, no fue entregado debido al estallido de la Guerra Civil en España (1936-1939).

158 [Abelardo L. Rodríguez] *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina*, Sección Marina, del primero de agosto de 1931 a 31 de julio de 1932, p. 64.

159 Ibídem, pp. 62-67.

160 [Pablo Quiroga] *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina*, Sección Marina, del primero de agosto de 1933 a 31 de julio de 1934, pp. 78-79.

Para la sucesión de Rodríguez, se pensó en tres nombres: Manuel Pérez Treviño, Lázaro Cárdenas y Adalberto Tejada. El elegido fue el General Cárdenas, quien contó con el apoyo del Jefe Máximo y de sus hijos porque suponían que no habría ninguna dificultad para someterlo a la tutela callista, aunque en realidad su candidatura reflejó el auge de los elementos radicales y de la división de la élite política.

El cardenismo

Lázaro Cárdenas del Río nació en Jiquilpan, Michoacán, en 1895, militó en las filas revolucionarias desde 1914 y secundó el Plan de Agua Prieta; fue dos veces Gobernador de su estado natal, Presidente del PNR, Secretario de Gobernación y Secretario de Guerra.[161] El 30 de noviembre de 1934 tomó posesión de la Presidencia de la República después de una gran campaña cobijada bajo el Plan Sexenal, cuyo objetivo era hacer del Estado una palanca del desarrollo económico y del cambio social y político.[162]

Su ascenso al poder marcó varios cambios políticos e ideológicos en México. Antes de su llegada, existía en el pensamiento político de los gobiernos un elemento ideológico esencial, el agrarismo. Y aunque si bien él seguía siendo profundamente agrarista, incorporó a este pensamiento un radicalismo extremadamente antiimperialista, el llamado "socialismo mexicano". Además, le demostró a la casta política que también existía una lucha diplomática hacia afuera, que no todo se constreñía al interior. Por último, consolidó el poder incuestionable de la figura presidencial sobre la del caudillo.

El divisionario retomó la política de educación federal para disminuir el analfabetismo, convirtió la educación en socialista y creó escuelas rurales. Emprendió la repartición masiva de tierras propiciando fundamentalmente el desarrollo de los ejidos, en detrimento de los grandes latifundios. Con esto intentaba defender a la burguesía nacional frente a los intereses imperialistas, primordialmente estadounidenses, pero evitando una ruptura internacional. Básicamente, pretendía conseguirlo, como la tendencia mundial lo marcaba, con un evidente intervencionismo estatal.

Internacionalmente, tras el estallido de la Guerra Civil Española en 1936, el gobierno cardenista decidió apoyar a la Segunda República, no sólo diplomáticamente, sino también con la venta directa de material bélico y la acogida de miles de refugiados republicanos. De hecho, México llegó al extremo de permitir que barcos españoles ondearan la bandera mexicana para evitar que fueran atacados.[163]

Además de su política estatal sexenal, el Presidente Lázaro Cárdenas debió enfrentarse desde el inicio de su administración a la tutela callista, que por supuesto no aceptó. Inició con el cambio de los Jefes de Operaciones Militares por sus allegados; también dictó en 1935 la clausura de las casas de juego en todo el país y reformó el sistema monetario retirando de la circulación los pesos plata y sustituyéndolos con papel moneda en emisión del Banco de México. Todo esto era contrario a los pensamientos conservadores de Calles, por lo que éste inició una campaña para expresar su descontento con la política cardenista.

El Jefe Máximo intentó, como lo había hecho con el Presidente Ortiz Rubio, crear una escisión nacional que haría una vez más imprescindible su presencia y acabaría con el Presidente. Como respuesta, Cárdenas limpió su gabinete de callistas, sustituyó a sus gobernadores y secretarios de

161 Enrique Soto Izquierdo, *op. cit.,* p. 704.

162 Luis Aboites y Engracia Loyo, *op. cit.,* p. 625.

163 Mario Ojeda Revah, *México y la Guerra Civil Española*, Madrid, Turner, 2004, p. 114.

Estado y desaforó a diputados y miembros del partido. Los campesinos y los obreros actuaron contra Calles en un frente unido sindicalmente hablando, la Confederación de Trabajadores de México.[164] Debido a las tensiones que esto había causado y a que el mandatario había ganado la batalla política, expresó que: "Las circunstancias reclamaban, por imperativo de salud pública, la inmediata salida del territorio nacional de los señores General Plutarco Elías Calles, Luis N. Morones, Luis L. León y Melchor Ortega".[165] Con este certero golpe, dio fin al Maximato.

Tal vez la cuestión más delicada que el cardenismo enfrentó fue la nacionalización del subsuelo mexicano. El 18 de marzo de 1938, el Presidente Cárdenas decretó la expropiación a favor de la nación de todos los elementos de las empresas petroleras extranjeras, principalmente británicas y estadounidenses, que eran dueñas de la extracción y venta del material extraído de suelo nacional. Se cree que no se sufrió represalias muy graves por la tensión que había en el ambiente internacional ante la amenaza de los totalitarismos, pues sólo se rompieron relaciones con Gran Bretaña y se recibió un boicot temporal de los Estados Unidos.

Para poder administrar estos nuevos intereses, se creó el Departamento Central de Marina de Petróleos Mexicanos que iniciaba sus actividades con un tonelaje bruto de 20,581 toneladas y constaba de los siguientes navíos: buquetanques *18 de marzo*, *Cuauhtémoc* y *Juan Casiano* (se adquirió en 1940); buques motor *Cerro Azul* y *Tampico*; remolcadores *Pemex 1* al *5*; draga fija *Draga Pemex*; un chalán casco de fierro y una lancha de motor.

Como es bien sabido, en tanto que un poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de sus intereses marítimos,[166] y entonces más que nunca México tenía intereses en el mar, Cárdenas debía idear algo insólito en la política mexicana: una estrategia naval. Esto es, debía crear métodos mediante los cuales pudiera mantener o incrementar su poder naval y el modo en que se debían utilizar los navíos para lograr sus objetivos, ya fueran defensivos, ofensivos o de vigilancia.[167]

Por ello, durante el cardenismo se revalorizó a la Armada mexicana. Como jefe del Departamento se nombró al Comodoro Piloto Aviador Carlos Castillo Bretón. En 1935 se establecieron estratégicamente cuatro Zonas Navales con el objetivo de "mejorar la vigilancia de nuestros litorales".[168] Cada una de ellas debía estar integrada por un Comandane, perteneciente al Cuerpo General, dos jefes u oficiales, dos radiotelegrafistas, 51 personas de tripulación y material flotante. El objetivo de éstas era tener un mando inmediato, alcanzar mejor abastecimiento y mejorar las comunicaciones, todo esto logrado con la distribución del material flotante en Escuadrillas y Secciones, y nombrándose Comandante para cada una de ellas.

La Primera Zona tenía su residencia en Veracruz y su jurisdicción abarcaba desde la desembocadura del Río Bravo hasta la del río Tonalá. La jurisdicción de la Segunda Zona comprendía desde la desembocadura del mismo río hasta los límites de la República con Belice y se asentaría en Ciudad del Carmen, Campeche. Por su parte, la Tercera Zona abarcaría desde el límite noroeste con los Estados Unidos hasta la desembocadura del río Ameca, incluido el Golfo de California y su cuartel estaría en Bahía Magdalena, Baja California Sur. La Cuarta Zona iniciaría

164 Tzvi Medin, *op. cit.,* p. 160.

165 Cristina Barros y Marco Buenrostro, *Lázaro Cárdenas. Conciencia viva de México. Iconografía,* México, Ferrocarriles Nacionales de México-Instituto Politécnico Nacional-Comisión Federal de Electricidad-Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, 1997, p. 41.

166 Marcos Pablo Moloeznik, "Aproximación al poder naval mexicano" en Revista electrónica *Letras Jurídicas*, núm. 11, otoño de 2011, p. 3.

167 Ibídem, p. 4.

168 [Andrés Figueroa] *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina*, Sección Marina, del primero de agosto de 1934 a 31 de julio de 1935, p. 68.

en los límites del río Ameca hasta la frontera con Guatemala y su asentamiento sería en Acapulco, Guerrero.[169]

Para mejorar las condiciones de personal, en 1936 se crearon escuelas de marinería para preparar a la tripulación en el cañonero *Bravo* y en el transporte *Progreso*; también se instalaron los talleres en Acapulco, Manzanillo e Isla Mujeres. Para el siguiente año, se ordenó la construcción de dos diques secos, uno en Veracruz y el otro en Manzanillo. Asimismo, se envió a dos oficiales a los Estados Unidos y a otros cuatro a Chile a realizar estudios sobre electricidad e hidrografía, y para adquirir conocimientos sobre submarinos, a pesar de que México jamás había tenido uno.

No obstante que para estos momentos la Armada de México tenía una nueva reputación y mejores condiciones materiales y humanas, seguía siendo modesta y anticuada, pues sus viejos buques no podían compararse con los de otras armadas. Para tratar de resolver esto, el primero de septiembre de 1939 se inició el proceso de institucionalización de la corporación maritimomilitar, cuando el Presidente y General rindió ante las Cámaras Legislativas su Informe de Gobierno, en el que señalaba que existía un tema inaplazable en el país, refiriéndose al relacionado con los litorales de la nación. Cárdenas argumentaba que debía impulsarse el desarrollo de la Marina Mercante y Pesquera, junto con la reorganización de la incipiente Marina de Guerra. Para ello, se creyó necesaria la creación de una dependencia autónoma que centralizara, bajo una dirección única, las diversas funciones que estaban subordinadas a otras dependencias.[170]

También, antes de terminar su sexenio Cárdenas creó, el 26 de agosto de 1940, la Escuela de Aviación Naval, anexa a la Escuela Naval de Veracruz, para formalizar el proyecto que se estaba gestando desde hacía ya varios años: la creación formal de un Cuerpo de Hidroaviación en México, acorde con la detonación mundial que tuvo esta arma durante el periodo de entreguerras.

Aunado a esto, para ese mismo año inició la Segunda Guerra Mundial en Europa con la invasión de Polonia por la Alemania hitleriana y la declaración de guerra de Gran Bretaña y Francia a los mismos germanos. Por tal motivo, era de imperiosa necesidad contar con una Marina de Guerra capaz de salvaguardar la soberanía nacional. Como resultado de todo ello, el 30 de diciembre de 1939 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en la que se creaba, finalmente, el autónomo Departamento de la Marina Nacional.

El Comodoro Roberto Gómez Maqueo tomó protesta como primer encargado del nuevo Departamento autónomo, que comenzaría a operar como tal a partir del primero de enero de 1940 y cuyas funciones eran: la administración, organización y preparación de la Armada Nacional; dirigir el Cuerpo y los distintos servicios; la educación militar de la Armada; las reservas y los retirados; impartir educación pública naval; el Servicio de Hidroaviación; asesoría técnica en toda clase de comunicaciones por agua; la Marina Mercante; la conservación de la flora y la fauna marítimas de la República; asimismo, y tal vez lo más importante para el momento, debía hacer valer la soberanía nacional en aguas territoriales y la vigilancia de las costas y policía marítima. [171]

Siguiendo con la influencia directa que la contienda en Europa ejercía sobre las demás naciones del orbe, al principio el gobierno mexicano tomó la bandera de la neutralidad, lo que dio pie a que algunos buques, primero italianos y después alemanes, pidieran refugio en las aguas nacionales.[172] La respuesta

169 Ibídem, p. 68.

170 Josimar Daniel Rangel González, *op. cit.,* p. 140.

171 *Diario Oficial de la Federación*, 30 de diciembre de 1939.

172 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* pp. 23-24.

mexicana a los acontecimientos bélicos comenzó con la publicación de varias leyes relacionadas con el ámbito militar; tal fue el caso de la Ley de Retiros y Pensiones del Ejército y Armada nacionales y la Ley del Servicio Militar Obligatorio, del 16 de mayo y 11 de septiembre de 1940, respectivamente.

Al mismo tiempo, debido a las preocupaciones de la Casa Blanca por la seguridad de sus costas, en especial del Pacífico, se llevó a cabo la Conferencia de la Habana en julio de 1940, donde los países americanos adoptaron la Convención de Asistencia Recíproca, la cual establecía que cualquier amenaza a la integridad territorial de un Estado por parte de un poder extracontinental sería considerado como un acto de agresión a los demás. El Presidente mexicano firmó la Convención con la disposición de colaborar con los Estados Unidos en la defensa del continente, pero se negó a que éstos establecieran bases militares en las costas del Pacífico mexicano.[173]

Con esto se sellaba el periodo de *entreguerras* que significó para México, por una parte, su entrada al concierto internacional además del fin del caudillismo militar y político, y la instauración del poder presidencial. Por otra parte, representó el desarrollo y consolidación de una ideología *separatista* entre los miembros de las fuerzas coercitivas del Estado, el Ejército y la Armada.

La Secretaría de Marina

Para la organización de las elecciones que decidirían el periodo presidencial de 1940-1946, Cárdenas había creado en 1938 el Partido de la Revolución Mexicana (PRM). Éste había nacido, a diferencia del PNR, como un aparato subordinado al Presidente de la República y no para subordinarlo. Los nombres que se manejaron para la sucesión fueron los de Francisco J. Múgica ―amigo fiel y compañero de ideología del Presidente―, Manuel Ávila Camacho y Juan Adrew Almazán, todos generales. Además, surgió un nuevo partido de oposición, el Partido Acción Nacional (PAN), dirigido por Manuel Gómez Morín.

El mandatario decidió dar su apoyo al General Ávila Camacho y no a Francisco J. Múgica, porque el radicalismo y nacionalismo emanados de la Revolución de 1910 habían llegado a su fin. Ávila Camacho nació en Teziutlán, Puebla, el 24 de abril de 1897, y había sido, además de General de División, Secretario de Guerra o de Defensa durante el periodo de Lázaro Cárdenas.[174] Una de sus primeras disposiciones derivaba de la postura que los Estados Unidos habían tomado con respecto a la guerra y:

> ... ante la amenaza inminente de problemas marítimos, vigilancia de nuestros litorales, incremento de la flota mercante petrolera, se expide y publica de inmediato el decreto que reforma la Ley de Secretarías, transformando el Departamento Autónomo en Secretaría de Marina.[175]

A la nueva dependencia competía la organización, administración y preparación de la Armada Nacional; el activo de la Armada: Cuerpo, servicios y establecimientos; las reservas; el Servicio de Hidroaviación; la educación pública naval; la asesoría técnica e inspección de las obras de construcción navales; los almacenes; la policía marítima; las costas, puertos y faros; la Marina Mercante; la conservación, desarrollo, organización, fomento, protección, vigilancia y control de fauna y flora marítimas, fluviales y lacustres; los permisos de pesca; la administración de los recursos del mar;

173 Enrique Plasencia, "Las infanterías invisibles: Mexicanos en la Segunda Guerra Mundial", p. 1026.

174 Enrique Soto Izquierdo, *op. cit.,* pp. 751-780.

175 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.,* p. 24.

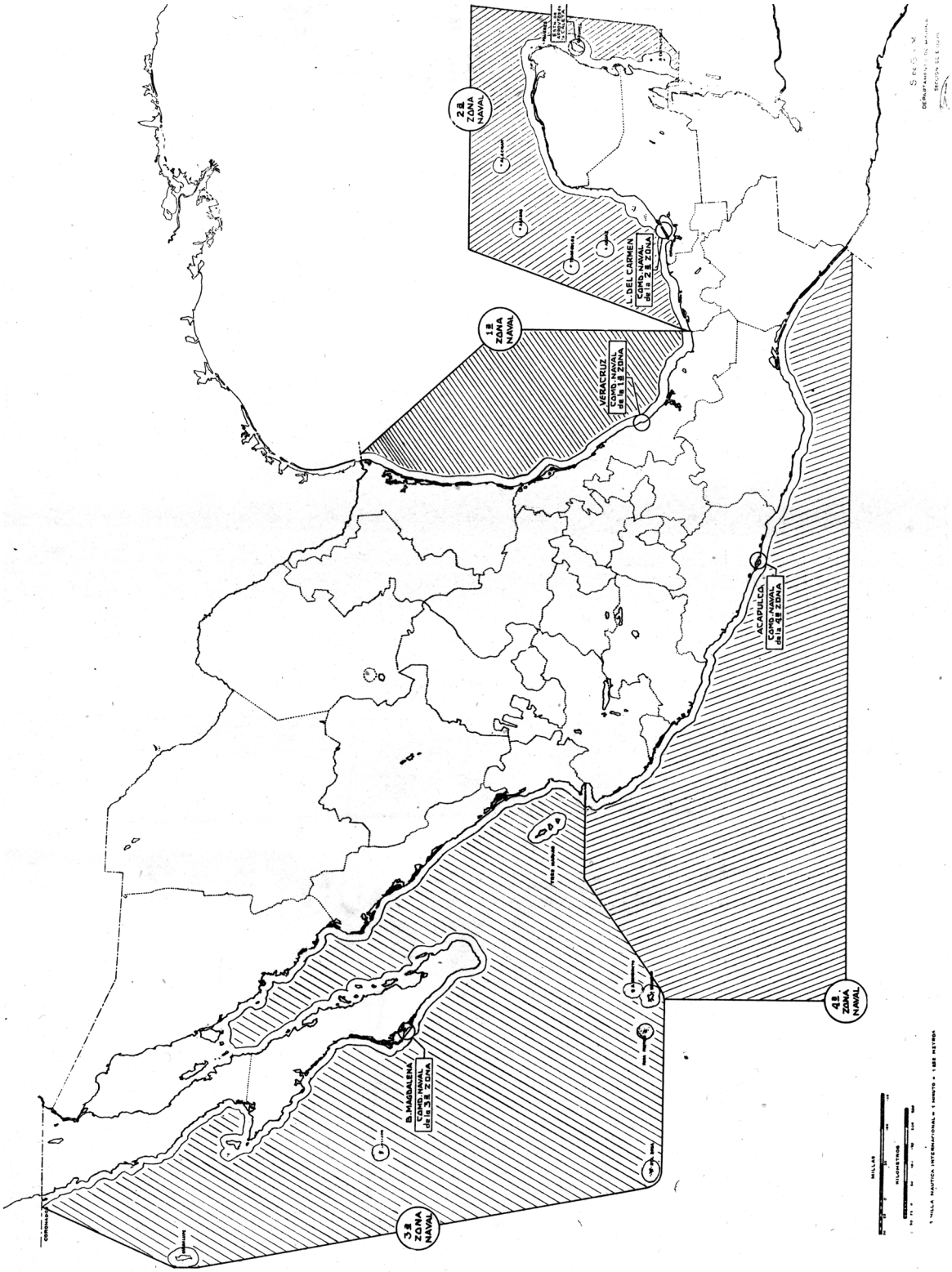
la propaganda marítima; los institutos de investigación y enseñanza en materia de pesca y cartas piscícolas; las salinas formadas por las aguas marítimas; la inspección general y particular de todos los servicios de la Armada Nacional, Marina Mercante y explotación de la pesca; la formación y archivo de cartas marítimas y la estadística marítima general. [176]

Debía comenzar a funcionar a partir del primero de enero de 1941. Sus primeros titulares fueron el Secretario, General Heriberto Jara Corona, y el Subsecretario, Contralmirante Othón P. Blanco. Su estructura orgánica quedó formada por: Secretaría, Inspección General de la Secretaría, Consejo Técnico Administrativo, Consejo Técnico Militar, Subsecretaría, Estado Mayor de Marina, Oficialía Mayor, las Direcciones Generales de la Armada, Marina Mercante, Obras Marítimas y Arquitectura, Pesca e Industrias Conexas, así como los Departamentos Jurídico, Médico y Administrativo.[177]

Sus bases jurídicas se cimentaron dentro del marco legal de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y sus reglamentos internos respectivos: Ley Orgánica de la Armada de México, Ley de Ascensos, de Uniformes, etcétera. Con este hecho, se iniciaba la realización del sueño que durante varios años, tal vez décadas, tuvieron los marinos mexicanos: que los hombres de mar condujeran las cuestiones sobre la mar, ya que el papel diplomático y militar que una armada desempeña en tiempos de inestabilidad política mundial es esencial.

176 *Diario Oficial de la Federación*, 31 de diciembre de 1940.

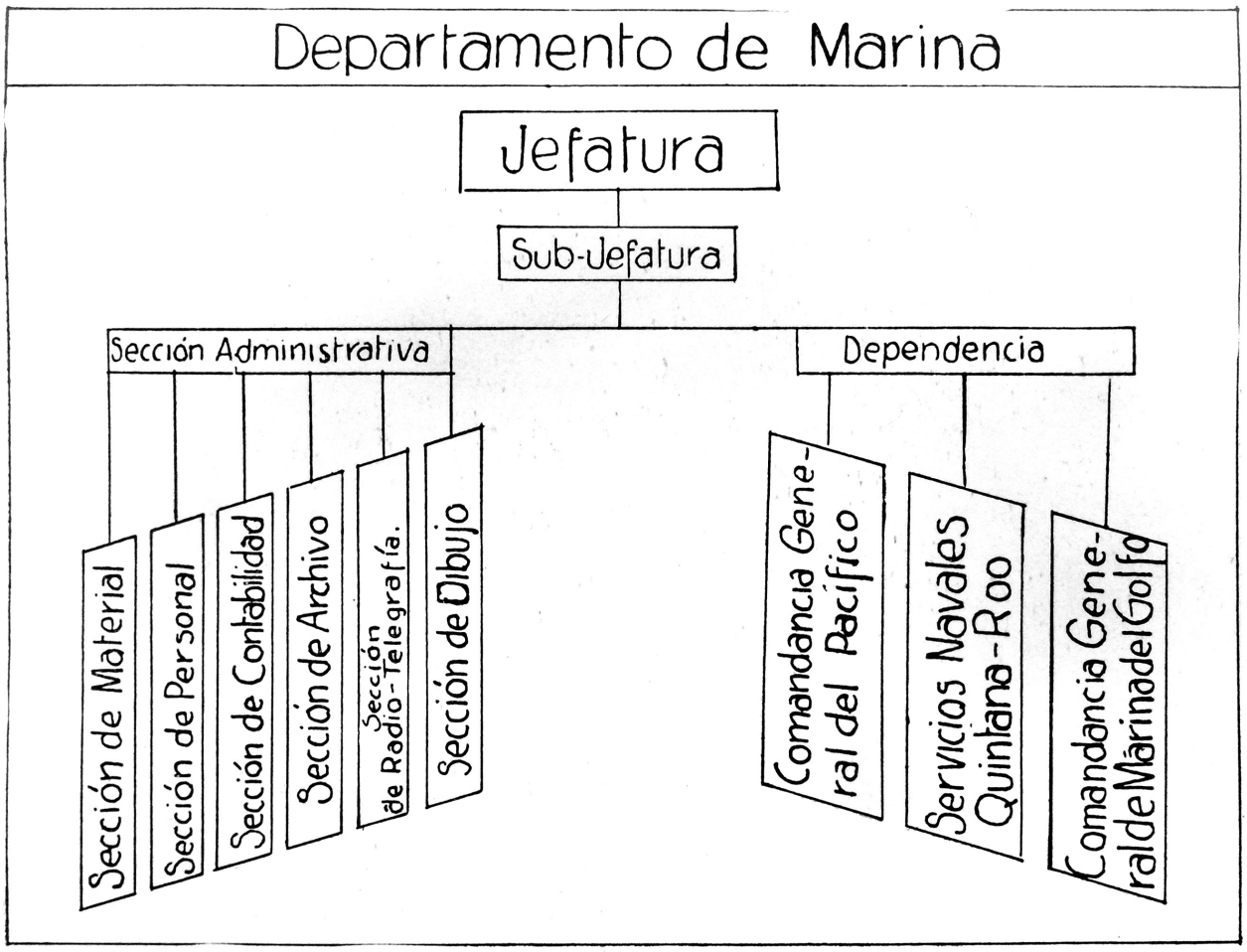
177 Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México independiente*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, p. 310.



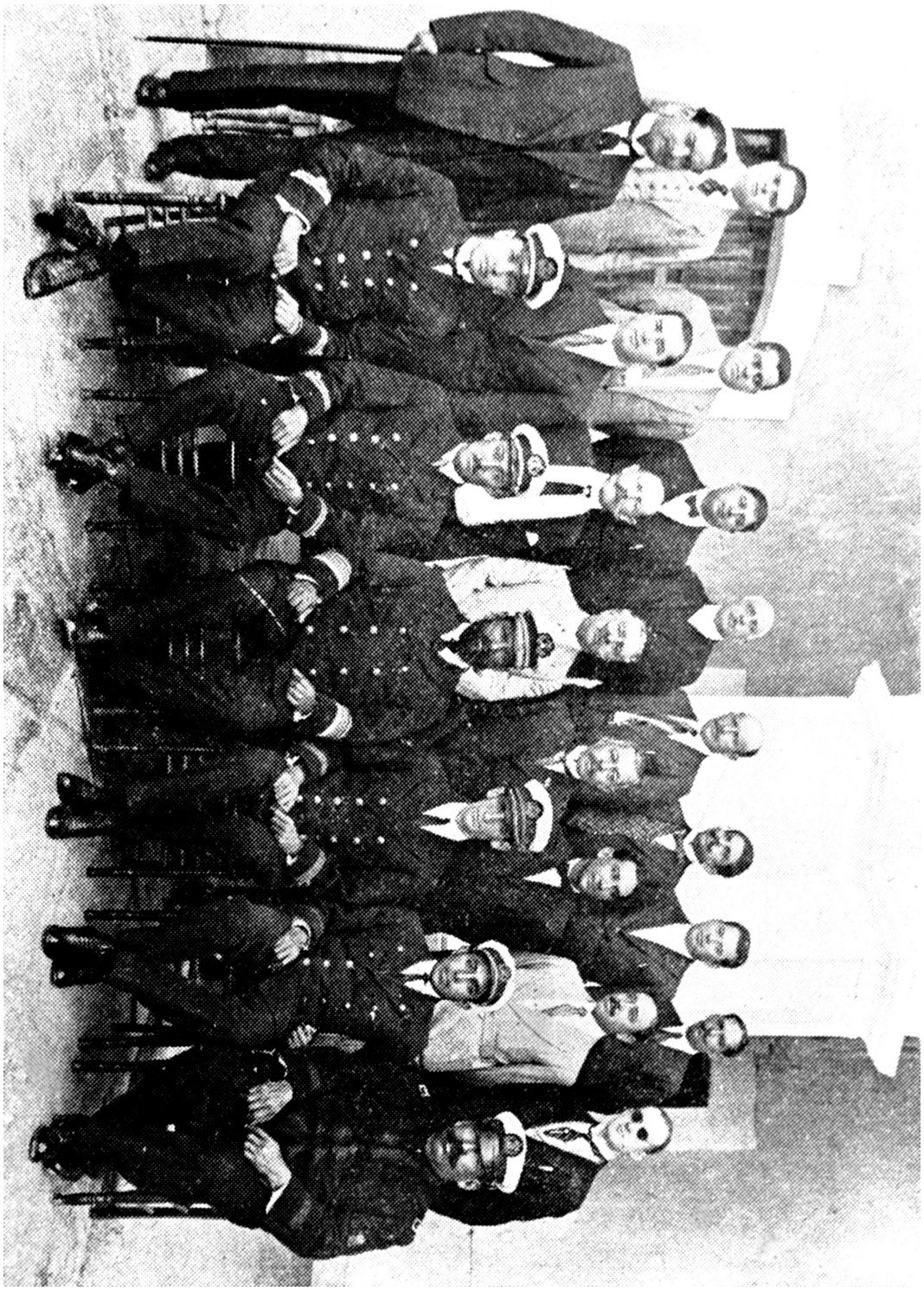
Mapa de las cuatro Zonas Navales en que se dividió estratégicamente a los litorales mexicanos en 1935.



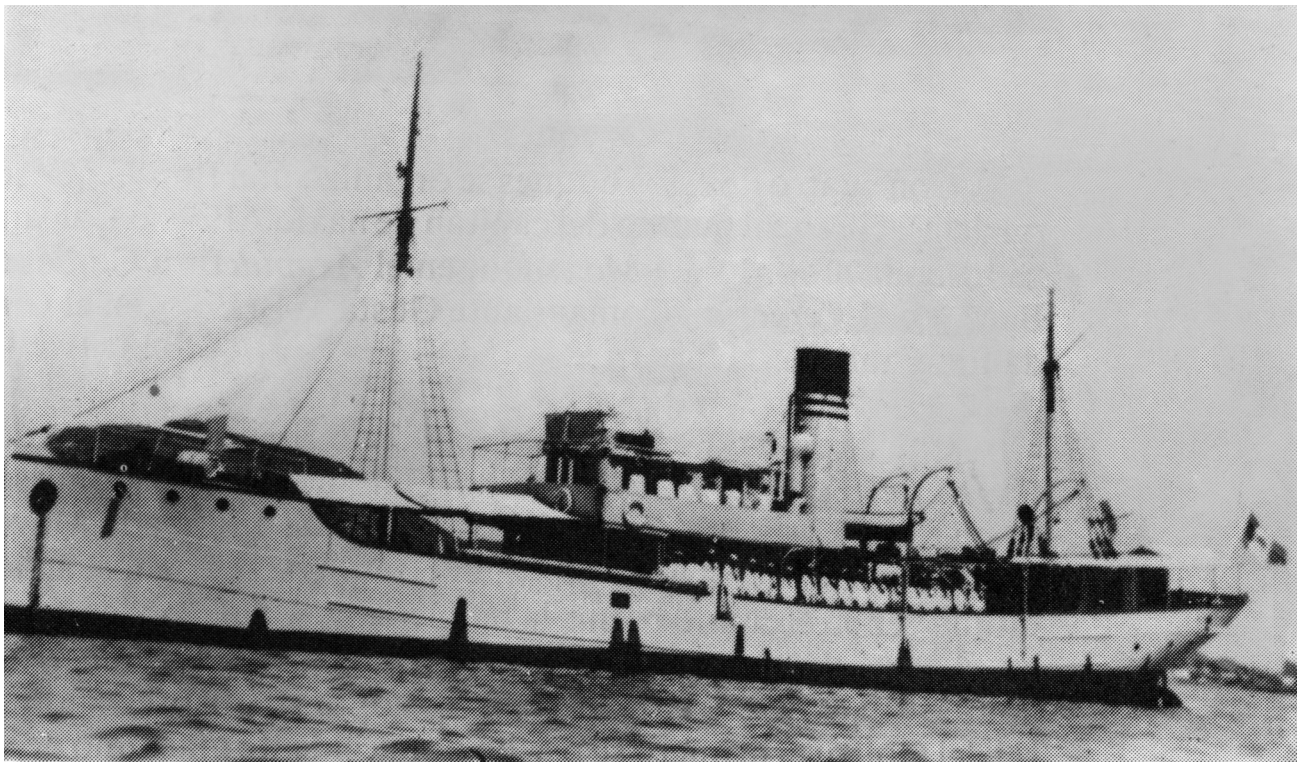
Contralmirante Othón P. Blanco, primer Subsecretario de Marina.



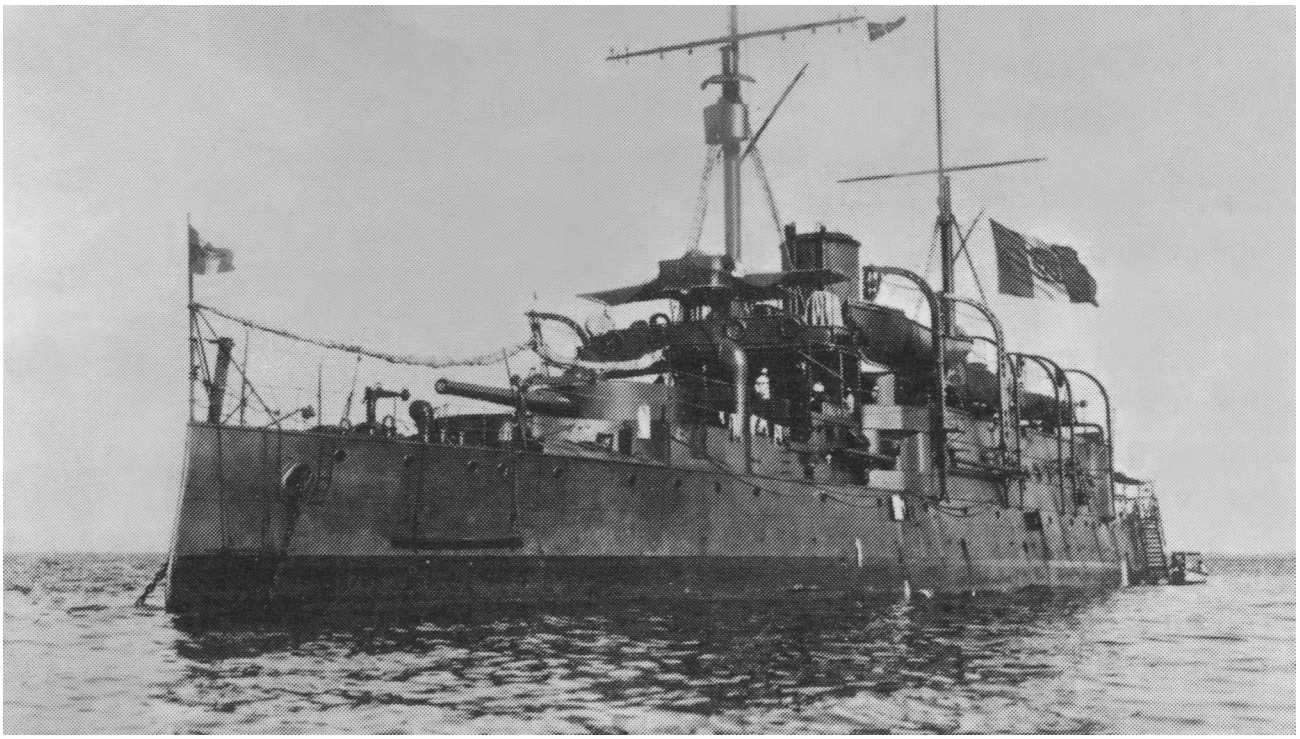
Estructura del Departamento de Marina en la década de 1930, cuando aún dependía de la Secretaría de Guerra y Marina.



Vicealmirante Gabriel Carvallo, Director de la Academia Naval y cuerpo docente, 1920.



Guardacostas auxiliar Covarrubias.



Acorazado Anáhuac.



Careo entre Hiram Hernández (derecha) y Luis Schaufelberger Alatorre (izquierda) durante el proceso de los Comodoros, 1930.



Cañonero clase Guanajuato. Este buque fue construido en España por encargo del gobierno mexicano, y botado en 1934.

Fuentes Consultadas

Bibliografía

AGUILERA, Alfredo y Vicente Elías. *Buques de guerra españoles 1885-1971*, 2ª ed. Madrid, San Martín, 1972, 148 pp.

Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Nuñez de Cáceres. México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009, 239 pp.

AMAYA, Juan Gualberto. *Los gobiernos de Obregón, Calles y regímenes peleles derivados del callismo*, México, Tercera Etapa, 1947, 456 pp.

ANDRIESSEN, J. H. J. *La I Guerra Mundial en imágenes*, trad. Ma. Jesús Sevillano, Madrid, Edimat, 2003, 600 pp.

BAXTER, Ian. *La guerra relámpago. Fotos inéditas de 1939-1942*, Madrid, Libsa, 2003, 224 pp.

BONILLA, Juan de Dios. *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México. Secretaría de Marina-Armada de México, 1946, 494 pp.

_____. Juan de Dios. *Historia marítima de México*, México, Litorales, 1962. 720 pp.

BUSQUETS i Vilanova, Camil *et al*. *La lucha en la mar y por la mar*, Madrid, Agualarga, 2005 (vols. IV y V).

BARROS, Cristina y Marco Buenrostro. *Lázaro Cárdenas. Conciencia viva de México. Iconografía,* México, Ferrocarriles Nacionales de México-Instituto Politécnico Nacional-Comisión Federal de Electricidad-Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas, 1997, 140 pp.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985 (dos tomos).

CÓRDOVA, Arnaldo. *La revolución en crisis. La aventura del Maximato*, México, Cal y Arena, 1999, 556 pp.

DE BROSSARD, Maurice. *Historia marítima del mundo*, trad. Miguel Ángel Córdoba, Barcelona, Edimat, 1974, 684 pp.

DULLES, John W. F. *Ayer en México. Una crónica de la Revolución (1919-1936)*, trad. Julio Zapata, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 656 pp.

GARCÍA Morales, Soledad. *La rebelión delahuertista en Veracruz (1923)*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 1986, 173 pp.

GARFIAS Magaña, Luis. *Historia militar de la Revolución Mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2005, 656 pp. (Clásicos de la historiografía mexicana del siglo XX).

GUILLÉN, Julio F. *Historia marítima española*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1961, 364 pp.

GUZMÁN Esparza, Roberto (transcriptor). *Memorias de don Adolfo de la Huerta: según su propio dictado*, México, Senado de la República, 2003, 434 pp.

Historia de México, t. X y XI, México, Salvat , 1978.

HOWARD, Michael y W. Roger Louis, eds. *Historia Oxford del siglo XX*, trad. Cristina Paguès y Víctor Alba, Barcelona, Planeta, 1999, 720 pp.

LAVALLE Argudín, Mario. *La armada en el México independiente*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, 460 pp.

LOWE, Norman. *Guía ilustrada de la historia moderna*, 2ª ed., trad. Ma. de los Ángeles Galindo, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 584 pp.

LOYO Camacho, Martha Beatriz. *Joaquín Amaro y el proceso de institucionalización del ejército mexicano, 1917-1931*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca-Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana-Fondo de Cultura Económica, 2003, 196 pp.

MEDIN, Tzvi. *El minimato presidencial: historia política del Maximato, 1928-1935*, México, Era, 1982, 176 pp.

MOLOEZNIK, Marcos Pablo. "Aproximación al poder naval mexicano" en revista electrónica *Letras Jurídicas* núm 11, otoño de 2011.

NOLTE, Ernst. *La guerra civil europea, 1917-1945. Nacionalsocialismo y bolchevismo*, trad. Sergio Monsalvo, México, Fondo de Cultura Económica, 1994, 518 pp.

OJEDA Revah, Mario. *México y la Guerra Civil Española*, Madrid, Turner, 2004, 342 pp.

PLASENCIA de la Parra, Enrique. *Historia y organización de las fuerzas armadas mexicanas en México 1917-1937*, México, Instituto de Investigaciones Históricas- Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, 416 pp.

_____. "Las infanterías invisibles: Mexicanos en la Segunda Guerra Mundial" en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, vol. LII, núm 4, abril-junio de 2003, pp. 1021-1071.

_____. *Personajes y escenarios de la rebelión delahuertista, 1923-1924*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, 317 pp.

PORTES Gil, Emilio. *Autobiografía de la Revolución Mexicana*, México, Instituto Mexicano de Cultura, 1964, 868 pp.

PRIETO Laurens, Jorge. *Cincuenta años de política mexicana: memorias políticas*, México, Periódicos, libros y revistas, 1968, 428 pp.

PROCCACI, Giulianio. *Historia general del siglo XX*, trad. Guido M Capelli, Madrid, Crítica, 2001, 638 pp.

RANGEL González, Josimar Daniel. *La Revolución Mexicana, la Armada de México y la rebelión de Gonzalo Escobar, 1910-1929*, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras, 2010, 195 pp.

ROTHBERG, A. *et al*. *Historia de la II Guerra Mundial*, t. I, Barcelona. Aura, 1969, 322 pp.

RUIZ Romero, Manuel. *Aviación militar. Historia de la fuerza aérea y de la Aeronáutica Naval*, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 2004, 264 pp.

SANDOVAL Paullada, Álvaro. *Remembranzas*, México, Secretaría de Marina, 2002, 376 pp.

SOTO Izquierdo, Enrique, dir. *Los presidentes de México ante la nación 1821-1984*, 2ª ed., México, Quetzal, 1985, t. V, 667 pp.

VÁZQUEZ García, Erik, *et al*., *Nueva historia general de México*, México, El Colegio de México, 2010, 820 pp.

Hemerografía

El Universal. 1929, 1930 y 1931.

Excélsior. 1929, 1930 y 1931.

Diario Oficial de la Federación. 1930-1940.

Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina. 1920-1940.

Revista del Ejército y de la Marina. 1920-1940.

Virtuales

Patricia Galeana “Antecedentes históricos del artículo 89 constitucional” en la página: http://ru.ffyl.unam.mx:8080/jspui/bitstream/10391/507/1/07-Galeana.pdf (Revisada el 16 de diciembre de 2011.)

Documentales

Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México: AG-SEMAR.
Archivo de Joaquín Amaro: A-JA.

Ilustraciones

Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina presentada al H. Congreso de la Unión por el C. Secretario del ramo General de División Andrés Figueroa, del primero de agosto de 1934 a 31 de julio de 1935, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1935.

Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, (tomo uno).

Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina presentada al H. Congreso de la Unión por el C. Secretario del ramo General de División Abelardo L. Rodríguez, del primero de agosto de 1931 a 31 de julio de 1932, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1932.

Revista del Ejército y de la Marina, Secretaría de Guerra y Marina, abril de 1921.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique. *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, t. I, México, Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 1985, 322 pp.

LAVALLE Argudín, Mario. *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, 1992, 340 pp.

Semblanzas de los coordinadores y de los Autores

Marciano Valdez Martínez

Capitán de Navío del Cuerpo General e Ingeniero en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar. Cuenta con varias especialidades, entre las que destacan: la de Mando Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México; en Armas Submarinas por la Escuela de Armas Submarinas de Cartagena, España; en Radares por el Centro de Instrucción para Buques tipo Destructor de la Armada de México; Inteligencia Estratégica en el Centro de Investigación del Sistema de Seguridad Nacional (CISEN). Diplomado en Calidad Total por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Ha sido Profesor Militar en la Heroica Escuela Naval Militar, Instructor en el Centro de Instrucción para Buques Tipo Destructor, Profesor invitado en el Centro de Estudios Superiores Navales.

Otros cargos que ha desempeñado en la Armada de México han sido los de Oficial de Cargo, Segundo Comandante y Comandante en diferentes Unidades de la Armada de México; Jefe de Grupo de Inteligencia de la Sección Segunda del Estado Mayor General de la Armada de México; Director de Afiliación y Prestaciones de la Dirección General Adjunta de Seguridad y Bienestar Social. Inspector de Construcción y Reparación de Buques de la Armada de México; Jefe de Servicios en la Heroica Escuela Naval Militar. Actualmente es Jefe de la Unidad de Historia y Cultura Naval.

Juan Carlos Vera Salinas

Capitán de Navío del Cuerpo General e Ingeniero en Ciencias Navales por la Heroica Escuela Naval Militar. Ha efectuado las siguientes maestrías: Maestría en Administración Pública en el Instituto de Estudios Superiores en Administración Pública; Maestría en Cadena de suministros y logística en la Universidad de Cataluña, España; Maestría de Administración Naval en la Escuela de Guerra Naval del Uruguay, Maestría en Administración Militar de Operaciones Conjuntas y Combinadas en la Escuela de Guerra en París, Francia, y actualmente se encuentra cursando la Maestría en Administración Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Asimismo cuenta con la especialidad de Mando Naval en el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Ha sido Instructor en el Buque Escuela Velero *Cuauhtémoc*. Otros cargos que ha desempeñado en la Armada de México han sido los de Oficial de Cargo, Segundo Comandante en diferentes Unidades de la Armada de México; subjefe de Ayudantes del Mando Supremo, Subjefe de Ayudantes del Alto Mando. Actualmente es subjefe de la Subjefatura de Investigación e Integración del Acervo Histórico.

Leticia Rivera Cabrieles

Licenciada y Maestra en Humanidades en la línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Diplomada en Administración de Archivos Históricos en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, España. Fue becaria del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y de la Organización de Estados Americanos (OEA).

Se ha desempeñado en diversos cargos de mandos medios en el Archivo General de la Nación de México y en la Secretaría de Hacienda. Postulada al Premio Nacional de Administración Pública por la Secretaría de Gobernación en 1993. Actualmente es Jefe del Departamento de Historia Naval de la Secretaría de Marina y ostenta el grado de Capitán de Corbeta del Servicio Docente Naval.

En el campo académico, ha impartido clases en el Diplomado sobre Administración de Documentos de la Facultad de Filosofía y Letras en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y fue profesor-investigador en el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) de la Armada de México durante 14 años.

En 2009 recibió la Condecoración al Mérito Docente Naval de Primera Clase por su desempeño distinguido como catedrática en el CESNAV en las maestrías de Seguridad Nacional, Estado Mayor y en las especialidades de Mando Naval, Logística y en el curso de Oficial Analista de Inteligencia.

Es autora de los libros *Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio. Precursor de la Marina Mexicana*. *Del Porfiriato a la Decena Trágica*; *Cuarenta años de historia del Centro de Estudios Superiores Navales 1970-2010* y *Las Revoluciones de México en el Mar*. Obra conmemorativa del Bicentenario y Centenario de la independencia y revolución mexicanas. Coautora en el libro conmemorativo del *Centenario de la Universidad Nacional Autónoma de México* que editó el Instituto de Investigaciones Jurídicas, con el ensayo "El Centro de Estudios Superiores Navales como estrategia académica para la Seguridad Nacional del Estado Mexicano".

Entre las investigaciones independientes que ha realizado, destacan las siguientes: *El proceso de la guerra de independencia a través de Miguel Hidalgo. La cuestión agrícola 1808-1811*; *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana (1821-1940)*; *Historia de las Guerras Navales en México*. Es autora de más de 50 artículos y ensayos sobre estrategia política y militar publicados en revistas nacionales y del extranjero, entre ellas la *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*; *Revista de la Asociación Latinoamericana de Archivos* (Bogotá Colombia) y *Quórum del Congreso Legislativo de México*.

Ponente en el Trigésimo y Cuadragésimo aniversario del CESNAV y moderadora en 2008 en la presentación del libro *El Ejército Mexicano. Entre la guerra y la política* del Dr. Guillermo J.R. Garduño Valero.

Marisol Fernández Pavón

Licenciada en Diseño Gráfico por el Centro de Estudios Técnicos y Superiores BAUHAUS. Diplomada en Diseño Gráfico y Multimedia por la Universidad La Salle.

En el campo laboral se ha desempeñado como Coordinadora del Departamento de Publicidad y Mercadotecnia, en la empresa Doctor Parabrisas y en el Jardín de Niños "Fernando Montes de Oca". Actualmente se desempeña como Jefe del Departamento de Proyectos Editoriales en la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México, donde ostenta el grado de Teniente de Fragata del Servicio de Administración e Intendencia Naval, Licenciada en Diseño Gráfico.

En esta misma Secretaría, fue Jefa del Departamento de Imagen y Contenido de Internet en la Unidad de Comunicación Social, asimismo colaboró para el Departamento de Diseño, y estuvo comisionada en la Unidad de Comunicaciones e Informática.

Vera Moya Sordo

Licenciada en Arqueología por la Escuela Nacional de Antropología e Historia; Maestra en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ex becaria del CONACYT. En 2009 recibió la beca Santander para investigación en archivos y bibliotecas en la Queen´s University, Irlanda del Norte, Reino Unido.

Fue ayudante de investigación en la Subdirección de Arqueología Subacuática y en la Subdirección de Arqueología Subacuática de la Dirección de Estudios Arqueológicos del INAH, así como ayudante en diversos proyectos de investigación de arqueólogos independientes.

Coordinadora del libro *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido*; coautora con los capítulos "Escandaloso caso de un hombre decente" en Roger Bartra, *Transgresión y Melancolía en el México Colonial*; "Arqueología de Accidentes Marítimos: El Ejemplo de un Naufragio del Siglo XVI en la Sonda de Campeche" en *Antropología e Historia por sus especialistas*.

Es autora de una decena de artículos de difusión en diversas publicaciones nacionales como la revista *Kuánum Turismo a Fondo*, Espacio Profundo y el periódico *Novedades* de Campeche y en la revista *Xtremo*.

Ha tomado diversos seminarios, cursos y especializaciones, entre los que destacan: "Construcción Naval y Sistema de Flotas en la carrera de Indias", y el Primer Nivel del curso teórico-práctico de la Nautical Archaeology Society (NAS).

María Delta Kuri Trujeque

Realizó sus estudios de licenciatura en el Colegio de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), y de maestría en el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélez Pliego" de la misma universidad.

En el año 2002 formó parte del equipo fundador de la Orquesta Sinfónica del Estado de Puebla (OSEP) en el área de investigación histórico-musical para la conformación de los proyectos de dicha orquesta.

En el año 2008 ingresó como investigadora civil en la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México y tres años después causó alta como oficial en el servicio activo de la Armada de México. Se ha desempeñado como docente en el medio civil y militar.

Es coautora de los libros institucionales: *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo biográfico, Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres. Ensayo biográfico*, *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble institución, Militares y marinos destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México*. Ha publicado diversos artículos referentes a historia cultural y sobre la historia marítima y naval mexicana.

David Granados Paredes

Es licenciado en Lengua y Literatura Hispánicas por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, con especialidad en Literatura Lovohispana, Cultura Barroca e Historia del México Antiguo. Ha sido profesor de Literatura Mexicana, Universal y Española en la Escuela Nacional Preparatoria, en el Instituto de Educación Media Superior del D.F., en la Universidad del Valle de México y en otras instituciones particulares de educación media superior. Asimismo, participó en el proyecto Edición Crítica de Textos Literarios Novohispanos auspiciado por el Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM. Desde 2007 colabora con la Secretaría de Marina-Armada de México mediante la Unidad de Historia y Cultura Naval.

Ángel Amador Martínez

Egresado del Colegio de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (1996-2001), obtuvo el grado de Licenciado en Historia con la tesis *Vida Cotidiana e Historia de una Colonia Obrera, Mayorazgo 1931-1946*. En el 2002 fue miembro fundador de la Orquesta Sinfónica del Estado de Puebla (OSEP), en el 2008 publicó un artículo referente a su tesis "Vida Cotidiana e Historia de una Colonia Obrera, Mayorazgo 1931-1946" en el Boletín *Tlacuilo*, que edita el Archivo Histórico del estado de Tlaxcala. En ese mismo año formó parte del personal para el proyecto de integración y clasificación de documentos, en la galería No. 6 correspondiente a la Suprema Corte de Justicia del Distrito Federal, en el Archivo General de la Nación (AGN).

Actualmente es pasante de la Maestría en Historia de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y se desempeña como Investigador en la Unidad de Historia y Cultura Naval de la Secretaría de Marina-Armada de México, en el que ha colaborado en las publicaciones de los libros: *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo Biográfico*, *... Y la independencia se consolido en el mar*, *Almirante Tomás Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres. Ensayo Biográfico*, *Historia General de la Armada de México, Militares y Marinos destacados. Héroes y próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México*, *El Nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble Institución*.

Ma. Eugenia Rodríguez Ávila

Licenciada en Historia en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.

Ingresó al servicio de la Armada el 1º de agosto de 2000, causó alta en la Unidad de Historia y Cultura Naval de septiembre de 2000 a septiembre de 2009, ocupó a partir de 2004 el cargo de Jefe del Departamento de Investigación Histórica.

Catedrática en el Centro de Estudios Superiores Navales de octubre de 2008 a junio del 2009. Con fecha primero de julio del citado año, causó alta como investigadora en el Museo Histórico Naval de Veracruz, comisión que concluyó el 31 de enero de 2010, para incorporarse nuevamente a la Unidad de Historia y Cultura Naval con el fin de colaborar en la Sección: Historia de la Marina Mexicana en el siglo XIX, y participar en el capítulo cuatro de la obra *Historia General de Armada de México*. Actualmente trabaja en proyectos de investigación de temas navales en el periodo de 1821 a 1867.

Realizó la revisión histórica del libro *Y la independencia vino del Mar*, del Almirante Miguel Ángel Carranza y Castillo publicado en 2009.

Josimar Daniel Rangel González

Licenciado en Historia por la Faculta de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México, con la tesis *La Revolución Mexicana, la Armada de México y la rebelión de Gonzalo Escobar, 1910-1929*. Tiene un diplomado en Historia de la Revolución Mexicana por la Academia Mexicana de la Historia; ha asistido a varios coloquios académicos y participado en mesas redondas estudiantiles. En su corta carrera se ha especializado en historia naval mexicana de inicios del siglo XX y desde el 2011 forma parte del equipo de historiadores del Departamento de Historia de la Unidad de Historia y Cultura Naval, donde se desempeña como investigador con la especialización en la Armada Posrevolucionaria; su colaboración en el presente libro significa su primera publicación.

Yasir Armando Huerta Sánchez

Licenciado en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM con la tesis *La Cofradía del Señor de la Salud, San Cosme y San Damián de la Ciudad de México*; ponente en los Encuentros Nacionales de Estudiantes de Historia (2000, 2002, 2003, 2004), en los Encuentros de Estudiantes de Historia del Altiplano Central (2000, 2001, 2002) y en el II Encuentro Latinoamericano de Estudiantes de Historia celebrado en Colonia del Sacramento, Uruguay, en el año 2003.

Colaborador en la investigación de vidas de religiosas ejemplares en las crónicas provinciales de franciscanos y dominicos (Menologio de fray Agustín de Vetancurt OFM, y la Crónica de fray Alonso Franco OP) para el proyecto del Museo de Género en coordinación con la UNAM a través del Servicio Social. Miembro del equipo de trabajo del proyecto Bibliografía del Patrimonio Edificado del Centenario de 1910, del Instituto de Investigaciones Bibliográficas de la UNAM.

Mario Oscar Flores López

Pasante de la licenciatura en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México. Ingresó a la Secretaría de Marina-Armada de México en el año 2008, en donde ha desarrollado gran parte de su experiencia laboral, al formar parte del grupo de investigadores de la Unidad de Historia y Cultura Naval.

Ha colaborado en la investigación y redacción de algunas de las obras de carácter histórico que ha publicado la Secretaría de Marina-Armada de México como *El nacimiento de la Armada de México, los orígenes de una noble institución*; *Comodoro Manuel Azueta Perillos. Ensayo Biográfico* y la obra *Militares y Marinos destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México.*

Es autor de la obra Forjadores de la Armada de México I. Coronel de Infantería Juan Davis Bradburn. Participó en el VIII Simposio internacional de Historia Militar y Naval organizado por el Instituto de Investigaciones Históricas de la máxima casa de estudios y por la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística con el tema Los Marinos en la Revolución.

José Herón Pedro Couto

Pasante de la licenciatura en Historia, sus estudios los realizó en la Facultad de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo; sus primeros acercamientos con los archivos históricos fueron: el Archivo Histórico Casa de Morelos y el Archivo Judicial del Estado, ubicados en la ciudad de Morelia.

Ingresó a la Armada de México a finales de 2008. A principios de 2010 causó alta en la Unidad de Historia y Cultura Naval, ha participado en los proyectos de investigación histórica en temas navales, principalmente digitalizando expedientes de cuerpo del Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional para la obra *El nacimiento de la Armada*.

También ha colaborado en la investigación para la localización de documentos en el Archivo General de la Nación y en el Archivo Histórico Genaro Estrada, de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Historia General de la
Secretaría de Marina-Armada de México
Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución
Tomo I
se terminó de imprimir en septiembre de 2012 en los talleres de Impresora
y Encuadernadora Progreso, S.A. de C. V. (IEPSA)
San Lorenzo 244, C.P. 09830, Col. Paraje San Juan, Delegación Iztapalapa,
México, D.F.