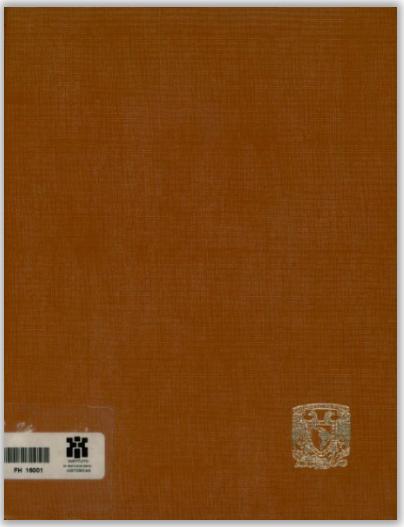


**Título:** México frente al mar: el conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre
**Autor(es):** Bosch García, Carlos
**Fecha de publicación:** 1981
**Primera edición electrónica en pdf:** 2023
**ISBN edición impresa**: 968-58-0083-9 [Versión impresa]
**ISBN de pdf:** en trámite

**Forma sugerida de citar**: Bosch García, Carlos. México frente al mar: el conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Coordinación de Humanidades. Instituto de Investigaciones Históricas, 1981. http://hdl.handle.net/20.500.12525/3388

D.R. © 2024. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

**Entidad editora:** Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México
Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es)"

Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución**: debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

REPOSITORIO INSTITUCIONAL HISTÓRICAS UNAM



FH 16001
INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# MEXICO FRENTE AL MAR

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Coordinación de Humanidades/Instituto de Investigaciones Históricas

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Carlos Bosch García

# MEXICO FRENTE AL MAR

## El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
MEXICO 1981

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Primera edición: 1981
D.R. © 1981 Universidad Nacional Autónoma de México
Ciudad Universitaria. México 20, D. F.
Dirección General de Publicaciones
Impreso y hecho en México
ISBN 968-58-0083-9

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Siendo director general de publicaciones José Dávalos,
se terminó la impresión de
*México frente al mar*
en los talleres de Offset Setenta, S. A.
el día 30 de junio de 1981.
Se tiraron 2,000 ejemplares.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

A mi madre Josefina García
Vda. de Bosch-Gimpera
*in memoriam*
Pedro Bosch-Gimpera

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# INDICE


| | | |
|---|---|---|
| | Preámbulo | 9 |
| I | Hombres de mar y hombres de tierra en la conquista | 11 |
| II | La unión de los dos océanos | 85 |
| III | El acondicionamiento de las costas | 125 |
| IV | Litoral y navegación, ataques y defensa | 167 |
| V | La insurgencia frente a la Colonia | 209 |
| VI | La nación quedó libre de la Colonia | 259 |
| VII | Las costas, zonas de fricción y reflejo de las crisis | 285 |
| VIII | La Reforma y Juárez | 349 |
| IX | La última intervención europea también llegó por Veracruz | 367 |
| X | Por el mar vino el emperador | 399 |
| XI | La Nueva República | 417 |
| | Consideraciones finales | 447 |
| | Apéndice 1 | 459 |
| | Apéndice 2 | 465 |
| | Bibliografía | 471 |


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

CAPÍTULO I

# HOMBRES DE MAR Y HOMBRES DE TIERRA EN LA CONQUISTA

## A. *La conquista apoyada en navíos*

1. Introducción
2. La tierra firme
3. Dónde establecerse
4. Comenzó la caminata y la burocracia
5. El aislamiento
6. Tenochtitlan
7. Fricción entre Cuba y México
8. El rechazo en México y la relación marítima con el exterior
9. La escuadra en el lago
10. El asalto a México
11. La primera batalla naval lacustre
12. Expedición al Pánuco
13. Comenzó la colonia y la piratería
14. La colonia a Coatzacoalcos
15. Proyección a Tehuantepec
16. Superposición de jurisdicción en el río Pánuco
17. Los peligros del mar

## B. *El primer esfuerzo de proyección al Pacífico*

1. *Las nuevas intrigas*
2. *Cortés a las Hibueras*
3. *La exploración a Guatemala*
4. *El levantamiento en la capital*
5. *Cortés destituido*
6. *Cortés en España*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

7. *La exploración del Pacífico desde México*
8. *El viaje de Saavedra Cerón*
9. *El de Hurtado de Mendoza*
10. *El de Becerra de Mendoza y Hernando de Grijalva*
11. *El de Cortés*
12. *El de Ulloa*
13. *La continuidad después de Cortés: Hernando de Alarcón*
14. *La expedición de Pedro de Alvarado*
15. *El viaje de Villalobos*
16. *La comunicación con el Perú*
17. *Con lusión*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

## *A. La conquista apoyada en navíos*

### *1. Introducción*



**Carabela del siglo XVI. Óleo sobre tela del autor.**

El territorio de la Nación Mexicana, por su conformación geográfica, posee larguísimas costas que lo unen tanto con el Golfo de México como con el Pacífico. A través del primero se establece la comunicación con el Atlántico y el mundo occidental; por el Pacífico y por el estrecho de Behring se establece la comunicación con el mundo oriental.

De los grandes periodos en que se divide la historia de México, el periodo indígena prehispánico, el colonial y el nacional, el primero se formó partiendo de alguna comunicación a través del Pacífico y sobre todo por el estrecho de Behring que facilitó la llegada de la población aborigen en sus diversas oleadas. Pero las naciones indígenas no fueron navegantes, como lo fueron otros pueblos históricos caracterizados por sus tradiciones marinas tanto en el Mediterráneo, como en el Atlántico, o en el Pacífico. El navegar tiene en la vida de los pueblos un significado más trascendente de lo que tuvo y se observa en el mundo indígena, en el que no se puede hablar de manera propia de navegación de altura. Por ello las embarcaciones no rebasaron ni por su técnica, ni por su tamaño, a lo que entendemos por canoas y piraguas. Indudablemente desempeñaron un papel en el acarreo de productos y sobre todo en la comunicación lacustre y fluvial. En cuanto al mar, fueron instrumentos de comunicación costera y en muy pocas ocasiones rebasaron esos límites.

En cambio, en los periodos posteriores, la característica principal fue la gran navegación de altura que se complementó con la navegación costera a medida que las necesidades obligaron a ella.

En el segundo tramo de la historia, el colonial, y en el tercero, el nacional, la navegación gravitó hacia el Golfo de México y el Atlántico. Esta navegación creció en intensidad a medida que la relación entre la historia de la Nueva España se complicó y reclamó un mayor contacto con la metrópoli. A la vez se organizó la navegación por el Pacífico de manera que el movimiento iniciado en España de este a oeste se proyectó a través de México y del Pacífico hacia las tierras del Lejano Oriente. De cierta manera, en ese ir y venir, la ueva España tuvo un papel metropolitano frente a las tierras del Oeste, de manera que no sólo partieron las naves, sino que también dio lugar a un gran movimiento comercial, que puso en circulación muchos de los productos orientales, tanto en la Nueva España como en Europa y viceversa. Esa relación fue continua durante los tres siglos que duró la colonia y el galeón hizo su último viaje en 1815 para recalar y quedarse en las



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Filipinas para siempre. Naves y marinos españoles fueron re ponsables, durante la colonia, de todas esas navegaciones que, como era natural, atrajeron la codicia de naciones extrañas que organizaron una nutrida y eficaz piratería, sobre todo en los siglos XVII y XVIII. A causa de ella sufrieron las poblaciones costeras, de manera que se hizo necesaria la fortificación y defensa en muchos de los puertos más principales. Ello fue en detrimento de la hacienda real de la Nueva España y también de la de sus vecinos. Sin embargo, éste resultaba un esfuerzo inevitable, aunque con frecuencia inútil, según los resultados obtenidos. La Nueva España vivió de sus productos y de su propio trabajo; pero vivía también de su función económica, compl mentaria de la metrópoli española que la regenteaba.

De hecho la colonia significó una liga entre la Nueva España y España, indeleble por muchos años, que relacionó las dos historias y con ella la Nueva España se expuso al intricado vericueto de las rencillas y avenencias históricas del mundo occidental, dentro del que se movían los españoles. Al lograrse ese lazo la Nueva España dependería estrictamente de la navegación y del comercio que se hacía en ella; pero también dependería de la navegación en cuanto a la recepción de todas las órdenes políticas y administrativas que partían desde la metrópoli y de las diferentes oleadas de hombres y mujeres que constituyeron una base importantísima para la población novohispana.

Barcos y marineros tuvieron que ver en la navegación entre la nueva y la vieja España y se responsabilizaron de cuanto hubo de moverse entre un extremo y otro del Atlántico, así como también lo hicieron con su importancia cuando se piensa en que no sólo navegaron, sino que, además, iniciaron derroteros, encontraron los vientos adecuados, levantaron los mapas que fueron fundamento para la geografía universal y establecieron los portulanos necesarios para el buen arribo de sus naves, con tripulaciones, pasajes y mercancías; con regularidad sin par, pues sólo así se pudo mantener un imperio en pie.

Después de la independencia la nación se encerró en su política interna y se rompió la tradición comunicante. Es obvia la falta de la marina nacional que requería de marineros entrenados, tradicionales y d buenos buques. En cierta forma, esa falta fue sustituida al utilizarse marinas extranjeras, interesadas en comerciar con los productos americanos. Entre ellas desempeñaron un papel muy principal la inglesa y la norteamericana, hasta que muy tarde, y de manera lenta y escasa, comenzó a surgir la navegación nacional. Ella tuvo muchas limitaciones. Fue navegación de cabotaje para mover personas y mercancías a los diversos puntos de la costa que sólo se alcanzaban por el mar. La tradición marítima de la Nueva España se perdió de hecho y, hasta muy avanzado el siglo XX, no se volvió a plantear la necesidad de volver a interesarse por el mar.

La falta o el abandono de esta tradición en el XIX ha causado daños serios al país, porque sus habitantes prescindieron de un mundo de ventajas que los mares proporcionan, aparte del recurso alimenticio que representan. Como detalle, apa-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

rentemente sin importancia, está el que el mexicano no coma pescado y que desconozca su propia fuente de riqueza marítima y de placer que desdeña.

## 2. *La tierra firme*

El impacto de la gran navegación sobre territorio mexicano vino como resultado del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, que zarpó de la Barra de Saltes, frente a Huelva, el 3 de agosto de 1492 con las tres carabelas, Santa María, Pinta y Niña, comandadas por él mismo y piloteadas por Francisco y Martín Alonso, y Vicente Yáñez Pinzón, destinado a ser el descubridor de la ueva España en un futuro. Éste, junto con Américo Vespucio, fue el primero en llegar a pisar el territorio del actual México en Chetumal, Quintana Roo.

De esa forma, México se incorporaba al mundo conocido y con ello se hacía acreedor a las consecuencias que el descubrimiento acarrearía.[1]

Fue a partir del 12 de octubre de 1492 en que Cristóbal Colón descubrió América, cuando el mapa americano comenzó a delinear sus contornos que poco a poco crecieron, primero navales y después terrestres, a medida que los marinos y los descubridores se movieron, y llegaban en verdaderas oleadas después de haber atravesado el ''mar tenebroso'', como se llamó al Oceánico.[2]

Seis años después de haberse descubierto las Antillas por Colón, en 1498, salieron de Santo Domingo, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vespucio para explorar la tierra firme que alcanzaron frente a las Hibueras (actual Honduras), para navegar hacia el norte hasta encontrar la bahía de Chetumal, donde, por primera vez, gente de España desembarcó en tierras de México.

El mundo inmenso, lleno de fantasía y de incógnita, se reveló ante las mentes europeas y motivó, en 1508, que el Rey Católico autorizara a ''descubrir y conquistar las islas y tierra firme de las Indias occidentales''. Fue en el esfuerzo para cumplir la orden real, que Yáñez Pinzón y Díaz de Solís se lanzaron en la expedición que pronto fracasó como ocurriría con otros muchos intentos. El primer territorio que tocaron en México fue Yucatán, a la vez último en conquistarse.

La cuarta vez que se presentaron naos europeas en aguas propiamente mexicanas fue en 1517. Para esa fecha el gobernador de Cuba, Diego Velázquez, preparó una expedición destinada a reconocer tierra firme y la encomendó a Francisco Hernández de Córdoba. Con su flota de tres naves se hicieron a la mar desde Ajaruco, el 8 de febrero de ese año de 1517. Veintiún días trascurrieron antes de arribar a Isla Mujeres el 4 de marzo para desembarcar en Cabo Catoche, Yucatán. De ahí

1 Raciel García, *Biografía de la Marina mexicana*, México, Secretaría de Marina, 1960, p. 37.
2 *Idem*.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

navegaron hacia Campeche donde, al desembarcar, sufrieron una gran derrota que maltrechos los devolvió a Cuba.[3]

Los informes de Francisco Hernández de Córdoba sobre sus propias aventuras fueron el incentivo necesario para que el gobernador de Cuba preparara otra flota, formada esta vez de cuatro naves con doscientos hombres a las órdenes de Juan de Grijalva. El propósito de esta nueva salida fue el rescate de oro y plata y explorar el territorio descubierto por Hernández de Córdoba. Se dieron a la vela el 1o. de mayo de 1517, desembarcaron en Cozumel el 5 de mayo y tomaron posesión en nombre de los reyes de España, de acuerdo con la ceremonia que para ello estaba diseñada. El 26 de mayo llegaron a Campeche y de ahí la escuadrilla siguió hacia Tabasco y San Juan de Ulúa, en la costa de Veracruz, desde donde regresaron a Cuba.[4]

Había tenido lugar con anterioridad el descubrimiento de Panamá por Vasco Núñez de Balboa, y el navío que iba a dar cuenta de lo sucedido a las autoridades en Cuba se vio obligado a arribar de manera forzosa a las costas de Yucatán, donde naufragó en 1511. Sobrevivieron Gonzalo Guerrero y Jerónimo de Aguilar. El primero inició el mestizaje al casarse con una india maya, de la que tuvo tres hijos.[5] Pero además fue el primer español en aculturarse al Nuevo Mundo, pues como dijo a Aguilar cuando éste lo invitó a unirse a Cortés años más tarde:

> Hermano Aguilar: yo soy casado y tengo tres hijos, y tiénenme por cacique y capitán cuando hay guerras; idos con Dios, que yo tengo labrada la cara y horadadas las orejas. ¿Qué dirán de mí desde que me vean esos españoles ir de esta manera? Y ya veis estos mis hijitos cuán bonitos son.

A pesar de que Aguilar insistió en que regresara Gonzalo Guerrero que "era hombre de mar, natural de Palos", no quiso hacerlo.[6]

Paulatinamente las expediciones iban creciendo en número de barcos y de hombres y se iba descubriendo más territorio. Aun cuando los derroteros se repitieran, eran adicionados los nuevos lugares que tocaban y el acervo de datos, que tanto interesaba, se incrementaba sobre la tierra firme.

El grupo de Cortés se había preparado para salir y casi había triplicado la cantidad de buques para lanzarse de nuevo sobre el continente. La nueva expedición apareció en Cozumel el 10 de febrero de 1519.

La escuadra de Cortés salió de Cozumel capitaneada por el navío que llevaba Cortés. Pedro de Alvarado y sus hermanos viajaron en el navío llamado San Sebastián. Los capitanes de los demás fueron Alonso Hernández Puerto Carrero, Francisco

3 *Op. cit.*, p. 38-9.
4 *Op. cit.*, p. 39.
5 Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Espasa Calpe, 1950, 3 vols., t. I, p. 125.
6 *Idem*.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

de Montejo, Cristóbal de Olid, Diego de Ordaz, Juan Velázquez de León, Juan de Escalante, Francisco de Morla; Escobar viajaba en el Paje, y la nave más chica, que parecía bergantín, la llevaba Ginés Nortes.

> Y en cada navío su piloto, y por piloto mayor Antón de Alaminos, y las instrucciones por donde se habían de regir y lo que habían de hacer, y de noche las señas de los faroles. . . Y embarcados que fuimos, en ciertos días del mes de marzo de mil quinientos diez y nueve años dimos velas y con muy buen tiempo íbamos nuestra derrota;. . .[7]

Pero la derrota no fue tan buena, puesto que el navío de Escalante que transportaba el cazabe hizo agua y tuvieron que volver a Cozumel donde se emprendió, con ayuda de las canoas indígenas, la operación de descarga. El arreglo del barco de Escalante duró cuatro días durante los cuales llegó Aguilar con los dos indios que fueron a avisarle de lo sucedido, en una canoa "y como la pagó bien, en cuentas verdes del rescate que le enviamos, luego la halló alquilada con seis indios remeros con ella; y dan tal prisa en remar, que en espacio de poco tiempo pasaron el golfete que hay de una tierra a la otra, que serán cuatro leguas, sin tener contraste de la mar".[8]

Venía Aguilar de manera que ni los soldados, ni el propio Cortés, lo reconocían como español. Iba caminando al lado de Tapia,

> de suyo era moreno y trasquilado a manera de indio esclavo. . . Pues desde que Cortés los vio de aquella manera también picó, como los demás soldados, que preguntó a Tapia que qué era del español, y el español, como le entendió, se puso en cuclillas, como hacen los indios y dijo: "Yo soy".[9]

Años más tarde, Aguilar defendió la libertad de la península yucateca en contra de los españoles.

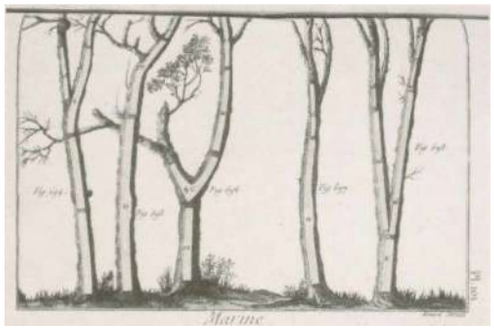
Se dice que la canoa en que venía traía una vela adaptada, aparentemente por iniciativa de Aguilar y como resultado de su contacto con los indígenas, pero Bernal Díaz, hombre de tierra adentro, no habla de ello.[10]

Se hicieron todos a la mar el 4 del mes de marzo de 1519, embarcados y con las mismas instrucciones sobre las señas de los faroles para la noche, como habían llegado a Cozumel. Surcaron el mar con buen tiempo hasta que el viento se levantó, recio y contrario, de tal manera que cada navío fue por su parte temiéndose que pudieran embarrancar. A la mañana, en cuanto amaneció, todos se juntaron menos

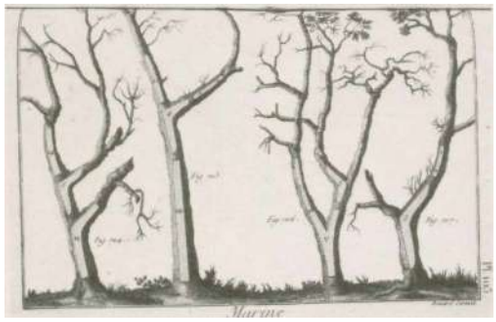
7 *Ibidem*, p. 128.
8 *Ibidem*, p. 129-30.
9 *Ibidem*, p. 130-31.
10 *Ibidem*, p. 129-30.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html



**El corte de la madera. Diderot, *Enciclopedia*, tomo de la "marina", láms. 101 y 103.**



uno, el de Juan Velázquez de León, que se extravió por causa de unos bajos. Cortés, preocupado, ordenó al piloto Alaminos ponerse al pairo para esperar. Alaminos mostró su conocimiento de la costa al decir: "Señor, tenga por cierto que se metió en uno como puerto o bahía que queda atrás y que el viento no le deja salir, porque el piloto que lleva es el que vino con Francisco Hernández y volvió con Grijalva, que se decía Juan Álvarez el Manquillo, y sabe aquel puerto".[11] Efectivamente, retrocedieron y encontraron en la bahía indicada al buque extraviado anclado. Al echar al agua dos bateles con el piloto y un capitán, encontraron maizales y sal y cuatro cúes con figuras de mujeres y se puso a aquella tierra el nombre de Punta de las Mujeres.[12]

Los incidentes y aventuras de viaje continuaron al mandar Cortés que saliera Escobar en su navío "que era muy velero y demandaba poca agua, hasta boca de Términos, y mirase muy bien qué tierra era y si era buen puerto para poblar".[13]

Por consejo del piloto, Escobar rompería árboles en la boca del puerto y lo exploraría. Pero a causa del viento del sur no pudo esperar al pairo y salió a la mar. Cuando Cortés llegó con el resto de la armada a la bahía de Términos, no encontró a Escobar y, después de haber mandado a tierra un batel con diez ballesteros, siguieron la ruta establecida por consejo de Alaminos, quien consideró que con el viento sur, Escobar se vería obligado a navegar a orza y no podía estar muy distante. Cortés, que no entendía de mar, apesadumbrado, mandó "meter velas y luego lo alcanzamos".

Llegaron a Potonchan, que también quiso explorar Cortés, y el piloto advirtió que era mal puerto porque los navíos quedarían surtos a más de dos leguas de la tierra, porque "mengua mucho la mar". Pero, además, en este punto aparecía el deseo de llegar a tierra, que tienen marineros y soldados expedicionarios, después de cierto tiempo de navegación. El propio Cortés consideró la ocasión de vengarse por las derrotas de Francisco Hernández de Córdoba y de Grijalva en viajes anteriores. Contra el ruego de los soldados hubo la profesionalidad del piloto Alaminos que con otros pilotos porfiaron para seguir el camino.

> Que si allí entrábamos, que en ocho días no podríamos salir, por el tiempo contrario, y que ahora llevábamos buen viento y que en dos días llegaríamos a Tabasco, y así pasamos de largo; y en tres días que navegamos llegamos al río Grijalva, que en nombre de indios se llama Tabasco.[14]

Puerto bajo, y río poco profundo, en el que sólo pudieron surgir los navíos menores y los bateles en que desembarcaron a la tropa.

Después de las luchas e incursiones que tuvieron lugar y de tomar la tierra en

11 *Ibidem*, p. 133.
12 *Idem*.
13 *Ibidem*, p. 134.
14 *Ibidem*, p. 134-35.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

nombre de su majestad, y de haber hecho amistad con los indígenas, salieron el lunes, después del domingo de Ramos, ayudados en el embarque por las canoas indígenas, porque los pilotos consideraron que los navíos estaban en peligro debido a ''la mar del norte, que es travesía''.

Con buen viaje navegaron hacia San Juan de Ulúa ''y siempre muy juntos a tierra'' reconociendo los puntos de referencia de la costa necesarios en la navegación de cabotaje:

> decíamos a Cortés los que sabíamos de aquella derrota:
> ''Señor, allí queda la Rambla'', que en lengua de indios se dice Ayagualulco. Y luego que llegamos en el paraje de Tonalá, que se dice San Antón, se lo señalábamos; más adelante le mostrábamos el gran río Guazacualco; y vio las muy altas sierras nevadas; y luego las sierras de San Martín, y más adelante le mostramos la roca partida, que es uno de los grandes peñascos que entran en el mar y tienen una señal arriba como manera de silla; y más adelante le mostramos el río de Alvarado, que es a donde entró Pedro de Alvarado cuando lo de Grijalva; y luego vimos el río de Banderas, que fue donde rescatamos los dieciséis mil pesos, y luego le mostramos la Isla Blanca y también le dijimos adónde quedaba la Isla Verde; y junto a tierra vio la isla de Sacrificios, donde hallamos los altares, cuando lo de Grijalva, y los indios sacrificados; y luego en buena hora llegamos a San Juan de Ulúa, jueves de la Cena, [1519] después de mediodía.[15]

En este viaje poco podía haber que no se hubiera conocido en la expedición anterior que había llegado a San Juan de Ulúa. Los de Cortés iban destinados con toda la armada,

> al puerto de San Juan de Ulúa, y como el piloto Alaminos lo sabía muy bien, desde cuando venimos, cuando Juan de Grijalva, luego mandó surgir en parte que los navíos estuviesen seguros del norte, y pusieron en la nao capitanes estandartes reales, y veletas. Y después, obra de media hora que hubimos surgido, vinieron dos canoas grandes, que en aquellas partes a las canoas grandes llaman piraguas y en ellas vinieron muchos indios mexicanos, y como vieron estandartes y el navío grande, conocieron que allí debían de ir a hablar al capitán.[16]

## 3. *Dónde establecerse*

Después de recibidos los mensajeros de Moctezuma y despachados a México, Cortés mandó buscar, con dos navíos capitaneados por Francisco de Montejo, otro

15 *Ibidem*, p. 154-5.
16 *Ibidem*, p. 158.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

puerto costa arriba que fuera seguro, en tierras sin mosquitos, y cercanas a poblaciones.[17] Los pilotos del viaje fueron Alaminos y Juan Álvarez, el Manquillo.

Navegaron diez días. Llegaron al río Pánuco y de allí no pasaron adelante por las corrientes que forma la desembocadura y regresaron a San Juan, sin otra noticia que haber visto un pueblo a doce leguas de distancia llamado Quiahuiztlán, cerca del norte. A ese puerto le pusieron un nombre feo "que es el tal de Bernal, que parece a otro puerto de España que tenía aquel nombre".[18]

Mientras duró el viaje, los conquistadores fueron asediados en los arenales por mosquitos y jejenes que les impedían dormir, aparte no tenían bastimentos, pues escaseaba el cazabe en esas fechas mohoso y sucio. Todo ello decidió a Cortés a levantar el campo y navegar hacia el pueblo de Quiahuiztlán, visto por Montejo y por Alaminos, donde podrían anclar los navíos al socaire del peñón.[19] Después de que Cortés fue nombrado justicia mayor y capitán general por sus soldados se ordenó

> de hacer y fundar y poblar una villa que se nombró la Villa Rica de la Vera Cruz, porque llegamos Jueves de la Cena y desembarcamos en Viernes Santo de la Cruz, y rica por aquel caballero que dije en el capítulo (XXVI) que se llegó a Cortés y le dijo que mirase las tierras ricas y que se supiese bien gobernar.[20]

En esta forma la hueste, destinada por Diego Velázquez a rescatar, se convirtió en un grupo de pobladores que afectaría el futuro de México, primero con su conquista y después con la colonización y evangelización.

## 4. *Comenzó la caminata y la burocracia*

Después de las intrigas que se hicieron en contra del nombramiento de Cortés y de haberse tomado la decisión de poblar tierra adentro, en vez de regresar a la isla de Cuba, se dirigieron hacia Quiahuiztlán, y los navíos se fueron al peñol y puerto que estaba en frente de aquel pueblo, a distancia de una legua.

> Y yendo costa a costa, acuérdome que se mató un gran pescado, que le echó la mar en la costa en seco, y llegamos a un río donde está poblado ahora la Veracruz, y venía algo hondo; y con unas canoas quebradas, que son como

17 *Ibidem*, p. 167.
18 *Idem*.
19 *Ibidem*, p. 172-3.
20 *Ibidem*, p. 176.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> artesas y a nado y en balsas, pasamos. Y de aquella parte del río estaban unos pueblos sujetos a otro gran pueblo que se decía Cempoal. . .[21]
> y no hallamos indios ninguno porque se habían ya huido, que como no habían visto hombres como nosotros, ni caballos, tuvieron temor. Y allí dormimos aquella noche, y no hubo qué cenar, y otro día caminamos la tierra adentro hacia el poniente, y dejamos la co ta, y no sabíamos el camino, y topamos unos buenos prado , que llaman sabana . . .[22]

Así empezó la conquista de México, con hambre y sin cenar y caminando tierra adentro, apoyada en una Veracruz todavía no construida, mientras se adentraban a visitar al cacique gordo de Cempoala para recabar su obediencia y apresaban a recaudadores de Moctezuma que reclamaban el que hubiesen recibido a los españoles en Cempoala.

De vuelta a la costa, con sus presos, se procedió a la construcción del puerto, resguardados por la amistad y la aceptación de más de treinta pueblos de las sierras de población totonaca que, por dar obediencia al rey de España por conducto de Cortés, se habían rebelado contra Moctezuma y ofrecían servir a los conquistadores. Con esa ayuda:

> acordamos fundar la Villa Rica de la Veracruz en unos llanos, media legua del pueblo que estaba como en fortaleza que se dice Quiauiztlán, y trazada la iglesia y plaza y atarazanas, y todas las cosas que convenían para ser villa, e hicimos una fortaleza y desde en los cimientos, y en acabarla de tener alta para enmaderar y hechas las troneras y cubos y barbacanas, dimos tanta prisa, que desde Cortés, que comenzó el primero a sacar tierra a cuestas y piedras y ahondar los cimientos, como todos los capitanes y soldados, a la continua entendíamos en ello, y trabajamos por acabarla presto, los unos en los cimientos, y otros en hacer las tejas, y en buscar comida; otros en la madera, los herreros en la clavazón porque teníamos dos herreros y de esta manera trabajamos en ello a la continua desde el mayor hasta el menor, y los indios que nos ayudaban, de manera que ya estaba hecha iglesia y casas y fortaleza.[23]

La rebelión de los totonacas molestó a Moctezuma, quien se dispuso a someterlos al igual que a Cortés, quien con halagos y promesas de ir a visitarlo calmó su ira. La duda de si los conquistadores eran dioses cundió por las tierras mexicanas y procedió la expedición al Valle de Tenochtitlan, donde hubo lugar la primera y quizá única batalla naval llevada a cabo a más de dos mil metros de altura sobre el nivel del mar.

21 *Ibidem*, p. 181.
22 *Ibidem*, p. 181.
23 *Ibidem*, p. 191-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

No ocurrió todo ello sin que la costa tuvi ra que pr s nciar otra de las escenas cruciales que aseguraron la conquista y población de México por la hueste cortesiana. Hubo que dirimir ante todo las discrepan ias con los partidarios de Diego Velázquez que no deseaban poblar y los partidarios de Cortés, que ayudaron en la fundación de Veracruz, quienes insistían en que la ocasión era adecuada para poblar los territorio recién descubiertos.

Tratando de salvar el conducto del gob rnador de Cuba se escribió la primera carta de los conquistadores al rey, llevada por mano de Alonso Hernández Puerto Carrero y de Francisco de Montejo. Se preparó el mejor navío destinado a volver a España, que llevó dos pilotos, uno de ellos Antón de Alaminos, porque sabía cómo navegar por el canal de Bahama, pues fue el primero que lo navegó. S ' prepararon también quince marineros pertrechados con todo lo n cesario para el matalotaje. Después de una misa, dicha por el padre de la Merced partieron, carta en mano, el día 26 de julio de 1519 de San Juan de Ulúa, y llegaron a la Habana. Lo que tanto se trató de evitar, que Diego Velázquez se enterara, resultó imposible por la traición de Montejo. Este fue el motivo para que Velázquez ord nara que dos navíos salieran en persecución del navío enviado por Cortés a E paña. Las embarcacione ran de poco porte, grandes veleros y con artillería y soldados hasta donde se pudo conseguir, capitaneados por Gabriel de Rojas y por un apitán Guzmán. Por otro lado se armó otra flota para perseguir y apresar a Cortés, capitaneada por Pánfilo de ar-váez.[24]

## 5. *El aislamiento*

El buque avi o, enviado por Corté , a pesar de todo logró hacer un buen recorrido y llegar a España. Desde San Juan de Ulúa, de donde salió, llegó a la Habana, pasó por el canal de Bahama, con poco tiempo llegó a las islas de la Tercera y desde allí a Sevilla. Cartas y joyas y oro se expidieron a Valladolid, donde estaba la corte. Las rencillas con Diego Velázquez produjeron un mal recibimiento para los emisarios. Pero en México continuó la pugna codicio a entre quienes, habi ndo obtenido oro, deseaban volver a Cuba y quienes preferían quedarse con Cortés.[25]

> La rencilla decidió la existencia de la flota: uando el capitán ordenó:
> que no dejase navío ninguno en el puerto, sin que luego diese al trave con todos
> y no quedasen embarazados, porque entre tanto que estábamos en tierra no se
> alzasen otras personas, como lo pasados; y además de esto, que tendríamos
> mucha ayuda de los maestres y pilotos y marineros, que serían al pie de cien

24 *Ibidem*, p. 214-5.
25 *Ibidem*, p. 218-21



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

personas, y que mejor nos ayudarían a velar y a guerrear que no estar en el puerto. . . .Y luego mandó a un Juan de Escalante que era alguacil mayor y persona de mucho valor y . . . que luego fuese a la villa y que, de todos los navíos, se sacasen todas las anclas y cable y velas y lo que dentro tenían de que se pudiesen aprovechar, y que diese con todos ellos al través, que no quedasen más de los bateles, y que los pilotos y maestres viejos y marineros, que no eran para ir a la guerra, que se quedasen en la villa, y con dos chinchorros que tuviesen cargo de pescar, que en aquel puerto siempre había pescado y aunque no mucho.[26]

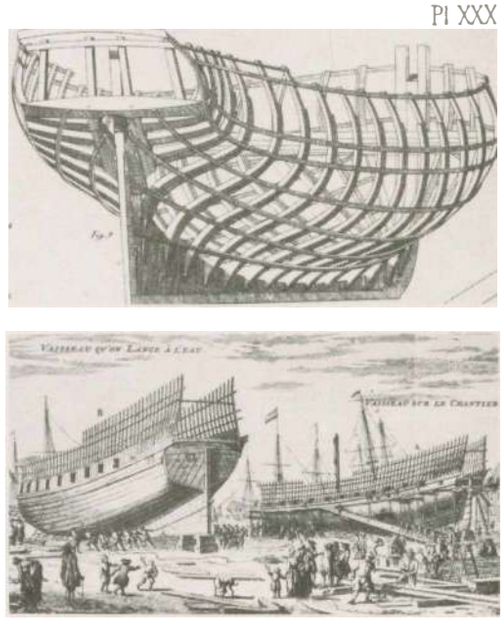
La orden fue cumplida y Juan Escalante regresó a Cempoala incorporando una capitanía de hombres de mar que se convirtieron en buenos soldados.

La destrucción de los navíos de Cortés fue una medida táctica y psicológica pues, a partir de ese momento, los conquistadores y pobladores quedaban a merced de sus propios esfuerzos.

Quedó así destruida toda comunicación naviera para quienes se adentraban en el país, pero no era lo mismo para quienes estaban en el exterior. Antes de que partiera Cortés hacia la altiplanicie, Juan Escalante, encargado de la Villa Rica de la Vera Cruz, había avistado un navío que no se dio por enterado de las señas que le hicieron, y luego lo encontraron a tres leguas de un río. Cortés se desprendió de su ejército y llegó a la Villa Rica para encontrar a cuatro españoles cuando se dirigía a inspeccionar el barco. Esos individuos iban con la intención de tomar posesión de la tierra en nombre de Francisco Garay, gobernador de Jamaica, bien apoyado en la corte, que enviaba tres barcos y dosciento oldados con bastimentos y caballos dirigidos por Alonso Álvarez Pinedo, quien había poblado en el río Pánuco a sesenta leguas de distancia.[27] De la tripulación del barco sólo lograron apresar a seis hombres, cuatro que habían encontrado cuando iban hacia el navío por la costa y dos que desembarcaron para recoger agua. Dos enclaves existían ya en la costa, el de Veracruz y el de río Pánuco, representando a diferentes jurisdicciones.

Mientras tanto Juan de Escalante terminaba la fortaleza del puerto y mandaba unos sesenta soldados viejos y dolientes.[28]

Pl XXX



**El costillaje y la botadura. Diderot, *op. cit.*, láms. 36 y 90.**

## 6. *Tenochtitlan*

Camino a la ciudad de Tenochtitlan, tan ansiada por los conquistadores, obtuvieron por primera vez noticia detallada de su carácter lacustre y de su importancia, cuando los caciques Xicoténcatl y Maxiscatzin relataron a Cortés la primera descrip-

26 *Ibidem*, p. 221-2.
27 *Ibidem*, p. 223-7
28 *Ibidem*, p. 273.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

ción que nos llegó a través de los cronistas. Fue de extrema importancia el relato, por significar una descripción de la posible fuerza naval indígena que se encontraba en el lago de Texcoco, dentro del que tendría lugar la sin par batalla naval lacustre a casi tres mil metros de altura sobre el nivel del mar en un futuro no muy lejano.

Sin duda quedaba asentado que el lago era de importancia trascendental para la defensa de la ciudad. La arquitectura de la ciudad la convertía en verdadera fortaleza porque las casas eran independientes, y parte de la ciudad era lacustre. Asimismo, el acceso por tierra estaba condicionado a las calzadas, que también estaban defendidas. Dentro de este conjunto las canoas tenían un papel defensivo pero, a la vez, vital como acarreadoras de elementos tan importantes como el agua.[29]

Ese informe, sumado al que describía las armas, completó una visión de lo que los conquistadores pudieran enfrentar al llegar a la capital.

El relato inquietó a muchos de los conquistadores porque, después de haber pasado diecisiete días, "holgando en Tlaxcala", acordaron seguir adelante para visitar a Moctezuma: "hubo en el real muchas pláticas de desconformidad porque decían unos soldados que era cosa muy temerosa irnos a meter en tan fuerte ciudad siendo nosotros tan pocos, y decían de los grandes poderes de Moctezuma".[30] La duda estuvo presente en el ánimo de muchos y fue incitada por Xicoténcatl y Maxiscatzin, los señores de Tlaxcala, al hablar de cómo los mexicanos eran traicioneros y de la necesidad que había de no herirlos, sino de matarlos en las guerras que se vendrían encima.[31] A pesar de ello, se emprendió el camino capitalino vía Cholula. Y no fue poca la impresión que los conquistadores tuvieron al ver la ciudad de Tenochtitlan:

> Luego otro día de mañana. . . íbamos por nuestra calzada adelante, la cual es ancha de ocho pasos, y va tan derecha a la ciudad de México, que me parece que no se torcía poco ni mucho. . . y los indios que nos venían a ver, que no nos podíamos rodear de tantos como vinieron porque estaban llenas las torres y los cúes y en las canoas y de todas partes de la laguna, y no era cosa de maravillar, porque jamás habían visto caballos ni hombres como nosotros.
> . . . por una parte en tierra había grandes ciudades, y en la laguna otras muchas, y veíamoslo todo lleno de canoas, y en la calzada muchas puentes de trecho a trecho, y por delante estaba la gran ciudad de México; y nosotros aún no llegábamos a cuatrocientos soldados, y teníamos muy bien en la memoria las pláticas y avisos que nos dijeron. . .[32]

29 *Ibidem*, p. 286-7.
30 *Ibidem*, p. 291.
31 *Ibidem*, p. 291-2.
32 *Ibidem*, p. 331-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Fueron recibidos por el propio Moctezuma, que salió por la calzada en andas con toda la pompa y ceremonial indígena y rodeado de señores y sirvientes.

En Tenochtitlan se aposentaron los españoles y después de conocer la ciudad apresaron a Moctezuma, de hecho por temor y precaución. Estando el cacique en prisión llegaron a Veracruz dos cadenas grandes que ya estaban hechas y pez y estopa y una brújula, velas, jarcias y aparejos que pudieran servir para hacer bergantines destinados a navegar por la laguna. Cargados por indios llegaron los materiales descritos a la ciudad y Cortés lo puso en conocimiento de Moctezuma, diciéndole que

> quería hacer dos navíos chicos para andarse holgando en la laguna; que mandase a sus carpinteros que fuesen a cortar la madera, y que irían con nuestros maestros de hacer navíos, que se decían Martín López y un Andrés Núñez. Y como la madera de roble estaba obra de cuatro leguas de allí, de presto fue traída y dado el gálibo de ella. Y como había muchos carpinteros de los indios, fueron de presto hechos y calafateados y breados y puesto sus jarcias y velas a su tamaño y medida y una tolda a cada uno, y salieron tan buenos y veleros como si estuvieran un mes en tomar los gálibos, porque Martín López era muy extremado maestro, y éste fue el que hizo los trece bergantines para ayudar a ganar a México, como adelante diré, y fue un buen soldado para la guerra.[33]

Los dos bergantines, una vez terminados, fueron botados al lago aderezados con jarcias y mástiles, y banderas reales e imperiales. Se destinaron hombres de la mar para navegarlos a remo y a vela.[34] Moctezuma navegó en ellos para ir de cacería a pesar de estar preso, porque:

> era mejor navegación ir con ellos que en sus canoas y piraguas por grandes que sean. Y Moctezuma se holgó de ir en el bergantín más velero, y metió consigo muchos señores y principales, y en el otro bergantín fue lleno de caciques y un hijo de Moctezuma, y apercibió sus monteros que fuesen en canoas y piraguas. . . mareaban las velas de arte que iban volando, y las canoas en que iban sus monteros y principales quedábanse atrás por muchos remeros que llevaban. Holgábase Moctezuma y decía que era gran maestría lo de las velas y remos todo junto. Y cuando llegábamos cerca de México mandó Pedro de Alvarado y Juan de Velázquez de León y los demás capitanes que disparasen la artillería, de que se holgó mucho Moctezuma, que, como le veíamos tan franco y bueno, le teníamos en el acato que se tiene a los reyes de estas partes, y él nos hacía lo mismo.[35]

33 *Ibidem*, p. 386-7.
34 *Ibidem*, p. 389.
35 *Ibidem*, p. 389-90.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Moctezuma fue el primer indígena que viajó en bergantín construido por españoles e indios con materiales europeos y americanos, en la laguna mexicana, en compañía de sus señores indígenas y escoltado por conquistadores.

De las primeras salidas que se hicieron a partir de la ciudad de México, fue la encomendada a Diego de Ordaz, que fue a ver el río Coatzacoalcos que exploró con canoas sondeando la boca del río que tenía brazas de profundidad en lo más bajo y que era navegable. Podía circularse con grandes navíos porque su profundidad aumentaba a medida que se adentraba en el río, hasta el punto de que junto a un pueblo, cuyo nombre no escribe Bernal Díaz, podían fondearse carracas.[36] Sin embargo, si bien resultaba que el puerto era adecuado para las naves procedentes de Cuba, Santo Domingo y Jamaica, era lejano respecto a la capital, y tenía grandes ciénegas. Por ello, su utilidad era dudosa para la carga y descarga, y para convertirlo en el punto de partida de la comunicación entre México y Europa.

## 7. *Fricción entre Cuba y México*

Otro gran movimiento naviero se preparaba en Cuba, como resultado de que Cortés quisiera salvar el conducto del gobernador de Cuba, Diego Velázquez, para enviar procuradores a Castilla que hicieran presentes al rey, con la intención de que le apoyara en la conquista de la Nueva España. Por otra parte el obispo de Burgos y arzobispo de Rosano, que entonces era presidente de Indias, en ausencia del rey, que estaba en Flandes, era amigo del gobernador y le mandó orden de aprehender a los expedicionarios. Velázquez formó una armada de diecinueve navíos, cuatrocientos soldados, veinte tiros y mucha pólvora con todos los aparejos necesarios y dos artilleros. Ochenta caballeros y noventa ballesteros y setenta escopeteros completaban la expedición punitiva. En plena organización se enfrentó la real audiencia con Diego Velázquez, y mandó a Cuba un oidor, Lucas Vázquez de Ayllón, quien trató de detener a Diego Velázquez. Como no lo lograra, el propio oidor se fue a la ya Nueva España con el capitán Pánfilo de Narváez para servir de intermediario entre Cortés y él, pensando que si fracasaba, tomaría la tierra como oidor que era en nombre de su majestad. En esa forma llegaron a San Juan de Ulúa.

Pánfilo de Narváez recibió noticia, por soldados renuentes de Cortés, de la existencia de la Villa Rica de la Vera Cruz, donde estaba el capitán Gonzalo de Sandoval con setenta soldados viejos y dolientes fáciles de vencer. Por otra parte, los correos indios llevaron la noticia de la llegada de los buques de Narváez a Moctezuma y misivas y regalos con el ruego de que se apresara a Cortés y a sus secuaces. Tres días después de que Moctezuma recibiera las noticias, comunicó la llegada de Narváez a Cortés, quien no sabía de ello. Narváez envió cuatro soldados y un

36 *Ibidem*, p. 406.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

clérigo, Guevara, a la Villa Rica para hablar con Sandoval y requerirlo a que se sometiera a Narváez en nombre del gobernador Diego Velázquez. Esas personas fueron detenidas y mandadas a la ciudad de México para que se entrevistaran con Cortés, quien los convenció para que ayudaran a capturar a Narváez y desbarataran sus fuerzas.[37] Narváez no hizo caso de lo ruegos de Cortés enviados por carta, y tampoco de los del padre de la Merced, que de parte de Cortés fue a requerirlo. El cuartel de Narváez comenzó a dividirse y al uponerse que Lucas Vázquez de Ayllón era el causante de la división, fue apresado por Narváez junto con cuantos favorecían a Cortés, y todos fueron remitidos en un navío a Castilla. Sin embargo, la nave aportó en Santo Domingo, después de atemorizarse al capitán. Los frailes jerónimos, gobernantes de la isla, se ocuparon de hacer el resto.

arváez, al ver que sus soldados desertaban para unirse en la Vera Cruz con los de Cortés, salió huyendo con los restantes de sus partidarios y enfrentó al cacique gordo de Cempoala, mientras enviaba copia de unas provisiones que lo hacían capitán de la ueva España por orden de Diego de Velázquez. Quedando México al cuidado de Pedro de Alvarado con ochenta soldados, salió Cortés acompañado de sus hombres hacia Cempoala en busca de Narváez.[38]

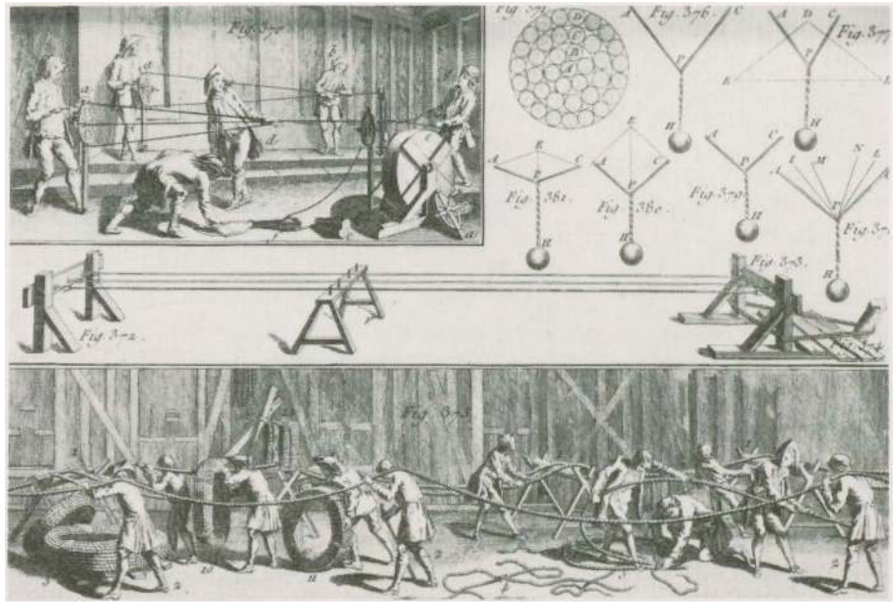
Para esta época, es de suponerse que la comunicación con España estaba en pie pues Bernal habla de que, cuando en el camino hicieron la siesta por motivo del calor de mediodía, había un río cercano a la Villa Rica de la Veracruz, y que allí era donde "desembarcan las barca con mercaderías que vienen de Castilla, porque en aquel tiempo estaban pobladas, junto al río, unas casas de indios y arboladas. Y como en aquella tierra hace grandísimo sol, reposamos, como dicho tengo",. . .[39] Por fin sorprendieron a Narváez en la noche, lo hirieron y lo apresaron en Cempoala, donde se batalló desde las pirámides. Uno de los primeros actos de Cortés, después de someter a Narváez, fue preocuparse por la flota que lo había traído. Mandó al capitán Franci co Lugo para que fuera al puerto, donde se hallaban los dieciocho navíos, y trasladara a Cempoala todos los pilotos y hombres de mar y que les "sacasen las velas y timones y agujas porque no fuese a dar mandado a Cuba. . . y que si no le quisiesen obedecer, que les echase presos".[40]

Cuando los marinos llegaron adonde estaba Cortés, les requirió obediencia y les puso por almirante y capitán de la mar a un Pedro Caballero, que había sido maestre de un navío de los de Narváez. Le mandó que no saliera del puerto ningún navío y mandó a todos los demás maestres, pilotos y marineros que le obedeciesen y, por temer que estaban dos navíos por venir, ordenó que apresaran al capitán y que sacaran el timón y velas y agujas de los navíos.[41]

37 *Ibidem*, t. II, p. 9-18.
38 *Ibidem*, p. 18-23.
39 *Ibidem*, p. 43.
40 *Ibidem*, p. 65.
41 *Ibidem*, p. 65-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html



**Las jarcias y las velas. Diderot, *op. cit.*, láms. 31 y 293.**

La accesibilidad de la costa a cualquier navío que pudiera llegar, preocupaba a Cortés pero, por otra parte, habiendo logrado reunir una nueva flota al hacerse de los barcos de Pánfilo de Narváez, éstos perdieron su valor como instrumento de defensa al estar desmantelados. De hecho, hay que poner en consideración el hecho de que Cortés, al ser un hombre originario de tierra adentro, no podía evaluar la importancia que tenía la existencia de una flota defensiva en la Veracruz. Preocupación que, más tarde, debería ser fundamental en la defensa de las costas.

## 8. *El rechazo en México y la relación marítima con el exterior*

La situación de la capital se enturbió por falta de tacto de Pedro de Alvarado y cuando Cortés llegó, el día de San Juan, en junio de 1520, sintió la hostilidad. Aparte, la ciudad se había levantado, poniendo en aprietos a Pedro Alvarado. Ni Cortés, ni Moctezuma, pudieron negociar el arreglo; la situación se empeoró hasta generalizarse las batallas, después del asalto al templo mayor. Se trató de resolver el problema haciendo que Moctezuma calmara a su pueblo y ello le costó la vida,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

perdiéndose uno d los mejores aliados que Cortés hubo en la conquista de la ciudad. La continuada animosidad obligó a los conquistadores a salir de la capital.

> Y puesto que otro día lo hicimos todos muy varonilmente, y matamos muchos contrarios y se quemaron obra de veinte casas, y fuimos hasta cerca de tierra firme; todo fue nonada para el daño que recibimos, así de muertes como heridas que nos dieron y no pudimos guardar ninguna puente, porque todas estaban medio quebradas; y cargaron muchos mexicanos sobre nosotros, y tenían puestas albarradas, y mamparas en parte adonde conocían que podían alcanzar los caballos. Por manera que si muchos trabajos teníamos hasta allí, muchos mayores tuvimos adelante.[42]

Efectivamente todo terminó con el desa tre de la "noche triste", en que maltrecha la hueste de Cortés derrotada, y mal heridos los soldados salieron de la ciudad el 10 de julio de 1520. Cuatro días después tuvo lugar la batalla de Otumba y finalmente se refugiaron a la vista de Tlaxcala, donde entraron más tarde acogidos por sus caciques.[43]

Desde Tlaxcala Cortés ordenó cerrar el puerto para que no saliera navío alguno de manera que la Nueva España quedara totalmente aislada, "que mirasen no fuese ningún navío a Cuba, ni Narváez, y que si viese dos navíos de los de Narváez que quedaban y no estaban para navegar, que diere con ellos al través y le enviasen con ellos a los marineros con todas las armas que tuviesen".[44] La orden fue cumplida y Caballero informó que uno de los navíos surtos en Veracruz estaba en buenas condiciones y que destruiría sólo el que estaba en mal estado, enviando los marineros, que eran pocos, porque se habían enfermado y muchos habían muerto. Junto con cuatro hombres de la Villa Rica remitió tres marinos, encabezados por un soldado llamado Lencero.

Andaba Cortés con sus tropas en la campaña de Tepeaca, cuando de nuevo se estableció la comunicación entre Cuba y la Villa Rica por medio de un navío que llegó al puerto capitaneado por un hidalgo, Pedro Barba, amigo de Cortés y teniente de Diego Velázquez en la Habana. Con él venían trece soldados, un caballo y una yegua. Barba era portador de cartas dirigidas a Pánfilo de Narváez, por las que se mostraba cómo en Cuba creían que había dominado a Cortés y se le ordenaba que lo remitieran a Cuba, preso, para enviarlo desde allí a Castilla por mandato de Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, presidente de las Indias.

Al llegar Pedro Barba y echar anclas, Pedro Caballero almirante de la mar puesto por Cortés, lo fue a recibir en un batel y después de los saludos de rigor, haciendo uso



**Las jarcias y las velas. *Ibidem*.**

42 *Ibidem*, p. 86-7.
43 *Ibidem*, p. 100-2.
44 *Ibidem*, p. 103.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

de engaños, lo hizo ir a tierra. Allí lo apresó Caballero y lo mandó a Tepeaca, donde se unió a las tropas de Cortés. Dio noticia de que otro navío se aprestaba en la Habana con cazabe y bastimentos, mismo que llegó ocho días más tarde capitaneado por otro hidalgo, natural de Medina del Campo, llamado Rodrigo Morejón de Lobera. Éste traía consigo ocho soldados y seis ballestas y mucho hilo para hacer cuerdas, además de otra yegua. Todo ello fue apresado y los hombres mandados a Segura de la Frontera (Tepeaca), donde también se unieron a Cortés.[45]

La actividad marítima continuaba. Apareció en Villa Rica el navío que Francisco de Garay envió a poblar al Pánuco, capitaneado por un tal Camargo, con sesenta soldados que regresaban enfermos, amarillos y con las barrigas hinchadas. Ellos contaron que otro capitán, que hizo la misma expedición, llamado Álvarez Pinedo, fue atacado y muerto por los indios con todos sus soldados y caballo y sus naves incendiadas al llegar. Camargo, al enterarse de lo sucedido a Pinedo, optó por refugiarse en la Villa Rica para poder comer, pues habían terminado con sus bastimentos. Poco a poco, a medida que recuperaban su salud los expedicionarios, se fueron uniendo a las huestes cortesianas, en Segura de la Frontera, donde por las enfermedades murieron varios de ellos, incluso Camargo.

Otros, delegados por Garay para socorrer a Pinedo, fueron los capitaneados por Miguel Díaz de Auz, aragonés, quien, al no encontrar a Pinedo, recaló en la Villa Rica después de ver que los indios del Pánuco le hicieron la guerra. Otros cincuenta soldados y siete caballos se unieron en esta forma a los conquistadores.

Un nuevo navío llegó a la Villa Rica enviado por el mismo Garay en ayuda de su armada, al mando de un viejo capitán llamado Ramírez, al que llamaron el Viejo, con otros cuarenta soldados y diez caballos, ballesteros y otras armas. Garay estaba en la creencia de que su expedición había tenido éxito, y por ello enviaba un "virote" tras otro para apoyarla. Todos ellos engrosaron las filas de Cortés en Tepeaca.[46]

La llegada de estos navíos y refuerzos a la Nueva España causó que Cortés tratase de aclarar a Francisco de Garay, a los de Santo Domingo y a las autoridades de Castilla, la verdadera situación de la Nueva España y de su conquista en estas tierras. Ello sirvió también para limpiar su ejército de quienes no se interesaban en la conquista e insistían en obtener su permiso para regresar a Cuba, donde tenían familia y hacienda. La coyuntura coincidió con que había pacificado la provincia de Tepeaca y formado el matalotaje necesario para la travesía que consistió en maíz, perrillos salados y pocas gallinas disponiéndose una de las mejores embarcaciones para la travesía. La expedición también llevaba cartas para la esposa de Cortés, Catalina Juárez, la Marcaida, y para su cuñado Juan Juárez que vivía en la i la. Entre los que regresaron a Cuba, Bernal Díaz del Castillo reconoció a muchos e hizo una relación de ellos en su historia, si bien se nota ya su falta de memoria que produce una lista

45 *Ibidem*, p. 116-8.
46 *Ibidem*, p. 123-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

poco precisa: "y cuando Cortés les dio la licencia, dijimos que para qué se las daba. . . y respondió que por excusar escándalos e importunacione y que ya veíamos que para la guerra algunos de los que se volvían no lo eran y que valía más estar solo que mal acompañado".[47]

A Castilla y en el mismo bajel viajaron Diego de Ordaz y Alonso de Mendoza, con informes especiales de Cortés para la corte. Por ende y en otro navío destinado a Santo Domingo, se mandó al contador de la ueva España, Alonso de Ávila y a Francisco Álvarez Chico, para que se relacionaran con la audiencia que allí residía, y con los frailes jerónimos, que eran los gobernadores de todas las islas, para que éstos dieran por bueno todo lo hecho, incluyendo el que se hubiera desbaratado la expedición de Narváez.

Un tercer navío fue a la isla de Jamaica para comprar caballos y yeguas, misión que fue encargada a un tal Solís, el de la huerta, yerno del bachiller Ortega.

Los tres navíos que salieron con encargos, digamos, oficiales de la conquista, hacia las autoridades del Caribe y de Castilla, representaron la segunda ocasión en que se emprendió el viaje de vuelta desde la Villa Rica, llevando comisionados del conquistador y una lista de pasajeros: personas que por una u otra razón no eran gratos en los territorios recién conquistados. Observamos que el viaje tuvo dos propósitos, pues, navegando hacia levante, llevaron informes y regalos y al volver a poniente se convertían en acarreadores de animales y pertrechos que se necesitaban. En esa forma se comenzaba la relación comercial entre la Nueva España y las islas del Caribe, además de la más importante con la metrópoli castellana.

Los navíos fueron despachados con toda ceremonia en nombre de Cortés por Pedro de Alvarado, quien para ello se de plazó hasta la Villa Rica.[48]

## 9. *La escuadra en el lago*

Los acontecimientos continuaron en el interior de la Nueva España preparándose estratégicamente la manera de envolver el valle de México para lanzar el último asalto y conquista de la capital mexica. Ese asalto dio lugar a una secuela de preparaciones y a que el ejército de Cortés se amoldara a convertirse en fuerza lacustre, para lo cual se necesitó de navíos que facilitaran el movimiento por el lago. Ello causó que, encargada la región de Tepeaca a Francisco de Orozco y habiendo partido el grueso de las fuerzas a Tlaxcala, se diera orden para que se cortase la madera necesaria para construir trece bergantines: "porque hallábamos por muy cierto que para la laguna sin bergantines no la podíamos señorear, ni podíamos dar guerra, ni entrar otra vez por las calzadas en aquella gran ciudad, sino con gran riesgo de nuestras vidas". Martín López fue el encargado de cortar la madera y de dar el

47 *Ibidem*, p. 135-6.
48 *Ibidem*, p. 135-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

gálibo ''y cuenta y razón como habían de ser veleros y ligeros para aquel efecto, y los hizo''.[49]

Los preparativos del ataque atrajeron de nuevo a los enemigos de los mexica y entre ellos Xicoténcatl el Viejo, Chichimecatecle y los demás tlaxcaltecas ofrecieron ayuda para cortar la madera de los bergantines, y también para todo lo necesario en la nueva guerra contra los mexicanos. Fue con la ayuda de estos indios como Martín López pudo apresurar el corte de la madera, señalándose en cada pieza a qué correspondía. Otras dos personas de experiencia en ese cometido fueron el viejo carpintero, cojo, llamado Andrés Núñez y otro Ramírez el Viejo. Los herrajes vinieron de la Villa Rica, lo mismo que los clavos, las anclas, velas y jarcias, cables y estopas, procedentes de los navíos dados al través. También llegaron de allí los herreros, entre ellos un ayudante, Hernando de Aguilar, que por su oficio le llamaban Majahierro. Pero como no había brea, ésta se sustituyó con la resina de los pinares de Huexotzingo. Total, que una masa de mil indios estuvo al retortero acarreando implementos desde la Villa Rica, mientras otros extraían la resina de los pinos.

Habiendo todo lo necesario y desligados de los del ejército de Narváez, Cortés movió sus hombres al estero texcocano que se proponía utilizar como punto de partida.

Todavía llegaron más recursos a la Villa Rica que aportó un nuevo navío castellano, por vía de las islas Canarias: ''de buen porte, cargado de muchas mercaderías, escopetas, pólvora y ballestas e hilo de ballestas, y tres caballos, y otras armas, y venía por señor de la mercadería y navío un Juan de Burgos, y por maestre un Francisco de Medel, y venían trece soldados''. Al parecer, éste fue el primer mercante en arribar a nuestras costas, pues ''luego le envió Cortés a comprar todas las armas y pólvora y todo lo más que traía, y aun el mismo Juan de Burgos y Medel y todos los pasajeros que traía se vinieron luego para donde estábamos. . .''[50]

Con todo preparado, más los diez mil indios guerreros dirigidos por Chichimecatecle, salieron camino de Texcoco el 26 de diciembre de 1520. En el recorrido fueron asediados por mexicanos capitaneados por su emperador Cuauhtémoc y recibidos de paz por el señor de Texcoco. A pesar de muchas dificultades Cortés pidió ayuda de ''mucha copia de indios trabajadores para ensanchar y abrir más las acequias y zanjas por donde habíamos de sacar los bergantines a la laguna, después que estuviesen acabados y puestos a punto para ir a la vela''.

Se vigilaron los movimientos de las canoas mexicanas, se llevaron a cabo convenios con pobladores de alrededor del lago, sujetos a Texcoco. Además ''no había día ninguno que dejasen de andar en la obra y zanja y acequia de siete a ocho mil indios, y lo abrían y ensanchaban muy bien, que podían nadar por ella navíos de gran porte''.[51]

49 *Ibidem*, p. 138.
50 *Ibidem*, p. 142-3.
51 *Ibidem*, p. 149-50.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Mientras tanto eran constantes los enfrentamientos entre conquistadores y mexicas. Las refriegas se facilitaban para los mexicanos por el uso que hacían de las canoas que los transportaban de uno a otro lado del lago. Por otra parte, muchos de los pueblos de los alrededores pedían ayuda en contra del imperio azteca. Por encima estaba la preocupación de mantener abierto el camino de Tlaxcala, donde se encontraba la madera para la construcción de los bergantines y la comunicación con la Vera Cruz en el mar.

> Tuvimos nueva cómo estaba cortada en Tlaxcala y puesta a punto la madera para hacer los bergantines, y se pasaba el tiempo sin traerla a Texcuco, sentíamos mucha pena de ello los más soldados. Y demás de esto, vienen del pueblo de Venezuela, que se decía Mezquique, y de otros pueblos nuestros amigos a decir a Cortés que los mexicanos les iban a dar guerra porque han tomado nuestra amistad, y también nuestros amigos los tlaxcaltecas, como tenían. . . y querían algunos de ellos volver a su tierra, no osaban por no tener camino seguro. . . y que procurase de romper y deshacer en todas maneras a las guarniciones mexicanas, y que se fuesen de Chalco y Tamanalco porque estuviese el camino de Tlaxcala muy desembarazado y pudiesen ir y venir a la Villa Rica sin tener contradicción de los guerreros mexicanos.[52]

Esto dio lugar para que se llevara a cabo la expedición de Gonzalo de Sandoval a Chalco. Las irrupciones de todos los pueblos aliados a los mexica fueron constantes y cada día fue más necesaria la libertad de movimientos en la laguna, pues los guerreros indígenas se servían de ella para las incursiones:

> Como siempre estábamos con gran deseo de tener a los bergantines acabados y vernos ya en el cerco de México, y no perder ningún tiempo en balde, mandó nuestro capitán Cortés que luego fuese Gonzalo de Sandoval por la madera, y que llevase consigo doscientos soldados y veinte escopeteros y ballesteros y quince de a caballo, y buena copia de tlaxcaltecas, y veinte principales de Tezcuco y que llevase en su compañía a los mancebos de Chalco y a los viejos, y los pusiesen a salvo en sus pueblos, y antes que partiesen hizo amistades entre los tlaxcaltecas y los de Chalco.[53]

Después de dejar a los de Chalco en su lugar y de hacer varias incursiones para vengar su colaboración en la defensa de México, Sandoval se dirigió a Tlaxcala en busca de la madera de los navíos. Iba camino de Tlaxcala junto a la cabecera del pueblo mayor donde residían los caciques cuando

52 *Ibidem*, p. 156.
53 *Ibidem*, p. 161-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

topó con toda la madera y tablazón de los bergantines que traían a cuestas sobre ocho mil hombres, y venían otros tantos en resguardo de ellos con sus armas y penachos y otros dos mil para remudar las cargas que traían el bastimento. Y venían por capitanes de todos los tlaxcaltecas de Chichimecatecle. Y cuando Sandoval los vio venir de aquella manera hubo mucho placer por ver que le habían quitado aquel cuidado. . . Y así como venían, con el mismo concierto fueron dos días caminando hasta que entraron en tierra de mexicanos. Y les daban muchos silbidos y gritos desde las estancias y barrancas, y en partes que no les podían hacer mal ninguno los nuestros con caballos ni escopetas.[54]

Como esta expedición estaba bien organizada, Martín López pidió que se fueran para apoyar a otro grupo que venía detrás, a los dos días llegaron a Texcoco para lo que los indígenas se engalanaron:

Y las piezas de maderos y tablazones, y todo lo demás perteneciente a los bergantines se puso cerca de las zanjas y esteros, donde se habían de labrar; y desde allí adelante tanta prisa se daba en hacer los bergantines, Martín López que fue el maestro de hacerlos, con otros españoles que le ayudaban, que se decían Andrés Núñez, y un viejo que se decía Ramírez, que estaba cojo de una herida, y un Diego Hernández, aserrador, y ciertos indios carpinteros y dos herreros con sus fraguas, y un Hernando de Aguilar, que les ayudaba a machar, todos se dieron gran prisa hasta que los bergantines estuvieron armados y no faltaba sino calafatearlos y ponerles los mástiles y jarcias y velas.[55]

## *10. El asalto a México*

La presión de Cuauhtémoc no cesaba y se alzaba en pie de guerra todo el valle, incluso se intentó incendiar los bergantines por tres veces consecutivas. Mientras Cortés fue a someter Altocan y Tacuba. Las diferentes expedicion s indígenas siguieron sobre el valle de Chalco, reciamente atacado por los mexica. Cortés regresó a Texcoco y, antes de partir para librar a Chalco de sus enemigos, supo de la llegada a la Vera Cruz de otro navío que trajo personajes importantes en todos los sentidos. De hecho, esta nave trajo el apoyo oficial, civil y eclesiástico para la conquista:

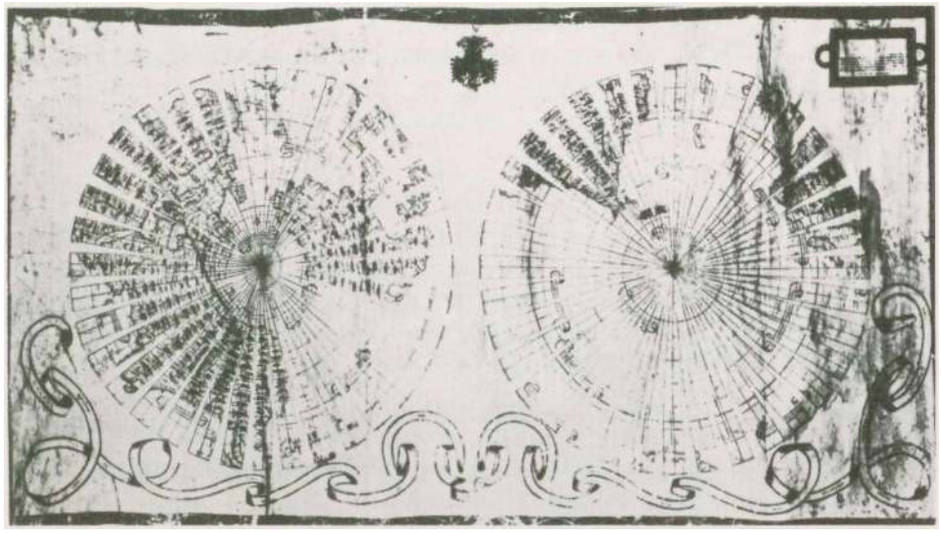
. . . vino un navío de Castilla, en el cual vino por tesorero de su majestad un Julián de Alderete, vecino de Tordesillas, y vino un Orduña el Viejo, vecino que fue de la Puebla, . . . era natural de Tordesillas. Y vino un fraile de San Francisco que se

54 *Ibidem*, p. 164-5.
55 *Ibidem*, p. 165-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**1542, Alonso de Santa Cruz. Nova varior et integra orbis descriptio nunc primum luce edita per Alfonsum de Sancta Cruz Coesaris Charoli Archicosmographum, en Alba, *Mapas españoles de América*, p. 57.**

decía fray Pedro Melgarejo de Urrea, natural de Sevilla, que trajo unas bulas de señor San Pedro, y con ellas nos componían, si algo éramos en cargo en las guerras en que andábamos; por manera que en pocos meses el fraile fue rico y compuesto a Castilla. Trajo entonces por comisario, y quien tenía cargo de las bulas, a Jerónimo López, que fue secretario en México; y vinieron un Antonio de Carvajal, que ahora vive en México, ya muy viejo, capitán que fue de un bergantín, y vino Jerónimo Ruiz de la Mota, . . . que asimismo fue capitán de bergantín, natural de Burgos; y vino un Briones, natural de Salamanca. Y vinieron otros muchos que ya no me acuerdo, y también vino un Alonso Díaz de la Reguera. Y trajeron en este navío muchas armas y pólvora, y, en fin, como navío que viene de Castilla, y vino cargado de muchas cosas, y con él nos alegramos con su venida de las nuevas que de Castilla nos trajo.

No me acuerdo bien; mas paréceme que dijeron que el obispo de Burgos que ya había perdido y que no estaba su majestad bien con él, desde que alcanzó a saber de nuestros muchos y buenos y notables servicios; y como el obispo le solía escribir a Flandes, al contrario de lo que pasaba y en favor de Diego Velázquez, y halló muy claramente su majestad ser verdad todo lo que nuestros procuradores de nuestra parte le fueron a informar, y a esta causa no le oía cosa que dijese.[56]

56 *Ibidem*, p. 188-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Siguieron las acciones por tierra en el valle de Cuernavaca y regresaron por Xochimilco para llegar a Texcoco; por todas partes batallas y encuentros, asedios por tierra y también por el lago donde se movían con toda libertad las canoas y los guerreros de Cuauhtémoc acudiendo donde se necesitaban. Por fin llegó Cortés a Texcoco

> . . . Y otro día por la mañana fue. . . con todos nosotros camino de Tezcuco, y como íbamos cansados y heridos y dejábamos muertos nuestros soldados y compañeros y sacrificados en poder de los m xicanos, en lugar de descansar y curar nuestras heridas, tenían ordenada una conjuración ciertas personas de calidad de la parcialidad de Narváez de matar a Cortés y a Gonzalo de Sandoval y a Pedro de Alvarado y Andrés de Tapia.[57]

Pero las preparaciones para el asalto de Tenochtitlan continuaron:

> y viendo Cortés que ya los bergantines estaban hechos, y puestas sus jarcias y velas, y remos muy buenos, y más remos de lo que habían menester para cada bergantín, y la zanja por donde habían de salir a la laguna muy ancha y hondable, envió a decir a todos los pueblos nuestros amigos que estaban cerca de Tezcuco que en cada pueblo hiciese ocho mil casquillos de cobre, que fuesen buenos, según otros que les llevaron de muestra. . . y asimismo les mandó que en cada pueblo le labrasen y desbastasen otras ocho mil saetas de una madera muy buena, que también les llevaron muestra.[58]

Se mandaron los avisos necesarios a los señores tlaxcaltecas diciendo que la batalla se planeaba al día siguiente de Corpus Christi, para cercar la ciudad de México. Se esperaba la colaboración de veinte mil hombres de Tlaxcala, de Huexotzingo y de Cholula. Lo mismo se avisó a Chalco y a Tlalmanalco y a los señores de Texcoco.

A cada uno de los bergantines se destinaron las tripulaciones necesarias:

> doce ballesteros y escopeteros, éstos no habían de remar; y demás de esto también se sacaron otros doce remeros, para cada banda seis. . . y más un capitán para cada bergantín, por manera que sale cada bergantín a veinticinco soldados, son doscientos ochenta y ocho, con los artilleros que les dieron demás d los veinticinco soldados fueron en todos los bergantines tre cientos soldados, por la cuenta que he dicho; y también les repartió todos los tiros de fuslera y falconetes que teníamos, y la pólvora que le parecía habían menester.[59]

57 *Ibidem*, p. 215-6.
58 *Ibidem*, p. 219-20.
59 *ibidem*, p. 221-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

El próximo paso fue pregonar las órdenes y la conducta que se debía de guardar, así como los reglamentos militares. Sin embargo un rasgo humano se hizo patente en los marineros: tuvo Cortés que buscarlos y destinarlos como remeros pues, al parecer, ninguno se le ofreció de *motu proprio*.

> ..., como vio Cortés que para remar los bergantines no hallaba tantos hombres de la mar que supiesen remar, pues que bien se conocían los que habían traído en nuestros navíos que dimos al través cuando vinimos con Cortés, y asimismo se conocían los marineros de los navíos de arváez... y aún con todos ellos no había recaudo para todos trece bergantines, y muchos de ellos rehusaban y aún decían que no habían de remar. Y Cortés hizo pesquisa para saber los que eran marineros o habían visto que iban a pescar, y si eran de Palos, o Moguer, o de Triana, o del Puerto, o de otro cualquier puerto o parte adonde hay marineros, los mandaba so graves penas a que entrasen en los bergantines, y aunque más hidalgos dijeren que eran, los hizo ir a remar.[60]

Probaron los bergantines cada uno con su marinería y pertrechos y soldados, e izaron las banderas reales y otras con el nombre de cada bergantín. Los capitanes de las embarcaciones fueron García Holguín, Pedro Barba, Juan de Limpias, Carvajal el Sordo, Juan Jaramillo, Jerónimo Ruiz de la Mota, Carvajal, su compañero Portillo, Zamora, Colmenero, Lema, Ginés Nortes, Briones y Miguel Díaz de Ampiés. Faltó uno en la lista porque Bernal Díaz no recordó el nombre.

Los ejércitos se organizaron, después de la llegada de los aliados tlaxcaltecas. Unos encabezados por Pedro de Alvarado con ciento cincuenta hombres y treinta caballeros y ocho mil tlaxcaltecas para que atacaran Tacuba. Cristóbal de Olid mandaba treinta caballeros y ciento setenta y cinco soldados más veinte escopeteros y ocho mil tlaxcaltecas para situarse en Coyoacán. Gonzalo de Sandoval dirigió veinticuatro caballeros, catorce escopeteros y ciento cincuenta soldados más ocho mil indios para situarse en Ixtapalapa. El propio Cortés capitaneaba las operaciones de los bergantines. Todavía se retrasó la salida hasta el 13 de mayo de 1521. Salieron encontrando abandonados muchos de los pueblos, partidarios de los mexica. El primer paso fue, no sin oposición, cortar el agua de Chapultepec que proveía a México. Al tratar de entrar por la calzada de Tacuba "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 de ello; y tiran tanta de vara y flecha y piedra con hondas, que a la primera refriega hirieron sobre treinta soldados".[61] Las canoas iban bien armadas y talabardoneadas de madera contra las que no servían los esfuerzos de los conquistadores.

60 *Ibidem*, p. 223-4.
61 *Ibidem*, p. 227-32.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## *11. La primera batalla naval lacustre*

Movimientos y batallas terrestres violentas apoyadas por las canoas indígenas tuvieron lugar por doquier, aun antes de que los capitanes destacados llegaran a los puestos que les fueron confiados. Cortés partió en los bergantines antes de lo convenido, y los indígenas se enfrentaron con él en el peñol sito en su isleta junto a la ciudad de México, donde:

> ...como Cortés vio que se juntaban tantas flotas de canoas contra sus trece bergantines, las temió en gran manera, y eran de temer, porque eran más de mil canoas; y dejó el combate del peñol y se puso en parte de la laguna para, si se viese en aprieto, poder salir con sus bergantines a lo largo y correr a la parte que quisiese; y mandó a sus capitanes... que no curasen de embestir ni apretar contra las canoas hasta que refrescase más el viento de tierra, porque en aquel instante comenzaba a ventear. Y desde que las canoas vieron que los bergantines reparaban, creían que el temor de ellos lo hacía, y entonces les daban mucha prisa los capitanes mexicanos y mandaba a todas sus gentes que luego fuesen a embestir con los nuestros bergantines; y en aquel instante vino un viento muy recio y tan bueno, y con buena prisa que se dieron nuestros remeros y el tiempo aparejado, manda Cortés embestir con la flota de canoas, y trastornaron muchas de ellas, y se mataron y prendieron muchos indios, y las demás canoas se fueron a recoger entre las casas que estaban en la laguna, en parte que no podían llegar a ellas nuestros bergantines; por manera que éste fue el primer combate que se hubo por la laguna, y Cortés tuvo victoria.[62]

Todavía se dirigió con los navíos a Coyoacán contra muchos escuadrones de mexicanos que le esperaban para quitarle los bergantines y tuvo que sacar cuatro cañones para detener a las canoas. Con los navíos fueron a pelear a Iztapalapa. Después de estas pruebas iniciales sobre la eficiencia de las naves en la guerra lacustre, se dividió la escuadra mandándose cuatro unidades a Pedro de Alvarado, seis a Cristóbal de Olid y dos a Gonzalo de Sandoval. El más pequeño lo retiraron por no considerarlo útil en ese tipo de guerra.

La nueva distribución de las naves complementó la lucha terrestre que se hacía en las calzadas, pues los bergantines las recorrían paralelamente para proteger a los guerreros de tierra. La lucha fue despiadada y en ninguna forma puede decirse que se inclinara en favor de los conquistadores: "pues quiero decir de nuestros capitanes y alférez y compañeros de bandera, cuáles llenos de heridas y las banderas rotas, y digo que cada día había menester un alférez, porque salíamos tales que no podían

62 *Ibidem*, p. 234-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

tornar a entrar a pelear y llevar las banderas''.[63] De hecho, lo ganado en el día se perdía de noche y los bergantines no lograron otra cosa que proteger a los que luchaban en las calzadas.

Los cambios de táctica fueron necesarios por ambos lados. En cuanto a los bergantines, se destinaron para vigilar el lago por la noche, de tal suerte que cortaran las líneas de aprovisionamiento que mantenían las canoas. La contestación indígena fue armar treinta grandes piraguas con muy buenos remeros y guerreros que tendieron una celada entre los carrizales. Escondidos mandaron como señuelo un par de canoas. Al salir a su encuentro dos de los bergantines las canoas se retrajeron hacia tierra, yendo a dar donde estaban las piraguas escondidas que salieron juntas, e hirieron a todos los soldados y remeros y capitanes. Los bergantines quedaron inmóviles en virtud de las estacas clavadas en el fondo lacustre para que no pudieran escapar y así lograron apresar un bergantín. Las estacadas lacustres impidieron la circulación de los bergantines que ayudaban a los hombres de Cortés y muchos aliados que en esa forma eran atacados libremente por las canoas. También quedaron en peligro las guardias nocturnas por la misma razón.

> Y aún con todo este concierto teníamos harto riesgo cada uno con su persona y hasta volver a los ranchos; y luego nos curábamos con aceite nuestras heridas... y luego íbamos a velar a la abertura del agua, como dicho tengo, y luego otro día por la mañana a pelear, porque no podíamos hacer otra cosa, porque por muy de mañana que fuese ya estaban sobre nosotros los batallones contrarios contra nosotros; y aún llegaban a nuestro real y nos decían vituperios; y de esta manera pasábamos nuestros trabajos.[64]

Desde el real de Alvarado sus dos bergantines perseguían las canoas que abastecían de agua la ciudad. De ellos, uno prendió a dos principales que informaron cómo se preparaba otra celada con cuarenta piraguas y otras canoas que, escondidas entre matorrales, saldrían a tomar algún bergantín, pues esperaban que, al huir, naufragaría enredado en las estacas que para el objeto estaban dispuestas en el lago. Cortés preparó su contraoperación, escondiendo seis bergantines durante la noche en un lugar estratégico y, al amanecer, ordenó que salieran dos canoas y fueran perseguidas por otro bergantín, con el fin de que salieran en su contra las canoas y piraguas indígenas que entonces serían atacadas por los seis bergantines que estaban en guardia. Efectivamente, en esta forma se provocó la batalla naval:

> salen con gran ímpetu y dieron sobre las piraguas y canoas, que trastornaron y mataron y prendieron muchos guerreros; y también el bergantín que echásemos

63 *Ibidem*, p. 240.
64 *Ibidem*, p. 249.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> en celada, que iba ya algo a lo largo, vuelve a ayudar a sus compañeros, por manera que se llevó buena presa de prisioneros y canoas y desde allí adelante no osaban los mexicanos echar más celada, ni se atrevían a meter bastimentos ni agua tan a ojos vistas como solían.[65]

La batalla fue muy cruda y la resistencia de Cuauhtémoc no tuvo par. Unas veces ganaban los unos y otras los otros, incluso Cortés en persona se vio en serias dificultades y varios de los soldados fueron apresados y sacrificados a los dioses.

La escuadra de canoas se movió con facilidad por todo el lago y los bergantines se vieron impedidos en sus movimientos con demasiada frecuencia. En uno de ellos, que fue tomado, mataron tres soldados e incluso hirieron al capitán y al resto de la tripulación, que fue ayudada por el bergantín capitaneado por Juan Jaramillo. Otro bergantín, capitaneado por Juan de Limpias Carvajal, se atascó y era batido por las canoas. El capitán y la tripulación batallaron con denuedo a la par que se "esforzó a los soldados que en el bergantín remaban, que rompieron las estacadas y salieron todos bien heridos, salvaron su bergantín. Este bergantín fue el primero que rompió las estacadas, que fue bien para adelante".[66]

Cortés, en cambio, en tierra era fuertemente castigado por los indígenas que llevaban la guerra hasta su real, incluso se dijo que habían matado a todos los de Tacuba. Fue Andrés de Tapia quien llevó la noticia de la derrota de Cortés. El único que pareció tener un cierto éxito en esas jornadas de las calles de la ciudad fue Sandoval. Pero hacia él se aglomeraron los indígenas que habían desbaratado a Cortés. Sin embargo, tuvo que retraerse con muchos trabajos hacia el real y con su gente bien herida, ayudado por los dos bergantines, escopeteros y ballesteros con que contaba. Reunidos Sandoval y Cortés, y mientras comentaban el desastre que habían sufrido, llegaron los dos bergantines correspondientes a Cortés que se habían extraviado, y contaron que después de verse embarrancados en las estacadas, fueron atacados por las canoas, pero el viento y las fuerzas de los remeros rompieron las estacadas y se salvaron.[67]

Al llegar Sandoval a Tacuba para ayudar al real, después de la derrota de Cortés, encontró que un gran ejército indígena cargaba contra ellos ayudado por muchas canoas que habían encallado un bergantín, matando a los dos soldados que en él estaban

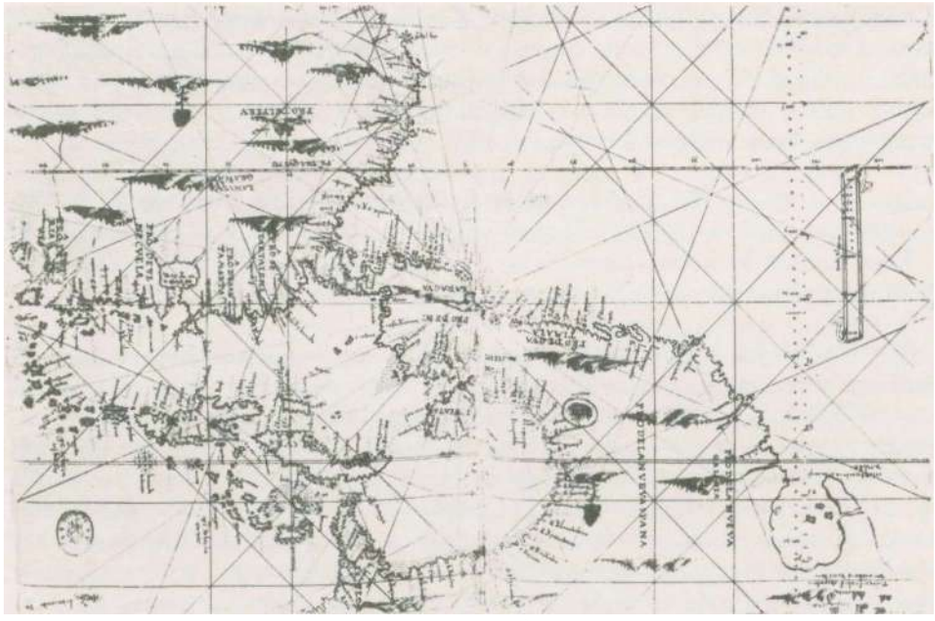
> y como Sandoval nos vio a mí y a otros seis soldados en el agua metidos, a más de la cinta, ayudando al bergantín a echarle en lo hondo, y estaban sobre nosotros muchos indios con espadas de las nuestras, que tomaron en el desbarate de Cortés, y otros con montantes de navajas y dándonos cuchilladas. . ., porque no

65 *Ibidem*, p. 251.
66 *Ibidem*, p. 262.
67 *Ibidem*, p. 265.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**1545, Alonso de Santa Cruz. Islario general de todas las islas del mundo dirigido a S. C. R. M. del Rey Don Phelipe nuestro Señor por Alonso de Santa Cruz su cosmographo mayor. Alba. *Mapas españoles de América*, p. 71.**

> ayudásemos al bergantín, que ya le querían llevar con canoas, según las fuerzas que ponían, y le tenían atado con muchas sogas para llevársele y meterle dentro de la ciudad, y como Sandoval nos vio de aquella manera, nos dijo: 'Oh, hermanos, poned fuerzas en que no se lleven el bergantín!', y tomamos tanto esfuerzo, que luego le sacamos en salvo, puesto que, como he dicho, todos los marineros salieron heridos y dos soldados muertos.[68]

Esa noche fue cuando, en la pirámide de Huitzilopochtli, se sacrificaron los prisioneros de guerra, tomados a los conquistadores que participaron en la batalla donde Cortés fue derrotado. La desmoralización cundió por la cantidad de heridos y muertos que hubo y Cortés decidió tomar respiro, ordenando que se procurara no hacer salidas y se limitaran a defender sus puestos. Para ello, velaron las fuerzas en las calzadas con la mitad de los de a caballo, protegidos por los bergantines, mientras la otra mitad de la caballería se quedaba en Tacuba al cuidado de las provisiones y del fardaje. Al amanecer se aprestaban todos en los reales para defenderse contra los

68 *Ibidem*, p. 266.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

asaltos que recibían. Así pasaron cinco días después de los cuales la estrategia general se reformó. Mientras tanto, los bergantines navegaron de noche para interceptar la entrada de vituallas a la ciudad. Se convirtieron en armas peligrosas pues, usando vela y remo para escapar, descubrieron que las estacas se rompían. La experiencia lograda consistió en que

> remaban con fuerza, y para que mejor furia trajera el remar, tomaban desde algo atrás y, si hacía viento, con las velas y remos muy mejor, y así eran señores de la laguna, y aun de muchas partes de las casas que estaban apartadas de la ciudad; y los mexicanos que aquello vieron, se les quebró algo su braveza.[69]

Con esa técnica la libertad de movimiento de los bergantines fue completa y pudieron mantener la comunicación abierta entre los diferentes campamentos conquistadores situados en diversos puntos estratégicos del lago. La resistencia indígena empezó a ceder, no por ello las batallas fueron menos feroces. Los conquistadores entraron a las calles de la ciudad y destruyeron la única fuente de agua salobre que quedaba en ellas. Por quinta vez Cortés envió indios principales como emisarios proponiendo la paz a Cuauhtémoc. Éste la rechazó e intentó levantar el valle de Morelos para que viniera en su ayuda y así se recrudeció la guerra, a pesar de que buena parte de su ciudad estaba en mano de los conquistadores.

Entre las grandes batallas que se entablaron estuvo el ataque a Tlaltelolco y a la pirámide de Huitzilopochtli. Cuauhtémoc se retrajo a la zona lacustre. Siguieron celadas que prepararon los conquistadores y se concentraron los ejércitos en Tlaltelolco para enviar nuevas proposiciones de paz a Cuauhtémoc, que ganó tres días con la excusa de que necesitaba esa tregua para reunir a sus principales. Sin embargo, durante la tregua, trataron de organizarse. La batalla final, que serviría para atacar el reducto de Cuauhtémoc, fue destinada a los doce bergantines bajo la orden de Gonzalo de Sandoval. Éste actuaría de capitán general para entrar al lugar de la ciudad donde se hallaba Cuauhtémoc, junto con las personalidades indígenas importantes.

> Y Cortés se subió en el cu mayor del Tatelulco para ver cómo Sandoval entraba con los bergantines que le estaban acompañando y asimismo estaban con Cortés Pedro de Alvarado y Francisco Verdugo, y Luis Marín y otros soldados. Y como Sandoval entró con fuerza en aquel paraje donde estaban las casas de Guatemuz. . ., y tenía [éste] aparejadas cincuenta grandes piraguas con buenos remeros para que, en viéndose en aprieto, salvarse e irse a meter en unos carrizales, y desde allí a tierra, y esconderse en otros pueblos; y asimismo tenían mandado a sus capitanes y a la gente de más cuenta que consigo tenían en aquella parte de la

69 *Ibidem*, p. 274.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciudad que hiciesen lo mismo; y como vieron que les entraban entre las casas, se embarcaron en las cincuenta canoas, y ya tenían metida su hacienda y oro y joyas y toda su familia y mujeres, y se mete en ellas y tira por la laguna delante, acompañado de muchos capitanes, y como en aquel instante iban otras muchas canoas, llena la laguna de ellas, y Sandoval luego tuvo noticia que Guatemuz iba huyendo, mandó a todos los bergantines que dejasen de derrocar casas y barbacanas y siguiesen el alcance de las canoas y mirasen que tuviesen tino a qué parte iba Guatemuz, y que no le ofendiesen ni le hiciesen enojo ninguno, sino que buenamente le procurasen prender.

Y como un García Holguín, que era capitán de un bergantín, amigo de Sandoval y era muy suelto y gran velero su bergantín, y traía buenos remeros, le mandó Sandoval que siguiese a la parte que le decían iba con sus grandes piraguas Guatemuz huyendo;... y Sandoval siguió por otra parte con otros bergantines que le acompañaban. Y quiso nuestro Señor Dios que García Holguín alcanzó a las canoas y piraguas en que iba Guatemuz y en el arte y riqueza de él y de sus toldos y asiento en que iba le conoció que era Guatemuz, el gran señor de México, e hizo como que le querían tirar con las escopetas y ballestas, y Guatemuz cuando lo vio hubo miedo y dijo: 'No me tire que soy el rey de esta ciudad y me llamo Guatemuz; lo que ruego es que no llegues a cosas mías de cuantas traigo ni a mi mujer ni parientes, sino llévame luego a Malinche'. Y como Holguín lo oyó, se gozó en gran manera y con mucho acato le abrazó y le metió en el bergantín a él y a su mujer y a treinta principales, y les hizo asentar en la popa en unos petates y mantas, y les dio de lo que traían para comer, y las canoas donde llevaba su hacienda no les tocó en cosa alguna, sino que juntamente las llevó con su bergantín.[70]

Sandoval, al saber del apresamiento, ordenó que los navíos se recogieran y disputó con Holguín sobre quién entregaría Cuauhtémoc a Cortés. Tuvo que intervenir Cortés en la disputa recogiendo el prisionero que se le rindió el 13 de agosto de 1521.

Por orden de Cortés los bergantines se reunieron en unas atarazanas, que mandó construir, en las que pusieron fortalezas y nombraron a Pedro de Alvarado como alcaide hasta que fue sustituido por Salazar de Pedrada que nombró el rey de Castilla.[71]

Coincidió la discusión del reparto del botín y la fundición del oro que hicieron con tres quilates más de lo que establecía la ley, con la llegada de mercaderes y navíos a la Villa Rica. Consideraron que los tres quilates de más favorecerían a la tierra y a los conquistadores. Sin embargo, sufrieron perjuicio porque los mercaderes aumenta-

70 *Ibidem*, p. 294-6.
71 *Ibidem*, p. 296-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

ron los precios de lo que traían "viendo qu para los tres quilates salies a la cabal de sus ganancias, cargaban en las mercaderías y cosas que vendían cinco quilates más, de esa manera anduvo el oro de tres quilates más cinco o eis años, y a este respecto se nombraba el oro de quilates Tepuzque..."[72]

La llegada de los mercaderes trajo la especulación a la Nueva España a través de la Vera Cruz, pero también por ese puerto entraron las intrigas burocráticas enviadas desde Santo Domingo, pues llegaron con Cristóbal de Tapia, veedor de la isla, las provisiones del obispo de Burgos para que le admitie en a la gobernación de la Nueva España. Con él vinieron abundantes cartas del obispo para Cortés y para otros conquistadores y capitanes, a los que se trataba de convencer para que ayudaran a Cristóbal de Tapia. No faltaban las promesas por parte del obispo en premio a los que ayudaban en la intriga. Las provisiones se presentaron en la Villa Rica a Gonzalo de Alvarado que estaba de teniente de Cortés por haber sido destituido el alcalde mayor Rodrigo Rangel. Como las provisiones se pusieron en duda y hubo sospechas de la intriga, Tapia enfureció y hubo que calmarlo:

> escribían a Cortés todo lo que pasaba y le avisaron que enviase tejuelos y barras de oro, porque Tapia era codicio o, y con aquello le aman arían las furias, lo cual envió en posta, y le compraron unos negros y tres caballos y un navío, y se volvió a embarcar y e fue a la isla de Santo Domingo, donde había salido.[73]

Los conquistadores quedaron en espera de repartir las tierras de la ciudad para construirla y poblarla y ahí propiamente comenzó la colonia.

## 12. *Expedición al Pánuco*

Ya se habían dado las órdenes de que se fuera a poblar el río Pánuco porque hubo noticia de que Francisco de Garay reunía una gran armada para poblarlo, en virtud de que, según los rumores, el rey le había dado los poderes necesarios. La intención del conquistador era que, al llegar Garay, encontrara la región poblada por él. Tomada la determinación llegaron noticias desd Pánuco en el sentido de que la población indígena se había levantado matando a muchos soldados de los que fueron a poblar. Cortés decidió dirigirse en persona con una fuerte expedición a restablecer la paz. El ejército, tanto de castellanos como de indíg nas, e preparó para salir. La tesorería real se negó a pagar por considerar que el motivo de la expedición era adelantarse a Garay, que según se supo zarpó de Jamaica para poblar

72 *Ibidem*, p. 312.
73 *Ibidem*, p. 318.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

''con grande armada''.[74] De todas formas la xpedición salió y dio la batalla del Pánuco de donde se dirigió hacia el río Chila convocando a todos los pueblos de la otra ribera para que vinieran de paz. Esa población indígena fue la que dio al traste con la primera expedición de Garay y se protegía detrás de las laguna. y el río, de manera que no acudieron a los llamados y mataron a los mensajeros. Como no hubo trato , se reunieron las canoas que se encontraron en el río y se hicieron barcas con las maderas que pertenecieron a los navíos de Garay para con ellas trasladar el ejército al otro lado del río por la noche. Los indios huastecos los esperaban y emprendieron la batalla y de pués se dispersaron.

Al amanecer se hallaban en un recinto sagrado en cuya pirámide estaban los re tos de los hombres de Garay sacrificados. Corretearon y pelearon varios días hasta recogerse en el margen del río Chila, donde después de esperar cuatro días a que los indígena se rindieran, como no lo hicieron, volvieron a trasportarse con canoas para atacar una población grande que e taba del otro lado de la laguna. El destrozo fue de tal naturaleza que a lo cinco días se presentaron los naturales a rendirse. En esa ocasión se fundó Santie teban del Puerto, a una legua del Chila, se repartieron las tierras y se dieron en encomienda los pueblos rendidos, quedando como capitán el teniente Pedro Vallejo.[75]

Antes de salir de México, Corté buscó apoyar la expedición con un navío que mandó aprovisionar en la Vera Cruz, desde donde se dirigiría al Pánuco llevando vino, vituallas y conservas, bizcocho y herraje. El barco salió desde el puerto y naufragó en el camino al Panuco. De su tripulación sólo tres se salvaron que, asidos a unas tablas, lograron llegar a una isla de arenales a tres o cuatro leguas de tierra firme. De noche lo lobo marinos dormían en la isla y ello dio la ocasión de que pudieran comer su carne asada. Hicieron pozos para sacar agua salobre y utilizaron frutas que por allí había. Sometidos a la dieta de agua salobre, carne de lobo marino y fruta resistieron los náufrago tres meses en la isla. Cortés, extrañado de que no llegaran los bastimentos al Pánuco, escribió a México reclamando y ello indicó que el navío se había perdido. Se ordenó la salida de otro barco de apoyo y rescate del barco naufragado. Fue éste

> ...un navío chico de poco porte en busca del barco que se perdió, y quiso Dios que toparon en la i leta donde estaban los tres españoles de los que se perdieron, con ahumada que hacían de noche y de día, y desde que vieron el navío se alegraron y embarcados vinieron a la villa; llamábase el uno de ellos fulano Ciciliano, vecino que fue de M´xico.[76]

74 *Ibidem* p. 320-1.
75 *Ibidem*, p. 323-5.
76 *Ibidem*, p. 326-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sometido el Pánuco, Cortés regresó a México de pués de disponer la población y edificación de la ciudad.

## 13. Comenzó la colonia y la piratería

Alonso de Ávila ya había regresado de Santo Domingo con la noticia de que los frailes jerónimos, gobernadores de todas las islas, no permitían conquistar la totalidad de la Nueva España para herrar esclavos indios y repartir y encomendar como se había hecho en la isla Española y en Jamaica. Sin embargo, mandaron un navío para consultar al rey, que estaba en Flandes, sobrepasando al obispo de Burgos que estaba en contra de los conquistadores de Cortés. Políticamente Cortés aprovechó la ocasión para deshacerse de su enemigo Alonso de Ávila, amigo del obispo de Burgos, junto con su capitán Antonio de Quiñones, mandándolos a Castilla como procuradores de la ueva España y de Cortés, en dos navíos que trasportaron las cincuenta y ocho mil barras de oro y los tesoros de Moctezuma con las joya , huesos de gigantes y tres tigres, además de la correspondencia del cabildo de México, cartas del tesorero y de los conquistadores. Pidieron al rey que mandara obispos y religiosos de todas las órdenes, que ayudaran a vangelizar el mar del Sur, y que nombrara a Cortés gobernador de la Nueva España. Para ellos pedían mercedes y que los tuviera presentes nombrándolos oficiales reales. Se relataron las batalla , las intrigas del obispo de Burgos y de la Casa de Contratación y se procuró establecer un contacto directo entre conquistadores y su majestad, de tal manera que pudieran terminar las rencillas con Cuba, Santo Domingo y la autoridades burocráticas españolas.

El barco con sus pasajeros, tesorero y noticias, salió del puerto de la Vera Cruz el 29 de diciembre de 1522

> y con buen viaje desembocaron por la canal de Bahama, y en el camino se le soltaron dos tigres de los que llevaban e hirieron a unos marineros y acordaron matar al que quedaba porque era muy bravo y no se podían valer con él, y fueron su viaje hasta la isla de la Tercera; y como Antonio de Quiñones era capitán y se preciaba de muy valiente y enamorado, parece ser revolvióse en aquella isla con una mujer, y hubo sobre ella cierta cuestión, y diéronle una cuchillada de que murió, y quedó sólo Alonso de Ávila por capitán.[77]

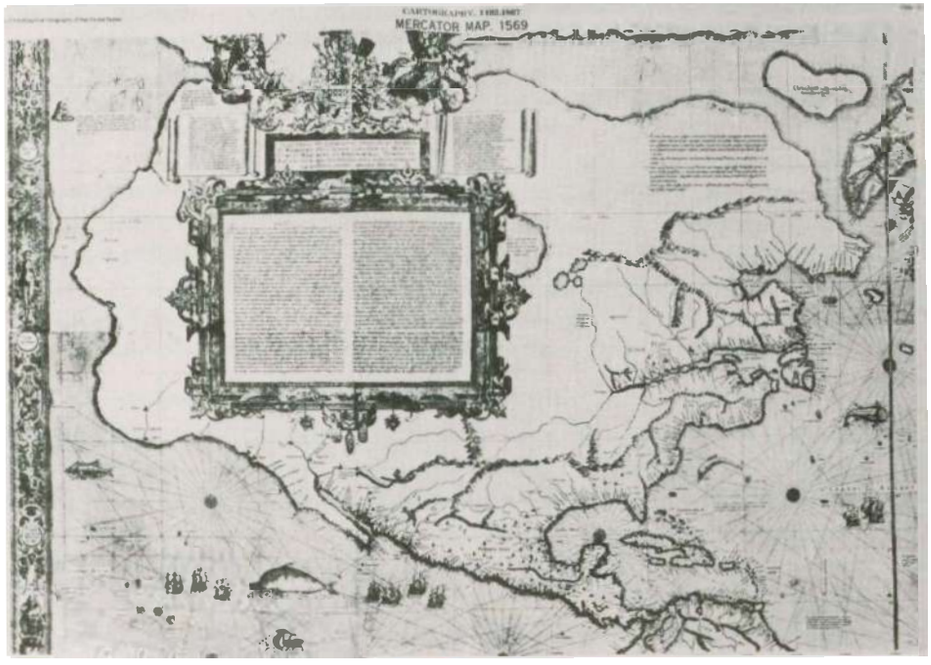
Aparte del problema humano resuelto con violencia por la marinería, esos barcos fueron los primeros victimados por piratas que provocaron problemas internaciona-

77 *Ibidem*, p. 331-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**1569, Mapa de Mercator. Alba, *op. cit.***

les debidos a la existencia de la Nueva España. Recién salidos de la isla Tercera, los barcos se enfrentaron con el pirata Juan Florín, francés,

> y toma el oro y navíos, y prende a Alonso de Ávila y llevóle preso a Francia; y también en aquella sazón robó Juan Florín otro navío que venía de la isla de Santo Domingo y le tomó sobre veinte mil pesos de oro y gran cantidad de perlas, y azúcar y cueros de vaca, y con todo se volvió a Francia muy rico e hizo grandes presentes a su rey y al almirante de Francia, de las cosas y piezas de oro que llevaba de la Nueva España, que toda Francia estaba maravillada de las riquezas que enviábamos a nuestro gran emperador; y aun el rey de Francia le tomaba codicia, más que otras veces de tener parte en las islas y en esta Nueva España.[78]

Efectivamente, el tesoro robado fue testimonio del significado que tenía la división del mundo entre los reyes de España y Portugal hecha por el Vaticano. La piratería se

78 *Ibidem*, p. 332-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

convirtió en una de las armas principales del desacuerdo de las demás naciones.

La hazaña de Juan Florín animó a la reincidencia, pues el rey de Francia

> . . .luego tornó a mandar a Juan Florín que volviese con otra armada a buscar la vida por la mar, y de aquel viaje que volvió, ya que llevaba gran presa de todas ropas de Castilla y las islas de Canarias, dio con tres o cuatro navíos recios y de armada, vizcaínos, y los unos por una parte y los otros por otra embisten con Juan Florín y le rompen y desbaratan, y prenden a él y a otros muchos franceses, y les tomaron sus navíos y ropa, y a Juan Florín y a otros capitanes llevaron presos a Sevilla a la Casa de Contratación, y los enviaron presos a la corte a su majestad, y desde que lo supo mandó que en el camino hiciesen justicia de ellos, y en el puerto del Pico les ahorcaron; y en esto paró nuestro oro y capitanes que lo llevaron, y Juan Florín que lo robó.[79]

Volviendo a nuestra historia, Alonso de Ávila fue apresado en una fortaleza francesa pensándose que iban a sacar un buen rescate por su libertad. Para hacer llegar la correspondencia que tenía en su poder, se puso de acuerdo con su propio carcelero que en mano la envió al licenciado Núñez, primo de Cortés y relator del real consejo, y en su defecto a Martín Cortés su padre que vivía en Medellín. Las cartas llegaron a manos del rey, en Flandes, sin que el obispo de Burgos supiera de ello. El rey habiéndose enterado de la verdadera situación, ordenó al obispo que accediera a los deseos de los conquistadores mientras llegaba en persona para ver que se habían cumplido sus órdenes.

Al conocerse en la Nueva España el apresamiento de Alonso de Ávila y el robo del tesoro, Cortés ordenó que se repitiera el envío haciéndose un tiro de oro bajo y de plata traídos de Michoacán, que se llamó tiro Fénix.

## *14. La colonia a Coatzacoalcos*

Mientras tanto, Sandoval llevó la expedición que fundó Coatzacoalcos y Pascua del Espíritu Santo, que estaba junto al río "y era muy bueno para el trato de la mar porque está el puerto de allí cuatro leguas el río abajo".[80] Coatzacoalcos, después de haber sido poblada, se abandonó "y con haber sido la mejor poblazón y de' generosos conquistadores que hubo en la Nueva España, es ahora una villa de pocos vecinos."[81]

En Coatzacoalcos se supo de la entrada de un navío procedente de Cuba en el río

79 *Ibidem*, p. 333.
80 *Ibidem*, p. 242.
81 *Ibidem*, p. 343.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Ayagualulco, que era un puerto malo a unas quince leguas. En el buque llegaba Catalina Juárez, la Marcaida, que fue esposa de Cortés, acompañada de su hermano Juan Juárez y de su hermana, junto con un tal Villegas de México que traía a su mujer la Zambrana con sus hijas, acompañadas de la abuela. Además venían otras señoras casadas

> y aun me parece que entonces vino Elvira López la Larga, mujer que entonces era de un Juan de Palma, el cual Palma vino con nosotros, que después fue mujer de un Arguete; y también vino un Antonio Diosdado, el vecino que fue de Guatemala, y vinieron otros muchos que no se me acuerdan sus nombres. Y como Gonzalo lo alcanzó a saber, él en persona con todos los más capitanes y soldados fuimos por aquellas señoras y por todos los demás que traía en su compañía.

Este transporte fue un verdadero barco de pasajeros que se enfrentó con los nortes, la tormenta, la lluvia y el desbordamiento de los ríos, de manera que no pudo llegar al puerto de la Vera Cruz, adonde estaba destinado, y tuvo que refugiarse en el puerto de Ayagualulco donde los recibió Sandoval y los acompañó hasta México.[82]

## 15. *Proyección a Tehuantepec*

Después de que la ciudad de México se entregó a los conquistadores llegaron a ella los zapotecas de Tehuantepec para prestar obediencia al rey de España e informaron que vivían en la costa del sur y que poseían minas de oro. Además pidieron ayuda y que les mandaran a Pedro de Alvarado, al que llamaban Tonatío, para que les ayudara en contra de los de Tututepeque que les hacían la guerra. Así se organizó la expedición que tardó cuarente días en llegar a Tehuantepec. A pesar de que todo parecía en paz, Alvarado, por rumores que tuvo de que les iban a traicionar, mandó apresar al cacique que murió en prisión a pesar de haber entregado grandes cantidades de oro. A su hijo, el cacique heredero, Alvarado exigió nuevas entregas de oro como botín y fundó una villa que llamó Segura. Después salió para México por orden de Cortés llevando el oro que se iba a mandar al rey en sustitución del que le había robado el pirata fracés. Aunque la villa se despobló de españoles por lo agresivo del clima, los indios se levantaron y tuvieron que ser pacificados de nuevo por Alvarado.

## 16. *Superposiciones de jurisdicción en el río Pánuco*

La codicia sobre las tierras descubiertas afectó a naciones extrañas, como vimos que sucedía con el rey de Francia, que auspició el principio de la piratería, pero

82 *Ibidem*, p. 344.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

también fue un fuerte incentivo para las propias autoridades españolas de la islas del Caribe y aun de la propia España, como vimos fue el caso del obispo de Burgos. En esta ocasión fue Francisco de Garay, gobernador de la isla de Jamaica, quien se sintió atraído a emprender una nueva aventura a pesar de sus fracasos anteriores, y conquistar por su cuenta algunas de las tierras de las que sabía existían en la Nueva España. Tenía fortuna propia y mantuvo conversaciones con el piloto mayor que acompañó a Cortés, Antón de Alaminos, y con otros pilotos que participaron en la expedición de Cortés.

Incitado por las conversaciones envió a su mayordomo Juan Torralva a la corte, para suplicar que le concedieran la gobernación del río Pánuco con todo lo que descubriese. El permiso le fue concedido por los enemigos de Cortés que, en ausencia del rey, quedaban como autoridades sustitutas en España. Ellos fueron Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos y arzobispo de Rosano, que actuaba como presidente de Indias y quien lo mandaba todo, el licenciado Zapata y el licenciado Vargas y el secretario Lope de Conchillos que lo nombraron adelantado y gobernador del río de San Pedro y San Pablo con todo lo que descubriere. Le enviaron las órdenes y preparó de inmediato tres navíos con doscientos cuarenta soldados, caballos, escopeteros, ballesteros y bastimentos dirigidos por el capitán Alonso de Álvarez Pineda. Esa expedición fue desbaratada por los indígenas de Pánuco y sólo sesenta soldados escaparon refugiándose en la Villa Rica con un navío, incorporándose al ejército de Cortés.

Una segunda expedición fue enviada por Garay, compuesta por dos navíos y soldados, dirigida por Miguel Díaz de Auz y por un capitán Ramírez, que no encontraron en el río Pánuco a los expedicionarios anteriores y terminaron llegando corno ellos a la Villa Rica.

Por tercera vez Garay armó otra expedición ambiciosa contra la que fue Cortés, compuesta por once navíos y dos bergantines que acarreaban ciento treinta y seis caballos y ochocientos cuarenta soldados, aparte de los ballesteros y escopeteros. Asimismo, llevaba todos los implementos y bastimentos necesarios que incluían entre otras cosas, pan cazabe, cerdos, tasajo de vaca. Partió de Jamaica en 26 de junio de 1523, viajando en etapas de las que la primera fue al puerto de Xagua, en la isla de Cuba, donde supo de las expediciones de Cortés al Pánuco y de sus éxitos, pero sin mayor preocupación ordenó seguir adelante.

El mal tiempo obligó a sus pilotos a cambiar el rumbo

> y los pilotos que llevaba subieron más arriba hacia la ría de Palmas, y surgió en el propio río día de Señor Santiago, y luego envió a ver la tierra; y a los capitanes y soldados que envió no les pareció buena, o no hubieron gana de quedar allí, sino que se viniese al propio Pánuco a la poblazón y villa que Cortés había poblado, por estar cerca de México.[83]

83 *Ibidem*, p. 354.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Desembarcaron cuanto traían y mientras los navíos navegaban a lo largo de la costa los expedi ionarios caminaron por tierra paral lamente. Pa aron ríos, cruzaron ciénagas, perdieron caballos y al llegar al Pánuco encontraron a los indígenas de los pueblos molestos y levantados. Al verlos, los indios abandonaron los pueblos y escondieron la comida. Los navíos no llegaron con los bastimentos y muchos soldados desertaron para ir a México. Garay, presionado por las dificultades tanto humanas como climáticas, envió al capitán Ocampo a la villa de Santisteban del Puerto, anunciando al teniente de Cortés, Pedro de Vallejo, su llegada y las órdenes que tenía en el sentido de que debía gobernar las provincias. El teniente de Cortés a la vez que recibía el enviado de Garay daba cuenta de la llegada del ejército al conquistador. Se iban a enfrentar los poderes, el de Cortés y el de Garay. Mientras se discutieron los poderes, no sin haberse trasladado para la discusión un buen ejército por parte de Cortés, los navíos que habían navegado encontraron tormentas al través que causaron la pérdida de dos de ellos, y los que se salvaron anclaron en la boca del Pánuco. Para su protección el teniente de Santisteban del Puerto les ordenó entrar al río y cubrirse pues, de no hacerlo, ello indicaría que eran corsarios dedicados a robar. Los capitanes de los navíos no acataron la orden. Garay, el alcalde mayor Diego de Ocampo, Pedro de Alvarado y Gonzalo de Sandoval, insistieron a los capitanes para que entraran en el pueblo y se entregaran a Cortés. Uno de ellos, el capitán Juan de Grijalva se quedó en la boca del puerto y resistió la orden de entrar, a pesar de todo. El propio Vallejo se desplazó para repetir el mandato y le contestaron a tiros, indicando la más absoluta rebeldía. Insistieron después por medio de un escribano del rey, Vicente López, quien se acercó a requerirlo, desde una barca, a que cumpliera las órdenes e hizo además ofertas y promesas de mercedes en nombre de Cortés. Finalmente Juan Grijalva accedió a entrar a puerto con su nave, que era la capitana de la expedición, y lo apresaron en nombre de Cortés.

Garay, fracasado, todavía pidió que permitieran la reunión de sus hombres y que devolvieran sus naves para ir a poblar el río de Palmas evitando discusiones con Cortés. El intento de recuperar los soldados fracasó y terminó por escribir a Cortés, quien lo acogió en la ciudad de México y aun convinieron casar a la hija, Catalina Cortés, con el hijo mayor de Garay. Garay murió posteriormente en México por un "dolor de costado", "de allí a cuatro días que le dio el mal, dio el alma a Nuestro Señor Jesucristo que la crió, y esto tiene la calidad de la tierra de México que en tres o cuatro días mueren de aquel mal de dolor de costado, que esto ya lo he dicho otra vez y lo tenemos bien experimentado".[84]

Los soldados de Garay quedaron desperdigados y se dedicaron al robo y a los abusos en los pueblos de indios alrededor de Santisteban del Puerto, hasta el punto en que la región se levantó y, como cargaron contra el puerto, hubo que mandar a Gonzalo de Sandoval en su ayuda. La provincia logró pacificarse, se consultó a

84 *Ibidem*, p. 362.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**La Nueva España se comunicó con el Caribe. Vicens Vives, *Atlas de Historia Universal*, ed. 1969.**

Cortés cómo organizarla, enjuiciaron a los responsables por medio de Diego Ocampo, alcalde mayor, y a los soldados alzados, "mandó que los hiciesen embarcar en un navío y los enviasen a la isla de Cuba". En esa forma se aseguró Santisteban del Puerto que quedó bajo la dirección del capitán Vallecido, cuando salieron las tropas de Cortés hacia la capital después de pacificar la región.[85]

## 17. Los peligros del mar

El licenciado Zuazo, que había sido visitado por Garay en el puerto cubano de Xagua, cuando pasó por allí al frente de la expedición que acabamos de ver, no le pudo acompañar por encontrar un juicio de residencia pendiente en su contra, al llegar de España. Poco después decidió salir con rumbo a la Nueva España en busca de su amigo Garay.

Los mares del Caribe, aunque constantemente eran navegados por naves españo-

85 *Ibidem*, p. 370.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las, no dejaron de sorprenderlos y, a veces, los ponían en serios aprietos. El viaje del licenciado Zuazo fue uno de los que, a través de Bernal Díaz del Castillo, ofrece una buena ilustración de los riesgos que los hombres de mar del siglo XVI debían enfrentar.

Salió de Cuba en un navío chico y al pasar por la punta de San Antón, que también se llamaba tierra de los Guanhteveyes, el piloto no pudo seguir la singladura por causa de las corrientes y se vio obligado a dar en unas isletas, entre unos bajos llamados las Víboras, cerca de donde se encuentran otros bajos conocidos como los Alacranes. Entre esas islas era sabido que los navíos grandes podían perderse. Zuazo quedó vivo por lo pequeño de su barco y por su poco calado. Con el fin de refugiarse en la isla avistada se hicieron las operaciones que vale la pena tomar del relato de Bernal Díaz, por la viveza y la realidad con que presenta el episodio:

> y porque pudiesen volver en el navío y llegar a una isleta que vieron que estaba cerca, que no bañaba la mar, y echaron muchos tocinos al agua y otras cosas que traían para matalotaje, para aliviar el navío y para poder ir sin tocar en tierra hasta la isleta, y cargan tantos tiburones a los tocinos, que unos marineros se echaron al agua a más de la cinta, los tiburones encarnizados en los tocinos apañaron a un marinero de ellos y le despedazaron y tragaron, y si de presto no se volvieran los demás marineros a la carabela, todos perecieran, según andaban los tiburones encarnizados en la sangre del marinero que mataron. Pues lo mejor que pudieron allegar con su carabela a la isleta, y como ya habían echado a la mar el bastimento y cazabe y no tenían que comer y tampoco tenían agua que beber, ni lumbre ni otra cosa con que pudiesen sustentarse, salvo unos tasajos de vaca que dejaron de arrojar a la mar, fue ventura que traían en la carabela dos indios de Cuba que saben sacar lumbre con unos palillos secos que hallaron en la isleta donde aportaron. . . y cavaron en un arenal y sacaron agua salobre; y como la isleta era chica y de arenales, venían a ella a desovar muchas tortugas, que son tan anchas y redondas y más que grandes adargas, y así como salían las trastornaban los indios de Cuba las conchas arriba; y suele poner cada una de ellas sobre doscientos huevos tamaños como de patos, y con ellas tortugas y muchos huevos tuvieron bien con que sustentarse trece personas que escaparon en aquella isleta, y también mataron lobos marinos que salían de noche al arenal, que fueron harto buenos para comer.[86]

Pero la fuerza de voluntad y el deseo de vida de los náufragos se ayuda con el ingenio humano y no se limita a la simple subsistencia:

> Como en la carabela acertaron a venir dos carpinteros de ribera y tenían sus herramientas, acordaron de hacer una barca para ir con ella a la vela, y con la

86 *Ibidem*, p. 372.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tablazón y clavos y estopas y jarcias y velas que sacaron del navío que se perdió hacen una buena barca, como batel, en que fueron tres marineros y un soldado con más un indio de Cuba a la Nueva España, y para matalotaje llevaron de las tortugas y de los lobos marinos asados, y con agua salobre, y con la carta y aguja de marear, después de encomendarse a Dios, fueron su viaje, y unas veces con buen tiempo y otras veces con contrario llegaron al puerto de Chalchocueca, que es el río de Banderas, adonde en aquella sazón se de cargaban las mercaderías que venían de Castilla, y desde allí a Medellín, adonde estaba por teniente de Cortés un Simón de Cuenca.[87]





**Los bajos del Chinchorro y el accidente. Fot. A. P.**

Los marineros avisaron de la aventura y del riesgo que corría el licenciado, y Simón de Cuenca buscó marineros y un navío de poco porte para rescatar al hombre de leyes. Esa nave de salvamento llegó a la isleta, rescató a Zuazo "y de presto y con buen tiempo vino a Medellín, y se le hizo mucha honra".[88]

## *B. El primer esfuerzo de proyección al Pacífico*

La conquista continuaba extendiéndose por tierra y parte de ello fue la expedición de Pedro de Alvarado a Guatemala, donde debía poblar una villa y atraer de paz a los

87 *Ibidem*, p. 372-3.
88 *Ibidem*, p. 373.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

indios. La armada tuvo un nuevo papel al enterarse Cortés de la existencia de minas y buenas tierras en las Hibueras y en Honduras. Según le habían dicho unos pilotos que estuvieron en aquellas tierras donde vieron indios pescando en el mar con redes que tenían plomadas de oro y de cobre. Además los pilotos adujeron el informe sobre un paso que comunicaba con el Mar del Sur. Se pensaba en que el rey había encargado la búsqueda de un paso que pudiera llevar a la especiería. Según Bernal Díaz del Castillo, bien porque buscara las minas o el estrecho, Cortés decidió encargar la jornada a Cristóbal de Olid. El viaje por tierra resultaba largo y trabajoso además de caro, por ello se planeó la expedición por mar. Cinco navíos y un bergantín bi n artillados y con pólvora, además de todo lo necesario, fueron preparados para llevar el ejército.

Entre los personajes de la expedición se hallaba un Briones de Salamanca, capitán de bergantines y soldado en Italia, enemigo de Cortés, y también iban soldados de los que estaban desconformes porque consideraban no haber recibido los repartimientos debidos.

Las instrucciones para la expedición ordenaron que se saliera de la Villa Rica con rumbo a la Habana donde se encontraría un Alonso de Contreras, natural de la Villa de Orgaz, portador de seis mil pesos para comprar los animales, el cazabe y los puercos n cesarios para avituallar la armada. Desde la Habana, Cristóbal de Olid navegaría rumbo a las Hibueras, jornada que se consideraba fácil. Después de desembarcar poblaría una villa en algún buen puerto, atraería a la población y buscaría las minas a la vez que averiguaría si existía un estrecho o puertos para pasar a la banda del sur. Además se preocuparía de las cuestiones de religión y para ello ordenó que dos clérigos participaran en el viaje.

Las instrucciones dadas a Cristóbal de Olid son de importancia muy especial si se repara en que, de acuerdo con ellas, la Nueva España adquiere un significado distinto del que se le da en lo común pues, junto con el resto del continente americano, se convierte en el punto de partida para proyectar el imperio español al Extremo Oriente lo que fue el motivo específico de las expediciones de Colón, que llevaron al descubrimiento de América. A la vez estas instrucciones pueden tomarse como la base para la política de descubrimiento y de navegación que desde la Nueva España se siguió en apoyo de la construcción de atarazanas, y la organización de expediciones marítimas que exploran el Mar del Sur, lo que dio lugar a los viajes emprendidos hacia el golfo de California primero, y hacia la costa occidental del continente norte después, con su proyección hacia las Filipinas que finalmente abrió el comercio con Oriente. En esa forma la política iniciada en las instrucciones de Olid convirtió a la ueva España de colonia de España en metrópoli administrativa en lo relacionado con el Oriente.

Después de instruido Olid se embarcó para cumplir con el propósito encomen-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dado en San Juan de Ulúa el 11 de enero de 1524.[89] Navegó hacia Cuba, donde Bernal Díaz presenta a Cristóbal de Olid como traidor a Cortés, por haber acordado con Diego Velázquez hacer la expedición en su nombre a cambio de que le proveyera de todo lo necesario. De acuerdo con esos arreglos, Bernal sostiene que pretendía aparentar la toma de los territorios en nombre de Cortés para evitar que se levantaran los soldados de Cortés y que se dieran cuenta de sus arreglos. Si las tierras descubiertas no resultaran tan ricas como se habían imaginado, entonces podría regresar a México, donde estaba su familia, diciendo que había fracasado la expedición.

La expedición se puso en camino al término de los nego ios que requirieron su estancia en Cuba:

> en los navíos metido todo su matalotaje, mandó alzar velas a toda su armada, y fue a desembarcar y con buen tiempo obra de quince leguas adelante de Puerto Caballos, en una como bahía, y llegó a tres de mayo, y a ésta causa nombró a una villa que luego trazó Triunfo de la Cruz, e hizo nombramiento de alcaldes y regidores a los que Cortés le había mandado cuando estaba en México que honrase y diese cargos, y tomó la posesión de aquellas tierras por su majestad y de Hernando Cortés en su real nombre, e hizo otros autos que convenían; y todo esto que hacía era porque los amigos de Cortés no entendiesen que iba alzado. . . y tiró a dos tiros: el uno era como dicho tengo, que si había buenas minas y la tierra muy poblada, alzarse con ella; lo otro, que si no acudiese tan buena volverse a México a su mujer y repartimientos. . .[90]

## 1. *Las nuevas intrigas*

La vida de la Nueva España seguía adelante, pero también siguieron las rencillas con el obispo de Burgos y los muchos enemigos ambiciosos que los conquistadores se habían granjeado por sus éxitos en la nueva colonia. Cambió el papa, se favoreció la labor de Cortés a pesar de las intromisiones de Diego Velázquez, que disputaba sin cesar el gobierno del nuevo núcleo americano. Intervino también el rey y finalmente se concedió a Cortés la gubernatura de la Nueva España, lo que tendría consecuencias futuras para el propio Cortés. Llegaron también los frailes que estructurarían la evangelización de la región. Poco a poco las cosas parecían tomar forma, aun cuando quedara mucho por hacer.

89 Hernán Cortés, *Cuarta Carta de Relación* (en *Historia Primitiva de Indias*), t. I, p. 107.
90 Díaz del Castillo, *op. cit.*, t. II, p. 385-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Saberse seguro como gobernador de la Nueva España por mandato del rey, dio motivo para que de nuevo Cortés escribiera sobre sus planes de organización y, de paso, se quejó de Diego Velázquez y de sus conjuraciones con Cristóbal de Olid, a quien había mandado con la armada a conquistar Honduras y de las muchas intrigas que estos personajes y otros hacían constantemente para matarle.

El navío salió con las cartas. Mientras, varias personalidades se inmiscuyeron en la intriga de corte que trató de destituirlo mandándole una armada con objeto de someterlo a él y a todos sus soldados. Tuvieron que intervenir otros, movidos por el padre de Cortés, quien obtuvo audiencia con el propio rey para desdecir las intrigas. Esa fue la audiencia en que el rey decidió hacer residencia a Cortés y averiguar los cargos que le hacían a través del licenciado Luis Ponce de León que, enseguida ''comenzó a percibir para el camino; y no vino con tanta prisa porque tardó en llegar a la Nueva España más de dos años''.[91]

Cortés también sabía de las ocurrencias que tenían lugar en su territorio, como sucedió con el levantamiento y con las intenciones que, en combinación con Diego Velázquez, tenía Cristóbal de Olid. Por ello envió a Francisco de las Casas, primo suyo y hombre de su confianza, con un ejército que viajó en cinco navíos bien artillados y abastecidos para transportar cien soldados. La expedición punitiva salió del puerto de la Vera Cruz, con pendones reales y llegaron a la bahía llamada El Triunfo de la Cruz, donde se hallaba Olid y la villa que había poblado.

Cuando Cristóbal vio aquellos navíos surtos en su puerto, a pesar de que llevaban banderas de paz en los mástiles, ordenó preparar dos carabelas bien armadas y defendió el puerto para evitar el desembarco. De las Casas echó al agua sus bateles con soldados y armas y tuvo lugar una batalla naval en la que Casas hundió una de las carabelas, matando cuatro soldados e hiriendo a otros. Olid pidió paz, pero De las Casas pasó la noche en sus navíos apartado de la orilla

> al reparo y pairando, con intención de irse a otra bahía a desembarcar, y también porque cuando andaban las diferencias y pelea de la mar le dieron al de Las Casas una carta, secretamente, que serían en su ayuda ciertos soldados de la parte de Cortés que estaban con Cristóbal de Olid; y que no dejase de venir por tierra para prender a Cristóbal de Olid.[92]

Pero el mar prepara sorpre as, y en pocas horas puede cambiar la suerte de cualquiera; así pues:

> estando con este acu rdo, fue la ventura tal de Cristóbal de Olid, y desdicha del de Las Casas, que hubo aquella noche un viento norte muy recio, y como es travesía

91 *Ibidem, t. III*, p. 17-8.
92 *Ibidem*, p. 21-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> en aquella costa, dio con los navíos de Francisco de las Casas al través en tierra, de manera que se perdió cuanto traía y se ahogaron treinta soldados, y todos los demás fueron presos; y estuvieron sin comer dos días, y muy mojados del agua salada, porque en aquel tiempo llovía mucho, y tuvieron trabajo y frío. . .[93]

Cristóbal de Olid siguió en su intriga contra Cortés y trató de que se levantara Francisco de las Casas y todos sus soldados. Incluso intentó lo mismo con Gil González quien había ido a pacificar una lengua de puerto que se llamaba Golfo Dulce sobre el río Pechín, después de haberlo apresado. Todo terminó una noche en la cena cuando De las Casas, después de ponerse de acuerdo con los suyos y con partidiarios de Cortés, mató a Cristóbal de Olid.[94]

## 2. *Cortés a las Hibueras*

Cortés no supo de esos acontecimientos y al no haber recibido noticias de De las Casas, decidió emprender en persona la expedición a las Hibueras en busca de Cristóbal de Olid y de Francisco de las Casas. Trató de dejar la ciudad de México en las mejores manos para que nadie se levantase y, con lujo de fuerza, que incluyó a los más altos señores indígenas, entre ellos a Cuauhtémoc, emprendió la gran marcha para el viaje que duraría dos años y tres meses.

Al encontrarse la expedición en Coatzacoalcos, a donde llegó por tierra, no pudo prescindir de la ayuda naval que en aquella ocasión consistió en que se avisara a la Villa Rica, donde estaba el mayordomo Simón Cuenca,

> que cargasen dos navíos que fuesen de poco porte, de bizcocho de maíz, que en aquella sazón no se cogía pan de trigo en México, y seis pipas de vino y aceite, y vinagre, y tocinos, y herraje, y otras cosas de bastimento. Y mandó que se fuese costa a costa del norte, y que él le escribiría y le haría saber dónde había de aportar; y que el mismo Simón de Cuenca viniese por capitán. Y luego mandó que todos los vecinos de Guazacualco fuésemos con él, . . .[95]

Los navíos siguieron la ruta ordenada mientras Cortés con sus hombres expedicionaron por tierra, pasando vados y ríos, montes y ciénagas de pueblo en pueblo sufriendo hambre y dificultades hasta que llegó a Ziguatepecad, por donde pasaba un río caudaloso que, según le dijeron, salía a un estero donde estaba Guayetasta y Xicalango. Comisionó a Francisco de Medina para que fuera en busca de Simón de

93 *Ibidem*, p. 21.
94 *Ibidem*, p. 23-4.
95 *Ibidem*, p. 31.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Cuenca. Medina salió navegando el río en canoa con otro soldado. Encontró a Cuenca y entraron en discusión sobre quién debía ejercer la autoridad y el resultado fue una pelea en que murieron casi todos los que iban en el navío, pues sólo quedaron seis o siete. Cuando los indios de las poblaciones vieron que los españoles se peleaban, se fueron sobre ellos y mataron a los que restaban, quemando además a continuación, los navíos. Lo ocurrido se supo dos años más tarde. El grueso de la expedición siguió con grandes trabajos, construyéndose puentes para que los caballos pudieran transitar y cruzar las ciénagas. Una tarea principal fue conseguir vituallas para calmar el hambre general que duró hasta llegar a Acala, donde les informaron de haber visto conquistadores y navíos a ocho jornadas.

Hubo rumores de que los grupos indios de la hueste querían regresar a México y que para ello pensaban revolverse contra Cortés. La muerte de Cuauhtémoc y del señor de Tacuba fue la consecuencia de la intriga y del temor. La expedición siguió, volvieron a tener noticias de españoles que estaban en dos poblados de los que uno se llamaba Nito, que era San Gil de Buena Vista junto a Golfo Dulce y otro que llamaban aco, que estaba tierra adentro. En esos parajes pensaban encontrar a Cristóbal de Olid, que ya había muerto.

Hacia Golfo Dulce, destacó Cortés a Gonzalo de Sandoval con seis soldados y tres indios del pueblo de Ocolizte:

> y yendo por la costa norte, vio que venía por la mar una canoa a remo y vela, y estuvo escondido de día en un monte porque vieron venir por la mar la canoa, y traían mercaderías de sal y de maíz, e iban a entrar en el río Grande de Golfo Dulce. Y de noche le tomaron en un ancón que era puerto de canoas, y en la misma canoa se metió Sandoval con dos compañeros y con los indios remeros que traía la misma canoa, con las tres guías, y se fue costa a costa.[96]

Otro grupo de la misma expedición fue por tierra hasta el río Grande, adonde llegó la canoa, y encontraron cuatro vecinos de la villa que había poblado Gil González de Ávila, que venían en otra nave a recolectar frutos, porque en la villa se morían de hambre después de que los indígenas los atacaron y por ello no se atrevían a salir de sus casas.

Al ver la canoa de Sandoval, que venía desde el mar, se asustaron pero, al hablarles Sandoval, le contaron los sucesos que tuvieron lugar con la périda de la escuadra de De las Casas y la muerte de Cristóbal de Olid. La pugna de los que quedaron consistió en que muchos de ellos deseaban volver a la isla de Cuba. Al comunicarse con Cortés confesaron tener un navío que estaban calafateando en un puerto a media legua de la villa y que habían matado al capitán Armente porque no les daba permiso para regresar.

96 *Ibidem*, p. 59.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Todo el ejército de Cortés se movió hacia el mar para salir a Golfo Dulce y llegar a la villa San Gil de Buenavista. Cortés se adelantó y cruzó el río de gran corriente hasta llegar al pueblo y ordenó que mandaran dos bateles que tenían y canoas atadas de dos en dos para que Sandoval atravesara el río.

Desde esa época temprana, se nota la poca inclinación por el uso de los recursos marinos en la dieta de quienes serían una de las raíces de la población mexicana. Al ordenar que se trajese qué comer y que buscaran pan cazabe, Bernal Díaz hace el siguiente comentario: "y el teniente lo buscó luego, y no halló cincuenta libras de ello, porque no comían sino zapotes asados y legumbres y algún marisco que pescaban"; debe notarse además que entre aquellos pobladores se encontraban marineros que teniendo el mar al alcance pasaban hambres.[97]

Parece que la tendencia en la dieta de los conquistadores era la típica de los hombres de altiplanicie y de montaña. Al puerto llegó un nuevo navío procedente de Cuba, que venía a comerciar:

> quiso Dios que aportó un navío que venía cargado de las isla de Cuba con siete caballos y cuarenta puercos y ocho pipas de ta ajos salado , y pan cazabe. Y venían hasta quince pasajeros y ocho marineros, y cuya era toda la más cargazón de aquel navío se decía Antón de Carmona el Borcejero. Y Cortés compró fiado todo cuanto bastimento en él venía y repartió de ello a los vecinos. Y como estaban de antes en tanta necesidad y debilitados, se hartaron de la carne salada y dio a muchos de ellos cámaras, de que murieron catorce.[98]

No hay duda en cuanto a que estos hombres tenían una preferencia absoluta por la carne, y de manera muy especial por la de puerco, lo que, todavía, distingue a la mayoría de las naciones latinoamericanas de gran población indígena y de características montañesas.

## 3. *La exploración a Guatemala*

El bergantín del comerciante y el que se estaba calafateando fueron aprovechados por Cortés para explorar río arriba hasta llegar a Sinacatenzintle, que decían estaba en Guatemala. Después hizo preparativos para poblar en Puerto de Caballos, que llamó la Natividad, en sustitución de San Gil de Buena Vista que no le pareció buen puerto. Para ello embarcó el ejército en los dos navíos y en el bergantín y con ellos fue a desembarcar a Puerto de Caballos, porque "vio aquella bahía buena para puerto y supo de indios que había cerca poblazones, acordó de poblar una villa, que

97 *Ibidem*, p. 62.
98 *Ibidem*, p. 65.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la nombró Natividad, y puso por su teniente a un Diego de Godoy''. Desde allí quería irse hasta el puerto de Honduras donde estaba poblada la villa de Trujillo, dejando a Sandoval que se entendiera con la pacificación del interior de las sierras.

La expedición siguió desde Puerto Caballos por mar y a ella se unieron algunos de los hombres de Sandoval que llegaron a la azón antes de que partieran para ir a Puerto de Trujillo, punto que se alcanzó en seis días, donde lo recibieron los vecinos que De las Casas dejó poblado . Todos fueron al mar y entre muchos de ellos se encontraban hombres de los que quisieron levantarse con Cristóbal de Olid cuando los habían desterrado de Pánuco, y por todo pidieron perdón al propio Cortés. Se procedió a nombrar capitán de aquellas provincias al primo de Cortés, que se llamaba ''Sayavedra'' y enseguida se redujeron los pueblos circunstantes. Curioso fue que de las primeras obras encargadas a los grupos de indígenas sometidos, estuviera que talaran los árboles del poblado, para que desde éste se viera el mar. Las incursiones hechas desde allí tuvieron por objeto descubrir las minas. Cortés fue reconocido en la región con el nombre del capitán Huehue de Marina que quería decir el capitán ¡vi jo! que trae a doña Marina.[99]

En Trujillo enfermaron varios de los conquistadores, entre ellos los frailes franciscanos y el primo de Cortés, Ávalos, el licenciado Pedro López, Carranza el mayordomo de Guinea, que hacía de despensero, Juan Flamenco, Antón Carmona que había llevado hasta Trujillo el navío con los bastimentos. Cortés determinó mandarlos a la isla de Cuba o a Santo Domingo, si el tiempo favoreciera el segundo viaje. Para ello preparó un navío con los mejores marineros que pudo encontrar y escribió a los frailes jerónimo y a la audiencia real de la Habana y de Santo Domingo respectivamente, para informar de los acontecimientos que tuvieron lugar en Honduras, refiriendo las expediciones anteriores a la suya, la forma en que ajusticiaron a Cristóbal de Olid, la llegada de De las Casas y complementó el envío con piezas de oro y vajillas, para pedir que le enviaran soldados y bastimentos con el fin de explorar la región, a conciencia, en bu ca de las minas de oro que le habían dicho existían. El encargado del viaje fue su propio primo Ávalos, quien llevaba orden de llevar a unos soldados abandonados por su capitán en unas islas a las que fueron a rescatar indios cerca de Cozumel.

El tiempo y el mar fueron variables hasta que llegaron a la punta de San Antón, junto a las sierras de Guaniguanico a unas sesenta o setenta leguas de la Habana, donde el temporal arreció y embarrancaron el navío:

> de manera que se ahogaron los frailes y el capitán Ávalos y muchos soldados, y de ellos se salvaron en el batel y en tablas, y con mucho trabajo aportaron en la Habana, y desde allí fue la fama volando en toda la isla de Cuba cómo Cortés y todos nosotros éramos vivos; y en pocos días fue la nueva a Santo Domingo,

99 *Ibidem*, p. 75-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

porque el licenciado Pedro López, médico, que iba allí, que escapó en una tabla, y escribió a la real audiencia de Santo Domingo, en nombre de Cortés, y todo lo acaecido y como estaba poblado en Trujillo, y que había m nester bastimento y vino y caballos, y qu para comprarlo traía mucho oro, y que se perdió en la mar de la manera que ya dicho tengo.[100]

Hubo la creencia de que Cortés y sus exp dicionarios habían muerto y el recibir las noticias que llevaron los náufragos alegró a todos. El optimismo fue de tal naturaleza que, de inmediato, se prepararon en Santo Domingo dos navíos que cargaron los oidores y los mercaderes con caballos y potros, camisas y bonetes y ''cosas de bujerías, y no trajeron cosa de comer sino una pipa de vino, ni fruta, salvo los caballos y lo demás de tarrabusterías''.[101]

Mientras se cargaban los navíos para enviarlos a Trujillo donde se encontraba Cortés, éste supo de que a ocho leguas, en las islas Guanajes, llegó otra nave que desembarcó un batel lleno de soldados para rescatar indios y robar, como ya sucedió con anterioridad. De inmediato Cortés mandó armar un bergantín con lo mejor que tenía de artillería y soldados y con un buen capitán para apresarlos pero, cuando el bergantín estuvo a la vista, los intrusos levantaron velas, y salieron huyendo, escapándose. Luego supieron que se trataba de un bachiller Moreno, enviado por la audiencia real de Santo Domingo a una diligencia en Nombre de Dios, que decayó en el viaje o que intencionalmente se había propuesto robar indios guanajes.[102]

Ese tipo de entradas fue común; en muchos de los casos, eran contrarias a las leyes y sin otro fin que el de hacer cautivos que convertían en esclavos. Ellas ofrecen otra cara de la conquista . De entre las expediciones que se hicieron a partir de Trujillo, una de ellas se destinó a Triunfo de la Cruz por motivo de los desmanes que algunos de los desertores de Cristóbal de Olid habían cometido. Sin embargo, procedentes de ella, encontraron en los esteros y ríos que atravesaron camino de Triunfo de la Cruz, naos destruidas y dadas al través cuatro días antes de llegar al lugar llamado Quemara, donde se les enfrentaron indios en son de guerra, porque no creían que eran de los de Cortés sino ''de otros capitanes que les van a robar sus indios''.[103]

Cuando estas expediciones regresaron a Trujillo, se enteraron de que Francisco Hernández pedía ayuda desde Tierra Firme porque había llegado tres días atrás en dos naves chicas, con mercaderías precedentes de Santo Domingo con caballos, potros y mulas, armas viejas y unas camisas y bonetes olorados; además, sólo traía una pipa de vino. El desprecio de los conquistadores por lo recibido fue de tal naturaleza, que Bernal Díaz exclamó: ''ni fruta ni cosa de provecho que valiera más

100 *Ibidem*, p. 76-7.
101 *Ibidem*, p. 77.
102 *Ibidem*, p. 78.
103 *Ibidem*, p. 82.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que aquellos navíos no vinieran, según todos nos adeudamos en comprar de aquellas bujerías y potros''.[104]

## 4. *El levantamiento en la capital*

En el horizonte apareció otro navío con las velas extendidas, procedente de la Habana, que traía correspondencia del licenciado Zuazo, enviadadesde México para Cortés. Según las noticias, la situación de la Nueva España era espantosa; por creerse que Cortés había muerto, sus expedicionarios disputaron el poder, se maltrató a los indios, se dispuso de las haciendas de los conquistadores y todavía llegó Diego de Ordaz a México que, al ver los levantamientos y cizañas políticas que había, salió en busca de Cortés con un navío grande y un bergantín y viajó a lo largo de la costa hasta llegar a Xicalango, donde con anterioridad murieron Simón Cuenca y Francisco de Medina, junto con quienes les acompañaron. Al enterarse de que no existían aquellos soldados, volvió a la Nueva España escribiendo que tenía la certeza de la muerte de Cortés. El mismo navío en que viajó Diego de Ordaz hizo el viaje de regreso llevando las nuevas a Cuba, además llevó el encargo de comprar becerros y yeguas. Mientras, tuvieron lugar los funerales en honra de Cortés en la ciudad de México.

Movidas por la política y por el deseo de poder de los dos bandos, las discrepancias llegaron a un punto de violencia que causó la detención de Francisco de las Casas y de Gil González de Ávila recién llegados. Incluso, el licenciado Zuazo fue detenido y llevado en una acémila al puerto de la Vera Cruz, donde lo embarcaron para Cuba. En otros casos, abrieron causas porque los amigos de Cortés no declaraban sobre el lugar donde se encontraba su oro, que decían había usurpado al rey, como fue el caso de Rodrigo de Paz:

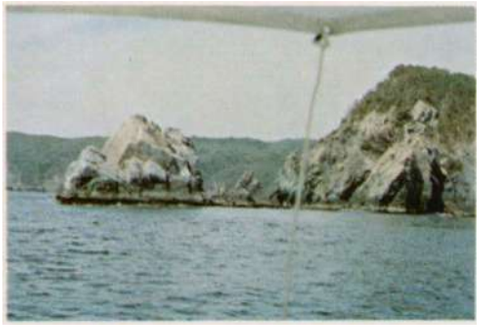
> y porque no lo dio, pues era claro que no lo tenía, sobre ello le dio tormentos, y con aceite y fuego le quemó los pies y aun parte de las piernas, y estaba tan flaco y malo de las piernas para morir; y no contento con los tormentos, viendo el factor que si le dejaba a vida que se iría a quejar de él a su majestad, le mandó ahorcar por revoltoso y bandolero.[105]

Después de recibir las terribles noticias, Cortés se embarcó hacia México, mientras otros partieron para Naco con orden de reducir la provincia de Nicaragua. Sandoval también salió hacia la capital, yendo por su cuenta en expedición separada.

104 *Ibidem*, p. 83.
105 *Ibidem*, p. 87-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html



Entrada a Bahía de Santa María, Oaxaca, Fot. C. B. G.

El viaje de Cortés comenzó mal: al salir de Trujillo se enfrentó con una tormenta "unas veces con tiempo contrario, otras veces se le quebró el mástil del trinquete y mandó arribar a Trujillo. Y como estaba flaco y mal dispuesto y quebrantado de la mar y muy temeroso de ir a la ueva España, por temor no le prendiese el factor, parecióle que no era bien ir en aquella sazón a México".[106] En consecuencia, desembarcó de nuevo en Trujillo y mandó un mensajero para que detuviera a Sandoval, que se iba por tierra. Ello contrarió a los soldados y, después de muchos forcejeos, Cortés pudo mantenerse en lo dicho y no embarcarse a la Nueva España como querían sus soldados.[107] Por el contrario, envió un navío, llevado por Martín Dorantes, con cartas que encargaban el gobierno de la ueva España a sus amigos. Recomendó al piloto de la nave y a sus marinos que atracaran en una bahía, existente entre Pánuco y Veracruz y les prohibió que, excepto Dorantes, otros de embarcaran. De inmediato deberían levar anclas y se darían a la vela rumbo a Pánuco.

El viaje no tuvo contratiempo, Dorantes saltó a tierra y, disfrazado, llegó a los cuatro días a la ciudad capital, donde se escondió en el convento de los franciscanos, en el que se refugiaban muchos de los conquistadores. Así comenzó la conspiración que terminó con la prisión del factor y del veedor, alzados contra Cortés y se sustituyeron las autoridades.[108]

A pesar de haberse apresado al factor y al veedor, la situación no era atisfactoria, y el contador general disentía de las medidas tomadas. Los frailes franciscanos autorizaron a Fray Diego Altamirano a salir en un navío ya preparado y llegar hasta Trujillo y pedir a Cortés que regresara. Como el fraile era pariente del conquistador, y soldado antes que fraile, se esperaban los mejores resultados de su misión. Se embarcó en Veracruz y llegó en pocos días a Trujillo. En cuanto los de la villa avistaron el poderoso navío que llegaba a puerto, se ilusionaron pensando que venía de la Nueva España para llevarlos a México. El fraile fue bien recibido y, una vez instalado en los aposentos, convenció a Cortés de lo necesario que era su regreso

> y que él se quería ir luego por tierra, porque por mar no se atrevía, porque como se supo luego por la carta de Zuazo, que se había embarcado dos veces, no pudo navegar porque las aguas vienen muy corrientes y contrarias, y habían de ir siempre con trabajo, y también como estaba flaco. . .
>
> Y le dijeron los pilotos que en aquel tiempo era el mes de abril, y que no hay corrientes y la mar bonanza; por manera que se acordó de embarcar; y no se pudo hacer luego a la vela hasta que viniese el capitán Gonzalo de Sandoval que le había enviado a unos pueblos. . .[109]

106 *Ibidem*, p. 94.
107 *Ibidem*, p. 96.
108 *Ibidem*, p. 99-101.
109 *Ibidem*, p. 105.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Bahía de Santa María, Oaxaca. Fot. C. B. G.**

Efectivamente, Gonzalo de Sandoval estaba en Olancho para expulsar de aquella tierra a un capitán de Pedrarias que se llamaba Rojas, quien fue a descubrir minas desde Nicaragua. Los indios y algunos de los soldados españoles, acusaron a Rojas de que rescataba indias y de que robaba. Sandoval logró ahuyentar a Rojas regresando en enseguida a Trujillo, al lado de Cortés.

La hueste cortesiana regresó a México por tierra, pasando por Guatemala. Cortés en cambio embarcó y emprendió la ruta de regreso por la Habana, donde le recibieron vecinos y amigos. Mientras descansaba, llegó un navío que venía de la Nueva España diciendo que la situación se había normalizado.

A los cinco días de haber llegado a la Habana, y ésta fue la primera vez que Cortés abandonó el continente americano para dirigirse a las islas, embarcó a toda su gente y volvió a izar velas para encontrarse dos días después cerca del puerto de Medellín frente a la isla de Sacrificios, donde mandó anclar los navíos porque el viento era contrario para ir adelante.

Cortés, que nunca fue marino, parecía tener prevención al mar, aunque lo usó en todo lo necesario.

Al llegar al puerto prefirió no dormir en las naves, echó pie a tierra con sus hombres y para llegar a la Veracruz:



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> vanse a pie obra de media legua, y quiso su ventura que toparon una arría de caballos que venía a aquel puerto con ciertos pasajeros para embarcarse a Castilla, y vase a la Veracruz en los caballos y mulas de la arría, que serían cinco leguas de andadura; y mandó que no fuesen a avisar cómo venía por tierra, y antes que amaneciese, como dos horas, llegó a la villa y fuese derecho a la iglesia, que estaba abierta la puerta y se mete dentro de ella con toda su compañía; y como era muy de mañana, vino el sacristán,. . . y desde que vio la iglesia toda llena de gente y no conocía a Cortés ni a los que con él estaban, salió dando voces a la calle, llamando a la justicia, que estaban en la iglesia muchos hombres forasteros, para que mandasen salir de ella.[110]

Llegaron las autoridades profiriendo órdenes, y al reconocer a Cortés lo recibieron con gran regocijo, de manera que mandaron mensajeros a México, dando la noticia de su llegada y llevando cartas que Cortés preparó. El regreso a México fue por el camino de Medellín y durante todo el recorrido se celebraron festejos y recibimientos. Al llegar a México, se enfrentó con sus enemigos, después de descansar y dar gracias a Dios por la fortuna que tuvo en el viaje a Honduras.

## 5. *Cortés destituido*

Así como las buenas noticias llegaron por San Juan de Ulúa y Medellín, también lo hicieron las malas. Al poco tiempo las intrigas de la corte dieron como fruto la llegada del licenciado Luis Ponce de León, enviado por el rey para tomar residencia y juzgar a Cortés. Su viaje se hizo con tres navíos. Al saberse de la llegada de Ponce en México, sobrevino el acto de humildad, clásico de los conquistadores, para su rey: "y vistas las reales cartas, con mucho acato y humildad las besó y puso sobre su cabeza, y dijo que recibía gran merced que su majestad enviase quien le oyese de justicia, y luego despachó mensajeros con respuesta para el mismo Luis Ponce con palabras sabrosas. . ."[111]

Ponce se encontraba "muy cansado de la mar" y quiso reposar antes de emprender su camino hacia la capital colonial. Pero las intrigas y las malas lenguas contra Cortés hicieron al licenciado temeroso, de tal manera que precipitó el viaje y, con él, se lanzaron al aire las intrigas en contra de Cortés. El licenciado Ponce murió sin poder dar fin a la residencia, según se dijo de "modorra" que pudo ser algún tipo de peste pues, Bernal Díaz comentó:

110 *Ibidem,* p. 106-7.
111 *Ibidem,* p. 111.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> parece ser que en los navíos en que vino Luis Ponce que dio pestilencia en ellos, porque de más de cien personas que en ellos venían les dio modorra y dolencia, de que murieron en el mar, y después que desembarcaron en la villa de Medellín, y murieron muchos de ellos, y aun de los frailes quedaron muy pocos, y con ellos murió su provincial o prior de ahí a pocos meses; y fue fama que aquella modorra se cundió en México.[112]

La gobernación de la Nueva España fue entregada por Ponce a Marcos de Aguilar, también enfermo que murió a los ocho meses y éste entregó el mando al tesorero Alonso de Estrada que levantó protestas, además de que Nuño de Guzmán también reclamaba el poder. Toda clase de intrigas llegaron a los oídos reales y al real consejo de Indias. De nuevo cayó el poder en manos del tesorero Alonso de Estrada, que trató de conquistar más terreno sin lograrlo.

A veces, el mar castigó a quienes no habían procedido con el cuidado necesario. Un Figueroa, que fue mandado por el capitán a conquistar a los mixes, tuvo por práctica violar tumbas de caciques indios porque sabía que en los entierros los acompañaban joyas; de ellas reunió más de cinco mil pesos y volvió a Castilla

> y ya que iba a Castilla, Figueroa con su oro y embarcado en la Veracruz, fue su ventura tal que el navío en que iba dio con recio temporal al través junto a Veracruz, de manera que se perdió él y su oro, y se ahogaron quince pasajeros y todo se perdió. Y en aquello paró las capitanías que envió el tesorero a conquistar.[113]

## 6. *Cortés en España*

Las intrigas y rencillas entre conquistadores de diferentes bandos causaron dudas y envidias en la corte, motivando que Cortés fuera desterrado de México, a pesar de que el obispo de Tlaxcala trató de intervenir en su favor. Cortés preparó su viaje de regreso a Castilla, que coincidió con la muerte de su padre, sabida por la llegada de dos navíos que arribaron a Veracruz

> que tenían fama que eran nuevos y veleros, [ordenó] que los comprase, y lo perteneciente para el matalotaje muy cumplidamente, como para un gran señor y rico que Cortés era, y cuantas cosas se pudieran haber en la Nueva España que eran buenas para la mar, y conservas que de Castilla vinieron, y fueron tantas y de

112 *Ibidem*, p. 120-1.
113 *Ibidem*, p. 135.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

tanto género, que para dos años se pudieran mantener otros dos navíos, y aunque tuvieran mucha gente, con lo que en Castilla les sobró.[114]

Cortés hizo el viaje a Veracruz acompañado por Gonzalo de Sandoval y por Andrés de Tapia. Se embarcó y fue directo, sin parar en ninguna isla hasta desembarcar cerca de Palos, junto a Nuestra Señora de la Rábida, donde llegaron en diciembre de 1527, después de un viaje rapidísimo, pues llegaron en cuarenta y dos días. El capitán Gonzalo de Sandoval terminó su vida en la Rábida, después de haber sido robado por un cordonero que hacía de posadero donde se alojaba. Cortés asistió a su muerte y también a los funerales.

La estancia de Cortés en la corte resultó en que se arreglaran las cosas, de tal manera, que le nombraron marqués del Valle, le dieron además el hábito de Santiago y le hicieron capitán general de la Nueva España y Mar del Sur. Aunque hizo lo imposible para que le nombraran gobernador de la Nueva España no lo consiguió.[115]

## 7. *La exploración del Pacífico desde México*

En la corte española Cortés hizo nuevas capitulaciones en el sentido de que

> enviaría por ciertos años, que no sé qué tiempo, por la Mar del Sur dos navíos de armada bien bastecida y con sesenta soldados y capitanes, con todo género de armas, a su costa, a descubrir islas y otras tierras, y de lo que descubriese le haría ciertas mercedes, a las cuales capitulaciones me remito, porque ya no se me acuerdan.[116]

Esas capitulaciones fueron lo único que mantuvo la actividad de Cortés quien, a pesar de los festejos que le hicieron en España, perdió su poder político al llegar la real audiencia a México para hacerse cargo del país. Aparecieron las demandas y las residencias y aún más disidencias entre conquistadores y autoridad. Fueron y vinieron las acusaciones, y también las defensas de Cortés, así como las diferencias sobre repartos y riqueza, incluso se legisló la salida de la colonia para quienes hubieran sido perseguidos por la Santa Inquisición, por ser judíos o moros en cuarto grado y se les dieron seis meses para que se fueran.

También desde Castilla se producían problemas para las autoridades. La primera real audiencia presidida por Nuño de Guzmán fue destituida y éste, al enterarse, salió para conquistar la Nueva Galicia (Jalisco); mientras, llegó la segunda audiencia

114 *Ibidem*, p. 141.
115 *Ibidem*, p. 147-9.
116 *Ibidem*, p. 150.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

presidida por Sebastián Ramírez de Fuenleal, obispo de Santo Domingo. Se pusieron en práctica legislaciones y aparecieron un sinfín de funcionarios, entre ellos el primer virrey Antonio de Mendoza, en la Nueva España.

La colonia tomaba su curso político y económico, y Cortés, después de una larga estancia en Castilla y casado de nuevo, emprendió su viaje de vuelta para tomar posesión de su marquesado y cargos. De nuevo hizo la travesía embarcado con todo su menaje y, con buen tiempo, llegó al puerto de Veracruz. Muy pronto entró en discusiones con los gobernantes hasta por el recuento de los vasallos que se incluían en su marquesado. Cortés no volvió a radicar a la ciudad de México, sino en Cuernavaca y allí procuró cumplir lo capitulado con la emperatriz Isabel y con el real consejo de Indias, esto es:

> que había de enviar armadas por la Mar del Sur, a descubrir tierras nuevas adelante, y todo a su costa, comenzó hacer navíos en un puerto de una villa que era en aquel tiempo del marquesado, que se dice Teguantepeque, y en otros puertos de Zacatula y Acapulco. Y las armadas que envió adelante, y nunca tuvo ventura en otra cosa que pusiese la mano, sino todo se le tornaba espinas que muy mejor acertó Nuño de Guzmán.[117]

## 8. *El viaje de Saavedra Cerón*

Cortés con anterioridad había comenzado las exploraciones en el Mar del Sur pues, antes de ir a Castilla, y mientras gobernaba Marcos de Aguilar, envió cuatro navíos construidos en la provincia de Zacatula, bien abastecidos y artillados, con rescates y mercancías castellanas, además de la comida para más de un año. En ellos fue por capitán el hidalgo Álvaro de Saavedra Cerón que tenía orden de navegar una ruta que le llevara a las islas de los Malucos y Especiería, o a la China, de acuerdo con lo ordenado por el rey. Pero el rey pretendió que esa armada fuera en busca de otra que había salido de España con rumbo a China llevada por fray García de Loayza. Tuvo Saavedra la suerte de que, mientras aprestaba su viaje, se apareciera un patache que pertenecía a la armada de Loayza, capitaneado por Ortuño de Lango, que informó de todo lo necesario en cuanto a la suerte que corrieron. Uno de sus pilotos y dos marineros volvieron a expedicionar uniéndose con Saavedra, indicandole la derrota que debían de seguir, además de todo lo que se podía conseguir en el viaje.

Salieron todos del puerto de Zihuatanejo en diciembre de 1527 o de 1528:

> y quiso Nuestro Señor Jesucristo encaminarlès que fueron a los Malucos y a otras islas, y los trabajos y dolencias que pasaron, y aun muchos que se murieron en

117 *Ibidem*, p. 173.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

aquel viaje. . . mas yo [Bernal] vi de allí a tres años en México a un marinero de los que habían ido con Saavedra, y contaba cosas de aquellas islas y ciudades donde fueron que yo estaba admirado. Y éstas son las islas a que ahora van desde México, con armada, a descubrir y a tratar; y aun oí decir que los portugueses que estaban por capitanes en ellas que prendieron a Saavedra, o a gente suya, y que los llevaron a Castilla, o que tuvo de ello noticia su majestad.[118]

## 9. *El de Hurtado de Mendoza*

El camino estaba abierto, sin que conozcamos mayores detalles, y unos años después, en 1532, Cortés volvió a mandar otra expedición desde el puerto de Acapulco, compuesta de dos navíos con todo lo necesario, llevando además escopeteros y ballesteros. El capitán fue Diego Hurtado de Mendoza y debían navegar por la costa del sur a buscar islas y tierras nuevas. Esta expedición sufrió el primer motín a bordo que hubo en buques españoles en el Pacífico. Al parecer el capitán no tenía mucho entusiasmo por su viaje, pues

sin ir a buscar islas, ni meterse mucho en la mar, ni hacer cosa que de contar sea, se apartaron de su compañía, amotinados, más de la mitad de los soldados que llevaba de un navío, y dicen ellos mismos que por concierto que entre el capitán y los amotinados se hizo, fue darles el navío en que iban para volverse a la Nueva España; mas nunca tal es de creer que el capitán les diera licencia, sino que ellos se la tomaron. Y ya que daban vuelta, les hizo el tiempo contrario y les echó en tierra, y fueron a tomar agua, y con mucho trabajo vinieron a Jalis o y dieron nuevas de ello en Jalisco y desde allí voló la nueva a México, de lo cual pesó mucho a Cortés. Y Diego Hurtado corrió siempre la costa, y nunca se oyó decir más de él, ni del navío, ni jamás pareció.[119]

## 10. *El de Becerra de Mendoza y Hernando de Grijalva*

La desaparición de Hurtado provocó el envío de otros dos navíos, construidos en Tehuantepec que llevaban, además de los bastimentos, artillería, buenos marineros y setenta soldados. Su capitán general fue Diego Becerra de Mendoza y Hernando de

118 *Ibidem*, p. 174.
119 *Ibidem*, p. 175.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Grijalva también viajó en el segundo barco. El piloto mayor era un vizcaíno llamado Ortuño Jiménez, que además era cosmógrafo conocido. Tenían la orden de ir en busca de Hurtado y, si no se le encontrara, debían entrar lo más posible en alta mar en busca de las islas ricas de perlas de que tenían noticia. No faltó la fantasía de Ortuño que ofrecía llevarlos a tierras llenas de riqueza y fortuna.

Salieron de Tehuantepec y la primera noche se levantó el viento, de tal manera, que los dos navíos se apartaron el uno del otro hasta el punto de que nunca más se encontraron. Cuando pasó el temporal no se esforzaron por reunirse, porque Juan de Grijalva no quería ir bajo el mando de Becerra y desvió la nave. Por otra parte, Becerra tenía fama de soberbio y de mal genio. Grijalva, por hacerse del mérito de descubrir alguna isla, entró doscientas leguas en el mar hasta que dio con una que llamó San Tomé, totalmente despoblada. Becerra y el piloto Orduño Jiménez se llevaron mal y riñeron

> y como Becerra iba malquisto con todos los más soldados que iban en la nao, concertóse Ortuño con otros vizcaínos marineros y con los soldados con quien había tenido palabras Becerra, y dar en él una noche y matarle, y así lo hicieron: que estando durmiendo le despacharon a Becerra y a otros soldados, y si no fuera por dos frailes franciscanos que iban en aquella armada, que se metieron de departillos, más males hubiera.[120]

Pero no quedaron las cosas ahí, sino que el piloto Jiménez se alzó con sus compañero y con su navío, y sólo consintieron llevar a los restantes a tierra por el ruego de los frailes. Estos y otros heridos fueron desembarcados en la costa de Jalisco y de inmediato Ortuño Jiménez levantó sus velas y fue a dar a una isla que llamó Santa Cruz (La Paz), poblada de indios salvajes, en la que se decía que había perlas. Saltó Ortuño a tierra, se le vinieron encima los indios y lo mataron con todos los que con él estaban, quedando sólo los marineros que estaban en el barco. Estos se pusieron en camino y regresaron con el navío al puerto de Jalisco para dar las noticias y certificar que la tierra era buena y bien poblada y rica en perlas;[121] ''. . . y como Cortés lo supo, hubo gran pesar de lo acaecido, y como era hombre de corazón, que no reposaba con tales sucesos, acordó de no enviar más capitanes, sino ir él en persona''.[122]

Era notable la continuidad que había en la construcción de las embarcaciones, pues ya tenía Cortés otros tres navíos construidos en Tehuantepec.

120 *Ibidem*, p. 176.
121 *Ibidem*, p. 176-7.
122 *Ibidem*, p. 177.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 11. *El de Cortés*

Las noticias sobre la existencia de perlas en el lugar donde mataron a Ortuño y sus deseos de descubrir y poblar en el Mar del Sur, incitaron los deseos de llevar la expedición en persona. La nueva atrajo un gran número de soldados, tanto de a pie como de a caballo, y se prepararon las naves con todo lo necesario, además de herreros y carpinteros de ribera con sus herramientas y buenos expertos pilotos y marineros. Se fueron a embarcar a Tehuantepec y Cortés, acompañado del capitán Andrés de Tapia, clérigos y religiosos, médicos y cirujanos y botica, se pusieron en camino hacia el mismo destino. Al encontrarse frente a los navíos Cortés escogió los que debían ir en el primer viaje junto con él y llegaron con buen tiempo a la isla o bahía Santa Cruz, donde supuestamente hallarían perlas, en el mes de mayo de 1536. Los navíos regresaron para acarrear más gente: soldados, mujeres y caballos aguardaban con Andrés de Tapia

> y alzadas las velas, yendo por su derrota, dioles un temporal que les echo cabe un gran río que le pusieron nombre San Pedro y San Pablo. Y asegurado el tiempo, volvieron a seguir su viaje; y dioles otra tormenta que les departió a todos tres navíos: y el uno de ellos fue al Puerto de Santa Cruz, a donde Cortés estaba, y el otro fue a encallar y dar al través en tierra de Jalisco, y los soldados que en él iban, estaban muy descontentos del viaje y de muchos trabajos, se volvieron a la Nueva España, y otros se quedaron en Jalisco; y el otro navío aportó a una bahía que llamaron el Guayabal, y pusiéronle este nombre porque había allí mucha fruta que llaman guayabas. Como habían dado al través, tardaban tanto y no acudían adonde Cortés estaba, y les aguardaban por horas, porque se les habían acabado los bastimentos, y en el navío que dio al través en tierra de Jalisco iba la carne y bizcocho y todo el más bastimento, a esta causa estaban muy acongojados, así como todos los soldados, porque no tenían qué comer.[123]

Los naturales de quellas tierras eran gente salvaje y sólo comían frutas que recolectaban y pescado y marisco. De los soldados que estaban con Cortés, veintitrés llegaron a morir de hambre y de enfermedad.

Cortés acosado por la situación acordó salir personalmente en el navío que llegó con obreros y herramientas en busca de los dos navíos faltantes.

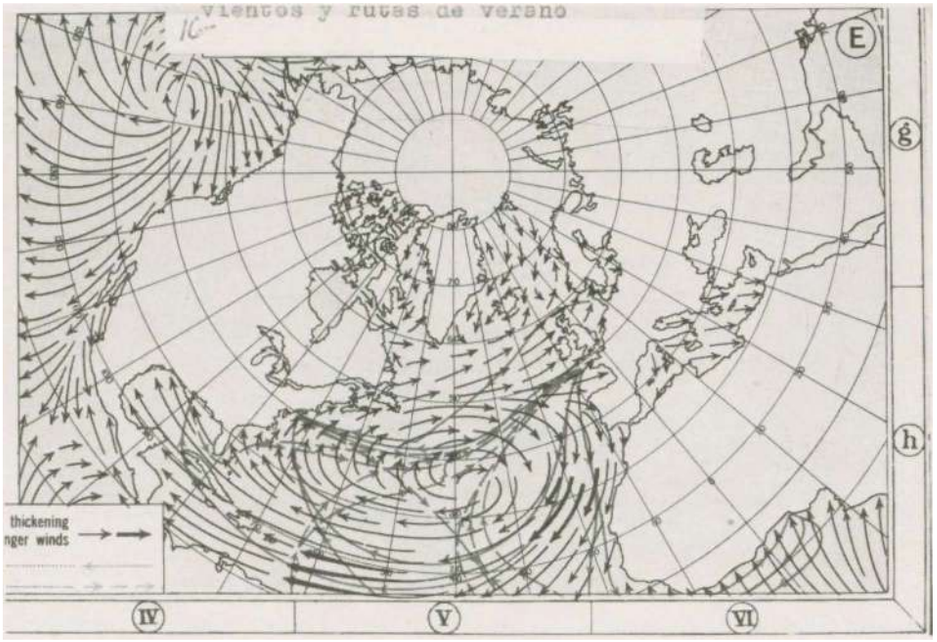
> por los tiempos que habían corrido entendió que habían dado al través. Y yendo en busca de ellos, halló al uno encallado, como dicho tengo, en la costa de

123 *Ibidem*, p. 178-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Vientos y rutas de verano.**

Jalisco, y sin soldados ningunos, y el otro estaba cerca de unos arrecifes. Y con grande trabajo, con tornarlos a aderezar y calafatear, volvió a la isla de Santa Cruz con sus tres navíos y bastimento, y comieron tanta carne los soldados que aguardaban, que , como estaban debilitados de no comer cosa de substancia de muchos días atrás, les dio cámaras y tanta dolencia que se murieron la mitad de los que quedaban.[124]

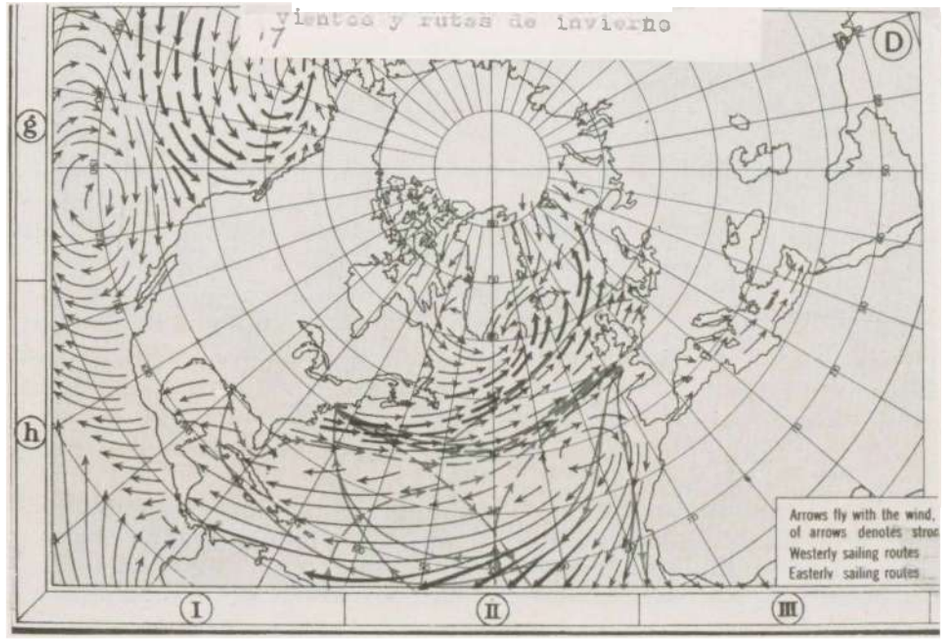
Cortés siguió el viaje y topó con el golfo de California "que es una bahía". Desmedrado y cansado, estuvo a punto de volver y no lo hizo por pensar en el fracaso de la expedición. Tanta fue la tardanza que su mujer, Juana de Zúñiga, envió dos naves en su busca por no saber cuál era su suerte. Uno de esos barcos fue el que Grijalva usó en su expedición y el otro era nuevo, recién construido en Tehuantepec. Los cargaron y al mando del capitán Ulloa fueron portadores de las cartas que escribió la esposa de Cortés, pidiéndole que regresara.

124 *Ibidem*, p. 179.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Vientos y rutas de invierno.**

Con buen viaje llegaron donde estaba Cortés, quien ante los ruegos de su mujer e hijos, dejó a Francisco Ulloa con la gente que tenía, se embarcó y en persona llevó el navío a puerto; desde Acapulco se dirigió a Cuernavaca.

## 12. *El de Ulloa*

A los pocos meses, Cortés había descansado y, por presiones de la audiencia real de México, que exigía el cumplimiento de las capitulaciones que para el decubrimiento del Mar del Sur había firmado —como si las demás expediciones no contaran— mandó otros dos navíos bien preparados y capitaneados por Francisco de Ulloa. Salieron de la Natividad por el mes de junio de mil quinientos treinta y tantos con orden que se dio al capitán para

> que corriese la costa delante y acabasen de bojar la California, y procurasen de buscar el capitán Diego Hurtado, que nunca más apareció. Y tardo en el viaje, en



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> ir y venir siete meses, y de que no hizo cosa que de contar sea, o se volvió al puerto de Jalisco. Y de ahí a pocos días, ya que Ulloa estaba en tierra descansando, un soldado de los que había llevado en su capitanía le aguardó en parte que le dio de estocadas, donde le mató.[125]

En efecto, las expediciones marítimas de Cortés fueron un gran fracaso desde el punto de vista terrícola de los conquistadores, pues nada se sacó de ellas. Sin embargo, pusieron las bases para la navegación por el Pacífico desde México, y descubrieron California, que representó un importantísimo papel al proyectarse la navegación hacia el Oriente.

Cortés volvió a Castilla por última vez, después de la muerte de la emperatriz, en 1540 y nunca volvió a la Nueva España porque lo arraigaron en virtud de la residencia que le hicieron.

## 13. *La continuidad después de Cortés: Hernando de Alarcón*

Las autoridades de la Nueva España habían cambiado, pero en su política se mantuvieron esfuerzos reservados a descubrir y armar expediciones de todo tipo. Parte de ellas fue la expedición destinada a las Siete Ciudades de Cíbola, que ordenaron conjuntamente el virrey Antonio de Mendoza y la real audiencia de México, encargada a Francisco Vázquez Coronado (casado con la hija del gobernador de Jalisco, Alonso de Estrada, sucesor de Nuño de Guzmán), que salió por tierra con Oñate para encontrar que, al llegar a Cíbola, se les había adelantado fray Marcos de Niza. Éste venía de regreso para informar al virrey de lo que había visto, y para pedirle que enviara navíos que apoyaran la expedición de Francisco Vázquez Coronado. Ello resultó en el envío de tres naves al mando de Hernando de Alarcón y, a las órdenes de él, Marcos Ruiz de Rojas y, según se dijo, en el tercer navío iba un capitán Maldonado.

## 14. *La expedición de Pedro de Alvarado*

De más importancia fue la armada organizada por Pedro de Alvarado en 1537, en la provincia de Guatemala en cumplimiento de capitulaciones firmadas en Castilla para partir del Puerto de Acajutla, en la costa del Mar del Sur. Se trataba de que Alvarado pagara navíos, pilotos, marineros, soldados y bastimentos con todo lo que

125 *Ibidem*, p. 181.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

necisitaran para descubrir la China y Malucos, o cualquier otra isla de la Especiería. A cambio, su majestad le prometía tierras y mercedes. Alvarado fletó doce naves "de buen porte" abastecidas con lo necesario, que no variaba en relación a lo que llevaban las demás expediciones y con buenos pilotos y marineros. La flota fue el resultado de grandes esfuerzos si tenemos en consideración los que se hicieron para su construcción:

> pues para ser tan pujante armada, y estando tan apartados del puerto de la Veracruz, que son más de ciento cincuenta leguas hasta donde se labraron los navíos, porque en aquella sazón de la Veracruz se trajo el hierro para la clavazón y anclas y pipas y lo demás necesario para quella flota, porque en aquel tiempo no se trataba en Puerto de Caballos, gastó en ellos muchos millares de pesos de oro, que [con ellos] en Sevilla se pudieran labrar más de ochenta navíos, que no le bastó la riqueza que trajo del Perú, ni el oro que le sacaban de las minas en la provincia de Guatemala, ni los tributos de los pueblos, ni lo que le prestaron sus deudos y amigos y lo que tomó fiado de mercaderes; pues lo que gastó en caballos y capitanes y soldados, arcabuces y ballestas y todo género de armas fue gran suma de pesos de oro.[126]

Construidas las naves se botaron y se les pusieron estandartes reales, se nombraron los pilotos y capitanes y se dieron las instrucciones

> de lo que habían de hacer así de noche como de día, y derrotas que debían llevar, y las señas de los faroles para si de noche hubiese alguna tormenta, y después de oído misa del Espíritu Santo y bendecidas sus banderas de un obispo de aquella provincia, y el mismo adelantado por capitán general de la armada, dan velas en el año de mil quinientos treinta y siete o treinta y ocho años ...y fue navegando por su derrota hasta el puerto que llaman de la Purificación, que es en la provincia de Jalisco...[127]

En Jalisco tenían que abastecerse de agua y embarcar más soldados encima de los quinientos que ya llevaban. El virrey Mendoza supo de la llegada de la armada de Alvarado y de la fuerza militar que tenía y no dejó de sorprenderse de cómo se había logrado organizar semejante fuerza naval, teniendo en cuenta la distancia del puerto de Veracruz a que habían sido construidos los bajeles. Mendoza supo también que el destino de esas fuerzas era la China que pilotos y cosmógrafos, entre ellos Villalobos, pariente del virrey, ya habían informado que se podía alcanzar desde las costas occidentales del continente americano.

126 *Ibidem*, p. 195-6.
127 *Ibidem*, p. 196.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mendoza consideró que la armada debía ir también en nombre del virrey y para hacer los arreglos pertinentes, Alvarado y el virrey se reunieron en Chiribitío. Después de bastantes discusiones convinieron en que los capitanes de la armada fueran Juan de Alvarado, pariente del adelantado, y Villalobos, pariente del virrey. Pedro de Alvarado fue al puerto de Navidad, donde estaban anclados los navíos, para despacharlos.

Preparadas las naves para hacerse a la vela, surgieron dificultades burocráticas que resolver, de naturaleza totalmente ajena a la expedición de mar que nos atañe.

En su correspondencia, Cristóbal de Oñate, capitán de Nochistlán, pedía socorro y soldados porque se habían levantado los indígenas de la región, de tal modo, que si salían victoriosos, la Nueva España estaría en gran peligro. Pedro de Alvarado, conquistador clásico, se impresionó con la carta y abandonó la expedición naval para practicar otra terrestre, de socorro, que cualquier capitán pudo haber encabezado; posiblemente esto fue un subterfugio del virrey para evitar que Alvarado tomara parte en la expedición marina. Un accidente con el caballo que le cayó encima, causó la muerte de Alvarado en la Purificación. De todas maneras Oñate siguió en aprietos hasta recibir la ayuda de un ejército enviado desde la capital.

## 15. *El viaje de Villalobos*

La armada quedó surta y, al saberse de la muerte de su capitán, los soldados se dispersaron. Al año el virrey Mendoza ordenó que se tomaran tres de los mejores y más nuevos navíos y envió a su pariente Villalobos para que efectuara la expedición planeada por Alvarado. En total, Villalobos llegó a islas ocupadas por los portugueses, que lo prendieron y finalmente regresó a Castilla.[128]

## 16. *La comunicación con el Perú*

La comunicación y el comercio marítimo y terrestre entre las diversas colonias del Nuevo Mundo se inició en cuanto fue posible. En el Caribe, los barcos distribuyeron mercancías llegadas en los galeones y también los productos locales que iban de una colonia otra.

Tanto por el Caribe hacia Venezuela, como por el Pacífico hacia Perú, viajaron productos y pasajeros de un lado a otro, y de manera muy especial, en el Pacífico se

128 *Ibidem*, p. 195-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

unieron los principales centros virreinales españoles. Entre ellos, la Nueva España y el Perú se enlazaron por el viaje más largo y difícil de navegarse en este continente. El desarrollo de esos viajes navales resultó natural por el alto costo y la dificultad del trasporte terrestre, al deberse vencer incalculables dificultades geográficas.

La necesidad de la comunicación marítima en las primeras décadas del siglo XVI fue evidente. Desde Panamá había que comunicarse y comerciar con el virreinato del Perú, que desde los descubrimientos dependía del paso por el istmo panameño. Fue allí donde se estableció el centro naviero que serviría al propósito, aun hasta los tiempos actuales. Pero la construcción naval se relacionó, alrededor de 1530, con la necesidad de la mano de obra y, ésta, con el movimiento de esclavos indios que procedían de Nicaragua. Ese tráfico de esclavos propició el desarrollo de las rutas marítimas, y en ese quehacer se involucraron altos funcionarios coloniales y también conquistadores. Tres años después, y a principios de 1534, de quince a veinte carabelas se dedicaron al tráfico humano; algunas de ellas construidas en el istmo, pero la mayoría en Nicaragua por razón de los materiales para su construcción que eran allí más accesibles.

En esta forma, en el Pacífico americano, se dio comienzo a la navegación de cabotaje con barcos, en su mayoría centroamericanos, a cuya construcción se dio mayor importancia que a la de los que se construirían en tierras mexicanas, donde se comenzó con los elaborados en el astillero fundado por Cortés en Zacatula.

Poco a poco aumentaron los astilleros para la construcción de naves en Panamá y ese puerto se convirtió en el más importante del Pacífico. A ello ayudó su posición geográfica al paso entre Lima y España. Dentro del marco general de esa navegación se desarrolló, de manera colateral, la derrota entre la Nueva España y el Perú.

Ya para 1540 una flota de naves mercantes zarpaba del puerto nicaragüense de Realejo con rumbo a Perú, llevando provisiones y mercancías, mientras otra salía de ahí hacia Panamá para aprovisionar y abastecer a la que zarpaba desde el istmo hacia Perú. Entre flota y flota navegaban, además, los barcos solitarios que mantenían la comunicación entre los diferentes puntos.

Es posible que, desde 1531, la comunicación se estableciera para trasportar pasajeros, armas, caballos y provisiones de México al Perú y hay certeza de que desde 1533, y sobre todo a fines de 1536, existió ese nexo con cierta regularidad. Hasta tal punto fue nutrido el desplazamiento que las ciudades novohispanas veían decrecer su población conquistadora, que consideraba los mejores y mayores atractivos de las tierras peruanas, que hubo de prohibirse sin previa licencia y por ordenanzas, la salida de los españoles y también el envío de caballos desde la Nueva España.

El viaje se emprendía por tierra a través de Guatemala para llegar al puerto nicaragüense de Realejo, y allí se embarcaban. No fue bastante el mandato del rey para impedir el movimiento de los peninsulares desengañados del resultado obte-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nido por sus hazañas en la Nueva España y el trasiego de población perduró hasta desaparecer la esperanza de conseguir las nuevas encomiendas en Perú.

El comercio vino a sustituir al movimiento demográfico y el propio Cortés abrió la línea al intentar dedicarse a quehaceres comerciales. En un barco de sólida construcción envió caballos, mercancías, sillas y armas, productos todos que muy pronto fueron desviados hacia California en la nueva expedición que se planeó.

El regreso de Cortés de su expedición a California y el llamado de Pizarro, en busca de ayuda, provocó la salida de dos naves que zarparon a fines de 1536 para efectuar el primer recorrido directo entre la Nueva España y el Perú. De ellas, una regresó a Acapulco y la otra recaló, varios meses después, en las Molucas.

Tres viajes hicieron en total las naves de Cortés al mercado panameño y peruano con la esperanza de lograr dividendos en la venta de vituallas sacadas de sus haciendas. A pesar del fracaso en su empresa comercial debe reconocerse que esas naves abrieron el camino directo de navegación y que, a partir de 1539, se navegó entre México y el Perú y que los viajes continuaron en una u otra forma, a pesar de la guerra civil peruana de 1544. Ellos fueron permitidos por el virrey Mendoza continuándose así la navegación entre las dos colonias. Sólo se interrumpió la línea, mientras el virrey procuró organizar un ejército y una flota para devolver la colonia descarriada a la obediencia de la corona, desde el fin de 1546 hasta la derrota y la ejecución de Gonzalo Pizarro.

Cuando las prohibiciones cesaron, las comunicaciones y el comercio se restablecieron en escala creciente, y para 1550 un buen número de naves tanto mexicanas como centroamericanas y peruanas, mantuvieron el comercio dando lugar a repetidos viajes anuales, que utilizaron el puerto de Huatulco como punto de partida.[129]

El comercio salido de Huatulco, hecho en naves del marquesado, además de llevar productos del mismo, trasportó también pasajeros y mercaderías de comerciantes novohispanos y la suspensión del tráfico con los barcos del marqués debió de plantear bueno problemas. Sin embargo, éstos fueron resueltos en alguna forma, pues el desarrollo máximo de ese comercio intercolonial tuvo lugar en las décadas de 1550 a 1585 y decayó en la de los ochenta, por la expansión que tuvo la entrada de los productos chinos, que hicieron perder la importancia hasta entonces habida por mercancías españolas y locales.[130]

Debe hacerse hincapié en que la navegación fue asunto, casi exclusivo, de europeos pero incluía a mestizos y mulatos por considerarlos como españoles. Los indígenas estuvieron alejados de los quehaceres del mar y se sostuvo la prohibición de sacarlos de sus lugares de origen.

129 Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 1-55. El volumen puede considerarse como un acucioso y detallado estudio sobre la materia.

130 *Ibidem*, p. 125.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Ruta de La Rábida a Veracruz.**

Sin embargo, el comercio y la navegación directa desde la Nueva España con el Perú, no alcanzó los niveles que se hubiera esperado. Los comerciantes, ricos novohispanos, después de los fracasos de Cortés, no podían considerar esas actividades provechosas hasta el punto de arriesgar sus caudales e invertir en ese comercio. Sólo cuando hubo la apertura del comercio con China, vía Manila, en las décadas entre 1570 y 1590, consideraron la oportunidad de invertir en la navegación del Pacífico. La Nueva España fue entonces el punto intermedio de la comercialización de los artículos chinos, cuyo movimiento fue básico en la navegación entre México y Perú durante casi la totalidad de la época colonial.[131]

Sobre todo después de 1571, año de la fundación de Manila, que se convirtió en el centro de intercambio con los chinos y con otros pueblos de Oriente, la atención de los comerciantes fue atraída hacia la actividad comercial pacífica. En 1573 llegó el primer cargamento de esos productos a Acapulco y se abrió el nuevo capítulo en la historia del comercio marítimo.

## 17. Conclusión

Parece largo el recuento de lo que estaba sucediendo en los alrededores y aun en el interior de la Nueva España. Sin embargo, era necesario, pues tratamos de fijar la atención en cómo lo ocurrido en el interior se condicionaba por la presencia de hombres de mar con conocimientos y tradición como en el caso de Antonio de Alaminos y de tantos otros capitanes, o como el de los marineros que se prestaron o que fueron forzados a tomar los remos de los bergantines en el lago de Texcoco, para lanzar el asalto lacustre a la ciudad de México. Estos hombres son generalmente olvidados en nuestras historias que se refieren a los navío o a la flota como parte instrumental de los ejércitos o del comercio. Creemos que ameritan atención porque su quehacer fue importante, tanto para los descubrimientos como para el acarreo de materiales o de alimentos necesarios en todo el proceso. Y no digamos de su importancia en cuanto al traslado de hombres y mujeres de un continente a otro.

Desde el descubrimiento de la Nueva España vemos marinos explorando las costas, o construyendo armadas para desarrollar su doble misión al estudiar la geografía y trasportar huestes militares. Vimos también cómo su misión inicial se trasformó al responder a los imperativos de e tablecer la comunicación de los conocimientos y de los sucesos, que tuvieron lugar en la conquista.

La función inicial de correo adquirió un tinte oficial cuando la conquista avanzó, pues se trasportaron las órdenes reales, las opiniones del consejo de Indias o las

131 *Ibidem*, p. 143-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intrigas y rencillas del obispo de Burgos y de otros. En casos fueron el conducto de problema humanos y de envidias, como sucedió al llegar las fuerzas de Diego Velázquez, capitaneadas por Narváez, para enfrentarse a Cortés. Pero esa marina fue elástica y pudo trasformarse en marina lacustre debido a que sus componentes estuvieron capacitados para construir sus navíos en las riberas del lago texcocano y crear, adaptándola a las necesidades, la flota lacustre cuya actuación definitiva se vio en la batalla del lago. Amoldaron también su técnica de navegación y gracias a ello se pudo eliminar dificultades como las opuestas por las estacas plantadas en el lecho lacustre.

Una vez conquistada la ciudad, los navíos fueron el apoyo de expediciones de exploración hacia el Pánuco y hacia Tehuantepec. En la primera ocasión, lo hicieron para delimitar la superposición de jurisdicciones y en la segunda para encontrar el paso hacia el Pacífico. Su función en la expedición a las Hibueras y Honduras fue indudable tanto a la ida como a la vuelta. Primero para acarrear comida y pertrechos, luego para regre ar de manera expedita a Cortés, convirtiéndose en un instrumento que ayudó a sofocar el levantamiento de la ciudad de México.

Cuando la conquista encontró su cauce, éste dependió de los navíos. Cuanto sucedió en las costas fue expresión de decisiones y órdenes reales metropolitanas pero, en el continente, de ellas partieron los nuevos funcionarios jurídicos y políticos. Cortés tuvo que viajar a España, para regresar con su título de marqués del Valle con orden de explorar el Mar del Sur, que causó los viajes —de Saavedra, Hurtado de Mendoza, Becerra, el propio de Cortés y Ulloa— llevados a efecto con navíos construidos en tierras americanas con técnica y mano de obra española y ayuda indígena, y con materiales básicamente locales. Ahí se siguió la tradición de un esfuerzo continuado por las autoridades reales con la expedición de Hernando de Alarcón y la de Pedro de Alvarado, que hubiera sido definitiva de no interponerse los problemas políticos, internos, que la impidieron para ser seguida por Villalobos, quien la abortó.

En la conquista actuó gente de mar y gente de tierra. La gente de tierra despreció muchas ventajas que el mar ofrecía. La expedición a las Hibueras hubiera sido más rápida de efectuarse el viaje total por mar. Sin embargo, a pesar de la aversión marítima de los expedicionarios terrestres, se vieron forzados a usar esos medios y se llegó a ver un hombre, fundamentalmente terrícola como Cortés, convertido en expedicionario marítimo al zarpar hacia California y ser capaz de conducir su barco personalmente en el viaje de vuelta.

Por otro lado la tendencia montañesa parece general en el grueso de los conquistadores y ello se nota incluso en su alimentación. Al fundar Veracruz pusieron gente de mar a pescar, pero fueron constantes las quejas de hambre aun cuando se encontraran en playas y puertos donde comentaban que los indígenas comían mariscos recogidos en los alrededores. Cuando llegaban las vituallas, la parte



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

principal consistía en carne de puerco y los expedicionarios caían enfermos por sus excesos. Se nota también falta de destreza de los españoles para sobrevivir en condiciones marinas desconocidas para ellos como son los casos de naufragio. El licenciado Zuazo, en los bajos de las Víboras, después de tirar al agua los cerdos y las provisiones de matalotaje, que fueron despedazados y tragados por los tiburones junto con un marinero descuidado, agotaron algunos tasajos de vaca y fueron los indios, que traían desde Cuba, quienes lograron hacer fuego, sacar agua, y ''trastornar'' tortugas para comer sus huevos, y cazar lobos marinos ''que fueron harto buenos para comer''. Estas ocasiones eran de fuerza mayor, y i bien reconocían lo valioso de los recursos, el gusto se inclinaba hacia la alimentación de tipo terrestre.

Por otra parte, al regreso de las Hibueras, Cortés y sus acompañantes prefirieron dormir en la dureza de la arena en la playa rodeados de insectos a pernoctar en las embarcaciones, incluso prefirieron caminar leguas para llegar a Veracruz cuando la navegación les hubiera acortado el tiempo.

Los hombres de mar, en cambio, se mostraron más ágiles y maleables y vivieron indistintamente en el mar o tierra adentro.

Hay que insistir en que el descubrimiento y la conquista de la Nueva España, sin los marinos y las naves, hubiera sido imposible y también lo hubiera sido el nexo con las islas del Caribe y con España, o la exploración de las costas del Mar del Sur. El volumen y la importancia, tanto en hombres como en naves que intervinieron en todo el suceso justifica de sobra la larga narración que se ha hecho porque sin ellos, nada hubiera sucedido. La historia novohispana dependió de la existencia de las costas que le dieron un sello definitivo al condicionar lo ocurrido en el interior hasta el punto de que la gente de tierra dependió de la gente de mar.

La reflexión va todavía más allá y sobrepasa el hecho de la narración pues de ella se desprende también el carácter de quienes intervinieron en esos breves años, tan fértiles de sucesos. En ellos surge el carácter obstinado del español para quien su propia vida es trascendente y destinada a cumplir una misión. Los vemos empeñados y empecinados por descubrir, luego en poblar, y todavía en dirigir destinos y almas, sin importarles sus propias vidas y su muerte. Pero a la vez preocupados por obtener a tremendo costo, a veces de la vida, prestigios y riqueza y mando sin regatear sacrificio y esfuerzo. Ese es el español terrícola que contra tiempo y marea no cede hasta lograr la victoria en la ciudad de México; de donde parte para continuar su misión y cumplirla en el Pánuco, aun luchando con los propios. Lo mismo hace en las Hibueras, o buscando el acceso al océano Pacífico, que en el fondo sólo interesa al terrícola por compromiso con el rey, que se lo encomienda, por la esperanza de poder explotar yacimientos de perlas que nunca dieron lo esperado.

El sentido trascendente del terrícola, tanto del rey como del conquistador, explica, a nuestro ver, la absoluta necesidad de la conquista de territorio, la colonización del



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mismo y la evangelización. En ello se plasmó la trascendencia y la misión por cumplir, necesaria para el español, y por ello no pudo haber en esas colonias otros caracteres que los de rigidez, disciplina e intolerancia, y así los terrícolas forjaron la herencia de tierra que, al correr de los siglos, entregarían a la nación.

Paralela a la mentalidad terrícola se contrapone la del marino, que en ninguna forma puede ser rígida. Todo marino sabía cómo resulta imposible luchar en contra del mar, y que sólo su tolerancia con él podía llevarlo a su destino, por añadidura siempre incierto. Como lo fue el de aquellos de quienes nunca se tuvo noticia o el de los que se encontraron apresados en los bajos o embarrancados en las exploraciones de California.

Característica de navegantes es amoldarse aun en las costumbres más elementales de la vida humana a la necesidad de subsistir en un elemento que les es extraño, como lo es el mar que se impone aun a los horarios intolerantes del sueño y de la alimentación, que dejan de regir, pues todo se hace cuando y como se puede. Pero, por otra parte, a la vista se ofrece la sensación del infinito y de la inmensidad sin definiciones.

Resulta normal que separadas las dos formas de mentalidad, la de los marinos no sea la apropiada para la conquista ni para la evangelización por la tolerancia y la maleabilidad de su carácter necesaria en la lucha con su elemento, lo que imposibilita su liga a costumbres o instituciones.

Por ello pasarían de largo los marinos sin interesarse en la Nueva España, para prolongar su aventura marina, dejando la conquista y la colonización en manos de los terrícolas. Pero también hemos visto cómo las dos mentalidades se complementan al igual que sus actividades, pues sin las unas era imposible el desarrollo de las otras.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO II

## LA UNIÓN DE LOS DOS OCÉANOS

1. La flota sale de Sevilla
2. La defensa de la flota
3. El viaje de ida y vuelta
4. Las exploraciones del Mar del Sur complementaron el viaje
5. La ruta del oeste
6. La ruta hacia el norte
7. Se resolvió la derrota en el Pacífico
8. El comercio con las Filipinas
9. El viaje de las naos
10. Conclusión



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *La flota sale de Sevilla*



**Carabela del siglo XVI.**
**Óleo sobre tela del autor.**

Concluida la parte principal de lo que puede llamarse la conquista de México quedaba mucho por delante para organizar y colonizar el territorio ocupado. Había que expandirse y armar los mecanismos necesarios de gobierno y explotación de la colonia de manera que ésta pudiera, además de mantenerse, rendir lo necesario para la metrópoli.

Paralelamente se organizaría la evangelización y los sistemas de trabajo, que garantizarían la explotación de lo que podríamos llamar los recursos naturales, mineros, agrícolas y también su complemento, el trabajo relacionado con los indígenas y el servicio de los conquistadores. Todo ello planteó un sinfín de quehaceres a los gobernantes y también a los conquistadores, que fueron el vehículo para poner en práctica las órdenes remitidas desde la metrópoli por las autoridades.

Ello significó, para el tema que nos interesa, poner en marcha una maquinaria marítima de comunicación y acarreo de mercaderías en las dos direcciones, de manera que colonia y metrópoli quedaron perfectamente ligadas. El sistema no fue sencillo pues en él intervinieron la Casa de Contratación y el Consejo de Indias que impusieron una serie de requisitos burocráticos relativos a la carga y a los pasajeros. Hubo inspecciones a las naves con la intención de que estuvieran en forma para el largo viaje que iban a emprender; revisiones de la carga y de las personas que hacían el viaje. Todo estuvo reglamentado y previsto. Se hacían manifiestos ante el presidente, los jueces y los oficiales de la Casa de Contratación donde se registraban todos los produ tos y los pasajeros acarreados. Nada podía escapar a esos registros porque si algo no aparecía en ellos era confiscado de inmediato. Cualquier variación, tanto en la tripulación como en la carga o los bastimentos, debía declararse al dorso del documento, que llevaba el dueño o el maestre del navío, para que con arreglo a él el contenido de la nave se pudi ra examinar en cualquier puerto.

Cerrado el registro, la nave se consideraba sellada y nada podía introducirse a bordo, bien fuera en el Puerto de las Muelas del río de Sevilla, en el río mismo, o en Sanlúcar, antes de hacerse al mar.

Después de preparado el navío y a punto de salir de Sevilla, el contramaestre o el dueño del navío pedía a la Casa de Contratación que hiciera la segunda visita para comprobar que había cumplido las órdenes de reparación o de carpintería solicitadas con anterioridad, y que no se habían destruido obras de carpintería anteriores para aumentar el cupo de la carga de la nave con peligro de su estabilidad. Se veía



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la disposición de la carga, que comprendía desde la ropa de pasajeros y marineros hasta la artillería, pasando por las aguadas y las bebidas y los bastimentos.

Terminada la segunda visita, bajaban los navíos por el Guadalquivir sin llevar exceso de peso por miedo a los bajos que se encontraban antes de llegar a Sanlúcar y se detenían a una legua de la población. En el lugar llamado Bonanza, se cargaba el resto de las mercaderías y se les hacía la tercera y última visita de inspección en España. Otras se harían en alta mar y al llegar a su destino en el nuevo continente. La navegación por el río y por la barra de Sanlúcar requería de pilotos especiales, de río y de barra, que supieran conducir la nao adecuadamente sin riesgo de ninguna clase. Entre muchas de las recomendaciones que se hicieron estuvo que no se diera vino a los pilotos, más que en pequeña cantidad y lo más aguado posible, pues muchos de ellos eran dados a la bebida. Cuando la nao pasaba la barra y estaba en alta mar era entregada por el piloto de barra al piloto de mar, responsable de la navegación de ahí en adelante.

Desde el 15 de marzo de 1509 hasta el 27 de agosto de 1535, por real cédula, se permitió que, para ir a América, los navíos pudieran hacerse a la vela desde el puerto de Cádiz, aun cuando fueran despachados por los jueces sevillanos, que se resistieron en contra de ese permiso, hasta que en 1550 lograron que se revocara el permiso de salida en Cádiz. Después de 1550 se permitió ininterrumpidamente que se volviera a despachar desde Cádiz.

Más riguroso que el trato dado a las naos mercantes, fue el aplicado a las naves de la armada, pues la seguridad de la flota dependía de su buena operación y en las bodegas de la nave capitana y de la almiranta se acarreaban las más preciosas mercaderías, oro y plata o perlas, pertenecientes al tesoro real. Fueron el presidente y los jueces de la Casa de Contratación los responsables directos, tanto del estado de esas naves como de todo lo concerniente a su aprovisionamiento y armamento. Su función fue básicamente defensiva, pues los barcos de la armada debían custodiar a todos los que formaban la expedición y, además, defenderlos de los enemigos que encontraran a su paso.

A pesar de los reglamentos y disposiciones, la lucha entre los miembros de la Casa de Contratación y los dueños y maestres de las naves fue constante, porque cada uno pertenecía a un bando con intereses diferentes.

Los maestres comenzaban el desorden en la segunda visita a los barcos, al presentar ante los visitadores armas y municiones prestadas, que devolvían de inmediato para mostrarlas, de nuevo, en otra nave con el resultado de que varios navíos enseñaban las mismas armas y por ello la expedición no se cubría con el armamento necesario para su defensa. Las penas, por rigurosas que fueran, resultaron vanas para enmendar las trasgresiones de la ley.

Al llegar el momento de la tercera visita algunas naves pedían la segunda, estando todavía surtas en Sevilla. Las visitas, retrasadas por ausencia de los jueces, que se



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hallaban en Sanlúcar haciendo la tercera, se hacían por personas residentes en Triana que no cumplían debidamente con los reglamentos.

La tercera visita era la más importante de todas, pues la nave salía al mar. Pero era la más irregular. En ella el tiempo apresuraba para que las flotas salieran en la mejor época del año y los visitadores no se daban abasto con su cometido cuando se trataba de flotas grandes; al auxiliarse de escribanos, éstos no ponían la atención necesaria a lo que hacían.

Al buscarse la manera de evitar trasgresiones legales pusieron vigilantes pagados en las naves, con el resultado de que "ordinariamente se emplea en esto, hombres vagabundos que lo consiguen por intercesiones, no sirviendo sino de mediaderos a los fraudes".[1]



**Puerto artificial de Manzanillo.**

## 2. *La defensa de la flota*

Por lo general las flotas fueron el conjunto de naves mercantes acompañadas de naves de la armada. Pero las únicas naves pertenecientes a la marina de guerra fueron la capitana y la almiranta que no llevaban mercaderías públicas y estaban fuertemente armadas para la defensa de todos. Sin embargo las naves mercantes también llevaban armas defensivas. El nombre de "armada" se reservó, por lo general, a las naves encargadas de vigilar las costas de América, y esa armada, cuando se formó por galeones, se llamó: "armada de galeones". Aunque este tipo de naves, construidas por Pedro Menéndez de Avilés, se generalizó, la "armada de guarda costera" también incluía otros tipos de barcos como galeras, saetías, galeotas y otros. La armada de la guardia acompañaba a flotas de Tierra Firme en el Caribe, por temor a los piratas, a ésta se llamó "los galeones", mientras la que iba de España a la Nueva España continuó llamándose "la flota".

En España, la corona no poseyó una armada propiamente dicha en el siglo XVI, pero todas las naves estaban obligadas a contar con armas y artillería para su defensa.

Desde los Reyes Católicos, se dieron disposiciones y primas para incitar la construcción de navíos de mayor tonelaje, porque la corona tenía preferencia sobre el uso de esos navíos y, con ellos, mantenía su instrumento guerrero en el mar. Como no le pertenecían contrataba con los dueños que ponían las naves a la disposición de los reyes y los barcos contratados eran entonces armados y pertrechados directamente por la corona.

Al desatarse la piratería por la aparición de América en el mundo y disputarse la posesión y el comercio de las mercaderías americanas que monopolizaban los sevillanos, se impusieron medidas defensivas para resguardar los navíos españoles

1 Federico de Castro y Bravo, *Las naos españolas en la carrera de las Indias* (Colección de Manuales Hispania, vol. II, serie A), Madrid, Ed. Voluntad, S. A., 1927, p. 35.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la codicia ajena. En esa forma se dio origen a las flotas que iban a las Indias y su organización se reglamentó paulatinamente por medio de leyes que aparecieron a lo largo de la primera mitad del siglo XVI. Desde la presencia de los corsarios en el mar, poco después del descubrimiento de América, entre las medidas defensivas dispuestas se tomó en especial la de juntar grupos de naves en la Española a partir del año de 1526, con la intención de que el viaje hacia España se hiciera en forma de convoy. La misma orden rigió las naves que salieran de España hacia América.

Fue, sin embargo, en 1528 cuando por primera vez se armaron tres carabelas para escoltar once navíos hasta las Canarias, por temerse a los piratas franceses, y fueron los mismos mercaderes quienes pidieron a la corona que se estableciera una armada de policía en la carrera de Indias, con el fin de proteger el comercio que se llevaba a cabo en ese derrotero. Así se formaron varias flotas de defensa hasta que, en 1537, apareció la gran armada española de Blasco Núñez de Vela.[2]

Cuando tuvo lugar la guerra con Francia en 1543, Gregorio López, del Consejo de Indias, ordenó que sólo viajaran a las Indias los navíos que desplazaran cien toneladas y que se reunieran en grupos de ocho o diez barcos. Se reglamentaron, además, dos salidas por año, en marzo y septiembre; navegarían protegidos por un navío de armada que los acompañaría hasta la Habana, donde volverían las naves a juntarse para regresar.

Este procedimiento de convoyes se suprimió en 1552 y se mantuvieron dos armadas, una en la costa de Andalucía y otra en la de Santo Domingo, para proteger a quienes llegaban o salían.

A pesar de los reglamentos, los navíos también navegaron independientes y fuera de las flotas. Aunque la corona insistió en 1554 en que las licencias agruparan diez navíos para ir a América bien armados, el número de naves necesario para constituir el grupo se disminuyó.

La situación siguió con pocas variantes hasta que, después de varias discusiones relativas al costo que significaba la escolta, Felipe II ordenó el 16 de julio de 1561 y de manera tajante que nadie fuera a América excepto como parte de la flota que partiría dos veces al año, en enero y agosto, acompañada de un capitán general y un almirante. Al separarse los barcos que iban a la Nueva España de los que iban a Tierra Firme, los unos serían acompañados por el capitán general y los otros por el almirante para garantizar su seguridad. Cuatro años después tenía que ir una nao de guerra de 300 toneladas, con ocho piezas de bronce y cuatro de hierro, al servicio del convoy. En 1567 capitana y almiranta participaron en la flota de Diego Flores Valdés significando que la disposición de 1565 duró bien poco. La última forma de navegar fue la definitiva y se convirtió en la usual para ese tipo de viaje.

2 *Ibidem*, p. 48.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 3. *El viaje de ida y vuelta*

La necesidad, impuesta por el diferente régimen de las costas americanas, obligó a que se dividieran las flotas que iban a Tierra Firme y a la Nueva España, desde su punto de partida en Sevilla. Salían entonces en diversa fecha según el régimen del viento que hubiera en las costas de llegada. Para la Nueva España, se partía desde principios de abril hasta fines de mayo con el fin de no llegar a las islas del mar del norte después de agosto, cuando comenzaban los huracanes y los nortes que impo ibilitaban la navegación.

El viaje de las flotas entre España y la Nueva España seguía una derrota que llevaba desde Sanlúcar, donde se atravesaba la barra aprovechando el viento a propósito y las crecientes de las aguas vivas, siguiendo el piloto de barra las marcas que para ello se habían establecido. Pasada la barra tomaban rumbo a las Canarias navegando ocho o diez días y de allí partían a la Deseada o a la Dominicana tardando veinticinco días en la travesía. La aguada se hacía en la Guadalupe y desde ahí navegaban veinte días a la vista de Puerto Rico y de la Española, surcando entre Cuba y Jamaica y cuidándose de los bajos llamados Jardines para llegar a San Antón, al occidente de la isla de Cuba.

Desde San Antón se navegaba "por adentro" en verano desde mayo a septiembre, cuando no había nortes, o "por de fuera" en invierno. Este derrotero era treinta leguas más largo y más metido en altura.

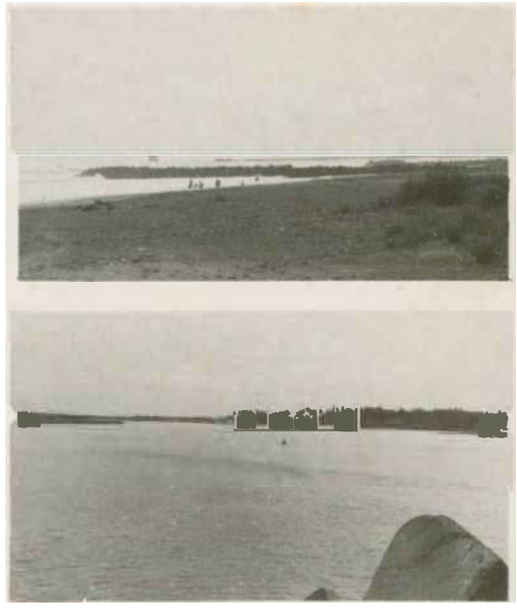
En la flota iban, además de las naves que aportaban a San Juan de Ulúa, las destinadas a Honduras y Yucatán que se apartaban de la flota en la isla de Pinos o en el cabo San Antón.[3]

La navegacion no debió de ser fácil, todos los barcos debían ir a una distancia máxima de una milla sin adelantarse ni retrasarse y se mantenía comunicación constante entre ellos, debiendo mantenerse junto a su capitana aun en caso de ataques. A la vanguardia iba la capitana cuyo capitán general mandaba a todos los demás y a la retaguardia iba la almiranta. Entre ellas navegaban las naves mercantes que iban en disposición de batalla. De noche la capitana prendía faroles de hierro que servían para marcar el derrotero que seguían las demás.

Embarcarse no siempre fue un placer si hemos de seguir la narración de fray Alonso Ponce, visitador de las provincias franciscanas, que hizo el viaje a la Nueva España saliendo el 12 de junio de 1584. Al llegar a puerto encontró la flota zarpando de Sanlúcar de Barrameda y la nave Santa Catalina, en que disponía del camarote de popa, se había hecho a la mar y estaba saliendo de la barra.

Tuvo que navegar una legua en una embarcación chica para alcanzar y abordar su nave, surta en alta mar.

3 *Ibidem*, p. 61-6.



**Bocana y fondeadero de San Blas.**
**Fot. C. B. G.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

El paso hasta la nave se hacía en una chalupa que era batida por las olas y que en la mayoría de los casos llegaba llena de agua. Al abordar era zarandeada y golpeada contra el casco de la nave de tal manera que por la popa tenían que levantar a los pasajeros amarrados con las drizas para embarcarlos junto con sus equipajes. La maniobra, no se escapa, era peligro a y los llevaba a bordo para esperar que se juntaran las demás naves participantes del convoy antes de partir.

En el caso de fray Alonso Ponce todo el esfuerzo sirvió para ponerlo a bordo, pero de nuevo, vino el temporal durante el que se debió variar la forma en que estaban anclados, alargando las maromas reventadas por la mar gruesa, a pesar de tener el grueso de la pierna de un hombre. Sin embargo se perdió el ancla y hubo que sustituirla. La maniobra se repitió otras dos veces. Y es que no hay peor forma de pasar un temporal que con el buque anclado. Por ello al no poder resistir la situación por más tiempo el capitán tomó la medida más segura, izar velas para barloventear en un tramo de aproximadamente una legua, entre la punta Salmedina y las Arenas Gordas. Ello fue posible hasta que se puso la luna y sobrevino la oscuridad total. En ese momento, largó el capitán su última ancla para evitar el riesgo de embarrancar y perderse en los bajos como sucedió con la nao capitana de la flota. Esperaron toda la noche con la esperanza de volver a puerto con el amanecer. Los funcionarios de tierra, que fueron en socorro de la nave, opinaron que no podría entrar en el puerto, porque los bancos arenosos de la barra durante el temporal carecían de los once y medio codos de calado que se necesitaban. Después del forcejeo entre el capitán y los oficiales el piloto consintió en la entrada y la nave entró en puerto ''raspando por las peñas''.

El saldo de aquella noche fue que se perdiera la capitana, que muchas de las naves se refugiaran de la tormenta en Cádiz y que otras zozobraran, frente a Sanlúcar, junto a tierra salvándose de ellas la gente y una parte de la mercadería.

La Casa de Contratación tuvo que volver a organizar el convoy, avió una nueva capitana y otra almiranta y se procedió otra vez al embarque, que nuestro fraile repitió en alta mar con las mismas dificultades. Hubo que esperar de nuevo la reunión de la flota; volvieron las de Cádiz. Una noche entera barloventeando hasta que cesó, de momento, la tormenta y con buen tiempo se hicieron a la vela.

Antes de salir de los cabos hubo alarma de piratas y se pusieron las naves en pie de guerra, para defenderse, hasta que pasó el temor. Uno de los marineros fue aislado en una chalupa por padecer de un tumor, hasta que el pobre prefirió echarse al mar y ahogarse. Sobrevino otro vendaval y toda la flota estuvo en gran tribulación amainándose las velas y poniéndose ''de mar a través'' para pasar el temporal, después del cual la brisa los llevó hasta la Gran Canaria donde, a las doce del mediodía, entraron en puerto el 1 de julio de 1584.

Al salir dos días después, por el exceso de viento se perdieron dos bateles con sus hombres pero los elementos se sosegaron al fin y el 4 de agosto habían atravesado el



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

San Blas, Edificio de la Contaduría. Fot. E. V. L.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

océano al avistar la isla Deseada. El 14 de agosto entraron en Ocoa, en Santo Domingo, donde utilizaron cuatro días para revituallar la nave de agua, carne, fruta y conservas y con buen tiempo navegaron para avistar la Nueva España el 9 de septiembre al amanecer. La Nueva España, sin duda, pero se había colgado la derrota desde Cuba y fueron a dar frente a las Sierras de San Martín treinta leguas al sur de San Juan de Ulúa. Poco a poco, se fueron acercando a San Juan hasta que, al anochecer, la flota estaba frente al río Alvarado todavía a catorce leguas de su destino. Navegaron con poca vela parte de la noche, con vigías destinados a descubrir los bajos y los arrecifes, mientras el piloto y el maestre estaban pendientes de las medidas de profundidad que marcaban las sondas, hasta que para las once de la noche las setenta brazas se redujeron, casi de golpe, a treinta y cinco. De inmediato procedieron a soltar las velas de gavia para alejarse de la costa, cuando uno de los marinos gritó que los bajos estaban en proa. Con violencia se cortaron las amarras de las anclas, una dio en el fondo, y se arriaron las velas y lograron detener la nave a un cuerpo de nave del arrecife Cabezas. La nave que iba al lado no logró la maniobra, dio con el arrecife y se perdió. De ella, se sacó una amarra y un ancla para asegurar mejor la de fray Alonso Ponce, aforrando los cables por dentro para que no se cortasen. Un disparo avisó al resto de la flota y todos los navíos, que venían detrás, derivaron mar adentro para ponerse a salvo. Al amanecer se dieron cuenta del peligro pues "los peñascos del fondo eran tan grandes y se veían tan claros que causaban horror". En esa grave situación hubo que esperar la brisa hasta las tres de la tarde del día 10 de septiembre, pero tampoco lograron llegar al puerto, corriendo las cinco leguas restantes antes del anochecer para enfrentarse con el canal de San Juan. Hubo que largar anclas, de nuevo en la noche, y esperar. Todavía padecieron una nueva turbonada y, con ella, garrearon anclas más de ocho leguas abajo del puerto donde se encontraron al apuntar el día. Vuelta a navegar, para llegar a puerto donde entraron el día 11 de septiembre, después de que el timón tocara tres veces en las peñas del canal del puerto.[4]

El viaje a América exigía sin duda buenos arrestos en quienes lo emprendían, para llegar en "perfecto orden y concierto", como decían, a San Juan de Ulúa donde, habiéndose amarrado las naves a puerto, se daba la noticia de la llegada de la flota al virrey y a la audiencia de la Nueva España y se apresuraba la descarga, previa visita, de acuerdo con el registro que se hizo en Sevilla.

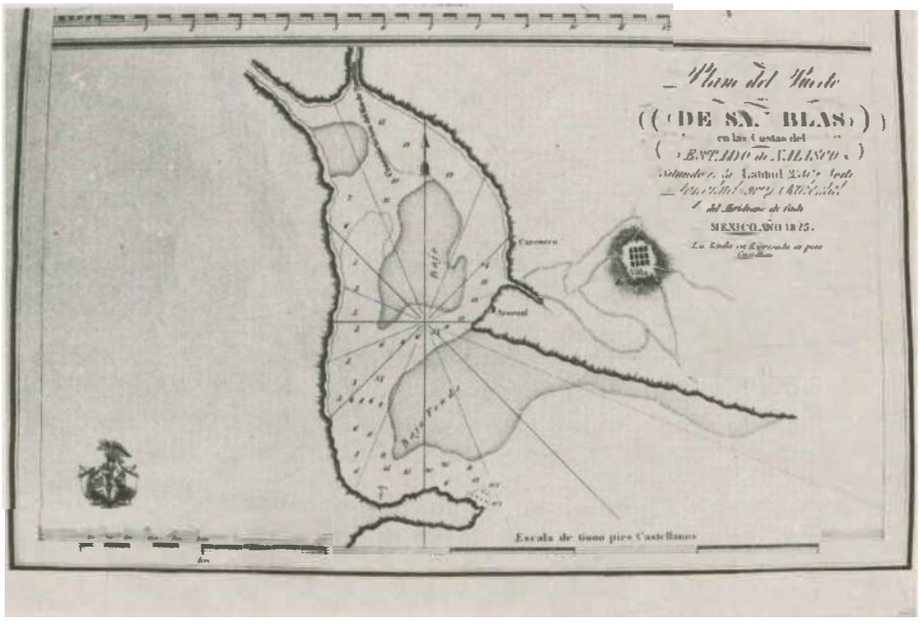
Sin embargo, las debilidades humanas del siglo XVI nada envidiaban a las del XX y, por ello, las visitas, como vimos arriba, dejaban mucho que desear. Por otra parte surgían las dificultades de la deserción de marineros y también de oficiales, encubiertos por las autoridades del puerto; las luchas y las discusiones, que fueron pan de

4 Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, edición y estudio de Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, prólogo de Jorge Gurría Lacroix, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976, 2 vols., vol. I, p. 4-11.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Portulano de San Blas. Hecho en el siglo XVIII y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.**

cada día, en cuestiones de competencia entre autoridades por razones de jurisdicción, dificultaron la estancia de la flota en el puerto.[5]

La descarga de las naves se hacía en veinte o treinta días, después de los cuales se procedía de inmediato a la carga, que debía hacerse a tiempo, con el fin de evitar que las naos regresaran en pleno invierno porque se causaban desastres.

Antes de salir se volvían a hacer todos los trámites de las visitas y de los documentos y zarpaba la flota hacia España.

El viaje de vuelta no seguía la misma derrota, pues debían salir a mayor altura, fuera de los trópicos, para favorecerse con los vientos fre cos del norte que corrían de oeste a este. A mediados de junio las flotas, reunidas en la Habana, partían para llegar a España antes del invierno. Durante el trayecto de San Juan de Ulúa a la Habana las naves iban desprevenidas con la artillería bajo cubierta por ir muy cargadas y sin temor, a tal grado que, "si enemigos acometiesen entre San Juan y la Habana, la flota correría gran peligro, pues antes de sacar los tiros las desbaratarían".[6]

5 Federico Castro Bravo, *op. cit.*, p. 76 y siguientes para recabar ejemplos.
6 *Ibidem*, p. 81.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Una vez los navíos reunidos en la Habana, si no se retrasaban, pasaban las visitas de rigor, tendían las velas y se hacían a la mar, desembocando en el canal de Bahama donde el general hacía una nueva visita a cada una de ellas. Seguía después por el golfo del Norte o mar del Sargazo y en veinte días, de tiempo normal, seguían dos rutas, una para verano más subida, en altura, por los 38 o 39 grado de latitud para ir a las Azores y otra ruta de invierno, más baja, con el fin de evitar aguaceros y temporales. Se subía después hasta los 39 grados para llegar a la isla de Santa María en las Azores y un grado más para tocar en la Tercera.

Desde ahí comenzaba el peligro, y por ello se deshacían los camarotes y cámaras de los pasajeros, se desembarazaba de jarcia y de cuanto estorbara a la cubierta en caso de ataque. La nave se ponía en pie de guerra con la artillería preparada y con todo a punto para enfrentarse a los corsarios que abundaban por esas latitudes.

En la Tercera se recibían noticias de si se avistaron piratas y, si el camino estaba libre, se continuaba el viaje sin tocar a tierra, tomándose una ruta directa hasta Sanlúcar, distancia que navegaban unas veces en quince días y otras en treinta. Por lo general llegaban a España avistando la costa de Portugal y, doblando el cabo San Vicente, costeaban hasta Sanlúcar. La costa estaba henchida de guardas y barcos que vigilaban el posible envío a tierra de los productos no consignados debidamente. La llegada de la flota era un verdadero martirio de la burocracia pues, apenas amarrada, comenzaban las residencias, los interrogatorios, las cuentas y demás que involucraban a cuantos con la flota tenían que ver.[7]

Y todo esto sucedía después de que el viaje adolecía de muchos padeceres y entre los principales la comida, pues había generales proveedores y maestres de raciones desaprensivos que se enriquecían a costa de marineros y soldados. Acortaban las raciones, pero las cobraban como si las dieran enteras. Para el retorno de las flotas compraban buen bizcocho en Puebla de los Ángeles, pero de ése sólo comían quienes lo hacían en la mesa del general y los demás se conformaban con un bizcocho prieto y sin sustancia, que era barato. Lo mismo pasaba con el vino, que por norma general aguaban más de lo necesario y a los navegantes de más baja estofa daban vinos avinagrados comprados a muy bajo precio. Supuestamente el régimen normal en la comida de la gente de mar, según los reglamentos, nunca fue escogido pero era abundante y suficiente, dándose raciones iguales a todos, consistentes en libra y media de bizcocho y media azumbre de vino por día.[8]

Las flotas no perduraron por razones diversas ya expuestas. En primer lugar la reglamentación de las mismas duró hasta la segunda mitad del siglo XVI y al entrar el siglo XVII su régimen se sustituyó por el de los galeones.

Su decadencia puede relacionarse con los mismos motivos que provocaron la decadencia de España toda: se disminuyó la construcción naval, se desobedecieron

7 *Ibidem*, p. 87-9.
8 *Ibidem*, p. 165-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sistemáticamente las disposiciones que trataban de reglamentar situaciones, creció el contrabando que compitió con el comercio peninsular y mató el estímulo de los cargadores sevillanos.[9]

## 4. *Las exploraciones del Mar del Sur complementaron el viaje*



**San Blas, Edificio de la Aduana. Fot. C.B.G.**

Pero ese fabuloso aparato marino que constituyó la base de la conquista del Nuevo Mundo no era otra cosa que el primer peldaño en la comunicación con el Oriente y la Especiería, objetivo primordial del viaje que produjo el descubrimiento de América. Visto en esta forma resulta natural que el instrumento marítimo del océano Atlántico, que conectó a España con América, diera lugar al nacimiento del otro instrumento, que enlazaría la Nueva España con el Oriente, principiando, como se hizo en la primera etapa, con una secuencia de acontecimientos previos como la llegada de la conquista al Mar del Sur, la construcción de los navíos y los descubrimientos marítimos sobre la costa occidental de la Nueva España, que proyectarían los ramales existentes de navegación hacia las Filipinas y el Lejano Oriente.

El ciclo completo de la navegación imperial aparece en el momento en que se eslabona la navegación del Atlántico con la del Pacífico de manera regular, por medio de las recuas de animales que unieron a Veracruz con Acapulco para dar continuidad al movimiento de la nao de la China con el Oriente. Así se cumplió con el objetivo principal del viaje de Colón que fue el de llegar a las Especierías.

Con ese fin se iniciaron las expediciones de exploración que vimos con anterioridad, resultantes del empeño de Hernán Cortés de ir en busca de un camino que, por tierra, lo pondría frente al Mar del Sur, para abrir la posibilidad de la navegación hacia la Especiería. Al efecto, le dijo al rey en su quinta carta de relación fechada el 3 de septiembre de 1526:

> Mis navíos de la Mar del Sur están, como a vuestra majestad he dicho, muy a punto para hacer su camino, porque luego como llegué a esta ciudad comencé a dar prisa en su despacho, y ya fueran partidos, sino por esperar a ciertas armas y artillerías y munición que me trajeron de esos reinos, para lo poner en los dichos navíos, porque vayan a mejor recaudo, y yo espero en Nuestro Señor que en ventura de vuestra majestad tengo de hacer en este viaje un muy gran servicio, porque ya que no se descubra el estrecho, yo pienso dar por aquí camino para la

9 *Ibidem*, p. 195-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

especiería, que en cada un año vuestra majestad sepa lo que en toda aquella tierra se hiciera.[10]

El proyecto fue ambicioso a más no poder; se nota en las proposiciones que Cortés hizo al rey la magnitud de la empresa que el Mar del Sur abría ante sus ojos y la importancia que se le estaba atribuyendo.

> Y si vuestra majestad fuere servido de me mandar conceder mercedes que en cierta capitulación envié a suplicar se me hiciesen acerca de este descubrimiento, yo me ofrezco a descubrir por aquí toda la especiería y otras islas, si hubiese cerca de Maluco y Malaca y la China, y aun de dar tal orden, que vuestra majestad no haya la Especiería por vía de rescate, como la ha el rey de Portugal, sino que la tenga por cosa propia, y los naturales de aquellas islas le reconozcan y sirvan como a su rey y señor y señor natural. Porque no me ofrezco, con el dicho aditamento, de enviar a ellas tal armada, o ir yo con mi persona, por manera que las sojuzgue y pueble y haga de ellas fortalezas, y las bastezca de pertrechos y artillería de tal manera, que a todos los príncipes de aquellas partes, y aun a otros, se puedan defender. Y si vuestra majestad fuere servido que yo entienda en esta negociación, concediéndome lo que pido, creo será de ello muy servido, y ofrezco que si como he dicho no fuere, vuestra majestad me mande castigar como a quien a su rey no dice verdad.[11]

Las ofertas y promesas de Cortés al rey, en este párrafo, proyectan la imaginación hacia el Lejano Oriente, de tal manera, que pueden considerarse consecuencia de la gran política imperial lanzada desde la Nueva España hacia el Pacífico que se apoyaba en el instrumental marino que se creaba en el Atlántico. De las diferentes expediciones de descubrimiento de la costa mexicana, que Cortés ordenó, la de Diego de Ordaz, que ya vimos según el relato de Bernal Díaz, fracasó por interponerse otros intereses al ocuparse al capitán en quehaceres aparentemente apremiantes para la pacificación de la Nueva España pero que, en realidad, eran menores en importancia si se considera el proyecto que se tenía en mente. Esa expedición fue retrasada porque aun cuando

> hice saber a vuestra majestad como hacía ciertos navíos en la Mar del Sur para descubrir, y aunque aquello es cosa muy importante, por otras ocupaciones y cosas que se me han ofrecido, ha cesado hasta ahora que los navíos están ya a punto. Envío por capitán a una persona bien cuerda y experimentada, que es

10 Hernán Cortés, *Cartas y Documentos,* introducción de Mario Hernández Sánchez-Barba, México, Editorial Porrúa, S. A., 1963, p. 320.
11 *Idem.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Diego de Ordaz, el cual ha estado en esta corte de vuestra majestad por procurador de esta tierra; plega a Dios lo encamine; creo que hará a la vela en todo el mes de. . .[12]

Estos esfuerzos se combinaban con los que, aparte, se hacían desde España para el mismo propósito, pues por noticias que se recibieron desde Tehuantepec "que está a la Mar del Sur ciento y veinte leguas de esta ciudad,. . ." se supo de la llegada de una nao de las de fray García de Loayza que había llegado con el batel roto y maltratada la nave por el mar. Ese navío fue despachado desde la Coruña para dirigirse a las islas del Maluco y Cortés mandó socorrerlo en todo lo posible, pero a la vez le propuso que, si quería, siguiera u derrota en compañía pues estaban preparados los tres navíos que tenía para ir en busca de la Especiería "y que irían todos juntos". Por carta del clérigo Juan de Arizaga supo que Loayza había salido de la Coruña atravesando el estrecho de Magallanes pero, al salir del mismo, el navío Santiago, donde viajaba, perdió la flota y llegó a Tehuantepec. Los otros dos navíos que componían el grupo eran uno apitaneado por don Rodrigo de Acuña, y otro el navío llamado Nunciata, que no los siguieron.[13]

## 5. *La ruta del oeste*

En las instrucciones que Cortés dio el 28 de mayo de 1527 a Álvaro de Saavedra Cerón, para que hiciera el viaje a las islas del Maluco, se destaca —después de que le ordena llegar a Zacatula donde estaban los navíos, y de revisarlos en cuanto a su construcción, aparejos y personal— que se o uparía de la organización de la hueste que en ellos viajaría, nombrando los capitanes necesarios y los oficiales que irían en la armada. Le ordenaba de manera muy especial que se castigaran las blasfemias y que se limitara el juego que era el causante de las mismas, pero a la vez reconocía que en los largos viajes de mar era necesaria la distracción y que parte de ella era el juego. Debía castigar de manera especial el juego de naipes y el de dados

> que ninguna persona jueguen los dichos juegos, e ansimesmo lo castigad con todo rigor; y porque en los ejército , mayormente en los que se hacen por la mar, hay necesidad de algún género de recreación o pasatiempo, permitiréis que una cantidad moderada, que a vos os paresciere, se pueda jugar, con tal que sea en vuestra presencia. . . porque desta manera se evitarán las blasfemias, y la gente terná algund ejer icio.[14]

12 *Ibidem*, p. 325.
13 *Ibidem*, p. 327-8.
14 "Instrucción dada por Hernán Cortés a Álvaro de Saavedra Cerón para el viaje a las islas del Maluco", México, 28 de mayo de 1527, en Hernán Cortés, *Cartas y documentos*, p. 373.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Mazatlán, puerto viejo, bocana y escolleras modernas. Fot. E. V. L.**

Se prohibía que en las naves fueran mujeres "porque suelen ser muy dañosas semejantes compañías" y luego se embarcaría a toda la gente para zarpar. Todos los navíos seguirían las instrucciones que diera el capitán, conforme al viaje que iban a hacer, dando la orden de navegación y la derrota que habían de seguir, detrás de la capitana. Todos los días a la hora convenida se comunicarían con el fin de que el piloto mayor indicara la derrota del día siguiente, firmando las instrucciones. Si algún barco se extraviara debían saber dónde volverse a encontrar o dónde debían esperarse los unos a los otros.

De esa forma harían el viaje "y seguiréis vuestro camino para las dichas islas del Maluco, donde Fernando de Magallanes fue, conforme a las figuras e cartas que lleváis del viaje quél hiço".[15] En el camino tendrían que preocuparse de levantar mapas de cualquier tierra que avistaran pues se sabía que había muchas no descu-

15 *Ibidem*, p. 374.



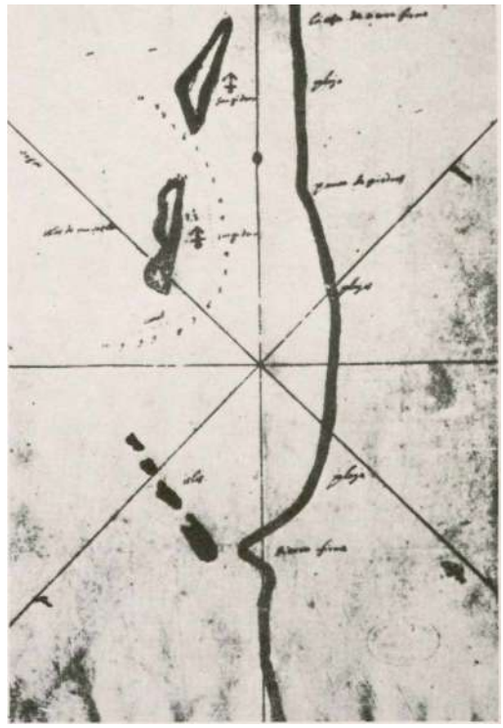
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

biertas. De ninguna manera saltarían a tierra pero, en cambio, darían todos los pormenores de lo que en ella vieran, pues la razón principal del viaje era lo ordenado por el rey que consistía en "buscar el comendador fray García de Loayza e a Sebastián Caboto, capitanes que por mandado de su majestad son idos a las dichas islas del Maluco".[16] En caso de hallarlos les entregarían las cartas que llevaban e informarían de todo lo que les hubiera sucedido, tanto a sus personas como a sus navíos y armadas. De la misma manera informarían si encontraran a la gente que llevaba Fernando Magallanes que se había quedado con la nave capitana la Trinidad en la isla Tidori, cargada de mer aderías y también artillerías y bastimento. Pero, de manera especial, se ordenaba que averiguasen si cualquiera de ellos había descubierto o avistado otras tierras o islas. Asimismo debían hacer lo posible para llegar a la isla de "Cibú" con la intención de averiguar qué había sucedido con Juan Serrano el piloto y con otros que fueron apresados, de manera que, si estaban vivos, pudieran rescatarlos averiguando de paso todo lo posible sobre los naturales que allí se encontraran.

Por otra parte, se sabía que en una de las islas del Maluco los portugueses habían construido una fortaleza supuestamente situada en los límites territoriales de la corona. Utilizaría toda clase de ardides, poniendo sus naos fuera de la vista de la fortaleza para acercarse con lanchas y, si fuera posible, capturar alguno de sus pobladores para requerir las noticias necesarias. Si juzgara conveniente debía tomar la fortaleza y artillarla lo mejor posible siempre que se pudiera mantener en ella el tiempo necesario para mandar aviso por medio de dos navíos. Cortés prometía hacer fuerte a Saavedra, e incluso ir en persona en su ayuda. Mientras tanto, establecería contacto con los naturales haciéndoles ver la ventaja que sacarían de la nueva dependencia. Si no pudiera tomar la fortaleza, entonces trataría de convencer a alcalde de la necesidad que había de que se retirara, pues se encontraba dentro de la demarcación de su majestad.

Si no encontrara a fray García de Loayza y a Sebastián Cabot, buscaría una isla donde pudiera asentarse sin riesgo y despacharía navíos cargados con especiería y productos de la tierra avisando dónde se hallaba. Convencería a los naturales para que se sometieran al rey y contrataría con ellos comerciando de rescate, y todo se haría en torno a una fortaleza que construiría. Si hallara a otros navegantes les haría saber que estaba apoyado por la Nueva España, presta a acudirlo ante cualquier necesidad.

Con especial atención se ordeno que se averiguara dónde había más tráfico de especies y de drogas, averiguando la forma en que los naturales cultivaban las



**Portulano de Mazatlán. Publ. por Michael Mathes.**

16 *Idem.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

plantas que las producían; incluso se pedía que cargara, en los envíos que se hicieran, algunas plantas que cultivar en la Nueva España. Ideal sería que pudiera mandar, con las plantas, a un esclavo que supiera cómo cuidarlas y curarlas. Al regresar de la expedición se detendrían en todas las islas del camino para tomar posesión de ellas en nombre del emperador y ante escribano. Los navíos debían volver al puerto de Aguatán, en Colima, o a Mazatlán, dando noticia inmediata de la llegada sin descargar los barcos hasta recibir la orden necesaria para ello.

El optimismo, en cuanto al establecimiento que se iba a hacer, era de tal naturaleza que, mientras los navíos volvían a la Nueva España, haría la mejor labor de atracción de los naturales de manera que

> con mucha brevedad yo os despacharé todo lo que enviardes a pedir muy cumplidamente; y ya sabéis cómo en la provincia de Teguantepeque quedan en astilleros tres navíos los cuales está haciendo Francisco Maldonado para ir en vuestro socorro; si se acabaren antes que vos enviéis respuesta, irán en vuestra busca. Conviene que en todas las islas donde llegardes y pudieren aportar o tocar los dichos navíos, les dejéis señales en árboles o en otras partes conocidas, por manera que conozcan que habéis pasado por allí, y aun dejarles cartas en ollas o calabazas, habiéndoles relación de vuestro camino e a dónde pensáis ir; e si no fueren llegados estos navíos antes que vos despachéis los que lleváis, mandarles que en la boca del arcipiélago, en las islas donde más aína pueden tocar, les dejen señales e avisos de dónde quedardes asentado, para que más largamente os hallen.[17]

El proyecto de expansión al Pacífico desde la ueva España, no hay duda, estaba en pie y esta expedición que se mandaba por delante para establecer una cabeza de puente se apoyaba en la incipiente construcción naval que se llevaba a cabo en tierras de México. La concepción del plan concordaba con los lineamientos políticos de la corona y convertía las tierras mexicanas en el punto de partida de los descubrimientos y conquistas subsiguientes.

## 6. *La ruta hacia el norte*

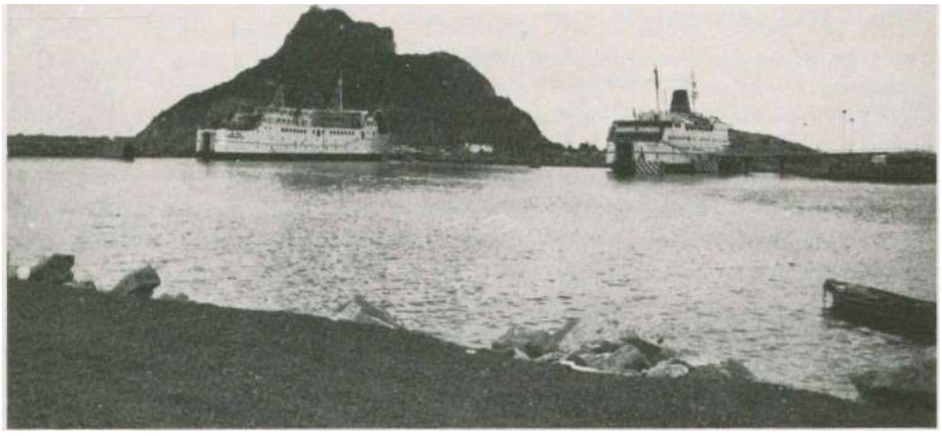
En consenso con toda esa política estuvieron también las instrucciones del propio Cortés a Diego Hurtado de Mendoza al que se le dio orden de ir a Acapulco, en la costa y Mar del Sur de la Nueva España, donde tenía aprestados dos navíos para que siguiera la siguiente derrota:

17 *Ibidem*, p. 381.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**El surgidero de Mazatlán en la actualidad. Fot. C. B. G.**

> Engolfaroséis en la mar, ocho o diez leguas al Sur, y en aquel parage seguiréis la costa desta tierra la vía del Nordeste como la dicha costa se corriera, de manera que no la perdáis de vista, y llevaréis mucho cuidado, e así lo amonestaréis a los pilotos e a las otras gentes, de mirar a las mañanas y tardes cuando sale y se pone el sol, de mirar hacia la mar por si alguna tierra viéredes, e si alguna se viere, marcarleéis por el aguja e pornéis la proa en ella hasta la ver e descubrir.[18]

En todo momento la tarea de información parecía especial en esta expedición y se tomaron todas las prevenciones necesarias, como las de no llegar a tierra durante la noche, averiguar si los naturales tenían navíos e instrumentos para navegar, si había agresividad o no, y sobre todo se cuidaría no "ser dellos tomados, porque sería muy gran daño a causa que tomándoos, demás de perderos, se perdería la noticia de la tierra".[19]

Si el viaje se mostraba seguro porque los naturales no tenían naves para agredirlos entonces

> seguiréis la costa del norte de la dicha tierra por manera que vayáis entre ella y ésta, y andaréis tanto cuanto os paresciere que podréis deteneros siempre

18 "Instrucción que dio Hernán Cortés a Diego Hurtado de Mendoza para el cumplimiento del viaje al descubrimiento del Mar del Sur", en Hernán Cortés, *Cartas y Documentos*, p. 386.
19 *Ibidem*, p. 387.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

> llegándoos a tierra, y viendo los puertos y entradas della, e haciéndoles asentar las figuras que los pilotos han de hacer con toda la manera de señas dellos, y en el paraje en que están, para que cuando vaya armada gruesa tengáis sabido dónde pueden surgir, y las recuestas que hay en la costa, y todos los más secretos que pudiéredes saber della.[20]

En caso de que al navegar desde Acapulco hasta Zihuatanejo no hubieran visto tierras nuevas entonces seguirían otras veinte leguas, navegando diez leguas mar afuera a lo largo de la costa y, pasada esa distancia, tomarían rumbo al oeste navegando otras doce o quince mar adentro, cuidando de los bajos que se decía existían muy adentro del mar. Si llegara en su navegación por los límites a que llegó Nuño de Guzmán, que distinguiría por las cordilleras que rematan en el mar, entonces:

> doblaréis la punta de las dichas sierras, y meteroséis en la costa desta dicha tierra, y saltaréis en ella, y tomaréis la posesión en la manera susodicha, e informaroséis si es poblada y de qué gente, y qué manera de tierra es, y cómo se corre la costa della, y desta manera seguiréis la dicha costa hasta cien o ciento e cincuenta leguas, entrando siempre por todos los puertos y ríos que por ella hobiere, y tomando la posesión, como dicho es, e informándoos muy particularmente de todas las calidades de la tierra e gente della, y todas las costumbres, leyes o ritos que tuvieren por manera que de todo traigáis muy particular e larga relación.[21]

Después de esa larga navegación y habiendo levantado todos los planos necesarios tanto de la costa como de los puertos, regresaría a la Nueva España y mandaría noticia desde el primer puerto que tocara, poblado de españoles. Junto con estas instrucciones iba también una autorización para que pudiera contratar y comerciar con los naturales, si fuera posible, pero en todo caso debía hacer relaciones exactas y extendidas ante escribano.[22]

Mientras que las instrucciones anteriores lanzaban la navegación y el descubrimiento al oeste del Pacífico, las de Hurtado de Mendoza planteaban la continuación del reconocimiento de la costa mexicana hacia el norte y la posibilidad del reconocimiento de la costa occidental del continente norte. Estas fueron las dos líneas de proyección que se convirtieron en tradicionales para la exploración y luego navegación marítima desde la Nueva España, que de hecho bifurcaban el derrotero este-oeste que venía desde España a Veracruz.

20 *Ibidem*, p. 388.
21 *Idem*.
22 *Ibidem*, p. 399.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Saavedra zarpó con los tres navíos construidos en Zacatula de los que sólo llegó el Florida, mandado por el mismo Saavedra, a su destino, y después de intentar el tornaviaje por dos veces murió Saavedra. El marino Lazo tomó el mando del navío y volvió a las Filipinas donde también terminó su vida. Otro de los navíos de la expedición descubrió el puerto de Manzanillo, que se llamó Santiago.

En cuanto a la expedición de Diego Hurtado de Mendoza ésta partió de Acapulco el 30 de mayo de 1532 incluyendo las dos naves, San Miguel y San Marcos, procedentes de Perú, que llegaron en 1531 a ese puerto, y las dos construidas por Cortés. Al cumplir sus instrucciones de descubrir las islas del Mar del Sur y la costa occidental del noroeste encontró las islas Magdalenas (hoy Marías), prolongó el viaje hasta Sinaloa donde se amotinaron los marineros del navío, mandado por Francisco Cortés, y naufragaron frente a Navidad. Casi todos fueron muertos por los indios de la costa. Sin embargo el navío de Hurtado siguió hasta el golfo de California y penetró en Tamazula, donde Hurtado de Mendoza murió de un flechazo. El resultado de la expedición fue desastroso en el sentido de que todas las naves se hundieron y pocos de sus tripulantes se salvaron, pero representó pasos importantes en el conocimiento de la costa mexicana. Todavía hubo otra expedición el 30 de octubre de 1533 que zarpó de Manzanillo y terminó trágicamente. Los dos navíos que la formaron, construidos por Cortés, zarparon para reconocer las costas del norte. Ellos fueron el Concepción y el San Lázaro. Hernando Grijalva en la nave San Lázaro se alejó de la costa y llegó a las islas Santo Tomás, hoy Socorro, y a la San Benedicto de las Revillagigedo volviendo a Puerto Santiago. Entretanto el piloto de la nave Concepción, Fortún Jiménez, asesinó al capitán Diego Becerra de Mendoza frente a la costa de Sonora y descendió con el navío hasta la costa de Jalisco donde embarrancó la nao cerca de Compostela.[23]

Cuánto contratiempo y naufragios, además de arrojo, costó el conocimiento de las costas mexicanas. Marinos, en su mayoría olvidados, pues sólo sabemos de quienes capitanearon las naves y las expediciones, poco de los demás que participaban y de sus vidas ha llegado hasta nosotros. Todos ellos, hombres valientes y duros que, con su muerte, apoyaron a los que lograron los éxitos. A cambio de sus vidas, como siempre, obtuvimos los conocimientos.

Para Hernán Cortés los datos geográficos no parecieron ser un justificante suficiente de las expediciones que había mandado y por ello decidió participar personalmente en ellas. Zarpó de Chiametla el 18 de abril de 1535 con intención de ir a la isla del Cardón (según García Cubas, esta fue la de Cálida Fornax, nombre que degeneró en California). Los navíos, de nueva construcción, que fueron utilizados se llamaron Tehuantepec, primer símbolo de mexicanización, Sta. Águeda, San Lázaro y Santo Tomás. En ellos llegó al golfo de California y fundó la ciudad de Santa Cruz,



Isla de Cedros. Fot. A. P.

23 Raciel García Arroyo, *Biografía de la Marina mexicana*, Secretaría de Marina, 1960, p. 40-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

actualmente la Paz, recorriendo las costas durante un año. La pobreza de la tierra descubierta no le hizo perder el interés en ella pues mandó dos de sus navíos a Santiago en busca de más víveres. Los dos naufragaron y Cortés, como dijimos antes, piloteó el barco que le restaba, hasta Acapulco.[24] Al año siguiente, en 1536, Francisco de Ulloa y Hernando de Grijalva zarparon del puerto de Acapulco con auxilios que Cortés mandaba a Pizarrro en el Perú y desde allí salieron para las Molucas en otro intento de establecer la ruta a oriente.[25] Todavía en 1539 el capitán Francisco de Ulloa fue el último enviado de Cortés que logró recorrer las costas interiores del golfo de California y también las del Pacífico hasta la altura de la isla de Cedros. Ulloa se perdió pero uno de sus barcos, al regresar, trajo una relación de la que se deducía, por vez primera en mayo de 1540, que la famosa tierra de las perlas no era isla sino península. Ello se confirmó con el testimonio de Francisco Alarcón quien enviado por el virrey Mendoza llegó hasta el extremo norte del golfo y, remontó las aguas del río Colorado, de acuerdo con lo que declaró a final de 1540. Aunque estas expediciones enriquecieron el conocimiento de la costa mexicana y también de la geografía californiana no alcanzaron a concretar, como tampoco lo hizo la expedición de Juan Rodríguez de Cabrillo por las costas del Pacífico hasta arriba del cabo Mendocino (1542-43), la duda de si California era isla o península y de si existía un paso que uniera en esa zona el Atlántico con el Pacífico.[26] Mientras tanto, Hernando de Alarcón y su piloto Domingo del Castillo habían levantado la primera carta de las costas de la Nueva España en el Mar del Sur.[27]

## *7. Se resolvió la derrota en el Pacífico*

Sin embargo, el gran momento de la navegación desde la Nueva España en el Pacífico fue el año de 1564, cuando desde el Puerto de Navidad (hoy Barra) salió el 21 de noviembre de 1564 la nave capitana San Pedro llevando a Miguel López de Legazpi y a fray Andrés de Urdaneta a bordo, acompañados por los galeones San Pedro, Almirante y San Pablo capitaneados por el maestre de campo Mateo del Saz, además de los pataches San Juan y San Lucas que acarreaban una tripulación total de 400 a 600 hombres.[28] El viaje* obedeció a que Felipe II ordenó al virrey de la Nueva España en 1559 que preparara una expedición que, saliendo de algún puerto del

24 *Ibidem*, p. 42.
25 *Ibidem*, p. 41.
26 Miguel León-Portilla, "Viajes a California de Francisco Ortega", *Estudios de Historia novohispana*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1970, vol. III, p. 85.
27 Raciel García, *op. cit*, p. 42.
28 *Ibidem*, p. 72.
* Este viaje produjo en 1567 el primer planeamiento de la infraestructura portuaria de Acapulco; véase apéndice II.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mar del Sur, encontrara la ruta de la especiería, descubierta desde 1521 por Magallanes, de manera que por esa ruta se pudieran poblar aquellas tierras.

Andrés de Urdaneta, antiguo grumete, participante en varias expediciones, fraile agustino, fue nombrado jefe de la expedición, pues era tenido por persona gran conocedora del arte de la navegación. Como Urdaneta no aceptó otra cosa que pilotear la expedición recayó el nombramiento de capitán en Miguel López de Legazpi. La expedición descubrió las islas de Poniente (Filipinas) el 13 de febrero de 1565, que antes pertenecían a los reyes de China. El propio Legazpi fue quien fundó Manila en la isla de Luzón en 1572. Esa armada llevó un número considerable de personas nacidas en la Nueva España y uno de sus tripulantes escribió sobre ese descubrimiento: ''ello es cosa grande y de mucha importancia y los de México están muy ufanos con su descubrimiento que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo''.[29]

De hecho el final del viaje, con el descubrimiento de las Filipinas el 13 de febrero de 1565, puede ser considerado como la mitad del viaje. Legazpi se estableció en la isla Cebú para poblarla y Urdaneta trató de resolver el tornaviaje a la Nueva España. Para ello salió el 1 de junio de 1565 en la nao mayor, San Pedro, con doscientos hombres y al mando de Felipe Salcedo. ''La navegación fue hecha con todo método y sistema para cada día, consultando el piloto una carta que para el efecto había minuciosamente dibujado el padre Urdaneta; iban por consiguiente con toda tranquilidad''.[30] Cruzó el archipiélago de las Filipinas y se encaminó al noroeste para llegar al grado 34 norte. Conservó esa altura y descubrió el 3 de septiembre del mismo año la isla Deseada al llegar a 35°45'. Siguió su navegación manteniendo un rumbo este y el 26 de septiembre llegó a California en la Nueva España.[31]

Tanto Rodrigo de Espinosa en su *Diario* como Alonso de Arellano en su *Relación* describieron su paso frente a las costas de California. Al llegar al extremo de la península, Espinosa escribió:

> de la tierra alta va una punta de tierra baja de dos leguas hacia el sureste, que es donde se remata la dicha tierra de California y sobre la punta hace un pan redondo que parece isla y es todo tierra firme, y en la parte de la tierra hace otro mogote a manera de pan de azúcar.[32]A esas alturas empezaron las tribulaciones de los navegantes: el escorbuto entró en el navío y empezó atacando a personas muy importantes, como que ese mismo día murió el contramaestre y lo echaron al

29 Copia de una ''carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho navegando con la armada que su majestad mandó hacer en México'', en Mariano Cuevas, *Monje y marino,* México, Galatea, 1943.
30 Mariano Cuevas, *Monje y marino,* p. 269.
31 Raciel García, *op. it.,* p. 72-3.
32 Miguel León-Portilla, *op. it.,* p. 86, nota 8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Isla de San Martín. Fot. A. P.**

mar; y otro día murió el piloto mayor Esteban Rodríguez, entre las nueve o las diez de la mañana.[33]

Desde ahí costearon hacia el sur hasta llegar el 1 de octubre a Puerto de Navidad al amanecer.

> El domingo 30 de septiembre cuando amaneció —refiere Espinosa—, vimos la costa y no conocí la tierra por no haber estado en ella, mas hallé que no estaba entre el puerto de la Navidad y el cabo de Corrientes. Toda esta costa cerca de la mar es arenal blanco y sobre Chamela están dos o tres farellones cerca de la tierra y allí dicen que están las pesquerías.
>
> Lunes cuando amaneció a primero de ocubre, año del nacimiento de uestro Señor Jesucristo de 1565, amanecimos sobre el puerto de la Navidad, y a esta hora me fui al capitán y le dije que a dónde mandaba que llevase el navío y el me mandó que lo llevase al puerto de Acapulco y obedecí a su mandado, aunque en la nao al presente no había más que dieciocho hombres que pudiesen trabajar porque los demás estaban enfermos y otros diez y seis se nos murieron.
>
> Llegamos a este puerto de Acapulco, lunes 8 de este presente mes de octubre, con harto trabajo que traía toda la gente. Tanto fue el trabajo que el propio P. Urdaneta tuvo que andar personalmente haciendo las maniobras de anclaje y amarre para atracar.[34]

El tornaviaje encontrado por fray Andrés de Urdaneta, resolvió la navegación de ida y de vuelta de las Filipinas. El viaje de la Nueva España hacia las Filipinas era relativamente fácil y rápido, pues los navíos aprovechaban vientos alisios en popa que desde Acapulco los trasladaban directamente hasta las Filipinas. Bastaba salir de Acapulco, con la brújula al sudoeste oeste por unas cuantas horas, hasta llegar a los 20 grados tres minutos de latitud. Desde ahí en rumbo oeste llegaban hasta las Filipinas con las velas hinchadas por el viento continuo de popa. Lo difícil era la vuelta. En esas latitudes el viento venía de proa y se hacía necesario escarcear y bordear durante la mitad de la distancia existente entre las Filipinas y el cabo Mendocino. En la última bordada las naos salían del trópico y encontraban las corrientes frescas norteñas y los contralisios que los llevaban de un tirón hasta California. Urdaneta resolvió el problema al salir del cabo del Espírutu Santo en las Filipinas con rumbo nornoreste y subir hasta el grado 30 de latitud. Ahí se encontraba fuera de la zona tropical y encontraba los vientos de regreso y la corriente del Kuro Sivo que los empujaba directamente hasta el punto donde las naos solían hacer

33 Mariano Cuevas, *op. cit.*, p. 220.
34 *Ibidem*, p. 270.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la última bordada; desde ese punto se reproducía la misma ruta hasta el cabo Mendocino. De hecho, la solución que Urdaneta dio al tornaviaje en el Pacífico es la misma que dieron las flotas en el Atlántico al suyo. Allí salían por el canal de las Bahamas y subían hasta salir de la zona tropical para que los vientos frescos del norte los empujaran hasta España. El mapa que trazó Urdaneta, describiendo su tornaviaje, resultó un documento de importancia extrema, cuyas instrucciones siguieron todos cuantos en el periodo colonial viajaron entre Acapulco y Luzón y viceversa. Por estas rutas viajaron las naos de la China y se abrió el comercio con las Filipinas y con China que, a través de la Nueva España, llegó a la metrópoli en años subsiguientes, utilizando el tramo terrestre Veracruz-México o Puebla-Acapulco.

Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia del tornaviaje de las Filipinas si se tiene en cuenta que, aparte de lo que significó en sí, abrió el derrotero de la comunicación y del comercio entre Asia, América y Europa que, por siglos, se ha mantenido en pie. Para asegurarlo, en tiempos modernos hubo incluso que abrir el canal de Panamá, convertido hoy en el punto clave de toda navegación, que representa a la vez la afirmación de lo adecuado del derrotero establecido en el siglo XVI para la comunicación horizontal del globo.

**Costa del Pacífico de California. Fot. A. P.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 8. *El comercio con las Filipinas*

La solución de la navegación y la organización de una verdadera flota comercial constituida por naves que tradicionalmente se llamaban las "naos de las Filipinas" llevaron a la Nueva España y a Acapulco grandes beneficios, ingresos al erario, comercio, incluso la mariguana, ocupación y trabajo a los hombres del puerto. Tan importante era la llegada de los galeones que, para descargarlos, hacía falta orden del virrey y presencia del gobernador y oficiales reales. Al entrar a puerto se hacían ferias a las que llegaban los compradores del interior que, en pocos días, aseguraban sus actividades comerciales de todo el año. El desarrollo de este comercio fue tan rápido que de una nave que anualmente hacía el viaje, pronto hubo de hacer viajes cada tres o cuatro meses.[35] Todas utilizaron la derrota de Urdaneta, con muy pocas variantes desde 1565, en que principiaron, hasta 1815 en que zarpó el Magallanes, último galeón de Filipinas.[36]

Hubo que resolver problemas, incluso de salud de los navegantes; entre ellos, uno de los más importantes fue, como vimos, el escorbuto que contraían en los ciento dieciocho días que duraba la navegación desde Filipinas. Ello se consiguió al establecerse una misión de los jesuitas primero, y de los franciscanos después, en el cabo San Lucas donde se cultivaron cítricos para el alivio de los navegantes y viajeros atacados por esa enfermedad. Al fin del siglo XVII los franciscanos establecieron su cadena de misiones en Alta California, donde cultivaron naranjas y limones para consumo de las tripulaciones y pasaje de los galeones procedentes de Manila, lo que fue el origen de la industria cítrica moderna de California.[37]

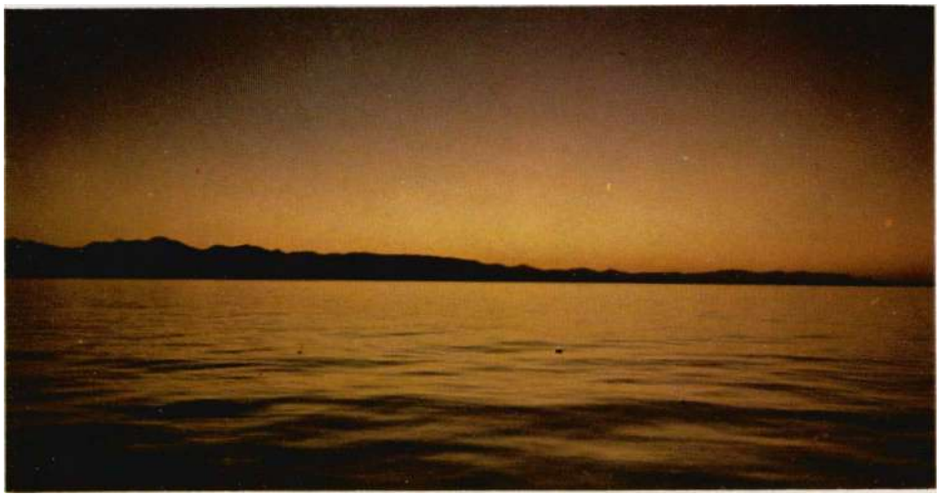
Al final del siglo XVI, 1593, el tráfico se hizo con dos navíos que no excedían de trescientas toneladas cada uno, autorizados a traer a la Nueva España mercancías por la cantidad de un cuarto de millón mientras que, hacia Manila, acarreaban medio millón, en plata, que servía para pagar las mercancías y también los gastos de la población.[38] Da idea de la importancia y del significado de esa línea de navegación, fijarse en el cupo variante de las naves autorizadas. En un principio eran dos o tres naves y hasta cuatro las que hacían el viaje, pero en 1593 se decretó que viajaran sólo dos naves al año con trescientas toneladas de desplazamiento. Comparar este dato con la autorización que se dio en 1720 en el sentido de que las naves fueran de quinientas sesenta toneladas significa un incremento importante. La nao El Rosario, que navegó de 1746 hasta 1751, desplazaba mil setecientas toneladas y trasportaba dieciocho mil seiscientos sesenta y siete fardos cuando solamente cuatro mil se permitía trasladar. En su viaje de 1762 fue apresado por los ingleses el Santísima Trinidad, de dos mil toneladas, que era el orgullo de la flota mercante española y que

35 Raciel García, *op. cit.*, p. 74-5.
36 Almazán, "El Galeón de Manila", *Artes de México*, núm. 143, p. 10-11.
37 *Ibidem*, p. 12.
38 *Ibidem*, p. 17.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Mar Bermejo (de Cortés). Fot. A. P.

causó admiración por su tamaño.[39] Pocas veces se logró apresar a estas naves. En los tres siglos que viajaron apenas cuatro de ellas cayeron en manos enemigas.

Estos galeones fueron construidos primero en la Navidad; en Zihuatanejo y en Acapulco después. Más tarde su construcción se hizo en Cavite (Manila) por razones técnicas en el sentido de que la madera, allí conseguida, era a propósito por su fortaleza muy especial que beneficiaba las quillas. En los timones, por su dureza, se usaba madera de molave de las Filipinas. En cambio para los cascos se utilizaba la de lañang que era elástica. Cuerdas y aparejos se tejían con cáñamo filipino, que se llamaba abacá. Las velas se hacían en la isla de Ilocos, mientras que los metales se compraban en la China, en Japón y en Macao y se elaboraban por chinos y malayos que dirigían españoles. Esa forma de escoger los materiales de construcción resultó que los barcos así construidos tuvieran una gran solidez.[40] Se calcula que un galeón de Filipinas costaba en el siglo XVII alrededor de treinta mil ducados, pero esos precios oscilaron, pues en 1762 El Filipino costó sesenta mil, o sea, el doble, y el Santísima Trinidad, que fue el más caro, costó ciento sesenta mil, y en cada viaje transportaba mercaderías por cinco veces su precio.

Todos ellos iban artillados, aunque se consideraban barcos mercantes. Esta necesidad se hizo cada vez mayor por los ataques que sufrían; sin embargo, nunca llevaron la cantidad de armamento requerido, pues su lugar lo sustituían con carga.

39 *Ibidem*, p. 15.
40 *Ibidem*, p. 17.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuando el Santísima Trinidad fue apresado por naves chicas del almirante británico Anzón, en 1762, sólo alcanzó a disparar diez cañones de los sesenta que llevaba a bordo, pues los demás estaban obstruidos por los fardos que contenían la carga.[41]

## 9. *El viaje de las naos*

El viaje de las naos filipinas era penoso y azaroso, tanto para la tripulación como para el pasaje, aparte de todo lo que pudiera suceder a las mercaderías por motivo de ataques piratas. Desde la costa de California hasta Acapulco el peligro de tempestades era relativo para el galeón, pero no deben dejar de considerarse los comentarios que hacía Pedro Cubero, viajero en 1678, porque en ese tramo del viaje hacían crisis las epidemias y las enfermedades:

> Aunque es mayor la mortandad de la gente del galeón, y todos los que vienen tocados del berbén, o mal de Loanda, que son los achaques más pestíferos, que dan en aquella navegación y luego de desintería, es raro el que se escapa; por allí nos sucedía echar tres o cuatro muertos al agua cada día; de tal manera que en menos de quince días echamos noventa y dos muertos; con que ajustado el viaje, sin los que murieron en Acapulco, que fueron nueve, de cuatrocientas personas que vendríamos entre marineros y grumetes, llegamos ciento noventa y dos, y muchos dellos tan achacosos que en muchos días no volvieron a restaurar la salud. . .[42]

Por otra parte, conocemos el trágico informe de otro viajero, italiano, Gamelli Carreri, que comentaba cómo cuando viajó entre 1696 y 1697 "era el viaje donde toda incomodidad tiene su asiento" pues pasaban del calor al frío, ninguna isla se atravesaba en el camino, y a los tres o cuatro meses se agotaban los víveres frescos, y el agua, y aparecía el escorbuto. Comían galletas agusanadas, tomaban agua podrida y tasajo tan duro que tenía que ser ablandado a martillazos. Esa era la dieta normal de aquellos puñados de hombres zarandeados por las olas y azotados por la nieve y la lluvia durante meses enteros. Al término del viaje, las ratas infestaban los galeones, y los famélicos tripulantes y pasajeros las pagaban a precio de oro a quien había tenido la suerte de cazarlas.[43]

El viaje desde las Filipinas, en sí, requería de toda la fortaleza psicológica humana para soportarse y es el aragonés Pedro Cubero Sebastián, viajero muy práctico por haber sido quien primero dio la vuelta al mundo de occidente a oriente para llegar

41 *Ibidem*, p. 17.
42 José Miguel Quintana, "Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el siglo xvii", *Artes de Mexico*, núm. 143, p. 41.
43 Almazan, *op. cit.*, p. 12.



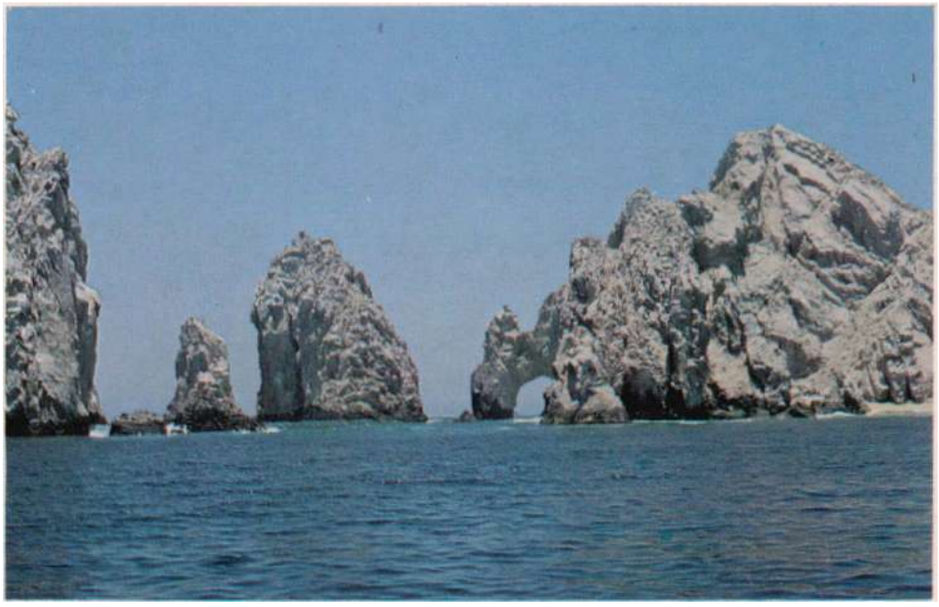
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

por Acapulco, quien nos ofrece una relación de lo que en esa navegación sucedía. Vale la pena seguir su relación con todo detalle.

> Me embarqué, dice, en el galeón capitana de Filipinas, San Antonio de Pádua Venía por capitán general D. Felipe Montemayor y Prado, hijo del gobernador. Por sargento mayor Juan Ventura de nación catalán, por capitán y maestre Baltazar de Lerma, que fue compañero mío de camarote. Por piloto un vizcaíno llamado Juan Ramos. Por contramaestre Francisco Rodríguez, que murió en la mitad del viaje y otros muchos que venían en dicho galeón con puestos.
>
> Salimos de Caviete el día de San Juan Bautista a veinte y cuatro de junio, a las cinco de la mañana, y desembocando por la estrecha canal de Marivelez, con próspero viaje llegamos al puerto de Tycao, esperando la Colla del Vendabal, a 15 de julio desembocamos por S. Bernardino, y aquel día dejándole por la popa, caminó el galeón de diez hasta diez y ocho leguas.
>
> El día 29 de julio observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y ocho grados, y treinta y tres minutos, desde 20 hasta 30, anduvo la nao quince leguas al noroeste, y este día no hubo sol. En este día avistamos las islas de Ladrones (Islas Marianas). Sábado a las dos de la tarde, víspera del gran patriarca San Ignacio de

**Cabo San Lucas, B. C. Fot. A. P.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html



**Acantilado de la costa de B. C.**
**Fot. A. P.**

Loyola, por altura de diez y nueve grados, donde la isla que vimos a la banda del norte a sur, y tajada por la parte del norte y a los últimos del me íbamos pasando por entre las dos islas, con poco viento. . . Este día observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y nueve grados y once minutos, y desde las dichas islas fuimos prosiguiendo nuestro viaje, que comenzó desde los primeros de agosto, y hasta el 6 del dicho mes, no perdimos de vista las islas por estar en calma. En este día las perdimos de vista al rumbo del noroeste, y anduvo la nao esta singladura, hasta 7 de dicho mes, dieciséis leguas. . . [de ahí en adelante no verían sino cielo y agua por más de dos meses.]

En primero de septiembre observamos el sol, y nos hallamos en altura de treinta grados y un minuto, y anduvo la nao en esta singladura desde 31 de agosto hasta primero de de septiembre doce leguas. . .

[El 3 de octubre que observaron el sol, estaban a la altura de treinta y siete grados tres minutos, y anduvo la nao en esta singladura veintiocho leguas, y el 4 ni hubo sol, ni anduvo nada la nao.

El 9 estaban a treinta y siete grados y cincuenta minutos y anduvo la nao veintiocho leguas. Esta fue la mayor altura que registraron en su viaje.]

En 22 [octubre] no hubo sol y la nao anduvo al mismo rumbo [este] diez leguas; y este mismo día nos hallamos poco adelante de Doña María Lexana. [Durante un mes más no verían tierra.] En 23 de dicho, observamos el sol y nos hallamos en altura de treinta y cuatro grados dieciséis minutos. Este día nos entró a las once del día un furioso temporal por el sureste; mandó el piloto echar abajo los masteleros, las vergas mayores, aferrar todas las velas y que se pusiera a la jarcia del trinquete la boneta. A la una del día se obscureció de tal manera y se entoldó el cielo, que parecía ser de noche. Calmó un poco que es la peor señal que puede haber. Al temporal, la agua de la mar estaba caliente. Todas las señales del furioso 'vagio' [tifón] deshecho que nos entró a las tres de la tarde; comenzó la tempestad tan furiosa, que todos los del galeón se confesaron conmigo, hasta el mismo piloto, y me dijo después de haberse confesado, a mí a solas, por no afligir a los de la nao: Señor padre, muchos mares he navegado; pero en mi vida he visto tal temporal y vagio deshecho. En fin, entró tan horrible que, yendo corriendo el galeón con la boneta, las olas entraban por medio del combés, de una y otra parte y algunas de ellas por la popa; con tal estrépito y ruido que cada ola que daba al costado de la nao parecía una pieza de artillería; la noche tan lóbrega y obscura que parecía un caos. Pidiéronme todos los de la nao que desconjura; yo les dije que de buena gana lo haría, pero lo que les pedía era, que todos se conformasen e hiciesen un acto de contricción de todo corazón, pidiento a Dios Nuestro Señor misericordia de sus pecados, porque allí no había más remedio que el de Dios. Dos balances dio el galeón por la proa, en que se sumergió todo el árbol del bauprés, que llevó al agua hasta la mitad del combés; comenzaron a gritar: ¡Misericordia Señor!



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

¡Mi ericordia¡, y pidiéndome todos la absolución, confesaron a voces sus pecados y echándoles la absolución general los animé diciendo: ' Ánimo que somos criaturas de Dios, y bautizados...' Allí era el llanto, allí las lágrimas y sollozos. Duró el temporal ochenta horas y quedaron todos los de la nao atemorizados, que en muchos días andaban temblando, como si fueran azogados. . . En este temporal con la boneta de corre, anduvo la nao más de cincuenta leguas, camino de leste y lesnordeste. . .

Debió ser verdadero solaz descubrir las señales de cercanía a tierra después de semejante viaje, y continúa Pedro Cubero haciendo la descripción:

En este día, que fue 27 de noviembre, como entre ocho y nueve de la mañana, en altura de treinta y siete grados largos, descubrimos las señas. . . estas señas nos señalan haber ya pasado del golfo del archipiélago [llamaban al océano Pacífico archipiélago de San Lázaro] y hallarnos a cincuenta o sesenta leguas de la tierra firme de la Nueva España, porque tanto salen estas señas a la mar; llámanles los marineros porras, porque son unas raíces a manera de gaves coloradas que es lo mismo que si aquí dijéramos remolachas; éstas tienen unas hojas muy anchas a manera de penca de palma, y éstas vienen a la mar arrojadas de aquellos caudalosos ríos que salen de aquella tierra incógnita de la Nueva España, que está en 38 a 40 grados, corriendo la cordillera de la costa de Californias del norte; estas hojas y raíces cuanto más nos vamos llegando a tierra, vienen juntas en cantidad y los marineros les llaman balsas. Encima de estas balsas vienen unos pescados a manera de molinillos, que los marineros llaman lobillos, y por mis ojos los vi; juegan encima de las balsas y luego se zambullen dentro del agua; éstas son las senas y es tanta la alegría que causan a los navegantes del aquel galeón, más que el día que llegan al puerto, porque desde el día que se descubren estas señas, hasta el puerto de Acapulco no hay que recelarse de tempestad, porque vamos ya guardados de la costa aunque es mayor mortandad de la gente del galeón. . .

La tranquilidad de la navegación permitía que los marineros emprendieran el vejamen.

El día que se descubren las señas, los marineros vestidos ridículamente hacen un tribunal y traen presos a toda la gente de más importancia del galeón, comenzando desde el general, y a cada uno le toman residencia de lo que ha pasado, y haciéndole cargo, le echan la condenación, según su persona, con que es un día para todos de mucha fiesta; al general le acumulan que no quería dar licencia para que se abriese el escotillón para sacar agua, con que los había hecho padecer sed; el sargento mayor, que también era doctor, que había derramado mucha sangre humana, porque había hecho sangrar a más de doscientas perso-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Costa general de B. C. Fot. A. P.**

> nas; al piloto, que siempre andaba en pleitos con el sol. A mí, que sentado en una silla siempre les andaba reprendiendo y que era el lazarillo de la muerte. . . y fue un día de mucha alegría, con que luego nos condenaban y sentenciaban, uno que diese chocolates; otros bizcochos, otros dulces. . .[44]

Desde la isla de Cedros enviaban avisos de que iban llegando, y mientras se hacían preparativos en tierra para recibir el galeón se hacía el viaje hasta Acapulco

> que era uno de los puertos más hermosos [según Pedro Cubero], que era célebre por el galeón y muy seguro porque se puede cerrar con una cadena y por gran tempestad que haya el galeón está muy seguro porque es una abadía rodeada toda de montes.[45]

La llegada de la nao a Acapulco producía la salida de comerciantes, animales de carga, soldados y vigilantes y movía cuantas personas estaban interesadas en la

44 José Miguel Quintana, *op. cit.*, p. 36-42.
45 *Ibidem*, p. 42.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Bahía de San Benito B. C. Fot. A. P.

llegada de los productos de las Filipinas, no sólo de la capital de la Nueva España sino también de otras ciudades como por ejemplo Guadalajara y Puebla. Tal era el movimiento al anunciar el virrey la llegada y lanzar las campanas al aire y hacer que se dijera un tedéum, que los caminos se atascaban materialmente entre Cuernavaca, Taxco, Chilpancingo y Acapulco, pues llevaban una verdadera invasión de gente de todo género al puerto, que iba a escuchar las salvas que se disparaban a la llegada del galeón y el júbilo cundía por todas partes.

El galeón aparecía en el horizonte. Su velamen como si fuera un punto blanco. Se formaba el tumulto en la playa para presenciar la forma en que el punto crecía hasta que, agrandándose, se delineaba el imponente galeón, empavesado, con banderas desplegadas en señal de triunfo sobre el terrible mar que había recorrido. Enfilaba por la isla de Roqueta. Aparecía, finalmente, en la bocana del puerto, donde saludaba con salvas que se contestaban desde el fuerte de San Diego. Al atracar la nave, amarraba en una vieja ceiba y quedaba a salvo. Subían a bordo los oficiales reales para seguir los trámites relativos a las mercaderías y a los pasajeros y tripulantes que sobrevivieron el viaje y que, al poner pie a tierra, iban en acción de gracias a la iglesia del pueblo llevando el santo patrón de la nave que los protegió en el camino. Seguía después la feria en que se comía y se bebía y se comerciaba, con



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

gran alboroto ante las ricas mercaderías de Oriente y las talegas de oro y plata, extendidas sobre la arena bajo el sol tórrido del trópico.

No faltaban deserciones a la llegada de la nao en uno y otro extremo de su viaje. Muchos de los nacidos en la ueva España quedaron en las Filipinas y viceversa, produciéndose un nuevo mestizaje a la par que los nombres españoles se extendieron por el Pacífico y nombraron las islas.

Las mercancías y dinero que cambiaban de manos en las ferias acapulqueñas fueron muy importantes. En Acapulco se descargaban sedas, marfil, porcelanas, perlas, plata labrada, cerámica fina, especies, sustancias aromáticas, mantones, que después de venderse, a lomo de mula y durante varias semanas enfilaban la ascensión hacia la ciudad de México, y de ahí se distribuían al interior de la Nueva España y se mandaban a España por Veracruz donde se volvían a embarcar.

De ida hacia las Filipinas los galeones cargaban barras de plata y recios doblones que producían las minas mexicanas y la Casa de Moneda de México; ello mantuvo a las Filipinas durante dos y medio siglos, pues desde el siglo XVI hasta el XIX las Filipinas dependieron administrativamente de México y, cuando el galeón era apresado por piratas, se causaba la ruina para las islas. En esa corriente comercial se entrelazó también la cultura, pues se exportaron libros e imprenta a las Filipinas a donde se habló el español de México y no el de España.

A pesar de que el tráfico, beneficioso, enriqueció una multitud de gente, Carlos II autorizó la formación de la real compañía de las Filipinas destinada a llevar a cabo el tráfico directo entre España y Filipinas sin pasar por México. Poco después se autorizaron factorías inglesas, norteamericanas y holandesas en Manila, que traficaron con el resto del mundo y ello fue un golpe de muerte al monopolio del viejo galeón. Los movimientos independentistas de la Nueva España interrumpieron las comunicaciones y la ruta de las naos perdió su utilidad, suprimiéndose el tráfico de la nao en 1813 por mandato de las cortes de Cádiz, a la par que las islas podían traficar libremente en buques particulares. El decreto se hizo efectivo en 1815 cuando, en el mes de marzo, a los doscientos cincuenta años de haber partido de las costas mexicanas Legazpi y Urdaneta, zarpó el Magallanes, último galeón que salió del puerto de Acapulco.[46]

Volvamos atrás con objeto de seguir el viaje de Pedro Cubero, que llegó en 1679, para darnos cuenta del significado que tenía Acapulco y los caminos de herradura que de ahí llevaban hacia el centro del país.

Por muy seguro que fuera el puerto para la nao, lo cierto es que Acapulco tenía pocos atractivos para el viajero. Quedaba prácticamente vacío en cuanto la nao salía. Sigamos a nuestro viajero:

46 Almazán, *op. cit.*, p. 12-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el lugar es muy pequeño, de muy malísimo temple; sus habitadores son negros, a manera de cafres; la tierra es tosca, estéril y seca de agua; no tienen más que la de los pozos y es mala por ser pesada y salobre; a poca distancia de allí hay una fuentecilla muy tenue, que apenas sale un hilo de agua que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija, es menester dos horas. En medio de la plaza hay una iglesia pequeña que es la parroquia; hay dos ermitas, una de San Francisco y otra de an Nicolás; esto es lo que tiene el tan celebrado Acapulco, lo demás tan caluroso por no bañarle los vientos, que no se puede asistir en él, y en entrado el invierno que allá llaman, es tan tempestuoso de truenos, relámpagos y rayos, que es horror el habitar en él.[47]

Abandonar Acapulco y mprender el viaje por tierrra no era empre a fácil pues se hacía un viaje duro y arduo porque al haber "entrado las aguas y ser el camino de los más ásperos que he andado [decía Cubero] en mi vida, porque no hay otra cosa que barrancos, montes, peñascos y despeñaderos de los más profundos que hay en el mundo"[48] el peor tramo parece haber sido el que llegaba a Atlixco, pues Cubero se dirigió directamente a Puebla sin pasar por la capital novohispana.

Salí de Acapulco y pasando diversas montañas al segundo día llegué a la celebrada cuesta del Papagayo, que sobre su aspereza de subida y bajada, tiene más de tres leguas; en lo alto de la cumbre nos cogió una gran tempestad de truenos, relámpagos y aguas, que entendimos que el cielo se venía abajo. En lo alto de la cuesta, apeándome para ponerme debajo de un árbol, porque los arroyos de agua que bajaban eran tan grandes y con tanta furia que las cabalgaduras no podían de ninguna manera caminar; vi un árbol cuya corteza olía a bálsamo y reparé que entre aquella arboleda debía haber muchos árboles aromáticos, porque era grande la fragancia que allí había. Luego bajamos para pasar el río del Papagayo, y lo que yo más me recelaba era que no hubiese crecido, porque es de los ríos más temidos de toda la Nueva España, por haberse tragado tantos hombres; su corriente es muy veloz y a treinta pasos del vado tiene un despeñadero, tan alto y profundo, que en cayendo allí no tiene humano remedio.

Al otro día pasamos aquel tan profundo arroyo que llaman de la Imagen, por un peñasco muy alto donde hay una peña que parece de mármol blanco que desde el arroyo se ve y representa una Imagen muy grande como de uestra Señora de la Concepción, que la misma naturaleza labró ahí.[49]

47 José Miguel Quintana, *op. cit.*, p. 42.
48 *Idem.*
49 *Ibidem*, p. 42-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Cabeza de Navidad, entrada a la Barra. Fot. A. P.**

El camino seguía por algunos pequeños poblados de indios y llegaba a Tixtla, a Chilapa, y pasaba por Atlixco.

De Atlixco, sin ir a la capital, se pasaba a Puebla que estaba en auge de su esplendor y de ahí se iba a Veracruz. La primera jornada de camino se hacía hasta Dos Arroyos, donde solían reunirse varias personas para atravesar lo que llamaban el Mal País, donde robaban a los viajeros; se pasaba por Perote y Jalapa, donde de nuevo eran frecuentes las tempestades y luego se acercaban a la costa donde empezaba la tortura de los mosquitos, llegando a la Antigua y finalmente al puerto de Veracruz que era

> poco saludable para los españoles por seco y cálido, así como arenoso y que los cuerpos sudan tanto que se origina una enfermedad llamada pasom de la que mueren las personas a las veinticuatro horas. Dice que durante su estancia en Veracruz se trajo nieve para resfriar las bebidas, aun en contra de la opinión de los médicos de que esto no podria ser provechoso: parece que desde aquella época se continuó la práctica.[50]

50 *Ibidem*, p. 43-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Uno de los recuerdos más penosos de Veracruz que quedaron a nuestro viajero Cubero fueron

> unas sabandijas como a manera de pulgas, que los naturales llamaban niguas, y se entran en los pies, y poniéndose entre el cutis y la carne causan mucho dolor y aun me aseguraron que pasan el calzado.[51]

A través de las vicisitudes narradas por los viajeros, tanto respecto a su viaje marino desde las Filipinas a Acapulco como al viaje terrestre desde Acapulco a Veracruz, bien fueran por Puebla o por Taxco hasta la capital, y desde ahí a Puebla para ir a Vera ruz, notamos cómo se enlazaron los dos grandes viajes marinos, el Pacífico y el Atlántico, qu constituyeron el espinazo del imperio e pañol cuyo mejor aliado fueron los vientos alisios que movieron estas navegaciones en que los hombres recios del mar pudieron llevar a cabo sus proezas. Mismas que levantaron graves rivalidades entre naciones y entre hombres, que continuamente trataron de interrumpir el paso de las naves españolas y los derroteros establecidos, que llevaron las importantes mercancías y productos de los territorios enlazados de un lado a otro; así como también las órdenes, las leyes, la evangelización, la política o el arte.

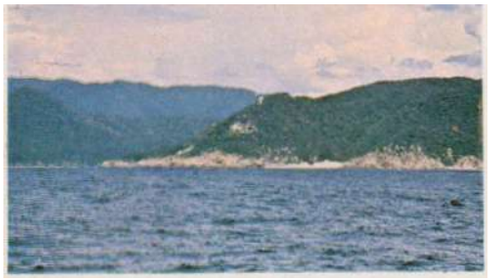
La influencia del comercio efectuado a través de la nao pronto se hizo patente en México y su impacto apareció en las artesanías, como en el caso de la decoración orientalizante de las lacas de Pátzcuaro y en la cerámica de Puebla o en épocas más tardías en las filigranas mexicanas influidas por piezas chinas de la misma época en los siglos XVIII y XIX. El mobiliario chino que se destinaba a occidente era numeroso, hecho en madera oriental con laca e incrustaciones, gabinetes, bargueños, escritorios, cajoneras, cajas, baúles que mostraban la fauna y la flora del oriente. Pátzcuaro, que fue la sede de las aduanas que revisaban los cargamentos procedentes de Filipinas, no sólo absorbió la influencia artesanal sino que también la proyectó hacia otros confines de la Nueva España y también al Perú, pues las naos piruleras ancladas en Puerto Marqués cargaban la artesanía mexicana que terminaba en Perú y Sudamérica. Salvador Solchaga dejó, inconclusa, una batea que representaba una nao de la China descargando en el puerto y su orla representaba recuas que acarreaban barriles y fardos. Se supone que esa obra de arte fue pintada por el maestro en recuerdo de su antepasado Domingo, que llevaba lacas al puerto de Acapulco para venderlas a comerciantes peruanos. La ejecución de su dibujo original correspondió a José Manuel de la Cerda, indio noble de quien se dijo que sus trabajos excedían en primor y lustres a los mejores de la China. Las huellas de la nao se encuentran también en Quiroga, donde en una de sus iglesias se encuentran incrustados unos platos de porcelana que, posiblemente, fueron exvo-

51 *Idem.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Costa general de Jalisco. Fot. A. P.

tos de viajeros o navegantes.[52] No debe dejarse de recordar la leyenda de la "China Poblana" que vino por el mismo camino. Indudablemente la inmensa cantidad de cargamentos de objetos traídos de las Filipinas, desde que se abrió la comunicación regular, tuvo que afectar la sensibilidad y el gusto de la población de la Nueva España a partir del regreso de Urdaneta en 1565, y esa corriente de gusto oriental se mezcló también con otras de diverso origen, entre ellas la francesa. Un elemento clásico de la importación procedente de las Filipinas fue la porcelana, pues se hizo presente en la mayoría de las casas. Llegaban a Acapulco empacadas en barricas las vajillas y los grandes jarrones de adorno monocromos y decorados, corrientes unas veces y de gran calidad las otras. Sin embargo, no eran mercancía barata pues parece ser que por el fin del siglo XVI, según un inglés, se pagaba por una pieza su peso en plata. Para el siglo XVII fue común que se encontraran piezas orientales en la mayoría de las casas mexicanas y las mejores piezas se consideraban de mucha importancia en los avalúos de la época. El investigador Manuel Romero de Terreros cita inventarios de la casa del conde de Xala del siglo XVIII, según los cuales la sala principal de la casa estaba adornada con grandes jarrones de China.[53] Hasta tal punto fueron importantes estas porcelanas en México que, cuando se rompían, su pedacería se utilizaba para construir conjuntos monumentales llamados "riscos" que resultaban característicos del gusto barroco mexicano, tal como se puede apreciar en la fuente de pedacería que se encuentra en la casa de don Isidro Fabela en el barrio de San Ángel de la ciudad de México.[54]

Otro de los tradicionales productos importados fueron las sedas orientales, de mejor calidad y menos precio que las producidas en la Nueva España. Estas llegaron en tres formas, sedas lisas para forros, bordadas, y piezas de vestidos bordadas tales como casacas, chalecos, faldas, chales, tápalos, pañoleta y también colchas, sobremesas y ornamentos para iglesias. No faltaron tampoco los objetos de marfil labrado y sobre todo los objetos religiosos, cristos, vírgenes, plaquetas, niños dios e incluso arconcillos. Como uno de los objetos más importantes puede considerarse la reja de la catedral capitalina que fue elaborada en Macao por artesanos japoneses, con diseño de Juan Rodríguez Juárez.[55]

## 10. Conclusión

La conquista de México, apenas terminada, significó establecer el eslabón necesario para plantear el segundo tramo de la navegación de altura del imperio español.

52 Antonio Francisco Garabana, "El comercio del oriente en la provincia mexicana", en "La nao de Manila", *Artes de México*, núm. 143, p. 67.

53 Gonzalo Obregón, "El aspecto artístico del comercio con Filipinas", *Artes de México*, núm. 143, p. 74, 83.

54 *Ibidem*, p. 90.

55 *Ibidem*, p. 90-7



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las flotas, salidas de España, lograron un nivel de vigilancia y organización, aún burocrático, que fue necesario tanto para su protección material y para mantener su significación económica, como de manera especial para asegurar la persistencia de la colonia novohispana. Por ello, la corona estableció reglamentos que definieron la forma de navegar y los periodos en que se debían hacer las salidas, y los marinos los llevaron explícitos en el padrón real. Pero los marinos fueron responsables de perfeccionar los viajes y de buscar las singladuras adecuadas a las estaciones y a los vientos.

Debe observarse cómo, en el viaje de regreso a Europa, buscaron la forma de salir del ámbito tropical para aprovechar los vientos frescos de oeste a este a los 38 y 39 grados de latitud, que los llevaron directamente a las costas europeas.

La navegación iniciada por las exploraciones en el Pacífico se bifurcó, tomándose en la costa mexicana el rumbo del oeste pero, además, el del norte. En ambos casos los progresos fueron evidentes pues en la primera mitad del siglo XVI se contó con un caudal de información sobre las costas de México y aun sobre las californianas, pero además se abrió una mayor visión en cuanto a la expansión sobre el Pacífico que surgió desde México, como se vio en las instrucciones de Cortés a Saavedra Cerón.

El punto culminante de la navegación de altura consistió en el tornaviaje resuelto por Urdaneta. Éste utilizó el mismo método aplicado por los navegantes del Atlántico pues subió al grado 35 de latitud para salir de la zona tropical y encontrar los vientos directos hasta California, cosa que los navegantes anteriores sólo lograban, al navegar en dirección nordeste desde las Filipinas, al llegar a la mitad del Pacífico. Urdaneta, al elevar su ruta hasta el grado 35, puede decirse que, alargó el viaje, pues tomó los dos catetos del triángulo en lugar de la hipotenusa. Con ello obtuvo la ventaja de navegar todo el Pacífico con vientos directos y con la ayuda de la Kuro Sivo.

Se complementó así el ciclo atlántico de navegación, a través de México, con el ciclo pacífico.

El comercio de las Filipinas, junto con el establecimiento de la línea de navegación resultante, de las naos de las Filipinas, fue la consecuencia de unir los dos ciclos, atlántico y pacífico, con lo que el imperio español abrió un nuevo ámbito económico apoyado en las costas mexicanas y en la travesía del territorio virreinal, con la consecuencia de afectar el gusto mexicano y también el europeo con los productos orientales.

Esa empresa de gran navegación tuvo, de por fuerza, que depender de la gente de mar. La lidia con las tormentas y los peligros o con la fatalidad de las enfermedades, no podía ser enfrentada por hombres de carácter terrestre. En las situaciones difíciles marítimas no tenían significado las leyes, ni las instituciones, ni la burocracia, ni las previsiones, y los problemas tenían que resolverse a fuerza de elasticidad, de apertura, improvisación, tolerancia y experiencia. Sólo en esta forma pudo erigirse el



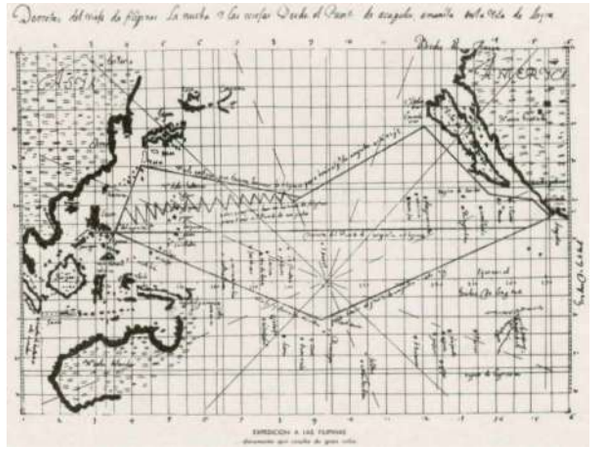
**Acantilado de la costa de Jalisco. Fot. A. P.**



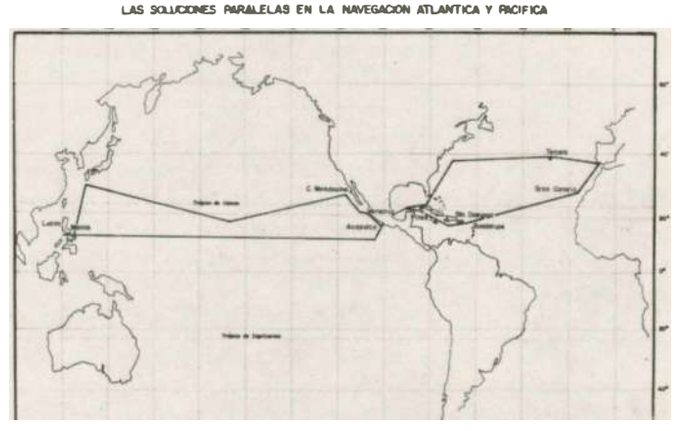
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

gran puente de comunicación entre la vieja España y las Filipinas, que forzosamente afectó sus dos extremos pero también su punto medio de apoyo, el de la ueva España. Contrastó así el sentido de la empresa marítima que requería d un carácter humano divergente con el que se hacía necesario en la empresa terrestre.

**La derrota de tornaviaje de Urdaneta.**



**Se cerró el puente entre La Rábida y las Filipinas.**






2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO III

# EL ACONDICIONAMIENTO DE LAS COSTAS

1. La exploración de las costas occidentales de la Nueva España
2. La fortificación de Acapulco
3. El puerto de Veracruz y sus problemas vitales
4. Conclusión



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *La exploración de las costas occidentales de la Nueva España*

Mientras se establecía el tornaviaje y se ponía en marcha la navegación y el comercio importantísimo de las Filipinas, no se descuidó, sin embargo, la exploración de la costa pacífica mexicana. Esta curiosidad no sólo tuvo que ver con la costa en sí y la necesidad de conocerla, sino que también se ligaba ese interés con la ilusión de encontrar una comunicación, entre Atlántico y Pacífico, más al alcance que el estrecho de Magallanes. Desde el principio de la conquista de la Nueva España, ya lo vimos, hubo ese esfuerzo y se siguieron órdenes reales, en ese sentido, que provocaron varias expediciones relativamente cortas hacia el norte de la costa. A la par se navegaba desde Acapulco hasta el Perú. Cortés al cumplir el mandato real mandó las diversas expediciones, que ya vimos, y luego siguió su intento en pie, de manera que los virreyes continuaron la tarea.

El comercio de productos naturales de las zonas costeras como el cacao, el pescado y otros productos marinos, además de la ropa, provocó la respuesta en 1585 de Hernando de Santotis para formar una compañía de comercio en puerto de Navidad. Pero, además, ofrecía continuar localizando los codiciados bancos de perlas y se proponía construir una fragata y una lancha que representarían el principio de las expediciones comerciales. A cambio el rey recibiría una veinteava parte de las perlas que se obtuvieran, durante los primeros diez años en que el negocio estuviera en pie y el virrey cuidaría la exclusiva de esta compañía y aislaría con una distancia de veinte leguas a todos los que en ella trabajaran.

Por gracia o por desgracia, los empresarios de Santotis no pudieron reunir el dinero necesario entre 1585 y 1592 para montar la explotación. Sebastián Vizcaíno interesado en el proyecto ofreció ampliar la actividad, pues, además de la pesquería de las perlas, del atún, de las sardinas y del bacalao, ofrecía fortificar algún puerto al norte del Navidad y hacer exploraciones a distancias de diez leguas a la redonda. El virrey Luis de Velasco brindó su ayuda considerando que ese tipo de actividad contribuiría a afianzar los mares y las costas para el dominio hispano. Había que construir barcos, lograr jarcia, artillería y vituallas: jamón, galletas, miel, toneles de agua, tripulación, y llevar a cabo todos los trámites en Acapulco.

Paralelamente se planteaba la necesidad de explorar California y entre los años de 1585 y 1587 se encargó la exploración al cosmógrafo Francisco Galí y a Pedro de Unamuno, capitán de la nao Nuestra Señora de Buena Esperanza.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los piratas ya estaban, también, en acción para esos años y la nao de la China, Santa Ana, fue víctima del bucanero Tomás Cavendish, que tomó en la nave buena cantidad de sedas, oro, almizcle y perlas, además de otras cosas por valor de dos millones.

También estuvo en esos mares Francis Drake con su Golden Hind en 1579, quien, después de amenazar pero no atacar Acapulco, estuvo en California, donde reparó su nave cerca de punta de los Reyes antes de lanzarse a proseguir su viaje, en julio de ese año, para cruzar el Pacífico. Como el capitán de la Santa Ana, y quienes en ella iban, pudieron asentar que "no traíamos artillería ninguna, de ningún género, ni pólvora ni munición", tanto el rey como los comerciantes tuvieron que tomar la situación en cuenta y facilitar, en previsión de la seguridad futura, las exp diciones de reconocimiento de la costa, ayudando a que se llevaran a cabo las exploraciones proyectadas desde tiempo atrás.

El resultado fue que el piloto Juan de la Fuca reconociera el litoral noroeste, en 1592, llegando hasta Alaska donde halló la entrada de un río caudaloso que creyó era el tan deseado paso norteño entre los dos mares. La publicidad de su descubrimiento provocó, contra lo que se esperaba, una serie de expediciones inglesas y francesas, también de exploración, pero el conocimiento de las noticias sobre el canal de Fuca continuó muy confuso hasta 1789.[1]

La labor de De la Fuca fue continuada por una serie de nuevos intentos.

Tres años más tarde, en 1595, Sebastián Vizcaíno, con un grupo de socios, elevó una petición al rey requiriendo un navío y una barca que estaban surtos en Acapulco para que se los vendieran a precio justo y, además, pedía que le prestaran armas y pólvora, jarcia, lona, plomo, municiones, cuerda, clavazón, estoperoles, estopa y brea a crédito y que les donaran doce mil pesos oro para gastos, con el fin de hacer una expedición a California, y ofrecía al rey la quinta parte de todos los indios que capturasen en caso de que se aprobara la expedición de penetración.

En el mismo año salió Sebastián Rodríguez Cermeño del puerto de Cavite en el navío San Agustín, que era propiedad del capitán Pedro Sarmiento, habiendo ofrecido descubrir las costas de la Nueva España. A los cuarenta y dos grados de latitud avistaron la costa en el mes de noviembre, y el día siete tomaron posesión de la tierra en nombre del rey. La bahía en que estuvieron fue la de San Francis o (llamada de Drake) que había pasado desapercibida para los navegantes anteriores y cuyo puerto y misión, también el fuerte, se fundaron posteriormente desde tierra en 1776 por Juan Bautista de Anza.

Estaba en pie la expedición de Vizcaíno que, al cambiar el virrey, se consideró impropia por tratar de llevar a cabo dos actividades diferentes, ya que una cosa era ir a la pesca de las perlas en California y la otra pacificar, haciendo entradas y tomando

1 Raciel García, *Biografía de la Marina mexicana,* México, Secretaría de Marina, 1960, p. 79.

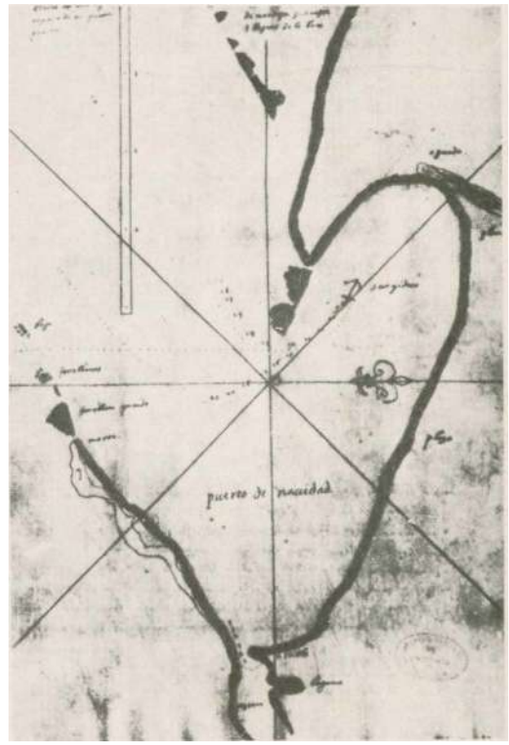


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

indios. Su permiso se suponía concedido para el primer objeto y no para el segundo, pues éste debía llevarse a cabo por medio de prédicas y convencimiento que no podían confiarse a un individuo de poca estofa, que podría deshacer a los naturales. Incluso, el conde de Monterrey, que sustituyó al virrey Velasco, consultó con jesuitas sobre la conveniencia de conceder el permiso.

El hecho fue que la jornada de 1596-7 resultó ser un verdadero desastre. El propio rey, al enterarse de la expedición propuesta, la prohibió cuando la de Vizcaíno se hallaba en alta mar. El desastre sobrevino por haber hacinado 350 individuos, junto con 28 caballos y bastimentos para ocho meses, en tres pequeñas embarcaciones. Al llegar a Mazatlán el padre comisario desertó con los mejores soldados y muchos de los restantes llevaban sus mujeres y perdieron el ánimo. La tierra mazatleca resultó arenisca y desértica; además, los indios de la costa eran bárbaros. Habiendo salido en junio de Acapulco, en septiembre la tripulación quería regresar porque no podían evangelizar a los indígenas y porque la tierra no sería de provecho para su majestad, en virtud de lo cual hicieron reclamos a Vizcaíno por agravios, sueldos, daños y menoscabo. Estas protestas lo obligaron a dividir la expedición, de la que una parte con una embarcación quedó en un campamento donde dejó a su pequeño hijo, para dar confianza a los que se quedaban. El resto siguió navegando con él y en esa forma llegó hasta los veintisiete grados. Perdió diecinueve hombres y una lancha; volvie-




**Portulano de Navidad, publ. por Michael Mathes y el surgidero en la actualidad. Fot. C. B. G.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

ron a pedir el regreso los tripulantes y al llegar al campamento que dejaron, éste se incendió y Vizcaíno decidió regresar a todos los que quedaban. Sólo con treinta hombres volvió al norte, llegando a los veintinueve grados, pero el viaje trascurría en la peor época del año y en una zona peligrosa, "porque los tiempos eran contrarios, la mar angosta para correr fortuna, las islas muy espesas y cuajadas de indios de guerra, el navío solo y muy quebrantado"; se entiende que volvieran hacia la Nueva España el 15 de noviembre de 1597, llegando en diciembre del mismo año.

El virrey comentó de la expedición que había sido un "suceso siniestro y desastre dilatado" del que nadie sacó provecho. Pero Vizcaíno no daba su mano a torcer y suplicó que le permitieran una segunda tentativa; para aprovechar lo que restaba de sus recursos llegó, incluso, a suplicar al rey, aun cuando en 1597 un Gabriel Maldonado intentó ganarle la expedición. Intervino el consejo de Indias y finalmente obtuvo el permiso con instrucciones precisas del rey en el sentido de que, para evitar los errores y las imprud ncias cometidas en el viaje anterior, se limitaba el comercio de la misma.

Según las instrucciones de marzo de 1602 se autorizaba: "para el descubrimiento, y reconocimiento y demarcación de puertos, bahías y ensenadas que haya desde el cabo San Lucas, que está a veintidós y un cuarto de grados hasta el cabo Mendocino, que está a cuarenta y dos grados". A la vez se prohibía todo el comercio con los indios y la busca de perlas. Con Vizcaíno viajaron pilotos y cosmógrafos, encargado de tomar los datos pertinentes y el viaje fue un éxito.

En 1602 llegó al puerto de Monterrey y el resultado fue que obtuvieran dos derroteros de importancia, el del cosmógrafo Gerónimo Palacios, con cuyos datos Enrico Martínez hizo mapas de gran precisión; y otro de fray Antonio de la Ascensión que se convirtió en autoridad sobre la materia. El virrey, conde de Monterrey, nombró a Vizcaíno capitán de la flota que debía ir a Filipinas en 1604, pero el cambio de virreyes hizo fracasar ese nombramiento. Durante el cambio de siglo, Vizcaíno fue uno de los más entusiastas promotores del cuidado de la línea de navegación a la Filipinas y su actuación debe considerarse de importancia, pues como alcalde de Tehuantepec fue competente y abrió el camino desde el puerto de Pechay en la banda del norte hasta el de Tehuantepec, que facilitó el transporte de pertrechos marítimos desde San Juan de Ulúa hasta Acapulco. Más tarde, en 1611, durante el segundo gobierno del virrey Velasco, viajó a las Filipinas como diplomático que debía ir a Japón, para establecer el comercio con el Oriente. Del viaje volvió enfermo y en 1615 se encontraba en la encomienda de Ávalos, encargado de proteger los puertos españoles de la Nueva Galicia y de allí marchó a Colima para repeler el ataque de corsarios holandeses, que venían en los barcos de Joris van Spielbergen tras del galeón filipino. Pudo batirse con ellos y en señal de victoria mandarle al rey de



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

España las orejas, amputadas, de un corsario holandés. Como alcalde de Acapulco siguió haciendo méritos y redificó la iglesia mayor del puerto.[2]

Después de la expedición de Vizcaíno que tuvo lugar entre 1602 y 1603 y de haberse descubierto la bahía de Monterrey, y la de San Francisco en 1595 por ebastián Rodríguez Cermeño, el interés del descubrimiento marino se dirigió definitivamente hacia el litoral del Pacífico, y abandonando los planes de colonización de Monterrey se dirigieron hacia la Baja California, que resultaba más fácil de abastecer desde el noroeste de la tierra firme de la Nueva España. El motivo que hubo para que la colonización de Baja California careciera de éxito, consistió en el mal clima y el tipo de topografía que en ella había. A principios del siglo XVII, se creyó que la pesquería de las perlas sería un atractivo suficiente para atraer población al golfo de la península y se dieron varias licencias con derecho al monopolio, autorizándose la pesca de las perlas en las primeras décadas del iglo XVII a individuos y compañías que se comprometían: a ceder el quinto del rey y a establecer una colonia permanente en la costa, puesto que había fracasado la colonia anterior establecida en la Paz por Martín Cortés. Con ese propósito se provocaron varias expediciones, entre ellas la de Nicolás de Cardona y Juan de Iturbe, que fueron en 1615; Francisco de Ortega, 1632-6; Pedro Porter y Casanate, 1643, 1647-8; Bernardo Bernal Piñadero, 1664 y 1666, y finalmente Francisco de Lucenilla, 1668. En ninguno de los viajes, los tripulantes se animaron a efectuar la colonización comprometida porque la cantidad de las perlas encontrada fue mínima y los empresarios no compensaron sus gastos.[3]

El fracaso de Francisco de Lucenilla en 1668 produjo preocupación, pues se demostraba la imposibilidad de que los esfuerzos de colonización resultaran en el área y sostuvieron una serie de conversaciones en cuanto a la mejor manera de lograr el éxito. La conclusión de las reuniones llevó a pensar en la necesidad de organizar una empresa cooperativa, de carácter secular y eclesiástico por cuenta de la real hacienda. En esa forma, al ponerse el proyecto en práctica, recayó en la Compañía de Je ús el encargo de la responsabilidad eclesiástica de la empresa, de acuerdo con un legado testamentario de Alfonso Fernández de la Torre que, en 4 de abril de 1671, puso a la disposición los fondos suficientes para establecer dos misiones en Sonora incluyendo el interés por California. Problemas de las poblaciones indígenas retrasaron la empresa cuya organización se completó en 1678 cuando el aspecto secular se encargó a Isidoro Atondo y Antillón. Cuatro años más tarde, en 1682, llegó a la Nueva España el

2 Carmen Velázquez, "La navegación transpacífica". *Historia Mexicana,* México, El Colegio de México, núm. 70, p. 166-72.

3 Michael Mathes, "Datos biográficos sobre el almirante de las Californias, Isidro Atondo y Antvllón" *Estudios de Historia Novohispana,* vol. IX, p. 105-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Monumento al cuarto centenario de la expedición de Legazpi y Urdaneta en Barra de Navidad. Fot. C. B. G.**

padre Kino acompañado de Matías Goñi, ambos je uitas, que se destinaron a la expedición de California como misioneros. La recia personalidad de Kino apagó en gran parte la del gobernador de Sonora, Atondo. Ello sucedió a pesar de que Atondo, siendo gobernador de Sinaloa, pidió al rey Carlos II que le concediera el mando de la expedición con derecho a colonizar, fortificar y explotar los yacimientos de perlas, permitiéndole mantener su puesto de gobernador de Sinaloa. Carlos II lo nombró almirante de las Californias el 29 de diciembre de 1679, cuando se iniciaron los preparativos para la salida en la ribera del río Sinaloa, cerca de Guasave, donde se construyó el pequeño astillero del que, con lentitud, salieron terminadas las naves que formarían la escuadra: la Concepción, que fue mandada por Blas de Guzmán, en la que viajaron Atondo y Goñi, y la San José, mandada por José Pereda y Arco con Kino a bordo.

En el mes de enero de 1683 los navíos con sus tripulaciones surcaron el mar en busca de la península californiana. Atravesaron el golfo y fondearon en la bahía de la Paz el primero de abril y, a los cuatro días poseían un real y una empalizada en la orilla de la bahía. Tomaron posesión de la región, en nombre de Carlos II, en medio de la más absoluta soledad y esterilidad causada por ausencia de lluvia, que los obligó a aprovisionarse en la contra costa y a explorar al norte de la Paz en busca de mejores parajes. El 5 de octubre se descubrió el



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

arroyo de San Bruno, el 1 de diciembre se estableció otro real en el sitio de San Isidro ( an Juan Bautista Londo), luego se penetró hasta arroyo de Comundu. Kino pen tró, además, hacia el oeste y al sur de Bruno a lo largo de la costa. Para el 14 de diciembre Atondo, acompañado de Kino y de una escuadra de soldados, cruzó la península y llegó a la costa pacífica el 30 de diciembre de 1683. La última expedición que llevaron a cabo fue realizada por Atondo en compañía de Goñi, quienes salieron el 16 de febrero de 1685 del sitio de San Dionisio (San Juan Malibato Ligüi) y desde allí intentaron atravesar la tierra sin lograrlo.

La falta de terrenos capaces de cultivarse los forzaron a abandonar San Bruno en mayo de 1685. Kino continuó explorando la costa mientras Atondo exploraba los yacimi ntos de la isla del Carmen y de la Paz. Las tormentas los forzaron finalmente a regresar al puerto de Matanchen (Nayarit), desde donde Kino fue a la ciudad de México en busca de avuda, pues los gastos anuales se calcularon en treinta mil pesos, mientras Atondo escoltaba la nao de la China a Acapulco.

En esta forma la exploración de California quedó de momento detenida.[4] A pesar de todo lo conseguido por el viaje y sin considerar la inversión efectuada, la cédula real de 22 de diciembre de 1685 suspendió toda actividad californiana en vista de los gastos, que la corona cubría para someter las sublevaciones indígenas de Nueva Vizcaya y de Nuevo México.

La región, donde doce años después se establecería el primer aposento permanente que fue la misión de Loreto puesta en pie por el jesuita Juan María de Salvatierra, había quedado abierta.

Los últimos Habsburgos carecieron, en diversos grados, de la capacidad de decisión y los favoritos personales a quienes encargaron y confiaron gran parte de la dirección de los asuntos hicieron poco en relación con las Indias. Ni siquiera el conde duque de Olivares, que fue el más capaz, se movió en esta dirección. Por otra parte las guerras a las que España acudió fueron ocasión para que las flotas de escolta de las Indias se redujeran peligrosamente. Resultaba muy difícil pensar en una reorganización del gobierno del imperio para poder enfrentar las crisis a medida que surgían y, además, cundió el burocratismo y el legalismo en la época.[5]

El cambio de dinastía trajo una nueva función para los Borbones españoles, pues tuvieron que hacer entrar a España, durante algún tiempo, en la corriente principal del de arrollo europeo, y también que reorganizar el gobieno del imperio con arreglo a las líneas modernas que, en aquella época, era lo mismo que decir francesas. El movimiento de reforma administrativa y económica

4 *Ibidem*, p. 105-10.
5 J. H. Parry, *El imperio español de ultramar*, p. 250-1.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

afectó en un principio muy poco a las Indias. Éstas habían tenido, de todas maneras, una economía más próspera que, poco a poco, derivaba hacia otros lugares del mundo. El problema de España fue el de ver cómo volvía a ganar, en la época de Carlos III, por lo menos una participación en ese comercio relativamente próspero, si no lograba adquirir de nuevo el monopolio. Entre las medidas que se tomaron estuvo el esfuerzo para lograr que la navegación española pudiera competir con los navegantes extranjeros de manera eficaz, y para ello se comenzó por crear, en 1714, un departamento ministerial para la marina y las Indias. Paso importante este, que provocó una secuencia de cambios. Por ello y por el sinfín de medidas posteriores, se notó en el siglo XVIII una actividad y una atención muy especial en el interés por lo marino, en los estudios sobre las costas y los puertos, y en las investigaciones científicas con todo ello relacionadas.[6] Sin embargo, hubo que romper los monopolios definitivamente y que cambiar, incluso, la forma de organizar la navegación hacia las Indias para dar paso a compañías anónimas de navegación y al comercio libre.

En consecuencia, durante el siglo XVIII fueron varias las expediciones que se emprendieron a las costas del noroeste donde sólo existían San Diego y Monterrey, pues San Francisco fue reconocido y fundado apenas en 1769. Un primer gran viaje fue llevado a cabo en 1773 por Juan Pérez, que se inició en San Blas, para llegar al punto más septentrional de la costa occidental conocido por los españoles, que se llamó Puerto Bucareli y, dos años más tarde, en 1775, alió la flota ordenada por el virrey y compuesta por cuatro barcos con la finalidad de explorar el norte continental. Los barcos fueron el Sonora, al mando de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, que llegó hasta Alaska; otro, llamado San Carlos, fue a Nutka, y los otros dos que se dirigieron a San Francisco y Monterrey eran el Santiago y el San Antonio.[7]

El conocimiento de la costa y de sus problemas, no cabe duda, había mejorado con todos los viajes, exploraciones y navegaciones, pero quedaba en pie el problema de si había o no un paso entre los dos océanos en la parte alta del continente. Una de las autoridades náuticas de la época, José erváez, logró interesar al virrey de la Nueva España para que se continuaran las exploraciones que despejaran la incógnita perseguida por las naciones navieras y comerciantes. Se piensa que Nerváez dudaba de la existencia del canal, que no concebía pudiera hallarse en otro lugar que en el de Fuca que, de acuerdo con los conocimientos, supuestamente se encontraba a los 59.5 grados en la costa septentrional, según se estabelecía por los datos de la relación del capitán Lorenzo Ferrer Maldonado. Dos corbetas de su majestad, la Descubierta y la Atrevida,

6 *Ibidem*, p. 255-6.
7 Raciel García, *op. cit.*, p. 42, 81.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

atracaron en Acapulco con la misión de encontrar el canal y de continuar, después, el viaje para dar la vuelta al mundo.

Entretanto, la Nueva España, con intención de ampliar los conocimientos de la cartografía hidrográfica y de contribuir con ello a la ciencia, se preparó para complementar la expedición de que venimos hablando con el fin de terminar el misterio del canal y confirmar o desechar los datos anteriormente obtenidos. La expedición era contiada a las goletas Sutil y Mexicana, la última construida en San Blas. Los dos navíos tenían poco calado para favorecer los recorridos de bajo fondo y medían 15.83 m de eslora. Sus capitanes fueron Cayetano Valdez y Juan Vernaci con diecisiete hombres en la tripulación de cada nave y un dibujante, Joseph Cordero, que debería confeccionar las cartas necesarias. Se abastecieron de todo lo necesario, incluso de objetos para regalar a los indios e instrumentos físicos y astronómicos para hacer las mediciones.

Levantaron velas en el puerto de Acapulco el 8 de marzo de 1792 y treinta y seis días después, el 13 de mayo se hallaban a la entrada del canal de Fuca donde hicieron toda clase de observaciones y pormenorizaron el estudio del puerto. El mal tiempo impidió que se adentraran en el canal de inmediato, y se vieron forzados a detenerse en la punta de San Juan observando una emersión del primer satélite de Júpiter. Establecieron la longitud de Nutka e infirieron las medidas referentes al canal y algunas de sus islas. Recogieron datos etnológicos y antropológicos referentes a la población pero no lograron navegar aguas arriba del canal.[8]

Como el objetivo principal de la expedición fue encontrar el paso que uniera al Pacífico con el Atlántico, ello dio lugar a que se levantara el plano completo entre el cerro de San Jacinto cerca del cabo Edgecumo hacia la isla Montagu. El paso no apareció; después de visitarse el puerto Mulgrave en la bahía de Behring, tomaron rumbo hacia el sur, fondearon en el puerto de Nutka el 13 de agosto, sondearon el puerto y los canales, pasaron a la isla de Yucatl para descender luego a Monterrey, a la isla de Guadalupe y al cabo San Lucas. Esta fue la expedición en que participó Alejandro Malaspina, que había llegado para el propósito a Acapulco el 22 de febrero del mismo año.

Con ese viaje quedaron fijados en su latitud y en su longitud las posiciones de los importantes puntos del Pacífico, San Lucas, Monterrey, Nutka y Mulgrave.

La nueva actividad de las expediciones españolas resulta lógica si se considera que las costas pacíficas del continente norte estaban amagadas con la extensión de Rusia hacia Alaska a lo largo de la costa. Por otra parte, los ingleses

8 *Ibidem*, p. 81-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

entraron en conflicto con España en Nutka, discutiendo derechos de navegación y de establecimiento que estuvieron a punto de abrir un nuevo conflicto con España. Para los propios Estados Unidos, recién nacidos, la presencia de los ingleses en esa posición significaba la posibilidad de que la Gran Bretaña pudiera invadir la Luisiana española, con la consecuencia de que los Estados Unidos tuvieran que verse subordinados y limitados a la política europea, a pesar de su independencia. Estaba, por otra parte, la rivalidad en el cauce del Misisipí y las obligaciones que los Estados Unidos habían contraído con Francia en 1778. Aparte, quedaba el movimiento expansionista de los propios Estados Unidos combinado con su famoso Destino Manifiesto. Problemas, todos, que rebasaron el término del siglo XVIII y que hubieron de resolverse en el siglo XIX, pero fueron motivo justificado de ansiedad y de temor por parte del imperio español afectado en Latinoamérica por las políticas inglesa, francesa, rusa y estadounidense.

## 2. *La fortificación de Acapulco*

El puerto del Pacífico que más importancia tuvo en la Nueva España durante el periodo colonial, tanto por haber sido punto de partida para la exploración de la costa occidental mexicana como por haber sido el puerto del que partieron y al que llegaron los galeones de las Filipinas, fue el de Acapulco.

Los conquistadores llegaron al puerto en su empeño de ir en busca de las especias de Oriente, cuando el primer entusiasmo en la conquista de la Nueva España había pasado. Propiamente comenzó a poblarse en 1550 por Fernando de Santana, aunque desde 1532 habían zarpado embarcaciones desde allí. Sin embargo, en el periodo del virrey Luis de Velasco (1550-64) ya se atribuía al puerto el mérito de ser el primero de la Mar del Sur en la Nueva España, al que debían llegar los navíos del oeste y del sur de ese mar.[9] Pero nunca tuvo la prosperidad de otros puertos, como por ejemplo, el de Veracruz, adonde llegaba el grueso de flotas y galeones que aprovisionaban y vaciaban todo el comercio de la Nueva España, incluyendo los productos que habían entrado por Acapulco. De hecho, su función principal fue recibir y despachar la nao de Filipinas y la de vigilar la costa del Pacífico que comenzaba a ser asediada por los piratas atraídos por el comercio filipino. Los ataques arreciaron con el correr de los años, sobre todo en la zona del Atlántico que obviamente era, de momento, la más importante, y la corona española hubo de preocuparse por instalar un formidable

9 Carmen Velázquez, "La real fuerza de San Diego de Acapulco", *Estudios Históricos Americanos*, México, 1953, p. 81.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sistema de defensa, con bien construidas fortalezas para rechazar a los enemigos del imperio pero no para perseguirlos. Al final del siglo XVI ya se había establecido ese sistema. Aunque la zona pacífica fue menos molestada que la del Caribe, sin embargo, los ataques arreciaron a principios del siglo XVII, cuando los piratas navegaron cerca de Acapulco en espera de sorprender la nave filipina, y sus asaltos fueron efectivos en 1615. Ante la seriedad del problema, virrey y audiencia acordaron fortificar el puerto acapulqueño, para el que ya existían proyectos no llevados a cabo, por considerarse que el volumen de su tránsito no los justificaba.

La fortificación se basó en los planos originales diseñados por Adrián Boot (1615) en obediencia a las órdenes de Felipe III, y la fortaleza fue nombrada en honor del virrey Fuerte de San Diego. Cinco bastimentos la formaron a manera de pentágono imperfecto, que fue perfeccionado y reforzado durante la época colonial, a pesar de que las autoridades negaron, constantemente, a los castellanos que trataron de conservarla, los recursos necesarios al propósito. La corona alegaba que el arreglo de todo lo descompuesto representaba, como siempre, erogaciones demasiado fuertes para su hacienda.

De todas formas, Acapulco se constituyó en parte del sistema de defensa que se apoyaba en un cordón de fuertes que cubría el continente.

Pero no faltó quien pudiera imaginar la necesidad de formar un plan de ofensa y defensa con tres flotas apoyadas en Acapulco, Callao y Manila para garantizar la seguridad del Pacífico. Naturalmente no encontró "esa fantasía" el apoyo gubernamental.

Valparaíso, Talcahuano, Valdivia, Callao, Acapulco, Manila y más tarde San Francisco fueron los puntos básicos para apoyar el imperio español en el Pacífico con una perspectiva terrestre.[10]

¿Hasta qué punto fueron útiles esas fortalezas?, es de dudarse, habría que inclinarse a pensar que las propias autoridades las concibieron como simples demostraciones de poder. Pensar en defender y proteger la navegación por medio de castillos parece ilusorio. Sus fuerzas nunca pudieron defender más allá del puerto. Incluso las autoridades mostraron poco interés en ellas, y así se desprende de correspondencias habidas en 1763.

> El fiscal de su majestad ha visto esta carta del castellano de Acapulco con las diligencias adjuntas sobre necesitar el castillo almenarse todo el ámbito dél y dice que, siendo vuestra excelencia servido, podrá negar que se haga dicha obra respecto de ser nuevamente introducida y que, si al principio de la fundación de dicho castillo se reconociera ser necesaria no la hubiera excusado y, por experiencia, se reconoce las pocas invasiones que hay en dicho puerto y aunque las

10 *Ibidem*, p. 84.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hubiese, jamás pudieran llegar embar aciones de tanto porte que no bastase para ellas la resistencia que puede hacer dicha fuerza. . .

Resulta claro que la pobreza del puerto acapulqueño, excepto cuando llegaba la nao, no era un aliciente para que la corona hiciera reformas que tendían a mejorar y modernizar la eficacia del fuerte de San Diego.[11] Claro que el punto de vista de los castellanos que vivían los problemas y presenciaban el deterioro de las construcciones, además de las necesidades diarias de las mi mas, no podía ser el mi mo de la corona, para quien todo se convertía en costos. Efectivamente, poco pudo conseguir el castellano Juan de Zalaeta que vivía en San Diego, quien a pesar de la negativa, meses más tarde, se atrevió a pedir que le permitieran hacer pipas de agua para almacenarla y, conociendo a sus autoridades, aust ras, propuso que para su construcción se utilizaran las duelas que había en el castillo, comidas por el comején y que por esa causa eran un peligro. Por otra parte, el aljibe del castillo estaba seco y podría faltar el agua en caso de que se tuviera que refugiar la población del puerto en la fortaleza. Esta vez, la petición fue aprobada por su modestia, pero sobre todo porque las pipas también eran necesarias para reavituallar, y eso sí importaba, la nao. Las características climáticas del puerto deben mantenerse a la vista. Sus altas temperaturas y el grado de humedad son todavía hoy los enemigos principales para la conservación de las construcciones. Los castellanos se vieron obligados a luchar contra el clima, que se constituyó en el peor enemigo para conservar el fuerte de San Diego en buen estado. Los entortados del castillo eran destruidos año con año por las lluvias y, además, se deslavaban los flancos del mismo. Por si fuera poco, los terremotos cuarteaban paredes y tiraban techos. Todo ello era parte de las características tropicales de la región, donde abundaban insectos que atacaban las maderas y gusanos que terminaban con los víveres. Por ende, se enfrentaban con unas autoridades ahorrativas que no facilitaban la lucha diaria mantenida en contra de los elementos.

El estado general de la fortaleza puede deducirse de la larga lista de necesidades que el castellano propuso a las autoridades en 1691 para r pararla definitivamente emprendiendo grandes obras en ella. Hubo planos, dibujos, modelos y plantillas e intervinieron todas las autoridades locales. Deseaban fabricar cureñas para la artillería, construir toldos de tejamanil para protegerlas del agua y del sol, con el fin de evitar las constantes reparaciones. El castellano insistía en la necesidad de arreglar el terraplén, el revellín y la retirada de la artillería del baluarte y la cortina de la banda este, que se estaba destruyendo. Después de mucha consulta, esta gran reparación quedó limitada a que se autorizara reparar las cureñas y el terraplén del castillo.

11 *Ibidem*, p. 83.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Con el término del siglo XVII vino la consolidación del régimen colonial en el siglo XVIII y se estableció un cuerpo de ingenieros militares que se encargaban de vigilar todas las obras del rey. Para esa época, la verdad fue que el puerto hizo pocos progresos. Fray Joseph Villaseñor comentaba en el *Theatro americano*, publicado en 1746, que el puerto era un lugar de muy pocas casas y templos donde habitaban apenas ocho familias de españoles y que no se sembraba nada en su alrededor. Además de eso abundaba en lo poco hospitalario del lugar por el clima caluroso, los terremotos, las lluvias torrenciales, el aislamiento y su escasa población nativa.

Con Carlos III y el virrey Bucareli, se dio importancia especial a las cuestiones militares de la Nueva España y se montó un plan general con el fin de organizar milicias y poner las fortificaciones al día, de acuerdo con las nuevas tácticas militares de defensa en la época. Fue así como San Diego formó parte de la larga lista de obras por llevarse a cabo, que se prolongó hasta los días de la independencia. El virrey, de acuerdo con las nuevas ideas, formó una lista de fortificaciones el 17 de septiembre de 1774, y se proyectaron nuevas defensas de acuerdo con la estrategia en San Carlos de Perote y se robustecieron Veracruz, San Juan de Ulúa, los baluartes de San Crispín, la Soledad, Santiago, San Pedro y Acapulco. De las nuevas propuestas surgieron, precisamente, los estudios y los proyectos de Miguel Constanzó.[12] Planos, proyectos y presupuestos para las mejoras de la real fuerza de San Diego fueron remitidos a España y las obras fueron aprobadas en 1777, encargándose al capitán ingeniero Ramón Panón para que las llevara a cabo.

Las reformas de Panón modificaron considerablemente la traza original de Boot y el rey estuvo conforme, a través de Bucareli, en que se debía "despreciar y demoler" la fortificación del castillo para hacer construcciones completamente nuevas. Sin embargo, mucho de lo existente fue respetado, se regularizó la forma pentagonal del castillo y se destinaron de seis a ocho mil pesos mensuales a la obra. Pañón afinó los proyectos de Constanzó y dio comienzo a la obra de reforma el 16 de marzo de 1778. La reforma consistió en corregir el pentágono y regularizar sus flancos para presentar menos blanco al enemigo. Sin tropiezos, avanzó el esfuerzo y se trabajó incluso en épocas de lluvia. Terminada la reforma, Panón intentó llamar al fuerte San Carlos y poner nombres a los baluartes pero la sugerencia no prosperó y continuó llamándose San Diego, a pesar de que algunos documentos se marcaron con el nuevo nombre propuesto.[13] No quedó el asunto ahí; diez años después, en 1788, el ingeniero Manuel Agustín Mascaró fue enviado por el virrey Flores para reconocer la artillería y hacer una inspección que señalara las obras públicas que necesitaba el puerto. Mascaró propuso que se arreglara el terraplén norte de la explanada del

12 *Ibidem*, p. 86-7.
13 *Ibidem*, p. 87-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

castillo, que se pusiera un puente levadizo que se levantara, porque ello nunca pudo conseguirse.

La empresa no fue fácil, pues había la necesidad de reunir los materiales necesarios y, si bien la piedra estaba a mano, había que buscar trabajadores, cortar la madera en los montes vecinos, acarrearla al castillo y lograr los tipos y calidades de las diferentes maderas necesarias según su aplicación, pues el castillo también la almacenaba para reparar la nao de la China. El costo para lograr la madera fue tan alto, en 1788, que Manuel Agustín Mascaró propuso que las cureñas y las maderas de reparación para la nave se trajeran desde Manila.

En arreglar San Diego se gastaron muchas fanegas de cal, que primero se extrajo de depósitos cercanos y al fin del siglo XVIII se hacía en la bahía de Caleta, en Tambuco, y en la isla del Grifo. La arena se llevó desde el arroyo de agua dulce llamado Dominguillo, porque la salitrosa de las playas no servía. Tejas y ladrillo venían de lejos, para que no tuvieran salitre. Los ingenieros trataron para el trabajo con un asentista, que proveía de los materiales necesarios; en ocasiones hubo oficiales reales que hicieron el acopio de los mismos.[14]

Los esfuerzos para terminar la obra fueron inmensos: empezaron con que los indígenas de Acapulco no servían para el trabajo, por su ignorancia; recurrieron a los indios de repartimiento de Chilapa y de Tixtla para que desempeñaran tareas pesadas, como el corte de madera y el acarreo de la misma hacia el puerto. Pero era muy difícil llevar esos indígenas al puerto, y los operarios tenían que llevarse desde México, pues el propio Panón confesaba que obraba "en un país que, cuanto tiene dicha obra, es nuevo a los ojos de sus habitantes".[15] Aunque el castillo quedó remozado duró poco en buen estado, pues, a los cuatro años, el teniente de castellanos Ramón Escalante se volvía a hacer presente porque el puente levadizo y las puertas de la surtida se hallaban en ruina. De nuevo se autorizó al virrey a que se hiciera sólo aquello que fuera más urgente asesorándose de Antonio de Mendívil y Cisneros quien, en 1782, propuso más obras y tomó resoluciones sobre problemas de artillería. Las proposiciones de Mendívil y también las de Mascaró resultaron demasiado ambiciosas y nueva opinión fue requerida a Miguel Constanzó, teniente coronel de ingenieros, que conocía, como hemos visto, el problema de Acapulco a fondo. Éste recomendó que se limitaran a mantener el castillo en buen estado y que no se enfrascaran en nuevos esfuerzos. Así fue aceptado por el virrey Revillagigedo con el resultado de que para 1794 se terminaron las obras del puente levadizo, las puertas de surtida y del rastrillo, por lo que se pagaron mil cuatrocientos dieciocho pesos, quedando pendientes las obras y reparaciones programadas, debido al cambio de virreyes.

14 *Ibidem*, p. 91-2.
15 *Ibidem*, p. 91.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mientras tanto, se aprovechó la estancia del ingeniero Alberto de Córdoba, destinado a Manila, que esperaba zarpar en el galeón, para que se encargara de construir el puente del Papagayo y las obras del fuerte.[16]

Llega uno a preguntarse: ¿cuándo estuvo el castillo verdaderamente en orden y completo?, pues, al año siguiente, en 1796, de nuevo el virrey Branciforte volvió a consultar qué hacer a Miguel Constanzó, quien insistió en que no se tocara otra cosa que lo que estuviera dentro de las murallas y se encargó de ello Juan Camargo y Caballero autorizándolo sólo a emprender lo que se debía llevar a cabo.

A pesar de todo, y de que desde 1777 no se hicieron cambios serios de estructura, siguieron los trabajos de construcción y de conservación hasta el periodo de la independencia. Hubo que reparar en 1799 en consecuencia del temporal del mes de junio. En 1801 se arreglaron las aspilleras del calabozo donde estaban los presos, el asiento del lugar común y el caño de desagüe. En 1802 se acudió a reparar el aljibe, que estaba más dañado de lo que se esperaba. En 1803 el oficial de artillería pedía cureñas que, de nuevo, estaban dañadas y que había que mandar desde San Blas, a la vez se pidieron otras veinte de repuesto y el virrey mandó que se hicieran en Acapulco donde serían más económicas. En 1808 de nuevo las cureñas y los parapetos, más el almacén de pólvora, el puente levadizo y el aljibe.[17]

Llevar a cabo otras obras y reparaciones no resultó fácil de manera alguna, pues si, además de considerar los esfuerzos de convencimiento y los burocráticos necesarios para convencer autoridades y que éstas accedieran y dieran el permiso para efectuarlas, atendemos a los comentarios de quienes se encargaban de ellas, nos damos cuenta de que las dificultades eran enormes, tanto desde el punto de vista material como del humano. El ingeniero que debía acometer la tarea en 1803 comentaba: "sé muy bien que en estas inmediaciones acerca de obras hay escasez de sujetos capaces de hacer ejecutar lo que yo pudiera disponer. . .", pues todavía a principios del siglo XIX el castillo era la única construcción de piedra que había en Acapulco.[18] Los barreteros, que se encargaban de sacar la piedra, se llevaban desde Taxco, en ocasiones se adiestraban soldados para que se ocuparan del quehacer. Todavía los canteros llegaban de mucho más lejos; a éstos había que trasladarlos desde Veracruz, obligados por las autoridades militares, porque los de la capital no aceptaban trabajar en Acapulco. Por si fuera poco, había que llevar un alarife, o "maestro de obras para vigilar la construcción". Herreros y armeros que se ocupaban de reparar la nao de la China y el castillo debían ser reclutados en otros lugares; los carpinteros de ribera no fueron, sin embargo, capaces de construir las cureñas solicitadas y a pesar de mantenerse que San Diego debía de tener hombres para todas las operaciones

16 *Ibidem*, p. 85.
17 *Ibidem*, p. 89-90.
18 *Ibidem*, p. 91.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

necesarias nunca logró contar con el personal especializado para esos quehaceres de manera permanente.

Por tantas dificultades para encontrar el personal adecuado y lograr trasladarlo a Acapulco, se optó por utilizar a los presidiarios en las obras del castillo, obligándolos a actuar como peones. Pero cuando se llegaba al punto de necesitarse ladrillos y otros materiales de construcción, había que recurrir a los trabajadores de Chilapa, de Chilpancingo o de Tixtla.

El problema llegó a ser tan agudo que obligó a usar los milicianos en las obras, con el resultado de crearse otros problemas entre los ingenieros y el castellano. Panón trató, incluso, de reglamentar el trabajo, de acuerdo con las reales ordenanzas.

Desde el punto de vista administrativo y militar, Acapulco perteneció a la provincia de México y su castellano nombrado por orden del rey era, a la vez, gobernador de la ciudad y teniente general de las costas del Mar del Sur, pues el puerto no se consideraba de suficiente importancia para tener un alcalde en la fortaleza y un gobernador en el puerto, como sucedía en otros lugares. Aun cuando en 1786 se establecieron las intendencias en la Nueva España, Acapulco subsistió como gobierno político militar independiente.[19]

De hecho, la importancia de Acapulco y de su fuerte en la costa del Pacífico no dejaba dudas, pues allí convergían las noticias de todo el litoral, y cuando se avistaban embarcaciones sospechosas en el mar, de inmediato se enviaban propios al fuerte de San Diego con las nuevas. Por otra parte, el castillo se mantenía en constante contacto con la Audiencia de Guadalajara, que informaba de todas las noticias obtenidas en la costa por el norte hasta Sonora y por el sur hasta Guatemala.

Las noticias de Acapulco llegaban hasta San Francisco y cuando había peligro, los castellanos convocaban milicias, revisaban armas y hacían planes de defensa. Las noticias corrían por medio de fogatas que se hacían en los promontorios cercanos y a lo largo de la costa. Al final de la colonia se utilizaron sistemas de comunicación por medio de banderas. En 1808 entre los materiales que se solicitaron para San Diego, se encontraban banderas y gallardetes para los vigías de la punta del Mexillón y para el cerro de la Mira; asimismo se solicitó que enviaran un anteojo con que observar el horizonte. En esta ocasión el virrey fue generoso y, a pesar de que costaban setenta pesos cada uno, envió dos de ellos a Acapulco. Sin embargo, utilizar esos instrumentos correctamente no era fácil, pues Pedro de la Laguna, coronel comandante del real cuerpo de artilleros en Acapulco, tuvo dificultades al tratar de encontrar.

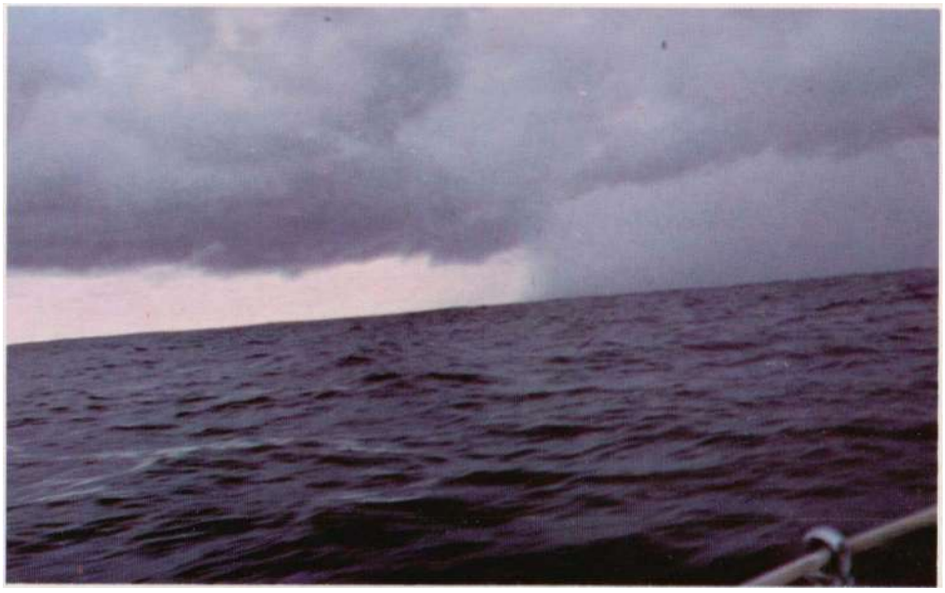
> dos sujetos de regular disposición que sean capaces no sólo de dar avisos con fijeza sino de formar parte cuando sea necesario decir alguna cosa que no pueda

19 *Ibidem*, p. 93.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Formación de la tormenta en el mar. Fot. C. B. G.**

> expresarse con las vanderas cuyo número debe ser el más corto que sea posible para evitar equivocaciones. . .

y esas equivocaciones provocaban grandes movimientos de gente cuando no había necesidad.[20]

El principal cometido de la fortaleza y por lo que se logró, a pesar de las discusiones, conservar San Diego, fue la necesidad de evitar que entraran enemigos en el fondeadero. Ello se hizo defendiendo esa parte de la bahía con los fuegos del fuerte. En cambio, poco se preocuparon de contar con elementos para perseguir a los enemigos y apresarlos, si fuera necesario. Se careció de lanchas en el puerto para el propósito y no se pudo salir a prevenir la nao en caso de necesidad y de peligro. En ocasiones, hubo lanchas en Acapulco, para ayudar a las maniobras de los buques del rey, que pudieron utilizarse en perseguir los enemigos pero, cuando las hubo, al año eran inservibles por no usarse con constancia.[21]

En el centro de todo este escenario, y casi como autoridad local absoluta, se

20 *Idem.*
21 *Idem.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

encontraba el castellano de la real fuerza de Acapulco, ni más ni menos. Su personalidad era indiscutible, de tenerse en cuenta las preeminencias y las regalías que percibía. En 1809, se le pagaban tres mil pesos anuales pero, además, era alcalde de Tixtla y de Chilapa y nombraba oficiales a los mejores postores. Recibía regalos dignos de su suprema autoridad por parte de los comerciantes de Manila y de México. Algunos de los castellanos, como Juan de Zalaeta en el siglo XVII, sostenían tener derecho al honor de asiento de silla, cojín y tapete en la iglesia y era el propio vicario quien le debía dar la paz.

Como era natural estaban celosos de sus preeminencias y derechos y ello los hizo intransigentes con otros empleados del castillo, creando verdaderos conflictos al virrey. Pudo haberse puesto coto a todo, cuando se fundaron las intendencias; sin embargo, los castellanos se dieron las mañas y evitaron que los intendentes de México tuvieran injerencias en el gobierno independiente de Acapulco o en todo cuanto se relacionara con la nao que allí llegaba.

Pero sus intereses y su autoridad no bastaba para asegurar la estancia continua de los castellanos en su puesto. Estaban en el puerto cuando llegaba la nave pero, al despacharla o al llegar el invierno, desaparecían, lo que ponía en duda su preocupación por garantizar la seguridad del puerto, que era el cometido principal del cargo. En cambio su autoridad era tan fuerte que, si por alguna razón retrasaban la feria, la nao no podía salir en todo el año. Ello llevaba a continuas discusiones y aun a peleas con los oficiales reales.

Sin embargo, ser castellano suponía erogaciones importantes por su parte y como eran altas, muchos solicitaron que los regresaran a los puestos desempeñados con anterioridad. Lo peor fue que las reyertas los aislaron al chocar tanto con las autoridades reales como con el fisco y con las aduanas o con los vecinos y moradores del castillo, que eran por lo general forzados destinados a las Filipinas, oficiales castigados o veteranos de la fortaleza.[22]

Al unísono todo el mundo se quejaba del clima y de las enfermedades que contraían en Acapulco. Todos los años muchos morían de la epidemia y de las calenturas que les afectaban durante el verano. Los ingenieros y oficiales, que venían de fuera, también morían por caer enfermos al poco de llegar, incluso muchos de los forzados destinados a las Filipinas fallecían, o perecían los viajeros que esperaban para emprender su viaje.

La situación requirió del establecimiento de un hospital real, el de los hermanos de la Caridad, llamado de San Hipólito, que según la abundancia de enfermedades, que hemos visto se producían en el trópico, debió de ser muy concurrido, pues servía tanto a los vecinos de la villa como a los viajeros o al personal del castillo. Ese hospital, lógicamente, se convirtió en un lugar importante del puerto, hasta el punto de que en 1788 Mascaró hizo ver la necesidad que había de hacer obras porque

22 *Ibidem*, p. 102.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

estaba en ruinas, de tal manera que el padre prior había tenido que trasladar los enfermos a su casa. La manera de sostenerlo consistía en recoger contribución a las pulperías pero, como siempre, esa contribución no bastaba para el propósito. El apuro constante fueron las medicinas necesarias. Hay noticia de que en 1808 el padre prior y cirujano había pagado a Vicente Cervantes mil noventa y dos pesos para comprar las medicinas y al año siguiente, por haberse quedado sin ellas y haber llegado muchos enfermos en una fragata francesa, tuvo que pedir al virrey, con premura, que le mandara mil noventa y ocho pesos para la compra del botiquín pues, además, estaba a punto de llegar la nao Magallanes y se esperaban más enfermos.[23]

Desde que se estableció el fuerte de San Diego su influencia irradió, además de en Acapulco, en los pueblos circunvecinos y la población cambió, pues a los pocos indios que allí vivían, se sumaron poblaciones de negros, chinos y filipinos que llegaron con el tráfico de Oriente. Hasta tal punto se afectó la población, que los milicianos reclutados para la defensa del puerto, provenientes de pueblos de la jurisdicción de Acapulco, formaron compañías que se llamaron de chinos, de mulatos o de negros. Cuando en 1685 el pueblo de Acapulco se destruyó por causa de un terremoto, el castellano tuvo que albergar a la gente de las compañías de los pardos, negros y chinos en el castillo.

La población del área fue bastante variada y ello se desprende de las constancias de pago de los tributos, pue las ciento cuatro constancias que hubo en 1732 pueden clasificarse en la siguiente forma: 4 de indios, 37 de chinos, 51 de mulatos y 11 de personas sin clasificación especial. La mayor parte de los chinos, que eran obreros clasificados, carpinteros o agricultores y empleados, se casaban con mestiza , indias o mulatas. Los mulatos, que formaban el núcleo de los soldados del castillo, eran por lo general solteros.[24]

Las provisiones de la zona eran realmente pobres: maíz y legumbres se cultivaban en los pueblos de los alrededores y, cuando había que abastecer la nao, entonces, se tenía que acarrear desde México el abasto consiste en bizcochos y galletas; la carne de puerco era traída de las inmediaciones. En el siglo XVIII se adicionaba, a la lista, la carne salada del norte de México. Las provisiones destinadas a la nao a veces sobraban y después de haber proveído las cantidades necesarias, el sobrante lo consumía la guarnición igual que se hacía con la comida que pudiera sobrar de la traída en la nao que, en Acapulco, se cambiaba por alimentos frescos.

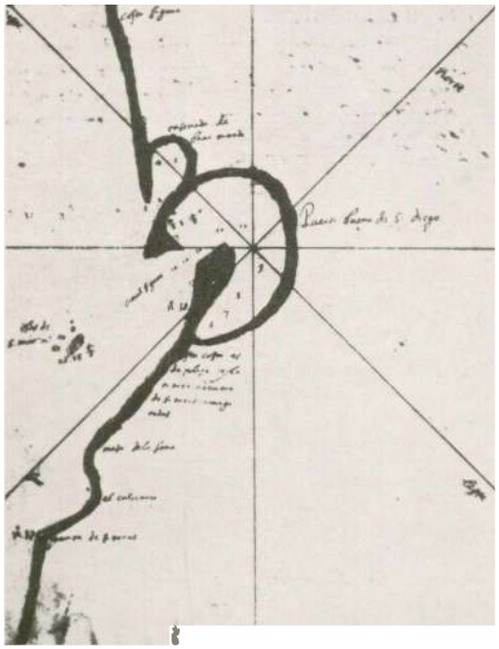
La dieta diferente aparecía sólo en la mesa de pudientes, que eran pocos en la zona. Esas mesas se alegraban con los regalos que les llegaban de las Filipinas o del Perú, o con lo que recibían especialmente de la capital de México.[25]

23 *Ibidem*, p. 103.
24 *Ibidem*, p. 104.
25 *Ibidem*, p. 105.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Portulano de San Diego 1603. Publ. por Michael Mathes.**

Resulta natural que Acapulco, punto de llegada de las Filipinas y de salida de la Nueva España, llamara la atención de quienes por allí transitaban. De manera especial, se fijaron en la rada, en la seguridad y en las posibilidades de su utilización y defensa. Resultó esa atención en que se hicieran descripciones y comentarios variadísimos y aun planos, mapas y dibujos que muestran las reacciones de los personajes y en cierta forma la idiosincrasia de los propios viajeros.

Después de Urdaneta, quien dijo que se trataba de un puerto "grande, seguro, muy saludable y dotado de buen agua",[26] Gemelli Careri, que viajó en el siglo XVII, habló de

> La seguridad natural del puerto, que siendo a manera de caracol y con igual fondo por todas partes, quedan en él las naves encerradas como en un patio cercado de altísimos montes, y atadas a los árboles que están en la ribera.[27]

Pedro Cubero se fijó en otros aspectos del puerto al decir que era un lugar pequeño y de

> muy malísimo temple; sus habitadores son negros, a manera de cafres; la tierra es tosca, estéril y seca de agua; no tienen más que la de dos pozos y es mala por ser pesada y salobre; a poca distancia de allí hay una fuentecilla muy tenue, que apenas sale un hilo de agua que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija es menester dos horas. En medio de la plaza hay una iglesia pequeña que es la parroquia; hay dos hermitas, una de San Francisco y otra de San Nicolás; esto es lo que tiene el tan celebrado Acapulco, lo demás es tan caluroso por no bañarle los vientos, que no se puede asistir en él, y en entrando el invierno que llaman, es tan tempestuoso de truenos, relámpagos y rayos que es horror el habitar en él.[28]

Más adelante, al final del siglo XVIII Alejandro de Humboldt reconoció las condiciones portuarias pero volvió sobre la opinión desfavorable de Pedro Cubero.

> Forma [Acapulco] una inmensa concha abierta entre rocas graníticas, hacia el sur-sur-oeste, y la cual tiene más de seis mil metros de ancho de este a oeste. He visto pocos parajes en ambos hemisferios que presten un aspecto más triste y horroroso. Estas rocas forman una costa tan escarpada, que un navío de línea

26 Antonio Calderón Quijano, "Nueva cartografía de los puertos de Campeche y Veracruz", *Estudios de Historia Novohispana*, México, 1971, vol. IV, p. 61.
27 *Ibidem*, p. 61.
28 José Miguel Quintana, "Un viaje de las Filipinas a la Nueva España en el siglo XVII", *Artes de México*, num. 143, p. 42.

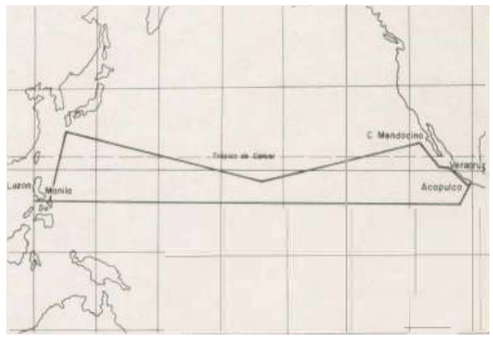


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

puede pasar tocándolas, sin peligro alguno, porque por casi todas partes hay diez o doce brazas de fondo.[29]

Las descripciones que se hicieron a través del tiempo denotan la preocupación que hubo por el conocimiento geográfico y la necesidad de fijar las características de costas y puertos para facilitar la navegación. Llama la atención que tanto los marinos legales de esas rutas, como los piratas, contribuyeron a la hechura de mapas y planos. El primero que hubo se levantó en 1614 por Nicolás Cardona que se encargaba de guardar y defender el puerto, pero no se dio a conocer hasta 1623 en las *Descripciones geográficas*. El mapa es un dibujo muy tosco de perspectiva aérea que delinea una costa que no coincide con la real, y apunta la existencia de unas cuantas casas y el fuerte cuadrangular con caballero alto.[30] En cambio, el segundo mapa de la bahía se debe al corsario holandés Joris Van Spielbergen, que lo trazó en 1615, durante el ataque que lanzó al puerto, y resulta curioso que dibujara las casas como si fueran holandesas, que ningún parecido tenían con las del lugar, con seis naves surtas en la bahía y las chalupas de desembarque que, a remo, se dirigían al puerto donde se exigían mercancías y provisiones. Seguían luego los planos de apariencia chinesca; el primero, debido al trazo de Adrián Boot en 1618, y el segundo al de Francois Valentyn, fechado en 1618.[31] Los mapas que siguieron son de mayor interés geográfico pues se acercan a los lineamientos de la costa con más precisión.[32] Los hubo franceses, ingleses y españoles, pero llama la atención, de manera especial, por el detalle que ofrece del castillo, del hospital y de los lugares de atraque el que se hizo en 1712.[33] El mejor de la época es el levantado por el ingeniero Francisco Álvarez Barreiro en 1730 que, con todo detalle, establece la forma del castillo y de la ciudad, e incluso marca la ceiba a la cual se amarraba el galeón de las Filipinas.[34] A fin del siglo XVIII apareció un verdadero portulano español del puerto, que indicó las profundidades del mismo, los dos árboles para el amarre del galeón, los bastiones de defensa del puerto y el emplazamiento de la artillería de defensa.[35] El plano decisivo fue, sin embargo, el levantado por las corbetas Descubierta y Atrevida en 1791.[36] Este plano fue mejorado por el que hicieron los pilotos de la Magallanes en 1808, que registró con toda perfección las bahías de Acapulco y del Marqués.[37]




**Ruta de Acapulco a Manila.**

29 Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 61.
30 *Ibidem*, fig. 1, p. 70.
31 *Ibidem*, figs. 3 y 4.
32 *Ibidem*, figs. 5 y 6.
33 *Ibidem*, fig. 12.
34 *Ibidem*, fig. 15.
35 *Ibidem*, fig. 20.
36 *Ibidem*, fig. 28.
37 *Ibidem*, fig. 29.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

## 3. El puerto de Veracruz y sus problemas vitales

Aunque no fuera la capital de la Nueva España, es indudable que el puerto de Veracruz es fundamental en la historia de México, pues por él entró y salió todo lo necesario para hacer de la Nueva España una colonia española. En efecto, la ciudad se vitalizó debido al comercio que circulaba por allí, desde los primeros años de la conquista. Entraron las mercaderías destinadas a la ciudad de México, donde se hallaban los almacenes generales de distribución, que las proyectarían a los diferentes puntos de consumo en el interior. El tránsito, al salir del puerto, se hacía por caminos primitivos que más tarde se convertirían en líneas de comunicación permanente, sobre las que se fundaron Córdoba, Orizaba y Puebla que fueron, como todavía lo son, eslabones de unión entre la capital y el puerto.

Desde 1535, los atajos de esas rutas se vieron congestionados de arrieros que dirigían sus recuas cargadas con productos. Al igual que surgieron los piratas en el

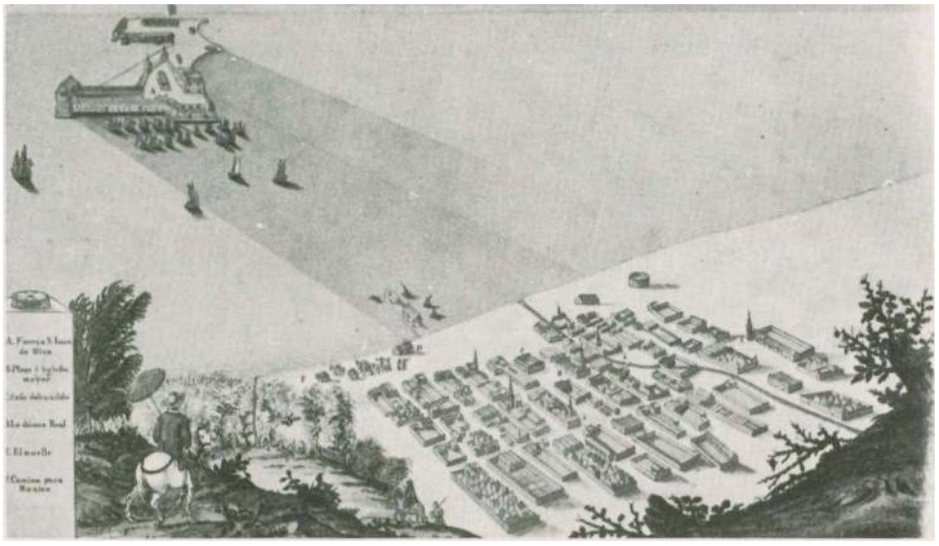
**Portulano de San Diego del final del siglo XVIII y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.**






2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**La "ciudad de Tablas", plano en perspectiva de la nueva ciudad de Veracruz levantado por el ingeniero holandés Adrián Boot, 1615. Fot. Instituto de Investigaciones Estéticas.**

mar, para interrumpir las líneas comerciales de comunicación, en tierra aparecieron muy pronto los grupos de malhechores, que se avalanzaban en contra de los comerciantes y sus mercancías aprovechando los lugares más conspicuos del camino para llevar a cabo sus ataques.

Con el fin de proteger el camino de las mercancías que depositaban las naves en el muelle, desde donde emprendían su camino por vía terrestre, hubo que fundar la santa hermandad en 1559 en la antigua Veracruz, desde donde las recuas salían con la carga.

El puerto de la Antigua, a pesar del río que se utilizaba de embarcadero desde el principio de la conquista, presentó, con los años, graves dificultades para el manejo de la carga que se remitía desde San Juan de Ulúa, donde se tardaba cuatro meses para manejar el contenido almacenado en un solo navío. El puerto era administrado desde la ciudad de México y no había oficiales reales residentes en él. Desde 1530 se nombró un oficial real junto con un justicia y un regidor de la ciudad para que autorizaran la descarga que se hacía conforme a los registros, traídos en las propias naves y procedentes de la Casa de Contratación.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Edificio de la Inquisición de Veracruz establecida en 1670; la casa se encuentra ocupada por la Droguería Veracruzana. Fot. Instituto de Investigaciones Estéticas.**

Si, por alguna razón, aparecían mercadería no registradas documentalmente, eran decomisadas sin piedad y evaluadas para cobrar el siete y medio por ciento de su valor en concepto de derechos de almojarifazgo.

El movimiento creció de tal manera que, pronto, hubieron de establecerse reglamentos, como sucedió en los años de 1537 y 1542, cuando se legisló sobre el manejo de la caja real de Veracruz, con el fin de corregir todos los defectos e irregularidades que con frecuencia se encontraban en los cobros. Por lo que puede apreciarse, el problema no era de fácil solución pues todavía las ordenanzas de 28 de octubre de 1572, ordenaron:

> Ha de haber en la dicha ciudad de Veracruz, una arca grande muy recia y barreada, la que al como nuestra caja real, ha de estar muy guardada y a buen recaudo. . . y ha de tener tres llaves diferentes y de buenas guardas, y la una de ella ha de tener el nuestro alcalde mayor de la dicha ciudad, y otra por el nuestro contador y la otra el dicho tesorero en vuestro poder sin fiarlas de vuestros criados ni oficiales.[38]

En efecto, la complicación de la carga y de su clasificación, aunque racional, se prestaba a toda clase de manipulaciones, pues lo traído en los navíos se dividía en tres grandes lotes: 1) la carga que venía por cuenta de particulares; 2) la que venía por cuenta de su majestad, y 3) la que se destinaba a la Casa de Moneda real.

Entre lo clasificado como carga de los particulares, se encontraban todos los productos destinados al comercio, consumidos en la Nueva España. Entre esos artículos había cajones y baúles arpillados, barriles de vino y aguardiente, balones de papel, quintales de almendra, churlos de canela, botijuelas de aceite, marquetas de cera, quintales de clavazón, piezas de cáñamo, quintales de acero, botas de vino, barriles de vinagre, piezas de bramante, arrobas de pimienta, quintales de fierro, barriles de hoja de lata, piezas de creyuelas, rollos de alambre, quintales de herrajes, cajones de aceite de almendras, tinajas de azafrán, piezas de indianas, barriles de vino agrio, barriles de malvasía, pipas de vino blanco, cajones de medicinas simples, quintales de hierro labrado, barriles de vino de Málaga, barriles de higos, porrones de pasas, cajones de loza de Sevilla, botihuelas de aceitunas, y azogue. Mezcla abigarrada de productos que complementaban las necesidades de alimentación y construcción de la Nueva España.

Cuando los galeones partían con rumbo a la península, entonces llevaban metales y dinero para el pago de las mercancías que habían traído, además de las rentas de la Nueva España para el rey. Esas cantidades eran todas bien apreciables, si se considera que la flota que salió en 1777 llevó un total muy subido de plata, oro y frutos,

38 Manuel B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, México, s/ed., 1955, p. 20-1.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ademas de veinte millones de pesos que correspondieron a la exportación que hacía la Casa Moneda de México, dos millones correspondientes a la renta del tabaco y once que corre pondieron a las rentas ordinarias.

El hecho fue que manejar los cargamentos desde San Juan de Ulúa llevándolos a la Antigua y viceversa, planteó graves dificultades y retrasos. El itinerario representaba un serio rodeo y era lógico que el punto de partida se estableciera cerca de San Juan. Por ello se prefirió, en tiempo del virrey Álvaro Manrique, marqués de Villamanrique, que la carga fuera desde San Juan a las Ventas de Buitrón y desde allí los arrieros emprenderían el camino hacia el interior, dejando a un lado el poblado de la Antigua.

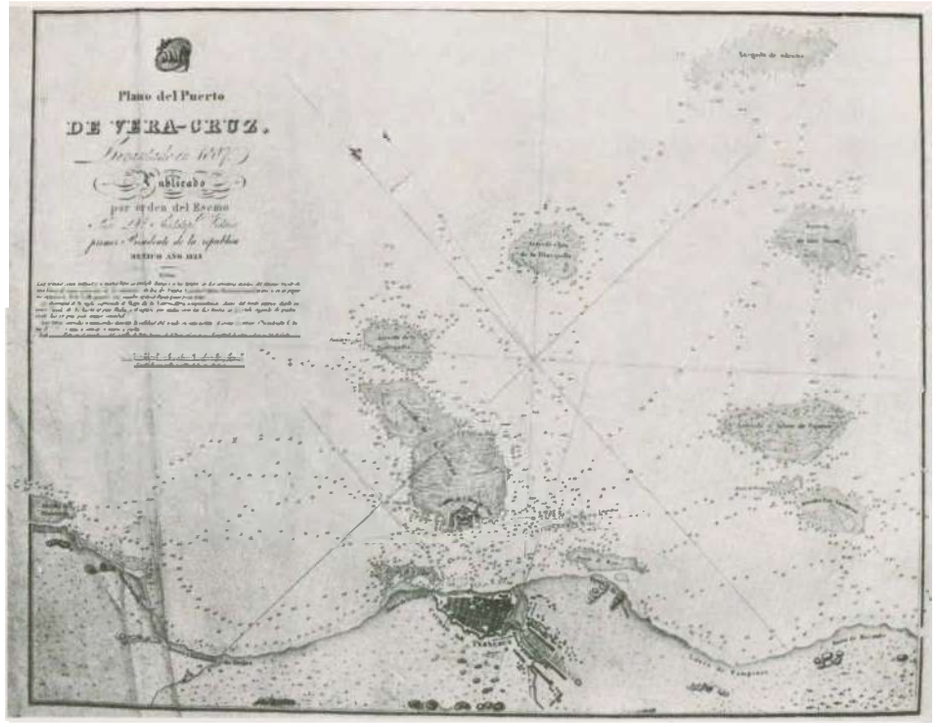
Estas medidas que favorecieron el comercio y a quienes lo acarrearon, perjudicaron seriamente a los vecinos de la Antigua, poblado que decayó y perdió la importancia hasta hoy en día. A pesar de las protestas no escuchadas que los vecinos levantaron en su época, el virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, ordenó con insistencia que las recuas y carros cargados, probaran el camino directo a las Ventas de Buitrón, pues buscaba la manera de apresurar la carga y descarga de los buques. En consecuencia, el virrey obligó a que, en 1597, las naves llegadas a San Juan de Ulúa descargaran directamente en las Ventas y a que los oficiales reales se instalaran en las casa de los Machorro, llevándose a ellas la caja, la contaduría y la tesorería.

La primera flota que llegó fue asistida por Antonio Cotrina y Cristóbal de Miranda, contador que comentó:

> Ansí mismo ordenó y mandó el virrey que nosotros [los oficiales reales de Veracruz] nos pasásemos a vivir aquí a este puerto y banda de Buitrón con la caja real y papeles de la contaduría, como se trajeron, y la caja se puso en unas casas de tablas de don Carlos de Sámano donde yo al presente resido porque con esto pretende desarraigar y despoblar la ciudad de Veracruz y aunqueste tiene los inconvenientes que representarán las personas a quien toca, lo tienen en muy grande el hacerse aquí la poblazón, y el más grave y de más consideración en tener aquí la caja real y en ella el tesoro de vuestra majestad y las haciendas de los particulares por queste sitio y banda de Buitrón es un yermo que sólo hay en él unas ventas donde residen y asisten algunos vecinos para dar de comer y hospedar a la gente de la mar y todo es de médanos y montes de arena quel viento norte qués aquí muy furioso lo trae de una parte a otra como en los desiertos de Livia y no hay aquí agua dulce sino sólo una ciénaga encharcada de agua muy gruesa de donde bebe todo el ganado y bestias que hay en ella y los bueyes, mulas y caballos que traen los carros y recuas que las huellan, estercolan y orinan, y se lava y enjabona la ropa en ella, y se echan otras cien inmundicias qués cosa muy perniciosa para la salud de los moradores y no hay leña ni yerba y fuera destos inconvenientes,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html




**Plano del puerto de Veracruz levantado en 1807 y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.**

una legua destas ventas está la isla de Sacrificios que tiene un puerto capaz donde puede surgir una armada enemiga, questá a un cuarto de legua pequeña de la playa y arena muy llana, y con tres o cuatro lanchas podrían desembarcar de noche sin ser sentidos ciento o ciento cincuenta mosqueteros, y quemar todo el lugar qués de tablas y robar todo el tesoro de vuestra majestad que hallaren en la caja real y la hacienda de los particulares que aquí hubiere, y pasar a cuchillo si quisieren los moradores, que todo está vendido y muy a peligro sin que la fortaleza de la isla de San Juan de Ulúa ni el castellano della, pueda socorrerlos de aquí por estar en la mar desviada de más de un cuarto de legua de la tierra firme desta población, y hasta que aquí haya ciudad fundada y muy gran pueblo de mucha gente que puedan resistir al enemigo y fortaleza y casas reales fuertes; donde puedan recogerse los vecinos con sus bienes, y que en ellas y las que se hiciesen de piedra se puedan bien defender, convendrá al servicio de vuestra



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

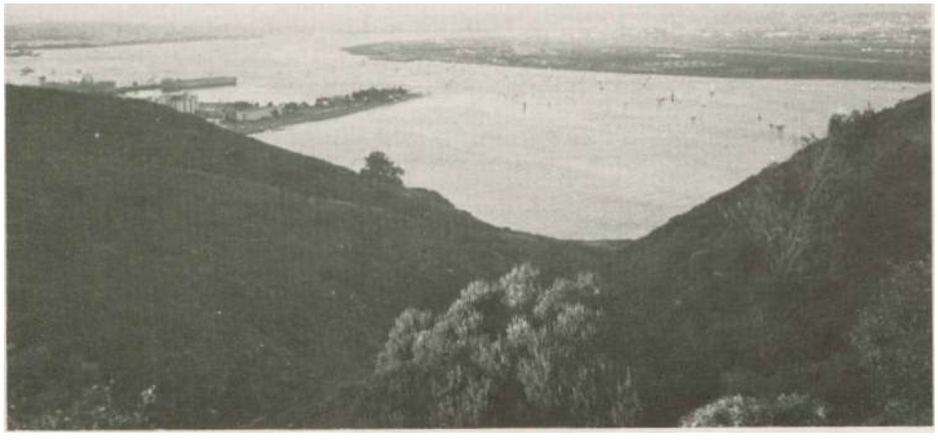
majestad que la caja real ni la real hacienda de vuestra majestad no esté en este peligro ni tampoco las haciendas de los particulares.[39]

Esta opinión, así como todas las que se externaron en protesta contra el establecimiento en las Ventas, fue inútil pues, en 1597, Felipe II ordenó que Veracruz se trasladara de la Antigua a las Ventas. Las protestas siguieron por parte de los vecinos de la Antigua, que veían prolongarse su aislamiento, y con él su ruina; por ello se opusieron también al camino directo que motivaba el aislamiento. Felipe III expidió el testimonio del título de la ciudad a la Nueva Veracruz, fechándolo en 8 de marzo de 1600:

. . . por parte de la ciudad de Veracruz me fue fecha relación de ciertos inconvenientes y de algunas causas que había para que mandase cesar en lo comenzado, y ordené que me informase y por cierta cédula ordené al dicho virrey que me informase y enviase relación y parecer sobre el estado en adelante que tenía

39 *Ibidem*, p. 22-3.

**Surgidero de San Diego en la actualidad. Fot. C. B. G.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

aquello y sobre lo que representaba y pedía por parte de la ciudad; y habiéndoseme enviado con los apuntamientos que parecía convenir, y visto por el mi Consejo de Indias, que fue acordado que se despachase, como últimamente he mandado despachar, otra mi real cédula para que el dicho mi virrey prosiga en la mudanza de la dicha descarga y que se dé asiento a la nueva población, y que se ha ido haciendo cerca de las dichas ventas que Buitrón solía tener edificadas en aquella banda de tierra firme del puerto, procurando en todo alentarla y fortalecerla para su conservación y aumento y estabilidad, y que todo tenía por bien que si los regidores de la Veracruz eligiesen de mudarse a la dicha población, pudiesen verificarse allí sus oficios y la merced que les tengo hecha dellos. . . Por tanto y con acuerdo del dicho conde de Monterrey, mi virrey, . . . acordé de dar esta dicha carta en la dicha razón, por la cual declaro a todas las personas del comercio general y fuera de él, estantes y habitantes en el dicho puerto y ciudad, y en las demás ciudades, villas, congregaciones y pueblos de este reino, que las descargas de las dichas flotas venideras de aquí adelante se han de hacer, como por la presente mando que se hagan, en la banda de tierra firme del mismo puerto, como se ha hecho, enteramente, sin excepción de mercaduría alguna, la descarga de la flota general Joan Gutiérrez de Garibay, que de presente se está despachando para volver a los mis reinos de Castilla, habiendo sido informado que la nueva población que se ha comenzado y va prosiguiendo en el puerto sobredicho en nueva parte, tomando principio del servicio de la ciudad de la Veracruz que puede dejar de ser en disminución y quiebra de ella, lo que así se ha proveído en orden del bien común y público del reino; y porque mi voluntad es que en cuanto sea posible la dicha ciudad sea favorecida y honrada, y atento a su antigüedad y a los buenos y leales servicios que de ella he recibido, se conserve y perpetúe su nombre, mando que la población sita en la banda de tierra firme del puerto de San Joan de Ulúa, se llame para siempre la Nueva Veracruz, y de esta manera se intitule y nombre por scripto, de palabra o en lo judicial. . . y en las cartas y papeles y comunicación de la gente, y mando que haya en ella para su mejor gobierno, cabildo y regimiento que con mi justicia tengan cargo de él, y por ahora se sirva por persona que el dicho virrey nombrase. . .

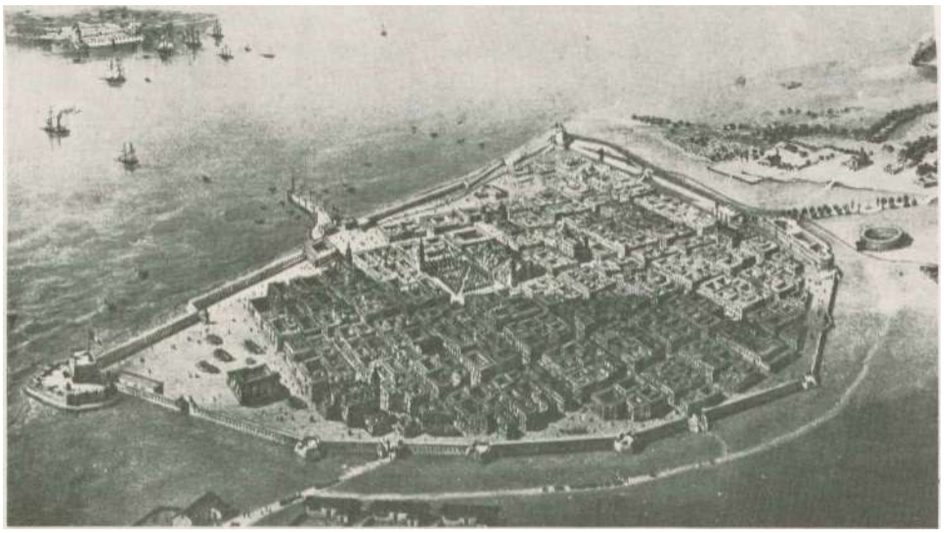
En consecuencia, se les dieron todos los privilegios de rigor a las autoridades que se nombraban, incluso a las que allí se trasladaron de la Antigua Veracruz. Ordenaba también que se reuniera el primer cabildo. El documento fue firmado por el virrey que especificaba que a los tres años la ciudad confirmara la orden del virrey.[40]

Años después, no habiéndose logrado por los habitantes de la Antigua que se revocaran estas órdenes de traslado y fundación de la Nueva Veracruz, Felipe III confirmó el traslado de la ciudad:



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Ciudad de Veracruz amurallada, litografía por Casimiro Castro y dibujada por Francisco García en 1846. Instituto de Investigaciones Estéticas.**

El rey, por cuanto el rey mi señor padre que santa gloria haya mandó dar una provisión y conformación del tenor siguiente: don Felipe por la gracia de Dios rey de Castilla, . . . por cuanto por ser conveniente, útil y necesario que la descarga de las flotas que van a la Nueva España que solía hacerse en el río, ciudad de la Veracruz, se hiciese en la banda de tierra firme, del puerto de San Juan de Ulúa, donde estaban pobladas las Ventas de Buitrón, encomendé la ejecución de ello, al virrey conde de Monterrey, el cual lo hizo, y en conformidad de ella se trasladó e mudó la dicha ciudad de la Veracruz, a la población de dichas Ventas de Buitrón, y proveyó se llamase e intitulase la Nueva Ciudad de la Veracruz, . . . con que dentro de tres años, llevase confirmación mía de ello; y por parte de la dicha ciudad se me ha suplicado se le mandase dar. . . lo he tenido por bien, y por la presente confirmo y apruebo el título de la ciudad de la Nueva Veracruz, que el dicho virrey dio a la dicha población, que se hizo en la dicha banda de tierra, y quiero. . . y de aquí adelante para siempre jamás sea y se intitule la ciudad de la

40 *Ibidem*, p. 25-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Fuerte de San Juan de Ulúa. Óleo sobre papel del autor.**

> Nueva Veracruz; y asimismo quiero que us vecinos gocen de todos sus privilegios, franquezas, y gracias de que gozan, y deben gozar todos los otros vecinos de semejantes ciudades, y que ésta pueda poner el dicho título, y se ponga en todas las escrituras, autos e lugares públicos, y así se lo llamen los reyes, que después de mí vinieren a los cuales encargo que se amparen y favorezcan esta nueva ciudad y le guarden e hagan guardar las dichas gracias y privilegios. . . que llamen e intitulen la dicha población, que se hizo en la dicha banda de Buitrón, la ciudad de la Nueva Veracruz y que ni vaya ni pase contra este mi privilegio el cual hagan guardar todos. . .[41]

Vinieron después las diligencias necesarias para el nombramiento de autoridades, el repartimiento de los solares y la erección de los edificios que primero fueron de tablas. Por ello vulgarmente se llamó a la nueva ciudad Ciudad de Tablas, pues todas sus casas y bodegas eran construidas de este material, de un solo piso y con techos de teja o tejamanil a dos aguas, calles estrechas y callejas y callejones, amplias plazas y templos humildes con espadañas. La primera casa de dos pisos que se levantó fue la de cabildos, en 1608, fabricada con material y techos de teja, sin la torre y la campana que se le añadieron cien años después para tañerla cuando había buque a la vista. Frente a la casa de cabildos, en la plaza, se amontonaban fardos, cajas, barriles, pipas, botijuelas, cofres y arcones que traían los navíos de las flotas. Al oriente de la plaza la parroquia de una sola nave y, cerrando el lado sur de la plaza, una manzana con cuatro casas de madera y amplio corral cercado, que recibía las recuas y que más tarde fue punto de llegada para las diligencias. Al oriente de las casas capitulares estaba el convento agustino y el mercado de la ciudad. En 1605 fue construido el edificio que se dedicó a carnicería y pescadería. Además del convento de los agustinos, hubo convento de jesuitas, de dominicos y de mercedarios. También de construcción temprana fue el edificio del Santo Oficio de la Inquisición. Los vecinos que poblaban el puerto en 1609 fueron españoles y había muchos negros y negras.[42]

A mitad del siglo XVII, Juan Díez de la Calle en sus *Noticias sacras i reales* (1657-92) habla de la Nueva Veracruz y comenta que se trata de un

> insigne puerto de la Nueva España con su fuerza y castellano y en la ciudad su corregidor, regimiento y oficiales reales, tiene parroquia de clérigos que la administran y los pueblos de la cordillera . . . su territorio es caliente y montuoso, a propósito para la cría de ganado mayor, de que hay muchas y muy cuantiosas haciendas, y de ganado menor en sus agostaderos, hay muchos ríos . . . y sobre

41 *Ibidem*, p. 28-9.
42 *Ibidem*, p. 32-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

todo el caudaloso y gran río de Albarado, donde hay mucha pesca, muchos esteros, muchos caimanes y lagartos, y en toda esta costa de la Veracruz Vieja, de cada gota de agua cuando llueve engendra un sapo, y los hay tan grandes como un sombrero, no faltan mosquitos, garrapatas y tlalajes, y otras sabandijas penosas y sobre todo el calor, las noches son apacibles, la amenidad y frescura de los ríos, y canto de los pájaros, y muchedumbre de frutas, melones, sandías, piñas, conejos, gallinas montesas, faisanes, y montería, y regalos de carne y pescado la hace ser habitable, y pasan de mil los tributarios de esta cordillera, corre la lengua mejicana. . .[43]

Con motivo de la reforma y de la contrarreforma la Santa Inquisición se esmeró en defender el dogma de la iglesia romana en la Nueva España y con ese motivo trató de evitar la invasión de herejes y la llegada de libros prohibidos por el notario inquisitorial de la misma.

Todos los navíos y flotas eran revisados al llegar a los puertos, procedieran de donde fuera, de acuerdo con las instrucciones libradas, y el comisario del puerto de Veracruz era quien hacía saber a los oficiales reales que practicaran la visita con gran cuidado, a causa de la constante invasión de herejes y de los muchos libros que llegaban. Una vez que los navíos habían sido visitados por los oficiales reales, al llegar a puerto, se hacía cargo de ellos el comisario acompañado de un alguacil y de su notario. Pasaban por interrogatorio, primero a los oficiales de la nave y luego de averiguar su punto de salida, puertos tocados en el viaje, pasajeros que venían, libros registrados, su procedencia y destinatarios, les preguntaban sobre doctrina cristiana y averiguaban las oraciones que rezaron durante la travesía, así como sobre los santos que trajeron como abogados contra los peligros de la navegación y también averiguaban los libros de rezo que traía tanto el pasaje, como la tripulación. No era suficiente el detenido interrogatorio, sino que se visitaba la cámara de popa y las bodegas obligando a que se abrieran cajas, baúles, fardos, cajones, pipas y cuanto empaque pudiera sospecharse contener algo contencioso. Si los fardos de libros registrados y sellados por el santo oficio de Sevilla contenían algunos no registrados, éstos, sin excusa alguna, daban en el quemadero de la Inquisición.[44]

Desde el principio de la fundación de la ciudad y del puerto los vecinos utilizaron el agua del río Tenoya, y el problema del agua fue constante en todo tiempo, porque después de recurrirse a la ciénaga insalubre de que disponían, con la contaminación de que nos habló don Antonio Cotrina, se acudió a lo que pudiera proporcionar el riachuelo del Tenoya que dividía a la puebla en dos bandas y brindaba aguas salobres e impuras. Su curso era irregular y ello determinó serios inconvenientes por

43 Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones de la Nueva España,* Sevilla, G.E.H.A., 1953, p. 30, nota 45.
44 Manuel B. Trens, *op. cit.,* p. 34-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los desbordamientos en tiempos de lluvias y las sequías y encharcamientos por falta de corriente, durante el de secas. En 1630 hubo necesidad de emprender obras para regularizar el curso, que no fueron suficientes para proveer la ciudad del agua necesaria. Por ello en 1644 Pedro Amaya Romero elaboró un proyecto que presentó al cabildo para introducir a la ciudad las aguas procedentes del río Jamalpa. A pesar de habérsele aceptado el proyecto, no pudo ejecutarse por la peste que asoló la ciudad en 1648. El caso fue que el problema no se resolvió hasta el principio del siglo XVIII. Ninguno de los intentos tuvo éxito y tampoco se hicieron concesiones de acuerdo con las peticiones presentadas al virrey, duque de Alburquerque, en 1704, con la intención de resolver el problema del agua. Finalmente la ciudad y el cabildo, desesperados, pidieron al virrey, marqués de Valero, que se encargara al fraile Pedro de Buzeta introducir el agua en alguna forma. Ello lo logró el fraile por medio de un acueducto subterráneo que se llamó "el caño del fraile", que en 1726, introdujo a la ciudad agua procedente de la laguna de Malibrán y la condujo a cinco fuentes públicas. Ellas fueron los puntos donde se surtían los aguadores, quienes en una carretilla de madera cargaban tres barriles y la movían a fuerza de hombre. En la misma forma los vecinos recogían el líquido en las fuentes y la acarreaban a sus casas.

El agua se repartió en Veracruz a punta de molestias y de esfuerzos humanos, con lentitud y también con perjuicio de la salud de quienes en el acarreo se ocupaban por el clima malsano de la región. Esta situación se prolongó durante tres cuartas partes del siglo hasta que, en 1795, el capitán Juan Antonio Ruiz Alvarado logró que la conducción se hiciera con burros, que cargaban cuatro barriles más grandes que los conducidos en carretas, y que se anunciaban con una campanilla colgada del pescuezo de los animales.

Muy pronto fue insuficiente el volumen de agua que se acumulaba entre la recogida en el río Tenoya y en la laguna de Malibrán y, de nuevo, se comenzó con las comunicaciones a los virreyes y entre ellas la del gobernador de la plaza Francisco Crespo Ortiz al marqués de las Amarillas. Se construyeron aljibes para almacenar el líquido en las afueras de la ciudad, y en las casas particulares, reservándose el agua traída por el caño del fraile para uso de los humildes. Pero el problema del agua continuó en pie y nunca se consiguió la llegada del agua del río Jamapa.[45]

Para el fin del siglo, la complejidad de la vida del puerto no fue poca y se creó el consulado veracruzano el 17 de enero de 1795, iniciándose sus actividades en la sala capitular el 27 de abril del mismo año, con el fin de dirimir pleitos mercantiles y fomentar el comercio. Ese paso señalaba un adelanto discutible, si se tiene en cuenta el acuerdo del consulado veracruzano cuando dice que la naturaleza

45 *Ibidem*, p. 39-42.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> le ha negado [al puerto] benignidad en su temperamento, haciéndolo de calor sobre la humedad de su suelo, para que se comunique la putrefacción a los alimentos de primera necesidad, poniéndose por vecina a tres cuartos de legua, una ciénaga que corrompe las aguas potables, y aunque la necesidad empeña a beber de las de un pozo que está en su recinto, precisa purificarlas con cal, templándoles lo grueso y salobre de ellas; todo contribuye inmediatamente a la multiplicación de enfermedades, epidemias y muertes; y así ni los europeos españoles miran aquel pueblo sin horror y miedo; ni los americanos bajan a él con tanto riesgo; los mantenimientos son caros y escasos, y no bastantes las casas y almacenes que necesita el comercio; la polilla y el comején roen, con considerable pérdida, las mercancías, a pesar del mayor cuidado, beneficio y diligencia sobre ellas; los tejidos de lana, seda y metal, participan prontamente de averías. El aire húmedo pica, marca y roba la viveza de los colores, y las mercancías padecen daños de consideración si se detienen algún tiempo.
>
> Todo los mercaderes de consecuencia viven a grandes distancias, en particular los de Puebla de los Ángeles. . . todos los habitantes de Veracruz, incluyendo esclavos, indios y mulatos llegarán a la suma de tres mil, y la travesía de la ciudad es de cerca de media legua española de largo.[46]

El último proyecto para la ampliación de la ciudad de Veracruz se concibió en 1800 debido a que unos albañiles, Francisco Antonio Díaz y José María Rodríguez, trataron de comprar tierras para construir casas humildes y venderlas a la población. Las autoridades aprovecharon la necesidad y atendieron al problema explicando que por:

> haberse radicado varios comerciantes ultramarinos y de lo interior del reino, crece la época del libre comercio con los puertos habilitados de Europa y ya por la gran copia de familias menestrales, cargadores y enfardeladores que han domiciliado últimamente, atraídos de la utilidad que les proporcionan sus artes, ni caben las gentes en la ciudad, ni hallan dónde vivir, teniendo que abrazar el partido, o de aglomerarse en habitaciones pequeñas o de situarse por los arrabales extramuros del Santo Cristo de San Sebastián con perjuicio de la tranquilidad pública y de las buenas costumbres.[47]

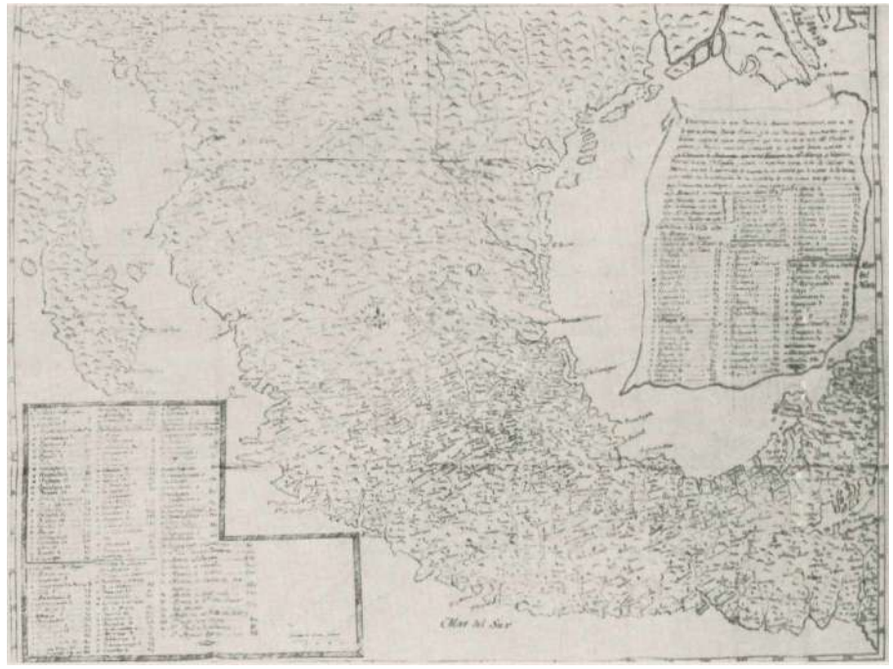
El proyecto se llevó a cabo por Manuel Agustín Mascaró y su obra fue dirigida por Miguel Constanzó agrandándose la ciudad en dirección suroeste. El propio virrey Francisco Berenguer Marquina se interesó en él y tomó en cuenta la opinión del

46 Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 169, nota 50.
47 *Ibidem*, p. 196.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Descripción de esta parte de la América septentrional, esto es lo que se llama Nueva España... según el plano geográfico que sacó el año de 1641 Don Carlos de Sigüenza y Góngora, enmendado... Alba, *op. cit.*, lám. 75.**

protomedicato de la ciudad de México, que opinó ser necesaria la obra, por razones de salubridad. Sin embargo, nadie se atrevió a alterar la traza de la ciudad, por considerarse importante.

Al salir de México el virrey comentó que:

> Veracruz se había puesto sobre una constitución que se hacía incomprensible, a no tocarse muy cerca; el mal había echado raíces; las ganancias de los contrabandos eran exorbitantes; los interesados muchos; el trato y la inteligencia de los españoles con los ingleses, sabida por las señales inequívoca entre sus buques y la costa, y en fin, había llegado el desorden a un grado intolerable.[48]

Tanto los problemas del agua, como los del clima, tuvieron gran importancia para los habitantes del puerto tropical veracruzano, si hemos de juzgar por la preocupa-

48 *Ibidem*, p. 170.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ción que hubo y por la continua fundación de hospitales que tuvo lugar. Las epidemias proliferaron favorecidas, además, por el ajetreo de tripulantes, viajeros, arrieros y demás, que llegaban de continuo al puerto. El virrey Enríquez fundó, para resolver el problema, el primitivo hospital en la banda de tierra firme frontera a San Juan de Ulúa para que se atendieran los enfermos que llegaran en las flotas. En 1579 los jesuitas instaron la fundación de otro pequeño hospital en el islote de San Juan y, fuera quien fuera su fundador, se le dio la advocación de San Martín y se mantuvo de limosnas hasta que Felipe II se encargó de su patronato. Paso y Troncoso mantiene que esta fue la primera fundación piadosa que hubo en la isla y que quizá se trasladó a la Nueva Vera ruz de pués de fundada, para convertirse en el primer hospital de la población.

La solicitud para su traslado se fechó en 1595 y el hospital sirvió para curar a la tropa, a la marina y a la tripulación de las embarcaciones, conociéndose con el nombre de Marqués de Montesclaros, y estuvo en servicio desde 1606.

Diez años después los hermanos de la caridad recibieron el regalo de una manzana entera de casas y en ella establecieron el hospital de Nuestra Señora de Loreto con doce camas, que sirvieran para curar mujeres enfermas del morbo gálico. Este operó desde el 14 de abril de 1627.

Partiendo del hospital, fundado en la capital para atención de convalecientes por los hermanos betlemitas, se fundó otro en Veracruz en 1775. Sus actividades se alternaron con actividades educativas y el conjunto se mantuvo mediante la administración de fincas destinadas a producir los medios necesarios para mantener los mil quinientos convalecientes y los cien alumnos de la escuela que atendían.

> Entre tanto, el hospital militar de San Carlos, fundado en 1764, el Montesclaros, el de Loreto y aun el de betlemitas, al de ir del virrey Marquina, estaban muy mal atendidos, escasos de auxilios, sus edificios mal cuidados y faltos de ventilación, a grado tal que el cabildo porteño en su capítulo de 4 de febrero de 1805 ordenó la clausura del nosocomio de Montesclaros y que sus bienes pasaran al hospital de San Sebastián que en 1802 había establecido el consulado.[49]

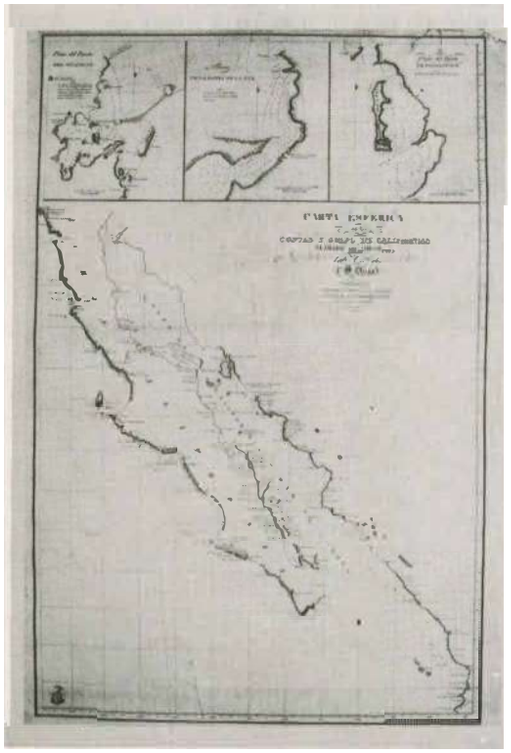
Si las enfermedades afectaron al puerto como para que hubiera de ponerse atención especial en los hospitales, el clima candente y el reflejo de las dunas, bajo el efecto del sol y la luz, plantearon el problema del calor:

> La nieve es otro asunto de las desdichas de esta infeliz ciudad, no hay otra que necesite más de este refrigerio que Veracruz por la ardentía de su temple y el calor que arrojan sus arenales encendidos por los fuertes soles que sólo se calman con la nieve. . .

49 *Ibidem*, p. 38.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html



**Carta de California, mapa del fin del siglo XVIII, reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.**

decía Crespo Ortiz al plantear la necesidad de acarrear la nieve desde el pico de Orizaba.[50]

Por real cédula, de 17 de septiembre de 1792, el virrey dejó al puerto en libertad para que llevara desde el mencionado pico cuanta nieve necesitara. Pero, a pesar de la humildad del producto natural, la real hacienda no paró hasta declararla estanco, por considerar que era un producto que no alcanzaba a ser ni de primera ni de segunda necesidad. La Nueva España tuvo desde 1719 una legislación al propósito que permitió rematar el asiento de la nieve por cinco años, a razón de diez mil pesos por año, pero en cambio, no había otra condición para comerciarla que la que imponían los asentistas para el manejo de la nieve. El visitador José de Gálvez fue instruido de examinar el manejo de la nieve, la cantidad que se consumía de ella y el precio a que se vendía, con el fin de que se lograra conocer el impuesto anual que debían pagar por la misma.

Cuando las mulas del asentista llegaban a las puertas de Veracruz, pasaban de inmediato y no se podía vender otra nieve que la del estanco, al precio de un real la libra, desde las seis de la mañana hasta las nueve de la noche. Esta situación se cambió en 15 de junio de 1758 cuando el marqués de las Amarillas decretó que adjudicaba al cabildo de Veracruz el arrendamiento de la nieve, a condición de entregar a la caja real la cantidad de cien pesos al año. La medida produjo la protesta del municipio, que invocaba en su favor la cédula que concedía la nieve en calidad de regalía y que no convenía gravar a la ciudad con una nueva pensión.[51]

## 4. Conclusión

La curiosidad sobre la geografía de la costa occidental de la Nueva España partió de la época de Cortés y continuó a lo largo del período colonial, y fue promovida tanto por los gobiernos virreinales como por los particulares durante esa época.

Los esfuerzos de colonización de Baja California, resultantes de ir en busca de las perlas, fracasaron, pues quienes emprendieron esa tarea acabaron con graves pérdidas. Así sucedió con Hernando Santotis en 1585, que pretendió formar su compañía en Puerto de Navidad para el propósito. Partiendo de esa organización y proponiendo ampliar las actividades de exploración, para afianzar el dominio de España en el mar, también fracasó Sebastián Vizcaíno.

Pero con esos deseos se combinó el ansia por el conocimiento puro, representado en el viaje del cosmógrafo Galí y del capitán Unamuno al final del siglo XVI.

Los ataques de los piratas como el de Cavendish y su victoria contra la Santa Ana avivaron la resquebrajada atención de las autoridades por las expediciones propuestas

50 *Ibidem*, p. 42.
51 *Ibidem*, p. 43.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y detenidas desde tiempo atrás. Entre las que se realizaron estuvo la muy importante de Juan de Fuca (1592), que llegó a Alaska y contribuyó a formar confusiones sobre la ilusión del posible paso del norte hacia el Atlántico. La de Sebastián Vizcaíno (1595). La de Sebastián Cermeño, que descubrió San Francisco en noviembre. Y por fin la salida de Vizcaíno y su fracasada jornada de 1595-7, para volver a zarpar (1602-3) y dirigirse a Monterrey con el resultado de formar dos derroteros importantes para el conocimiento, elaborados por los cosmógrafos Jerónimo Palacios y Fray Jerónimo de la Ascensión. Sin embargo, Vizcaíno logró establecer la unión de los dos océanos por tierra, al abrir el camino de Pechay a Tehuantepec que fue una de las formas de conectar Veracruz con Acapulco.

Las autoridades coloniales dirigieron su interés nuevamente, desde principio del siglo XVII, hacia el descubrimiento marítimo en el Pacífico. De acuerdo con su preocupación se renovaron los esfuerzos para colonizar la Baja California, que de nada sirvieron al ser llevados a cabo por Nicolás Cardona y por Juan Iturbe en 1615, por Francisco Ortega en 1632-6, por Pedro Porter y Casanate en 1643 y en 1647-8, por Bernardo Bernal Piñadero en 1664 y 1666, para finalizarse con Francisco de Lucenilla en 1668.

La imposibilidad de éxito en la colonización bajacaliforniana extendió la inquietud a las autoridades civiles y eclesiásticas. Incluso hubo legados testamentarios como el de Alfonso Fernández de la Torre en 1671, que dio base para la salida del padre Kino y de Matías Goñi con naves construidas en Guasave en 1683. Llegados a la Paz exploraron la península atravesándola de este a oeste. Pero las expediciones californianas se detuvieron por razones económicas durante doce años hasta que el jesuita Salvatierra partió y fundó Loreto.

El siglo XVIII no decayó en términos de exploración y trató de ampliar los conocimientos sobre la costa pacífica. Durante esa centena, Juan Pérez fue a puerto Bucareli en 1773. En 1775 el Sonora llegó a Alaska y el San Carlos a Nutka; se volvió también a Monterrey y a San Francisco. Tuvieron lugar, además, las dos grandes expediciones científicas. Nerváez salió en 1772 con los navíos Sutil y Mexicana, para estudiar el supuesto canal de Fuca con participación de Malaspina. El logro fue disipar el mito del paso entre el Pacífico y el Atlántico, además de establecer la posición de importantes puntos como San Lucas, Monterrey, Nutka y Mulgrave.

De los puertos del Pacífico, el de Acapulco fue considerado de mayor importancia por ser lugar de partida para la exploración pacífica y de llegada para las flotas filipinas. Sin embargo, contrasta el que el fuerte de San Diego construido como una demostración de fuerza del imperio en el Pacífico, que comenzaban a inquietar los piratas extranjeros, motivara poco interés en la corona para mantenerlo en perfectas condiciones. Posiblemente, consideraban que el castillo era ineficaz contra navíos que, en último extremo, podían desembarcar sus huestes en lugares no fortificados.

Pasada la mitad del siglo XVIII, debido a diferente forma de pensar en cuestiones militares, se aprobaron reformas en la fábrica del castillo y se habló de arrasarla para



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

levantarla de nuevo. Por razones de ahorro prefirieron reformar lo que había de acuerdo con proposiciones más modestas, presentadas por Panón en 1778. Diez años después Mascaró volvió a las reparaciones que se efectuaron con dificultades por falta de artesanos regionales, resultando más barato importar maderas de Manila para reparar la nao y las cureñas de los cañones del fuerte, que elaborarlas en los aledaños.

La nueva reparación, que con tanto esfuerzo se logró, duró apenas cuatro años y en 1792 se necesitaron nuevas obras, que continuaron hasta entrado el siglo XIX. De hecho, el fuerte de San Diego nunca estuvo en buenas condiciones y cuando se remozaba era por tiempo escaso.

A pesar de la falta de población y de recursos económicos Acapulco fue el centro del gobierno político y militar de la zona, y la sede del gobernador de la ciudad y teniente general de las costas del Mar del Sur, cargo que recaía en el castellano.

Al castillo confluían las noticias de lo ocurrido en la costa y se mantenía en contacto constante con la audiencia de Guadalajara, donde se reunían los informes que cubrían el área que va desde Sonora a Guatemala.

El aislamiento del puerto y la actividad esporádica del mismo produjo el casi abandono del fuerte por sus castellanos, aunque nunca renunciaron a las preeminencias y a los derechos que el puerto les producía.

Con todo y la pobreza de la ciudad en sí, y de sus aledaños, el castillo y la nao influyeron en un ámbito extenso de la región, hasta el punto de que la población indígena de la misma varió por la influencia de los negros, los chinos y los filipinos, que allí llegaron, unos por mar y otros por tierra.

El mérito fundamental del puerto fue, sobre todo, su geografía que dio seguridad a la navegación, a pesar del castillo y de sus autoridades. Por ello siempre hubo un gran interés en el estudio de su rada y los navegantes, incluso los piratas, levantaron constantes planos del puerto.

En contraste con Acapulco, que derivó su importancia de la llegada de la nao de la China, estuvo Veracruz, que, a pesar de no ser la capital de la Nueva España, rivalizó con ella, porque en muchos aspectos la capital dependía del puerto. Era la única salida y entrada utilizable con acceso relativamente sencillo hacia la capital. Por eso los caminos que unieron ambas poblaciones se congestionaron de mercaderías y fueron motivo de ataque y robo hasta el punto de que, en 1559, hubo de establecerse la santa hermandad en la Antigua.

La fundación, originada en plena conquista, resultó inadecuada al afluir las flotas al puerto. Las actividades propias se multiplicaron, en especial, por la distancia de Veracruz a San Juan de Ulúa, donde los navíos se obligaban a amarrar en busca de protección contra las tempestades, frecuentes en la región. Antigua Veracruz fue receptora de las mercancías durante bastante tiempo, y en ella operaron los regla-



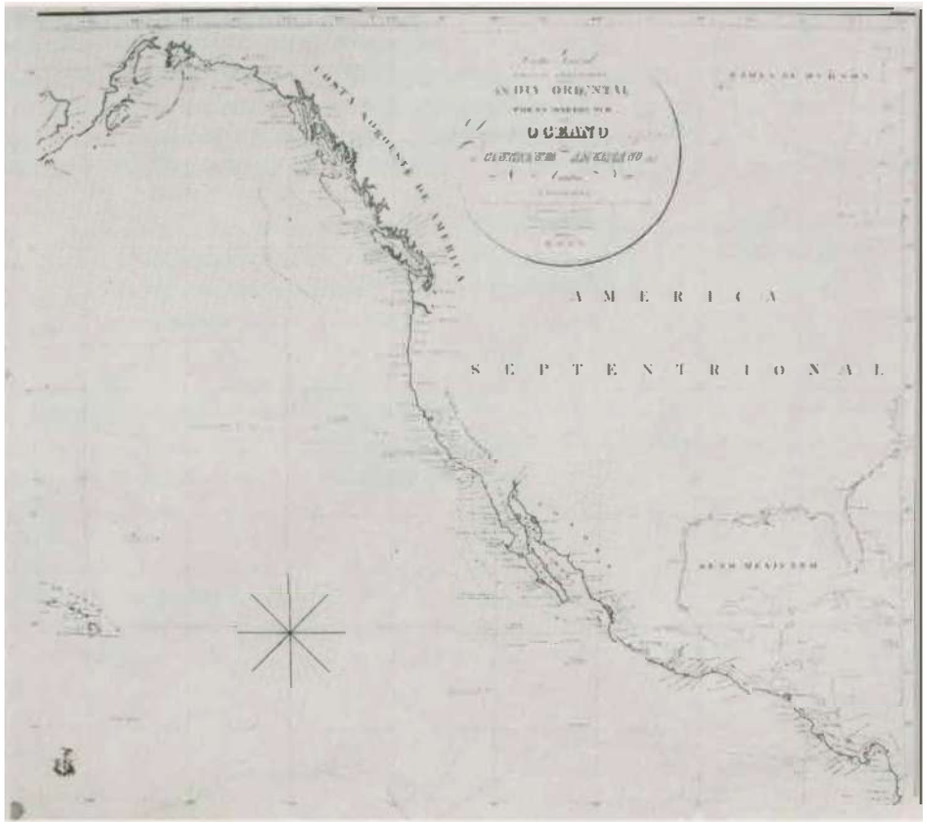
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mentos fiscales de 1537 y 1542, estableciéndose la caja real en 1572, en vista del volumen de caudales que debían manejarse.

Pero los problemas de descarga de los buques fueron en aumento, y ello dio lugar a que el puerto se mudara a las Ventas de Buitrón frente a San Juan, donde se estableció la Nueva Veracruz, en contra de las protestas violentas de los vecinos de la Antigua, que se vieron aislados del curso que tomaron las mercancías. El cambio, decidido por el virrey, fue confirmado por Felipe III en 1600, cuando el 8 de marzo extendió el testimonio del título de la ciudad, apoyado en la nueva fundación efectuada por su antecesor.

**Carta general para las navegaciones en la India Oriental por el mar del Sur del siglo XVIII y reeditada por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.**






2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las autoridades de la ciudad se organizaron; se levantaron las construcciones inicialmente de tablones y hacia la mitad del siglo XVII la ciudad y sus alrededores eran alabados por los visitantes aunque todos reconocían los inconvenientes de su clima tropical.

Veracruz también fue el punto de vigilancia de la inmigración a la Nueva España. La Inquisición se interpuso a la entrada de posibles herejes; pero los principales problemas se debieron a la falta de agua y al calor.

Llevar el agua suficiente a Veracruz fue difícil y consumió largos esfuerzos. De hecho, el problema perduró hasta que se construyó el "caño del fraile" en 1726, que introdujo el líquido de la laguna de Malibrán y lo depositó en cinco fuentes desde donde se repartió: la solución fue, sin embargo, temporal y el problema constante.

A diferencia de Acapulco se fomentó un comercio diversificado del que dependió el crecimiento de la ciudad y de sus habitantes, así como también la organización de sus instituciones. Se creó en enero de 1795 el consulado, y en abril del mismo año se abrió la sala capitular para dirimir pleitos mercantiles y fomentar el comercio en ayuda de una población insalubre y difícil de habitar. Las medidas tomadas fueron beneficiosas pues a mediados de 1800 hubo que construir casas para los humildes concentrados en el puerto por la abundancia de trabajo que en él se encontraba.

En las obras intervinieron Manuel Mascaró y Miguel Constanzó que cuidaron de no alterar la traza de la ciudad. En Veracruz los virreyes nunca pudieron evitar el contrabando.

Además del clima, la población flotante de marineros y arrieros fue una preocupación seria. A ella se debió la constante fundación de hospitales que atendieron tanto a los de mar como a los de tierra. Existieron esas inquietudes desde muy temprano y las fundaciones hospitalarias fueron frecuentes e importantes, pues tuvieron lugar en 1579, 1606, 1627, 1764, 1775 y 1802.

El calor tropical de la ciudad demandó que se fuera en busca de la nieve del pico de Orizaba que, por la real cédula de 1792, se convirtió en un producto estancado, a pesar de que por mucho tiempo había sido manejado por asentistas.

Tanto Veracruz como Acapulco fueron de importancia si se considera que eran puntos de partida, en ambos lados de la Nueva España, para ligarla con Europa y con Asia. La riqueza del movimiento en una u otra dirección determinó el desarrollo de cada uno de esos puertos, pero, sin duda, fue mayor y más voluminoso y también constante el que tuvo lugar entre Veracruz y España. Por ello en Veracruz creció una ciudad mientras Acapulco se redujo a las funciones estrictas de expedir las naos de las Filipinas y de ser un puerto esporádico en la navegación pacífica hasta la fecha.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO IV

# LITORAL Y NAVEGACIÓN, ATAQUES Y DEFENSA

1. La razón y la importancia de la piratería
2. Los ataques ingleses
3. Los ataques holandeses y franceses
4. Los "privateers"
5. La contraofensiva en el mar
6. La recia persecución por Eraso
7. La lucha
8. La defensa de la Nueva España
9. El acomodo de Veracruz
10. La reforma de la defensa
11. Las presiones de la política europea en la defensa de la Nueva España
12. La nueva teoría defensiva: líneas elásticas
13. Conclusión



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. La razón y la importancia de la piratería

Asentado el imperio español en el continente americano, puede decirse que gozó de tranquilidad durante la primera mitad del siglo XVI. Sin embargo, muy pronto, las grandes naciones de la época, Francia, Inglaterra y Holanda se desprendieron en pos de productos característicos de América para usarlos en el comercio y también buscaron la manera de hostilizar a su enemiga España. Esa hostilidad se originaba y acrecentaba haciendo aparte las razones económicas, en la pérdida del monopolio religioso habido por la Iglesia católica. El origen de todo ello fue la reforma iniciada por el fraile agustino Martín Lutero, quien se levantó en contra de la bula de indulgencias del papa León X. Ese motivo, más los abusos que con las indulgencias se cometían en Alemania, provocó que Lutero publicara en la iglesia de Wittenberg noventa y cinco tesis. Estas fueron convertidas en el núcleo de la reforma, pues una de entre ellas afirmaba que "todo verdadero cristiano, vivo o muerto, tiene derecho a todos los bienes de Cristo y de la Iglesia por don de Dios y sin carta de indulgencia".

Por su enfrentamiento con la iglesia romana Lutero fue amenazado de excomunión, y la mitad de Alemania concordó con él. El cisma se difundió muy pronto a Suiza, Francia, Países Bajos e Inglaterra y se adoptaron ritos y modalidades específicas en cada caso.

A medida que cambiaron los ritos de los pueblos europeos, sus reyes lo hicieron con ellos y se profundizaron rivalidades políticas entre las naciones.

El estado español, defensor del catolicismo, se enfrentó a los estados protestantes y ayudó, cuando le fue posible, a someter a los reformistas, como lo hicieron en Francia. Los temas religiosos se entretejieron también con los políticos y económicos y ello dio una complejidad histórica profunda a la época, que se llenó de guerras, relacionadas con los movimientos expansivos habidos en Italia, Francia y España.

Carlos V se enfrentó con el francés Francisco I por causa de los estados italianos, recibidos por el español desde la Edad Media, y porque Francisco pretendió extenderse a Navarra. Felipe II guerreó con Enrique II de Francia y con el papa Paulo IV que, aliados, pretendieron el retiro español de los reinos de Italia.

La paz de Cateau-Cambrésis (1559), que tuvo lugar después de batallas importantes, trajo la tranquilidad entre españoles y franceses y la alianza entre Felipe II y Enrique II para, juntos, luchar en Francia y en Flandes contra el calvinismo que disputaba el gobierno a los católicos. La política de Felipe II contra los protestantes de los Países Bajos motivó protestas y también violencias contra las fuerzas españolas. A



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Bahía de Puerto Marqués, Gro. Fot. C. B. G.**

pesar de la regencia de Margarita y de las represiones del duque de Alba, se abrió la guerra prácticamente civil, pues en ella colaboraron los católicos locales e intervinieron el príncipe de Orange y su hermano Luis de Nassau contra Juan de Austria y Alejandro Farnesio, envolviendo de paso tanto a Francia como a Inglaterra. La guerra no terminó hasta que, en 1597, Felipe II reconoció la independencia de las provincias del norte (Holanda), dirigidas por Mauricio de Nassau, que quedaron separadas de las católicas del sur (Bélgica).

En Inglaterra, el cisma con Roma se originó en la época de Enrique VIII y sus relaciones con España se dificultaron hasta que Isabel I se convirtió en la enemiga más violenta de los españoles pues, además de contribuir a la piratería inglesa, ayudó al desarrollo del protestantismo en Holanda y en Francia. Los embajadores españoles tuvieron que ser expulsados de Inglaterra acusados de conspirar contra el protestantismo, mientras los piratas ingleses se ocuparon de depredar el imperio español y de destruir sus líneas de comunicación naval. Felipe II intentó deten r los impulsos de Isabel invadiendo su país con la llamada Armada Invencible, compuesta de 131 buques, 7000 marineros, 17 000 soldados y 1300 oficiales, mandados por el duque de Medina Sidonia, quien zarpó de Lisboa en 1588. Además de las tormentas, dos ataques dirigidos por el almirante Howard y por el ex pirata Sir Francis Drake, derrotaron a la escuadra de Felipe.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La política externa europea y la consecuente presencia de los piratas en los océanos colindantes con la Nueva España rompieron la tranquilidad del continente americano, convertido en objetivo, y hubo que pensar, en serio, en la defensa de la Nueva España. Los ataques contra ella unas veces llegaron y otras no, y de pronto se presentaron en regiones por donde no se esperaban.

La importancia de los puertos, de las líneas de navegación, que desde muy pronto se establecieron, y del contenido del comercio produjo la aparición de la piratería que quedó en el recuerdo de todos los pueblos americanos costeños atacados por bucaneros. Así por ejemplo, se atemoriza a los niños con que llega el "Draque", —o "Dragón"— después que destruyó Panamá la vieja, o se habla del viento "Corumel" de California, y se nombra la playa "Pichilingue" cercana a Acapulco y, por todas partes, se refieren a los tesoros escondidos por los piratas. Pero existe también un cañón inglés marcado con la corona de Eduardo el Confesor.[1]

Aparte de la codicia, o la envidia de otras coronas europeas, hubo razones históricas para la aparición de la piratería, que se hizo presente a principios del siglo XVI; como es lógico, tuvo mayor intensidad en el océano Atlántico que en el Pacífico, pero afectó a los dos mares. El enriquecimiento de España por la conquista americana fue razón principal para ello, además del monopolio de comercio que se estableció.

Los corsarios franceses, ayudados por su rey Francisco I, se ocuparon de inmediato en asaltar los buques cargados de metales y productos americanos para desviarlos a Francia. Lor reyes de aquellas naciones que no participaron en el reparto del mundo americano, trataron de compensar así su exclusión y de esa manera pronto aparecieron en los mares, además de los franceses, los ingleses y los holandeses protegidos por sus propios reyes; pero también lo hicieron simples aventureros de diversas nacionalidades que por cuenta propia, se enriquecieron con sus presas en los océanos.[2]

Los ataques fueron cada vez más serios. Para protegerse, España ordenó que no se saliera en viaje al nuevo continente de no formarse grupos de por lo menos seis barcos. En 1552, como el problema arreció en intensidad, además de ir en flota, las naves debían artillarse de acuerdo con sus características viajando todas juntas hasta la isla Española y, desde allí, tomarían las rutas designadas según su punto de destino.[3]

En la primera mitad del siglo XVI las guerras entre España, Francia y Holanda incrementaron la acción de la piratería. Apoyándose en el estado de guerra acometieron esos países contra naves y ciudades españolas en América. Los ataques,



**Bocana de la Bahía de Acapulco.**
**Fot. C. B. G.**

1 M. Martínez del Río, "La piratería en el Pacífico", *Artes de México*, núm. 143, p. 55.
2 Raciel García, *Biografía*. . . , p. 63.
3 *Idem*.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Al fondo el surgidero de Acapulco. Fot. C. B. G.**

además del resultado positivo que arrojaba fortunas en forma de botín, tenían el propósito de debilitar al enemigo y atacarlo en todos sus frentes.[4]

En los primeros años del siglo XVI hubo ataques que no afectaron directamente al continente americano, si bien interrumpieron a lo largo de las costas atlánticas la comunicación con América. Aparte del atractivo del asalto y del robo, las naciones de Europa y sus coronas tuvieron la preocupación de alcanzar el Lejano Oriente y volvieron a plantearse las dudas habidas por los navegantes españoles con anterioridad. En consecuencia, desde 1540, los marinos ingleses propusieron a Enrique VIII aventurarse en el océano Pacífico, deseo que lograron sólo en 1578.

4 *Ibidem*, p. 64.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Puente levadizo del fuerte de San Diego en Acapulco, Fot. C. B. G.**

## *2. Los ataques ingleses*

El famoso Sir Francis Drake, con su no menos famoso buque Golden Hind, y con la aprobación de la reina Isabel I de Inglaterra, que le concedió patente de corso, se aventuró en un viaje que le ocupó tres años durante los cuales incursionó en el Caribe y en el Golfo de México. Navegó por el estrecho de Magallanes y atacó en el Perú la nave Cacafuego que iba cargada de cuerdas y provisiones, esperadas por el galeón de las Filipinas para partir de Acapulco. El segundo ataque lo lanzó en contra de la nave Nuestra Señora de la Concepción, que viajaba costa abajo, en su ruta desde Acapulco a Panamá, llevando un cargamento procedente de lo desembarcado en Acapulco por la nao. De este barco, Drake tomó cartas de navegación, lino, finos platos de tierra blanca traídos de China y sedas, además de un halcón de oro y una gran esmeralda que llevaba uno de los pasajeros. El Golden Hind, en la necesidad de aprovisionarse, atracó en la bahía de Guatulco en la costa de Oaxaca.[5] De ese puerto

5 M. Martínez del Río, *op. cit.*, p. 56.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Entrada al fuerte de San Diego. Fot. C.B.G.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

corrió la voz de que venía el "Draque" hacia Acapulco, donde el galeón se preparaba para su próxima salida. Para protegerlo, por orden del virrey Martín Enríquez de Almanza, se enviaron doscientos soldados en su persecución, que nunca lo apresaron. El pirata pasó de largo la bahía de Acapulco y navegó hacia las Molucas.

El botín tomado por Francis Drake fue reclamado, inútilmente, por el embajador español en Inglaterra Bernardino de Mendoza. Propiamente hablando, este pirata nunca atacó al galeón.[6]

Antes de Francis Drake, el 15 de septiembre de 1568, John Hawkins, con su flota de siete naves bien artilladas, se apoderó de la isla de San Juan de Ulúa y amenazó al puerto de Veracruz. En tal actitud permaneció varios días, hasta que fue expulsado por el virrey Martín Enríquez de Almanza. La lucha entre ellos no fue sencilla pues las tropas de Enríquez apresaron a David Alexander con algunos de sus compañeros en el asalto que los piratas hicieron contra San Juan. Alexander formaba parte de la tripulación de la nave Minion, que era la viceinsignia de la flota pirata. De sus compañeros apresados, Williams Collins era nativo de Oxford y marinero de la propia nave almirante. *Jesus of Lubeck* era otra de las naves que llevaban, y el último, al ser todos juzgados como luteranos por la Inquisición, fue condenado a diez años de servicio en la galeras de España.[7] Hawkins, o "Aquines", como se le llamó en la costa, también perdió marineros al atacar Tampico, los cuales en la misma forma fueron juzgados por la Inquisición.[8] (Resulta curiosa la vuelta jurídica que se dio para enjuiciar a los piratas: por corsos, eran apátridas y no podían ser perseguidos como ingleses; en cambio, resultaba fácil enjuiciarlos por herejes o por protestantes.) Finalmente, en otro viaje el navío de Hawkins terminó siendo apresado por las fuerzas españolas en las costas de Perú.

Las actividades piratas continuaron llevándose a cabo en alta mar donde se desarrolló su técnica de ataque contra los navíos. Hasta 1571 no volvieron a atacar ciudades y ello sucedió cuando varios corsarios franceses desembarcaron en Sisal saqueando, e incendiando la ciudad de pués. Lo mismo hicieron en otro poblado yucateco llamado Hunucma. Entusiasmados, cayeron después sobre Cozumel pero ahí fueron expulsados por la población, hacia el mar.[9] Tampoco fueron esas expediciones fáciles y sin riesgo, pues Pierre Sanfroy, francés de San Vigor, junto con otros de sus compañeros y compatriotas, fueron apresados y entregados al tribunal del Santo Oficio que los acusó de luteranos y de "no guardar ayunos ni vigilias".[10]

En el Pacífico los ingleses lograron apoderarse de cuatro de los galeones de la China. En 1587 el galeón Santa Ana cayó en manos del pirata Thomas Cavendish, un

6 *Idem.*
7 Raciel García, *op. cit.*, p. 63, 66.
8 M. Martínez del Río, *op. cit.*, p. 57.
9 Raciel García, *op. cit.*, p. 67.
10 *Ibidem*, p. 66.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Foso y torreón de la muralla de San Diego. Fot. C. B. G.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

joven de 22 años, de la corte de Isabel I, quien, alucinado por las aventuras que se oían sobre Drake, decidió lanzarse a las aguas oceánicas para seguir su ejemplo. La reina alentó al joven, así como a todos los dueños de barcos adecuados para la piratería, porque ella recibía una proporción del botín que recogían a los enemigos de su corona. Cavendish empeñó una parte y vendió la otra de sus tierras, pidió ayuda a sus amigos y logró acondicionar tres barcos pequeños. Con ellos siguió la ruta de Drake, entró en el Pacífico por el estrecho magallánico para recorrer la costa americana, atacando naves y poblaciones para capturar tesoros. Su mayor hazaña fue la de capturar el galeón de Filipinas Santa Ana cuando se encontraba frente al cabo San Lucas, donde quemó la nave, que no tenía cañones, y su tripulación —encabezada por Sebastián Vizcaíno, que apagó el fuego y llegó hasta Acapulco— se defendió malamente con lanzas, jabalinas y piedras. Ese ataque produjo un botín de ciento veintidós mil pesos oro, sedas, damascos, perlas, vituallas y demás que sumaron en total dos millones de pesos. El pirata, terminada su hazaña, se hizo a la mar con las velas desplegadas, para entrar al puerto de Plymouth habiéndolas sustituido por finos paños de damasco azul, que izó en señal de triunfo.[11]

Algunos de estos piratas fueron distinguidos por el servicio que prestaron a su patria; aparte del significado que para sus países tuviera detener las naves ajenas o atacar puertos, algunos de ellos alcanzaron actividades específicas, de importancia capital como partícipes de las marinas nacionales. Así por ejemplo, sucedió en el caso de Sir Francis Drake, quien, reconocido por su valor, fue parte responsable de la derrota que Inglaterra impuso a la invencible armada, que Felipe II mandó en su contra en el año de 1588.

También cargaron los ingleses contra Campeche y Tabasco que fueron de las zonas más castigadas por ellos. Allí tomaron la isla de Txis (Carmen) donde permanecieron años hasta que Juan de Amestry, comandante de las milicias de Tabasco, logró desalojarlos con posterioridad.[12]

## 3. *Los ataques holandeses y franceses*

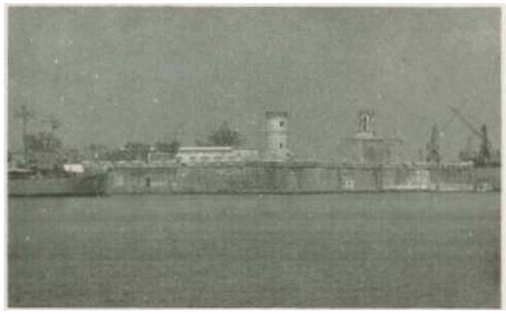
A partir de 1597 y después de los ingleses, los más temidos fueron los holandeses, cuyas actividades principales se dirigieron a romper las líneas de comunicación entre la Nueva España y la China. El primer intento que para ello hicieron tuvo lugar en 1597. Oliver Van Noort fue el atacante y contaba con cuatro barcos y doscientos

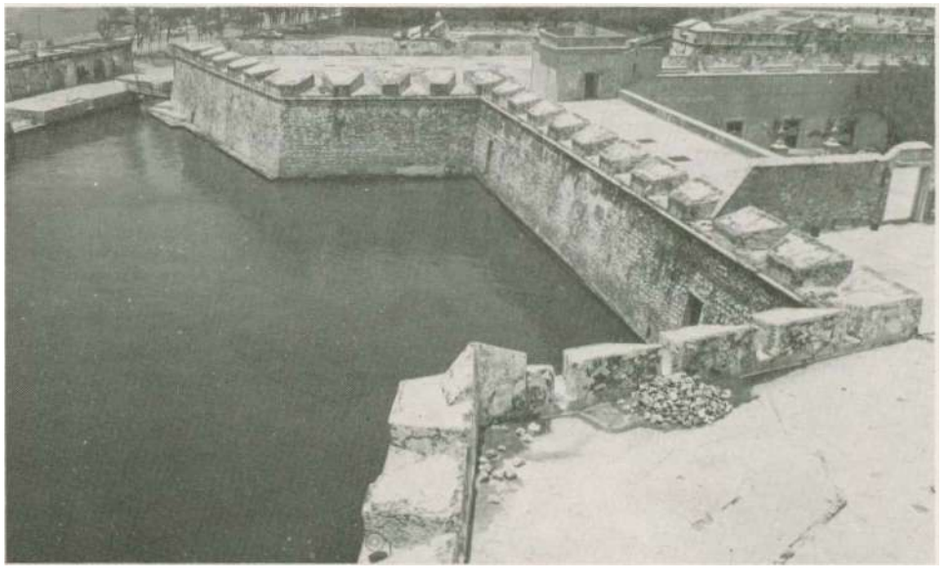
11 M. Martínez del Río, *op. cit.*, p. 143; Raciel, *op. cit.*, p. 57 y 64.
12 Raciel García, *op. cit.*, 64.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS





**Murallas, torres y paso de ronda de San Juan de Ulúa. Fot. P. R. R.**

cuarenta y ocho hombres. avegó hasta Valparaíso, donde perdió dos naves y llegó a las Filipinas en 1600; allí estuvo en acecho del galeón Santo Tomás, al que esperaba llegara de la Nueva España con un cargamento de oro y plata. Antonio de Morga, miembro de la Audiencia, se defendió y Van Noort fue derrotado de manera que él y su tripulación fueron condenados al garrote.[13]

Al año siguiente atacaron la ciudad de Campeche. William Parker hizo el ataque al frente de tres naves. Asaltó por la noche y logró el saqueo aun cuando perdió hombres al huir. No contento intentó desembarcar en otros lugares de Yucatán, sin éxito.[14]

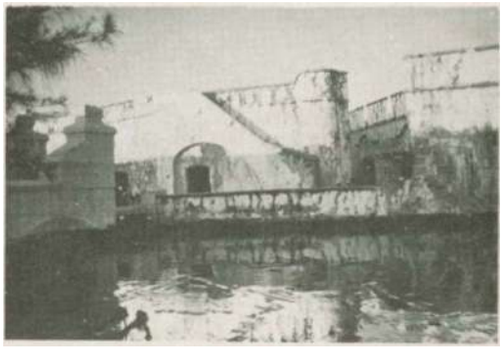
En 1600 el ataque fue dirigido al puerto de Acapulco, donde pensando encontrar la "nao" surta se enfrentaron con el fuerte de San Diego. Esta vez, el autor del ataque fue Joris van Spielbergen, quien hizo un dibujo del puerto representando el momento en que sus hombres y sus lanchas recibían las provisiones que exigieron del puerto, después de notar que la nao no había llegado.[15]

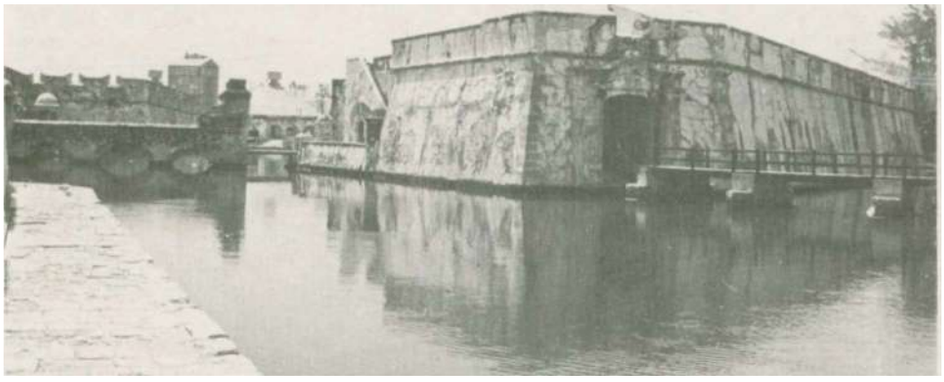
13 M. Martínez del Río, *op. cit.*, p. 59-60.
14 Raciel García, *op. cit.*, p. 64.
15 M. Martínez del Río. *op. cit., p. 60.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS





**Fosos y entrada con puente a San Juan de Ulúa. E. V. L. y P. R. R.**

En el siglo XVII, en 1621, el comercio de las Filipinas fue interrumpido porque durante año y medio las flotas inglesas y holandesas se combinaron para bloquear el puerto filipino. El Pacífico fue asolado por Jaques L'Hermite, Hugo Shapenham y otros, hasta que los holandese lograron controlar el tráfico de las especias y el de las sedas chinas, además de haber saciado sus rencores por la intervención de españoles en las colonias holandesas. El término de la guerra de los Treinta Años, con la paz de Westfalia, causó que los holandeses se replegaran a sus bases de Java.

## 4. *Los "privateers"*

El siglo XVIII trajo más peligros para la Nueva España, debidos a la aparición de piratas que operaban por su cuenta. Dampier, William Kidd, La Fayette y Clipperton los representan, aun cuando carecieron de la calidad de sus antecesores. Para sus fechorías se escudaron en un patriótico odio hacia España. Uno de los más competentes oficiales de la marina inglesa, George Anson, en 1743, rompió definitivamente el monopolio del Pacífico, al apoderarse en Filipinas del galeón Covadonga, que fue



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Puerto de Alvarado. Fot. P. R. R.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Fortificación de Sisal. Fot. P. R. R.**

tan mal defendido por su tripulación como para hacerse una investigación de doce años sobre los hechos. Al fin se puso la gente en libertad y se demostró la superioridad que tenía un barco de guerra, como el Centurion de Anson, en combate contra un galeón mercante. Los ataques fueron continuos durante el siglo XVII. En 1623, la escuadra holandesa bajo el mando de Shapenham logró apoderarse del puerto de Acapulco que abandonó al fin por sus reducidos elementos de defensa y, haciéndose a la vela, continuó sus operaciones dificultando el comercio filipino y, por lo tanto, el que desde Acapulco continuaba hacia España.[16] Diez años más tarde, en 1633, el

16 Raciel García. *op. cit.*, p. 64.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

corsario holandés Pata de Palo atacó Campeche en el mes de agosto y, después de saquear la población, se apoderó de cuatro barcos, surtos en el puerto, e incendió otros cuatro. Se alejó del puerto sin ser perseguido, porque no había con qué hacerlo.[17]

## 5. *La contraofensiva en el mar*

En el mismo año la Nueva España sufrió el ataque a las costas de Tabasco y Campeche por parte de una flota filibustera de diez naves con tripulación mixta; a los dos años después de esos ataques que iban arreciando, el virrey ordenó que se organizara la armada de barlovento para combatir a ingleses y holandeses que operaban en el golfo obteniendo muy buenos resultados. La armada de barlovento recapturó la isla de Jamaica, que después volvió a perder, base de los filibusteros en 1655, cuando llegó a ella una flota pirata de treinta buques con siete mil hombres que se constituían en una verdadera amenaza para toda la navegación.[18]

Quizá el mayor ataque fue el lanzado en contra de la ciudad y puerto de Veracruz el 18 de mayo de 1683, cuando dos navíos dirigidos por Nicolás Grammont con seiscientos hombres conducidos por Lorenzo Jacome (Lorencillo) lograron tomar la ciudad. Las casas fueron abiertas y sus habitantes apresados en la iglesia, que se rodeó con barriles de pólvora y cañones, para evitar que se escaparan los habitantes, mientras los piratas camparon por la ciudad y arrasaron con todo. De esa manera juntaron un botín de cuatro millones de pesos oro, después de haber causado daños por siete millones en consecuencia de los cinco días que permanecieron los piratas franceses en el puerto. Sin embargo, la armada de barlovento los persiguió, y llegó a capturarse una de sus presas, el velero Nuestra Señora de Regla, que condujo a Veracruz junto con sus noventa piratas. Pero Lorencillo repitió, a los dos años, la misma hazaña de Veracruz en el puerto de Campeche.[19]

En otro esfuerzo, el año de 1690, la armada de barlovento se dirigió a Santo Domingo para expulsar de la isla a los piratas franceses que, después de una sangrienta acción, tuvieron que retirarse. Pero no terminaron las incursiones y los piratas continuaron en ambos litorales de la isla.[20]

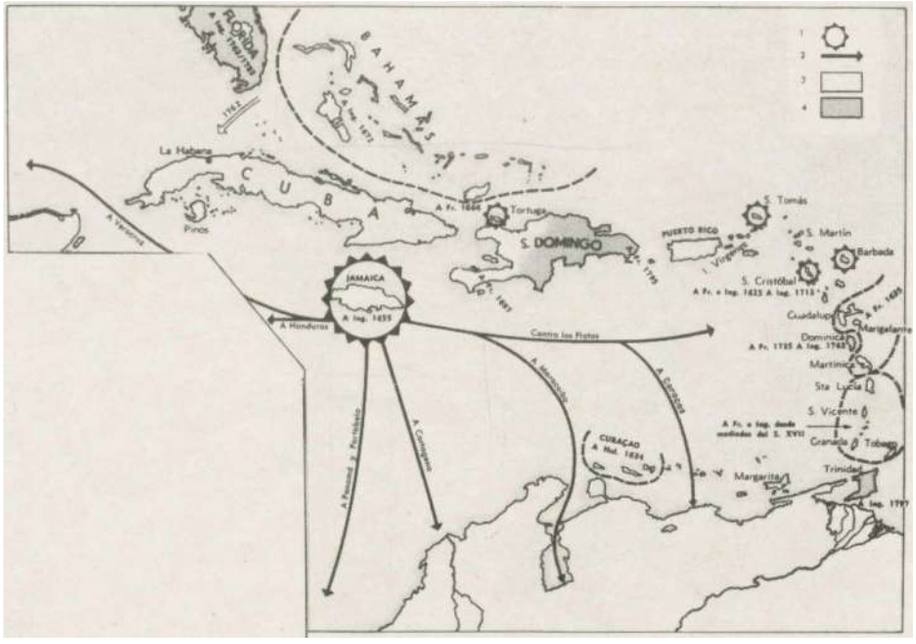
Casi desde el principio del siglo XVI hasta el final del XVIII, en que la piratería declinó, la navegación, así como las colonias españolas de la Nueva España, no pudieron descansar por la amenaza constante que tenía lugar, primero debida a bucaneros apoyados por reyes, y luego, sin ese apoyo, y por su cuenta. Es notable la

17 *Ibidem*, p. 65.
18 *Ibidem*, p. 64-5.
19 *Ibidem*, p. 65-6.
20 *Idem*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS




**Rutas de ataque y bases de los piratas. Vicens Vives, *Atlas*.**

defensa que, unas veces con éxito y otras sin él, opusieron los marinos responsables de mantener en pie las líneas de comunicación que surcaron los océanos, podríamos decir, con constancia desde la época de la conquista hasta la de la independencia. Las consecuencias de la piratería tuvieron importancia directa relativa para el territorio de la Nueva España pues, aparte de las depredaciones y de los ataques armados, el único resultado obtenido por la piratería fue que los ingleses retuvieran el territorio de Walix (Belice), que había sido la cabeza de puente situada en el territorio continental del Caribe. La última nave española que tomaron los piratas, la Santísima Trinidad, fue puesta en venta en el puerto de Plymouth donde asombró, por su construcción y lujo, a quienes la vieron.

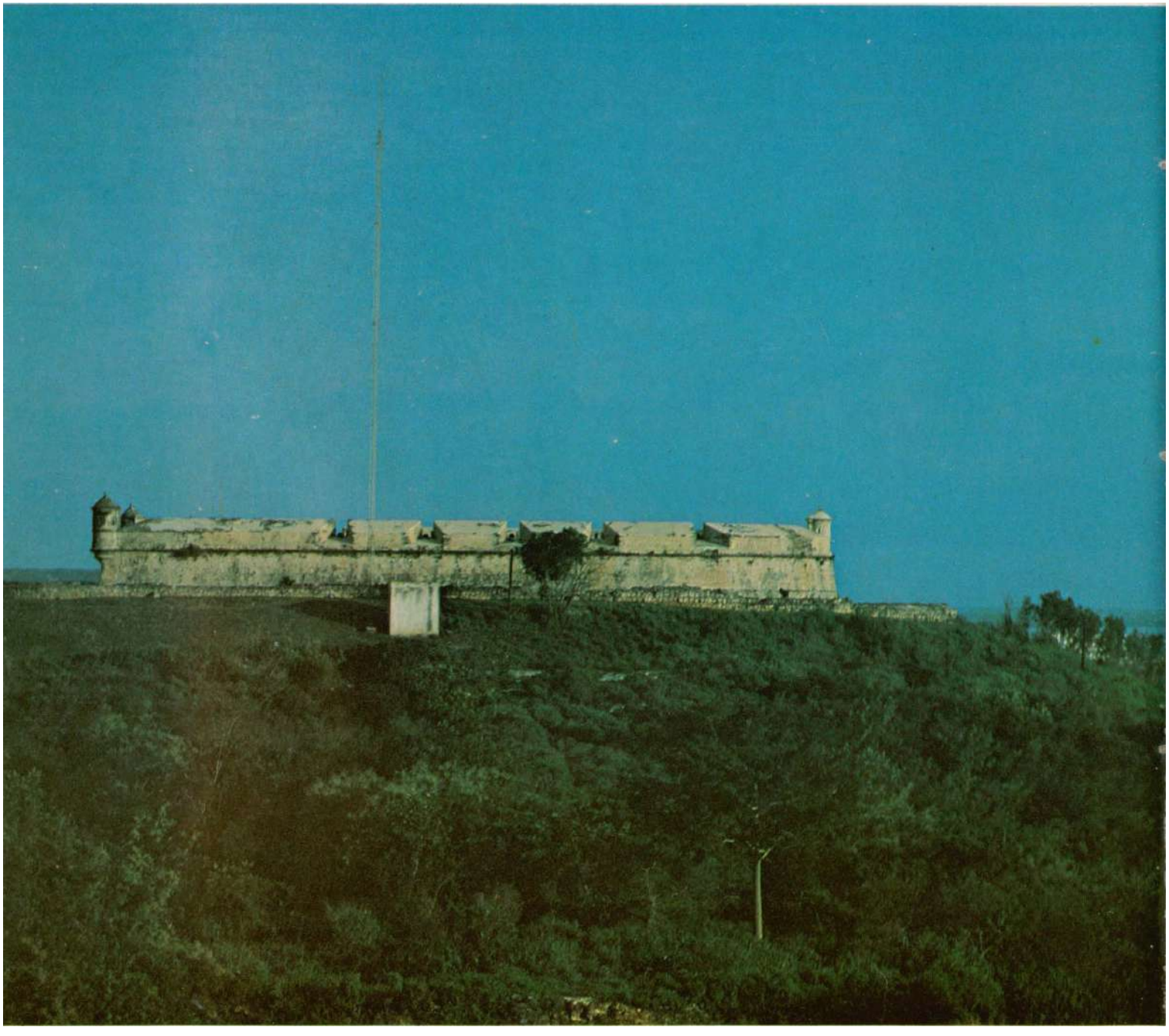
## 6. *La recia persecución por Eraso*

Un marino de estirpe, Alonso de Eraso, hermano menor de Cristóbal de Eraso, capitán general de la armada de la guardia de Indias, una mañana fue encargado de la



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Fuerte de San Miguel de Campeche. Fot. P. R. R.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

vigilancia de las costas y los puertos de barlovento con el fin de que persiguiera piratas, especialmente franceses y portugueses, que comerciaban y robaban en aquellas islas.

Para el propósito le encargaron el mando de las naos Nuestra Señora de Begoña, que servía de capitana de la armada, la Catalina, la saetía Santa Clara, las fragatas Santa Catalina, Santa Ana, Magdalena, además de una lancha.

Alonso de Eraso se enfrentaba con una tarea difícil y peligrosa; sus movimientos sabía que serían trasmitidos de inmediato a los piratas, por los espías que tenían en tierra, y lo peor, el escenario para su acción era la inmensidad del mar y los recovecos de las islas, que le obligaban, ante todo, a la difícil tarea de localizar a los enemigos. El 9 de febrero de 1579, seguido a prudente distancia por toda la armada, levó anclas, izó velas y se hizo a la mar para seguir la derrota del cabo San Antón, con

**Fuerte de Tierra de Campeche. Fot. P. R. R.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tiempo adverso. Hubo grandes calmas y vientos desfavorables, que no facilitaban la navegación hasta el punto de que, en ocasiones, se desperdigaron las naves y llegó a creer que se habían perdido. Al cambiar el tiempo, durante tres días, tuvo viento del nordeste y logró avistar tierra en el cabo San Antón, que había perdido. Costeando, llegó a la Habana el 8 de marzo, donde reunió todos sus barcos. Algunos de ellos habían llegado desde el 24 de febrero. Al día siguiente un norte temible azotó la zona hasta el punto de hacer garrear las anclas dentro del puerto cubano y poniendo incluso en peligro a la capitana, la almiranta y la fragata Santa Catalina. Todas las naves se vieron incomunicadas, por la imposibilidad que había de navegar en las chalupas dentro del puerto. Esa situación se prolongó por tres días, sin que se pudiera hacer aguada ni aparejar las naves para la empresa que traían. Con gran ansia se prepararon, después, en seis días y pudieron zarpar de la Habana el 17 de marzo, para seguir su camino atravesando con buen tiempo el peligroso canal de Bahama el día 21 de marzo, y costeando las islas Inguilla, el Sombrero, la Hanegada y las Vírgenes, para entrar luego en el puerto de San Juan de Puerto Rico: era el día 18, víspera de la Pascua de Resurrección.

Por medio de una lancha, enviada a puerto con correspondencia para el gobernador de la isla, Francisco de Ovando, se enteraron, según escrito de Juan Ponce de León, teniente gobernador de la isla, de que había pasado por Puerto Rico, hacía dos meses, un navío francés con una lancha muy grande; venían de la Margarita y habían hecho dos buenas presas. También se tenían noticias de la presencia de otros tres navíos franceses, que se hallaban comerciando en las costas de Yaguana.[21]

Así, con sólo noticias de ''oídas'', salían las flotas en persecución de enemigos para rastrear, a la buena de Dios, sus derroteros, preguntando poco menos que de puerta en puerta. En esa forma fueron también a preguntar a Pedro Rengifo de Angulo, alcaide de la fortaleza de Puerto de Plata, adonde llegaron la noche del martes 21 de abril, con buen viento galerno a popa. El alcaide refirió que un vecino de la Yaguana, llamado Lope de Urrutia, le había escrito comentando que hacía unos quince días se encontraban dos navíos franceses rescatando y comerciando en el puerto de Guanahíber, del término de la villa de la Yaguana. Además, se añadía que hacía otros quince días llegó otra nao muy fuerte, de doscientas toneladas, tripuladas por doscientos hombres y sin carga.

Todos se alegraron mucho de las noticias, pues pensaban poder apresar alguno de los corsarios.

De paso, aprovecharon el viaje para tratar de encontrar, sin éxito, un navío portugués que vieron pasar y entrar al puerto de Isabela. Se pensó que pudo ser advertido de la presencia de la escuadra por los cargadores negros, o cubierto y disimulado con ramas, tal como se hizo en otras ocasiones.

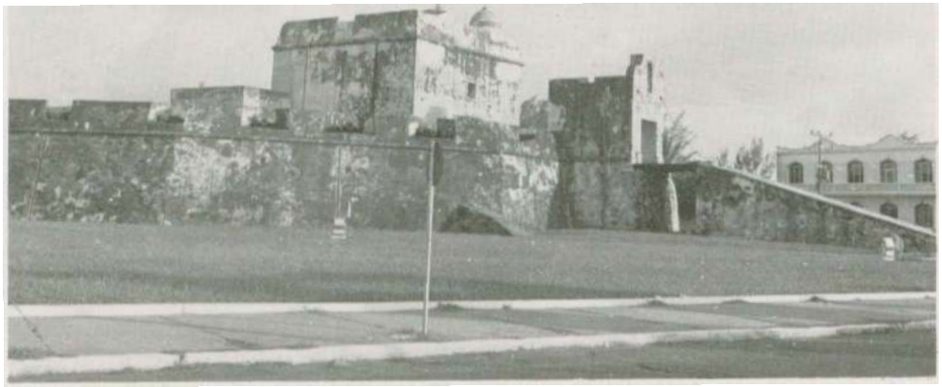
21 Federico de Castro y Bravo, *Las naos españolas,* p. 254.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS





**Muralla de Campeche. Fot. P. R. R. y E. V. L.**

Alonso de Eraso, desesperado por no encontrar corsarios, se dio a la vela en la tarde, antes del anochecer, y amaneció sobre la tierra de Bahía, más allá del puerto de Monte Cristi a la vista de la Tortuga, a siete leguas a barlovento del cabo de San Nicolás.

Dispuso Eraso, antes de partir, que las fragatas Santa Catalina y Santa Ana, en compañía de la lancha, fuesen por la parte de dentro de la isla Tortuga para recorrer y reconocer los puertos que existen entre la Tortuga y la Española. Mientras, Alonso, con el resto de los navíos de la armada, costeó la isla por la parte de fuera y después de haber reconocido el lugar se reunieron todas las naves a unas cuatro o cinco leguas a barlovento del cabo de San Nicolás. Al día siguiente, 25 de abril, sobre la sierra que se levantaba detrás del puerto de San Nicolás aparecieron humaredas, provocadas por negros pastores, que eran aviso para los corsarios de los siete navíos de que constaba su armada. Sólo quedaba alcanzarlos en vez de sorprenderlos. Velocidad y diligencia serían los únicos recursos utilizables para ello. Con prisa, fueron al puerto donde llegaron a mediodía para hallarlo vacío. Se reunieron todos los oficiales con el general de la capitana y convinieron en dividir la armada en la siguiente forma: la nao almiranta, Santa Catalina, y la Magdalena visitarían la costa desde el cabo de Santa María hasta llegar a encontrarse con el resto de su armada, sin detenerse en ningún lugar.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otro lado navegaría el general con la capitana, la saetía Santa Clara, la fragata Santa Ana y la lancha, para recorrer la costa y los puertos, desde el cabo San Nicolás hasta encontrarse con las demás naves. La saetía y la fragata Santa Ana y la lancha navegarían pegadas a la costa mientras que la capitana lo haría separada de ellas, mar adentro, para evitar que los corsarios escaparan. Así navegaron el día, la noche siguiente y el otro día que era domingo, hasta la noche en que llegaron a dos o tres leguas del puerto de Guanahíber. De ahí se despidió la lancha para que, de noche, navegara de tal forma que amaneciera dentro del puerto con el fin de contar los navíos piratas si allí estuvieran, y zarpar de inmediato, disparando tantos tiros como navíos hubiera contado para dar aviso. Así se hizo y el lunes 27 de abril disparó una pieza de artillería pensándose que sólo una nave se encontraba en el puerto. Ese varadero era escala obligada para los piratas, después de avisar a los pobladores de que habían llegado, al pasar por Yaguana puerto de poco abrigo que, situado a cincuenta leguas antes de llegar, sólo servía como apoyo. Guanahíber se encuentra junto al cabo San Nicolás, en la línea de Puerto Real y está defendido de todos los vientos. La entrada es estrecha y rodeada de arrecifes de tal manera que es fácil de defenderse. Después de la bocana que tiene dos leguas, la entrada hace una vuelta y, en el interior, todo es bahía con fondo de hasta catorce brazas. En esa vuelta se encontraban otras dos naves francesas que, ocultas por la geografía, no fueron vistas por la barca. Por tener buenos pastos había ganado y sólo habitaban pastores negros en la zona.

Al llegar los navíos corsarios disparaban una o dos veces para dar aviso y quedaban en espera de los comerciantes españoles. Éstos les llevaban mercaderías de todo género desde la Yaguana en barcos ligeros, y desde Puerto Real y Monte Cristi en recuas de mulas que incluso venían desde tierra muy adentro porque les pagaban bien. Los corsarios estaban esperando la llegada de los comerciantes cuando fueron avistados por los de Eraso.

El disparo de la lancha llenó de alegría a los tripulantes de las naves expedicionarias, que sólo pensaban en el combate y en el botín.

## 7. *La lucha*

Se reunieron los importantes de la expedición en el puente de la nao capitana, y Eraso "les dirigió una alocución, que el cronista de esta historia dice, que fue un parlamento tan concertado y cristiano, que hubiese bastado para poner ánimo, no sólo a tan esforzados españoles como llevaba consigo la armada, sino aun a muy cobardes mujeres".[22]

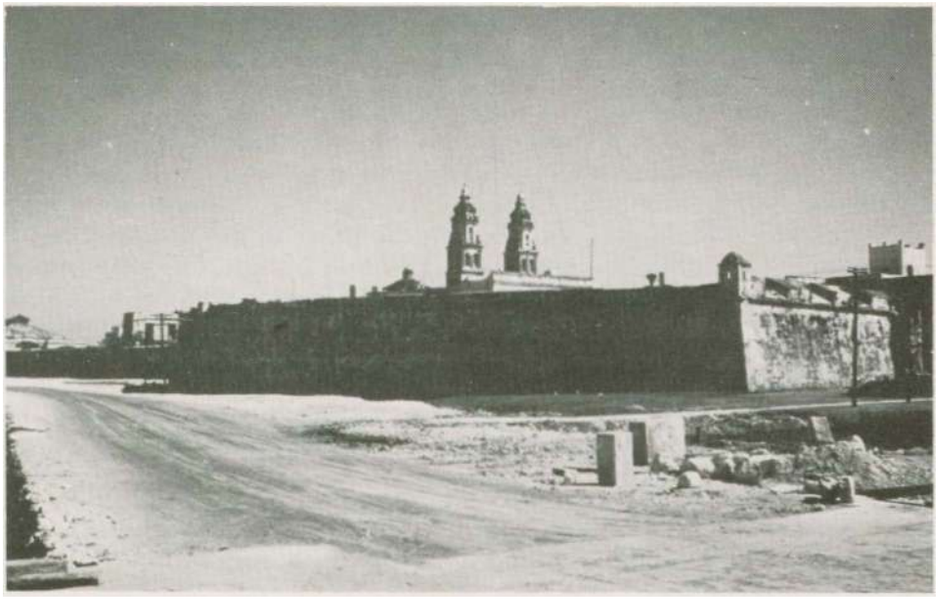
Se prepararon todos y se repartieron aquellos que debían quedar en cubierta. Un

22 *Ibidem*, p. 262.

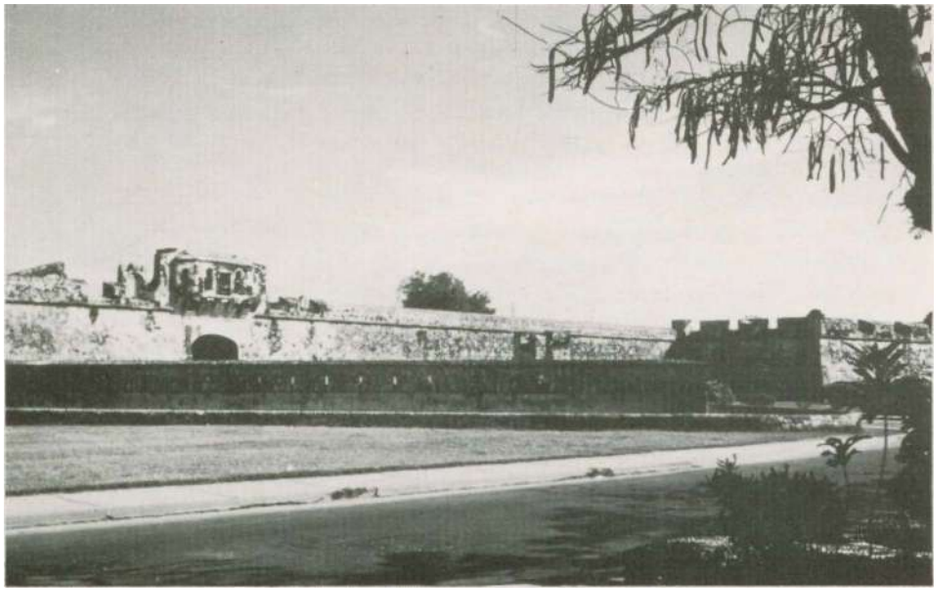


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Fortificación y muralla de Campeche, lado de tierra. Fot. E. V. L.





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

cabo de mar y marineros asistirían en el pañol de la pólvora con el maestre y dos personas de importancia, para llenar frascos y cartuchos, darlos, y pasar las pelotas según fuere menester.

El calafate y el carpintero deberían vigilar y reparar cualquier daño ocasionado por balazos que la nao recibiera debajo de su línea de flotación y tapar los agujeros con un taco de madera a propósito. Los heridos serían asistidos por el capellán y el barbero junto con el cirujano. Se aprestaron las hachas de abordaje para que, si el buque enemigo se resistiera, se le cortaran las jarcias y se hicieran agujeros en la cubierta o se cortaran los mástiles. La saetía y la fragata que navegaron junto a tierra entrarían en el puerto procurando tomar el barlovento para detener cualquier pirata que pensara escaparse. Fragata y lancha se pusieron a un tiro de cañón de los corsarios. Desde la capitana se mandó una chalupa con doce soldados para reforzar la fragata al mando del sargento mayor Diego de Zayas. Éste, después de reconocer la situación en la fragata, dejó unos pocos de refuerzo y retiró a los demás que devolvió a la capitana. Mientras, la fragata y la saetía, a tiro de cañón de los franceses, entablaron un fuego de lombarda que duró dos o tres horas. La capitana, navío más pesado, continuaba en la boca del puerto impulsada por el viento tierral, de tal manera y fuerza que admiró a todos por su velocidad. Barloventeaba a la entrada del puerto en una extensión de media legua como si fuera un barco pequeño. Caía el sol mientras la fragata y la saetía seguían intercambiando fuego con los piratas. Antes de que anocheciera se envió nombre y seña a los buques contendientes y las instrucciones necesarias para que no escaparan los bucaneros abrigados por la noche. Se pretendía interceptar el paso con la capitana, poniéndola en medio del puerto con la idea de abordar a los enemigos a cualquier hora de la noche que pudieran alcanzarlos. Si los piratas intentaran salir del puerto, la saetía dispararía al aire y encendería una linterna en el palo mayor. Se midieron profundidades y se escogió el área donde se pudiera navegar sin peligro. La capitana quedó surta en el lugar conveniente y todo fue cuidado y silencio en la paz de la noche bajo el rumor de las olas.

A las nueve de la misma noche, se desgarró el aire con el ruido del disparo hecho por la saetía y se avistó la luz de la linterna en su palo mayor. El enemigo estaba en movimiento y trataba de acercarse a tierra; la saetía trataba de impedirlo. Delante, con todas las velas desplegadas, iba la capitana de los corsarios, que se llamaba Montón de Oro, de doscientas toneladas largas y bien artillada; detrás iba una galeota que tendría catorce o quince bancos, artillada con un cañón en la popa. A retaguardia, iba el navío Dragón Chino, de más de cien toneladas y mejor artillado que la capitana, bien construido y de buena marcha con todas las velas izadas, navegando, junto a la popa de la galeota. Estaban los tres barcos perfectamente manejados de tal manera que, "todas estas naves llevaban sus esquifes a bordo, con tan buen orden que parecía como si marchasen por compás, como si todos se gobernasen por el mismo timón, como si todos marcasen las mismas velas; nunca



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

discrepaba en nada un navío de otro. La fragata Santa Ana, más lenta, iba a popa del Dragón Chino, dándole escolta''.

La capitana española seguía en medio del puerto para obstruir el paso al enemigo; el general en todos sitios estaba, subía y bajaba teniendo cuidado de que todo estuviera preparado para el momento del combate.

Temía, sin embargo, que en la oscuridad los amigos no se distinguiesen de los enemigos y que se pudiera disparar contra las propias naves. Como lo temía sucedió: la saetía que, como dijimos, iba primero, llegó a la altura de la capitana; los soldados de la capitana, creyendo que el enemigo había llegado, le dispararon algunas piezas de artillería; desde la saetía dieron voces explicando quién era el enemigo y señalando por dónde venía.

Se puso en posición la capitana española para recibir a la capitana enemiga. Ésta llegó tan cerca, que a todos pareció que iba al abordaje, lo que se supo por los franceses cautivos, que había sido su intento.[23]

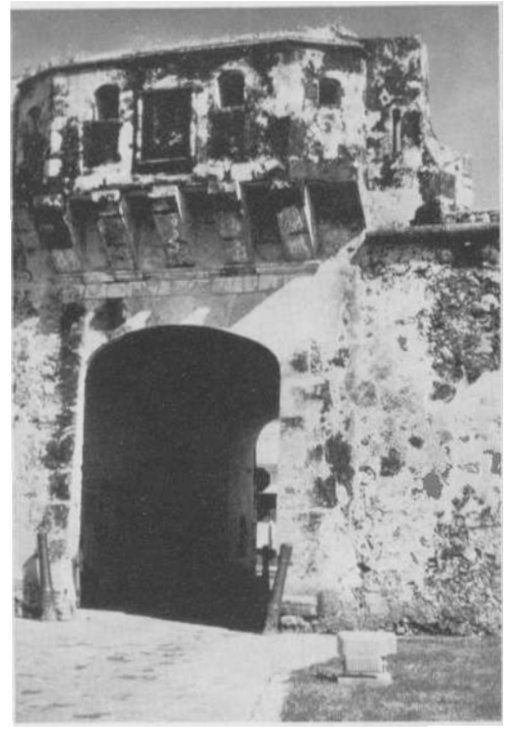
Pensaron asimismo los franceses en poner de un lado de la capitana la Montón de Oro y por otro el Dragón Chino, mientras la galeota se le atravesaría por la popa, y pensaban abordarla así entre las tres para meterle unos doscientos hombres a bordo y rendirla. Al día siguiente pensaban abordar y rendir las demás naves en el momento de la alborada.

Sin embargo, cuatro cañonazos disparados con buena puntería dieron al Montón de Oro en la línea de flotación y la algarabía de los tripulantes y de la gente de armas, que reveló la cantidad de soldados que iban en la capitana hizo cambiar de parecer a los piratas que prefirieron huir. Con mucho secreto tiraron las perlas y el dinero que llevaban por valor de más de veinte mil ducados, según dijeron, y se prepararon para abandonar su nave en el momento en que la capitana española los abordara durante la noche.

Dos o tres horas duró el duelo de artillería y arcabucería entre las dos capitanas, que cada vez estaban a menor distancia. Eraso ordenó que la nave enemiga fuera abordada al pasar por barlovento. La artillería preparada en el flanco correspondiente debía dispararse en cuanto los navíos estuvieran próximos y los arcabuceros y mosqueteros tirarían cuanto pudieran por entre las dos jaretas. La confusión sería aprovechada y los soldados entrarían con facilidad a la nao enemiga para rendirla.

Cuando Eraso subió al puente, para reconocer la situación en que se encontraba el enemigo, vio que la nao corsaria se había pasado de largo y que no la podía abordar pues fallaron todas las precauciones tomadas.

Eraso, lívido y furioso, estuvo a punto de matar al piloto mayor, y tuvo que intervenir el contador Juan Alegre para aplacarlo, haciéndole ver que el momento era para marear las velas y darse prisa en perseguir y volver a alcanzar al enemigo.



**Campeche, puerta de tierra. Fot. E. V. L.**

23 *Ibidem*, p. 269-70.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El francés pasó muy cerca de la nao capitana de Eraso y, creyéndose fuera de peligro insultó cuanto pudo en lenguas semiespañola semifrancesa. Echaba las bravuconadas típicas de marinos y amenazaba cuanto podía. Eraso ordenó a grandes voces al piloto mayor: "abórdame ese navío antes de una hora; donde no, yo os quitaré la vida" [24] Tal maña se dio el piloto mayor que, después de haberse marcado las velas, hizo que el bauprés de la capitana española estuviese puesto entre el trinquete y el mástil mayor de la capitana francesa. La otra nao pirata, muy desbaratada, que se hallaba entre la española y la galeota se deslizó por la proa de su capitana.

Reventaron los fuegos de estribor de la española por donde estaban abordando y los fusileros mantuvieron un nutrido disparo, ocultos detrás de las obras muertas.

Los franceses se defendían y sus navíos pretendían incendiar las naves españolas con bombas y alcancías de fuego y otros artificios. Más de una vez incendiaron la capitana y dominaron el fuego con agua y vinagre, preparado en barricas, de antemano.

El Dragón Chino fue asaltado por los españoles, y los piratas lucharon en él palmo a palmo. Por otro lado, llegó la lancha, que estuvo a punto de perderse con su tripulación. Al ver su navío perdido, los franceses se arrojaron a la lancha española y, atacaron con desesperación. Lograron rendirle hasta el árbol mayor. Hirieron al capitán Pedro Cornas y lo arrojaron al mar, junto con otros dos o tres españoles. Reaccionaron los soldados y lograron volver a echar fuera a todos los enemigos. El capitán de la lancha fue recobrado del agua, herido; se logró salvar, y después de mucho trabajo tomaron y rindieron el Dragón Chino, de cuya tripulación sólo quedó un hombre vivo.

El Montón de Oro, abordado por la proa de la capitana se defendió también con tenacidad. El buque era difícil de asaltar porque estaba fortificado y cerrado por todas partes, además de contar con una tripulación numerosa. El primer asalto hecho por el sargento mayor Diego de Zayas, y cinco hombres más fracasó al intentarse por la toldeta de popa de la nao enemiga, y usar armas cortas en vez de picas.

La noche fue de lucha, hubo heridos, incluso Diego de Zayas salió herido en un brazo por una pica; muertos, tiros, golpes y todo lo necesario hubo hasta que el Montón de Oro, al amanecer, logró desembarazarse, por descuido de unos marineros que no le dieron cabo. El francés trató entonces de tomar la costa, pero la capitana española le atajó el paso y quedaron las dos naves una frente a la otra al decaer el viento. Llegó la mañana y se tocó la alborada en la capitana, mientras el enemigo, a un tiro de ballesta, recogía su bandera y amainaba el velacho de la gavia. En esa situación se destacó la lancha que fue a la capitana a pedir que se rindiera:

24 *Ibidem*, p. 275.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Ríndase a la capitana de España, por el rey Don Felipe, mi señor, y yo les haré muy buena amistad; donde no, echaré a fondo su navío y pasaré a cuchillo a todos.[25]

Respondieron que se rendían a la capitana y en señal de ello amainaron la vela mayor.

Con disgusto del capitán, la fragata Santa Ana abordó a la pirata rendida y la saqueó rompiendo cajas y cofres, que contenían los más finos ruanes y holandas; reventaron los fardos de ruán, cañamazo y sedas y tomaron piezas de oro y plata. Habían llegado quienes no combatieron a aprovechar del botín y, en respuesta, Alonso de Eraso mandó prender a Avendaño, capitán de la fragata, por desobedecer las órdenes que le había dado. Los piratas esperaban todavía otras de sus embarcaciones, que llegaron perseguidas por el resto de la armada. Eraso no pudo capturarlas. De hecho, el combate descrito fue uno de los que produjo el mayor botín capturado a corsarios. La armada de barlovento se enfrentó sin duda a tres navíos bien artillados, y tripulados por más de trescientos cincuenta hombres.

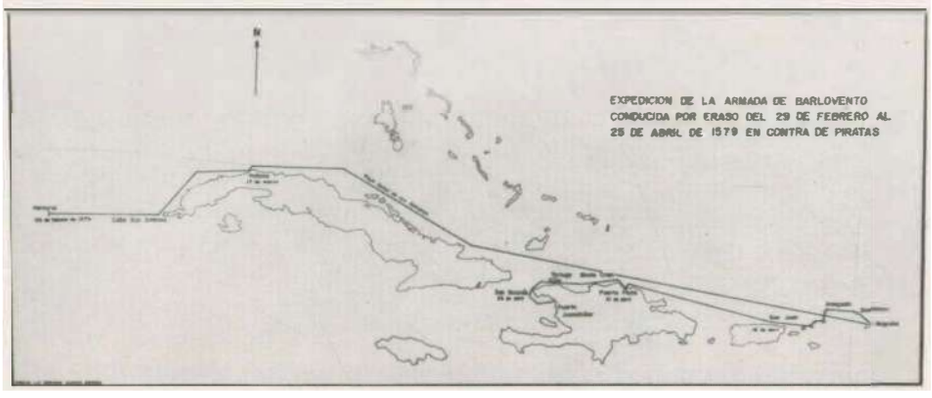
Debemos hacer notar, a pesar del éxito de Eraso, cómo su estrategia fue anticuada en el sentido de que el esfuerzo se hizo en función del abordaje con vista a un botín. Las naves se concibieron como unas plataformas flotantes desde las que se lanzaba una batalla a semejanza de las fortalezas terrestres de las que salían los soldados para defenderse de los enemigos que las atacaban. Las naves y su artillería no eran, pues, aprovechadas como un instrumento agresivo que contando con velocidad, posibilidad de maniobra y artillería se podían convertir en un instrumento de destrucción para devastar al enemigo.

25 *Ibidem*, p. 282.



**Campeche, puerta de mar. Fot. E. V. L.**

**Expedición de la armada de Barlovento conducida por Eraso del 29 de febrero al 25 de abril de 1579 en contra de piratas.**






2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

## 8. La defensa de la Nueva España

Una de las primeras procupaciones fue proteger la función portuaria de Veracruz, como parte de la defensa del continente. Los cambios que en esa ciudad y sus alrededores se llevaron a cabo, reflejaron las variaciones de la técnica militar de cada una de las épocas y resulta natural que las tareas de construcción y fortificación no tuvieran fin.

Sin duda alguna, el puerto principal de México, de cualquier manera que se razone, pasó un sinfín de vicisitudes, hasta que se logró el lugar apropiado para su establecimiento, pues la fundación inicial no resultó, como ya sabemos, adecuada para las necesidades. La famosa Villa Rica de la Veracruz, fue trasladada poco después de establecida a un lugar entre el mar y el pueblo de Quiahuixtla donde, entre otras cosas, se designó el sitio donde debían estar las atarazanas y Bernal dijo, ya lo tratamos también, cómo constituyeron una fortaleza en la que se dieron tanta prisa que incluso Cortés colaboró con sus soldados a sacar tierra, a trasladar piedras, a ahondar cimientos o a levantar la cortina.

Establecida la población, el rey Carlos I de España expidió en 1523 el decreto pertinente, con todo el protocolo característico de la época.

> Por la divina clemencia, emperador *semper Augustus,* rey de Alemania, doña Juana su Madre, y el mismo don Carlos por la gracia de Dios rey de Castilla, de León, de Aragón, etcétera. Por cuanto don Francisco de Montejo y Alonso Fernández Puerto Carrero en nombre del Concejo, justicia, regidores, caballeros, escuderos, oficiales, hombres buenos de la Villa Rica de Veracruz, que es en la nuestra Nueva España, nos hicieron relación que después que de la dicha Villa fue fundada, hasta ahora no habemos mandado dar, ni señalar armas e devisas que trajésedes en pendones, y pusiésedes en sus sellos, y en otras partes de donde las ciudades e villas de estos reynos, las acostumbran poner y traer, y nos suplicaron e pidieron por merced en el dicho nombre diésemos y señalásemos armas para que trajéredes en los dichos pendones, de la dicha Villa y se pusiere en su sello, y en las otras cosas e partes, y lugares donde fuesen necesario, e nos aconsiderando que la dicha Villa es el primer pueblo que fue fundado, y poblado por cristianos en la dicha tierra, y acatando los trabajos y fatigas y peligros que los vecinos y pobladores de la dicha Villa han pasado y sus servicios, y por que es cosa justa y razonable, que los que bien sirven sean honrados y favorecidos de sus príncipes, y por que la dicha Villa sea más noblecida, y honrada tuvímoslo por bien, y por la presente voz hacemos merced, y señalamos, y queremos que tengan por sus armas conocidas, un escudo el medio dél a la parte de arriba un castillo dorado en campo verde, y el otro medio dél a la parte de abajo dos columnas blancas que son divisas de mí el rey en campo azul con letra que dice *plus ultra,* y



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en el alto del escudo una cruz colorada, y por la orla dél trece estrellas azules en campo dorado en un escudo a tal como éste las cuales dichas armas conocidas para que las pueda traer, y poner y traiga y ponga en los pendones y sellos, y escudos y banderas de ella, y en otras partes donde quisiérades, y fuese menester. . . Dada en la Villa de Valladolid a cuatro días del mes de julio, año del nacimiento de Nuestro Salvador Jesucristo de mil e quinientos e veinte y tres años. Yo el rey.[26]

## 9. El acomodo de Veracruz

Con todo y la verborrea que se desarrolló en la asignación del escudo a la Villa Rica de la Veracruz, resultó que en muy poco tiempo nada quedó de ese lugar, pues en 1525 se fundó la Antigua Veracruz al pie del río Huitzilapan, más cercano al castillo donde atracaban los buques. Aparecieron los caminos y los arrieros, y sobre la ruta se establecieron las Ventas de Juan Bautista Buitrón, por lo que Cortés expidió, hacia 1524, las ordenanzas para los que instalaban sus primeras ventas. Desde la Antigua Veracruz, después del establecimiento de la Santa Hermandad, el alcalde provincial que allí radicaba repartía por toda la provincia sus oficiales, acompañados de cuadrilleros a sus órdenes, para establecer la vigilancia y asegurar la paz.

No fue tampoco satisfactorio el puerto de la Antigua para la descarga de los navíos y las flotas.

Con la construcción del camino, que iba a México, se facilitó el establecimiento de núcleos de población en las Ventas de Buitrón más cercanas a San Juan de Ulúa, donde el virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo insistió en que se descargaran las mercancías traídas por las naos. Allí se pasaron los funcionarios y automáticamente quedaron aisladas las fundaciones anteriores hasta que, en 1599, Felipe III ordenó al conde de Monterrey, entonces el virrey, que trasladara la ciudad de Veracruz de la Antigua a la banda de tierra firme de las Ventas de Buitrón, y se le llamó la Nueva Veracruz.

Mientras tanto, la isla de Ulúa fue variando, Antonio de Mendoza constituyó en ella, en 1554, una torre y un muelle con el fin de que se pudieran recibir las naves. En 1552, después de la preocupación mostrada por las autoridades de la Nueva España y por el alcalde mayor García Escalante, se había hecho ver que el puerto necesitaba de un muelle más seguro y vino en apoyo de ese criterio la tempestad, que se levantó en ese año, para que se erigiera un muro con argollas de metal, donde el amarre fuera protegido y seguro. La torre de San Juan fue artillada con los cañones procedentes de las naves piratas de la expedición fallida de John Hawkins, quien atacó el

26 M. B. Irens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, p. 16-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

puerto el 15 de septiembre de 1568, al que combatió el nuevo virrey Martín Enríquez de Almanza que llegó al puerto a tiempo para ahuyentarlo.

Como resultado del ataque, Juan de Ubilla, el almirante de la flota, pidió que se terminara la torre vieja, que se llamó San Pedro, y el muro de argollas, y también que se construyera una segunda torre en el otro extremo del muro, que se llamó San Crispín. Este puerto es "agora muy nombrado, y están hechos en él grandes mamparos para que estén seguros los navíos por amor del norte" exclamó, satisfecho, Bernal Díaz del castillo.

## *10. La reforma de la defensa*

En esa obra intervino el general Cristóbal de Eraso y para 1584 San Juan de Ulúa era descrito por fray Alonso Ponce al decir:

> . . . la fortaleza tiene dos torres una a oriente y otra a poniente, y entre torre y torre un lienzo o adaraba muy largo, labrado todo de cal y canto con mucha fortaleza, por lo cual se pasa de una torre a otra; la que está al poniente es pequeña y no de muy buena piedra, que el salitre del agua de la mar va comiendo poco a poco, aunque con todo esto es fuerte; la de oriente es mayor y más capaz, tiene una sala de armas muy grande, un caballero obra de fortificación y un aljibe, una masmorra y otras piezas, y en las torres y caballeros y otras partes hay muchas y muy gruesas piezas de artillería.[27]

En pocos años, Nueva España se erizó de fuertes y fortalezas al principio del siglo XVII sin que ello significara que, con anterioridad, no se hubiera atendido a la defensa, pero ésta no alcanzó en el siglo XVI la trascendencia que tuvo en épocas posteriores cuando se adaptaron las nuevas técnicas estratégicas militares y hubo gente preparada para ello, después de haberse pasado por los ingenieros italianos del siglo XVI, los flamencos del XVII y finalmente por los franceses desde el final del XVII en adelante, de acuerdo con el estado del conocimiento de la ciencia militar de cada época y de lo que en ella despuntaran los ingenieros de cada nación, que terminaron con las innovaciones técnicas del mariscal Vauban que revolucionaron ese arte.

Así pues, en 1600 el ingeniero Bautista Antonelli estudió la manera de mejor defenderse en San Juan de Ulúa y, para ello, habló por primera vez de la posibilidad de amurallar Veracruz. A los pocos años, en 1611, se pensó en la necesidad de defender Campeche y se estructuró el plan de defensa fortificando la ciudad con el fuerte de San Benito. A los cuatro años se construyó el fuerte de San Diego en

27 J.A. Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, p. 11.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Acapulco, que mostraba la necesidad de defenderse en el Pacífico, y a la vez el castillo de San Juan de Ulúa había dejado de ser un simple lugar de descarga, porque esa actividad se había trasladado a la Ventas de Buitrón.

Pero los piratas ya estaban explotando el palo de tinte y la cochinilla, además de las maderas pr ciosas en la bahía de Términos y en el río Valis. A mitad de siglo, los bucaneros afectaron con sus entradas (1657 y 1685) a la ciudad de Campeche, cuyos vecinos contribuyeron con donativos, a fin de cerrar el recinto de su ciudad para defenderse. En 1680 pidieron la construcción de la muralla que se terminó en 1705, y todo ello sucedía mientras, en Veracruz, se discutía sobre la expugnabilidad del castillo de San Juan. Su castellano, Francisco Castejón, en 1663, y el ingeniero militar Marcos Lucio discreparon en cuanto a cómo debía reparse una fortaleza con un concepto más amplio del utilizado hasta la fecha, pues el castillo debía ser un instrumento para la defensa militar y no un desembarcadero. El costo de lo que se proponía asustó a Castejón, quien con pena consideró que:

> En las Indias es rodeo para el premio elaborar afectuosamente en el servicio de rey y que los que lo hacen corren más miserable fortuna que corrían los católicos en Inglaterra en los tiempos de Cromwell, porque como hay quien tiene hecho trato y conveniencia del servicio del rey los miran como a mortales enemigos, procurando quitarles la tierra que traen debajo de los pies.[28]

La disputa y el desacuerdo fueron de tal naturaleza que tomaron partido los oficiales reales, el fiscal y, en cierta forma, apareció también indirectamente acusado, por Castejón, el propio virrey.

La carencia de una verdadera delimitación de funciones para las instituciones de gobierno que en muchos casos superponían su poder —iglesia, ejército, virrey, justicia, hacienda, etcétera—, típico del gobierno español en todos tiempos y la interferencia constante de la despiadada burocracia hizo, como de costumbre en estos casos, que la pelota se tirara de un lado a otro, hasta que se decidieron, ayudados por los nuevos nortes y los temporales que siguieron deteriorando el castillo, a resolver el problema de acuerdo con el proyecto de Lucio, para llevar a cabo una nueva concepción del castillo. Pero en el ínterin, Castejón fue apresado por el virrey, en 1663, y a pesar de que se dio orden de libertad, el castellano murió en prisión. "Las exequias y honras fúnebres que a su muerte tuvieron lugar, fueron dignas de persona real, viéndose concurridísimas por gentes de todas clases sociales de México". De hecho, la presencia en el entierro de personajes opuestos al virrey, conde de Baños, mostró el descontento que en contra de él existía. El sepelio fue presidido por el obispo de Puebla, electo de México y acompañado por un sinfín de

28 *Ibidem*, p. 42.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Fuerte norte de Mazatlán. Fot. E. V. L.**

personalidades coloniales que demostraban la fuerza y la importancia de Castejón en la colonia.

A pesar del tiempo que había pasado en prisión, su catafalco fue lujoso en todo sentido y de él hizo descripción el escribano del rey, Gabriel López Aedo, en la siguiente forma:

> Sería como entre las diez y once oras del día, poco más o menos, estando en el Combento Real del Señor Santo Domingo de ésta ciudad, en una sala dél que llaman 'De Profundis' vi muerto naturalmente, a lo que notoriamente paresía, a Don Francisco Castejón, castellano que fue de la Fuerza de San Juan de Ulúa, que doy fe, conosí en vida, el cual estava, en la sala tendido, en una cama, cuya madera paresía ser de granadillo, con bronze dorado colgado con una colgadura,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Cañón del fuerte norte de Mazatlán. Fot. E. V. L.**

de damasco carmesí, y sus goteras de tela de brocado, y estava el cuerpo bestido con calsones, que pareció ser de paño de olanda, de color de ala de mosca con oro y una ungarina de tersiopelo negro, asimesmo bordado de oro y una banda muy rica, de seda y plata, con su bolona de puntas de flandes y su espada, de plata que estaba tendida junto al cuerpo, y sus botas blancas y espuelas doradas, con su bastón de carey y remates de oro en la mano y a un lado del cuerpo sobre una almoada un sombrero negro con sus plumas de color, y la cabeza tenía recostada, sobre dos almoadas de terciopelo carmesí y era tanta la gente y concurso que había. . .[29]

29 *Ibidem*, p. 43-8 y nota 91.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

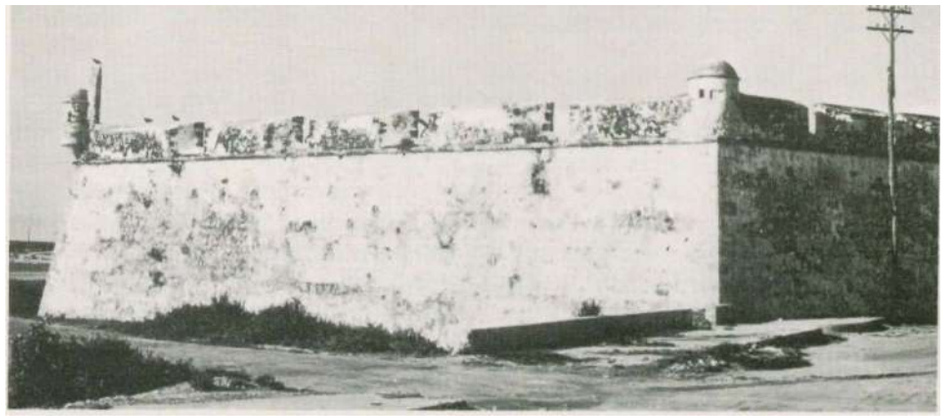
INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las reformas intensas proyectadas en el castillo veracruzano se debían a que sus posibilidades de defensa eran prácticamente nulas, sobre todo después de la experiencia habida a raíz del ataque del pirata Lorencillo, que desbarató la ciudad en ese año. El ingeniero Jaime Franck lo convirtió en una fortaleza moderna que terminó en 1692, a la vez que se terminaba la muralla de la ciudad puerto.

Pero no fue sólo Veracruz motivo de preocupación. La situación de la bahía de Términos, explotada por los piratas ingleses, había llegado al extremo de provocar una expedición organizada por el gobernador Alonso Felipe de Andrade, que emprendió la construcción de un fuerte en la isla del Carmen en 1717, con intención de poderse defender cuando los ingleses trataran de recuperar el territorio perdido. La extensión de la exploración de la selva, llevada a la laguna de Bacalar y a los ríos que la circundan, motivó la construcción del presidio San Felipe de Bacalar en 1723 y sobre éste se volvió en 1729. Para 1739 se reforzó y se le construyó un caballero que fue el único reducto de defensa en toda la zona.

Pero los esfuerzos hechos en la Nueva España no eran aislados, sino que correspondían a un verdadero mecanismo de defensa continental constituido por los castillos del Caribe y de Sudamérica.

**Campeche, fuerte de San Miguel. Fot. E. V. L.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 11. *Las presiones de la política europea en la defensa de la Nueva España*

La situación internacional nunca dejó de presionar en los problemas coloniales del imperio español que empezó a declinar desde 1640 bajo el reinado de Felipe IV, cuajado de guerras en contra de Flandes, Alemania, Italia y Francia, en las que, aun cuando hubo victorias, como la obtenida en el sitio de Breda, 1624, o en la de Nördlingen, 1643, el resultado general fue verdaderamente desastroso. Quizás se pueda atribuir a los propios esfuerzos españoles para mantener y defender el imperio a toda costa la razón de la decadencia general del país, pues la pérdida de la armonía de España con Inglaterra causó: el ataque de la flota inglesa de Carlos I en contra de Cádiz en 1624; la intervención de Francia en 1635 y su alianza con holandeses, suizos, italianos y protestantes alemanes; la ocupación del Rosellón y de la Cerdaña, aparte del ataque a Cataluña y, finalmente, la batalla de Rocroi en 1643, hechos todos ellos definitivos para determinar la caída imperial. La paz de Westfalia firmada en 1648 causó la victoria de los protestantes en Alemania, y Francia obtuvo el primer lugar, antes ocupado por España, entre los estados europeos. Pero todavía en el tratado con Holanda, firmado el mismo año en Münster, España reconoció a las Provincias Unidas la posesión de las colonias que los holandeses conquistaron en Asia. En 1658 Inglaterra contribuyó con Francia a la derrota española en la batalla naval de las Dunas y sus naves se apoderaron de Jamaica. No era de extrañar que, al final del siglo XVII, la corona española prefiriera construir un castillo en serio en San Juan, de acuerdo con los proyectos de Marcos Lucio, en vez de limitarse a remiendos, más o menos extensos, como lo aconsejaba Castejón.

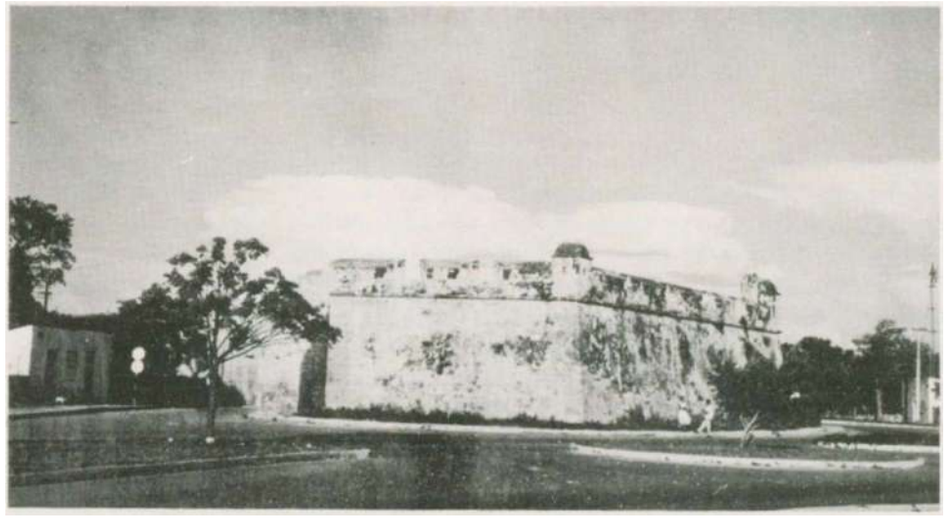
Pero esas defensas, la historia lo demuestra, fueron poco útiles por fallar el planteamiento de la defensa en su base al no reparar en que los piratas, y todos los enemigos que pudieran llegar a la Nueva España, eran fuerzas marinas y que sus ataques tenían que comenzar con un desembarco, operación que nadie haría frente a un castillo. Contra esas naves y desembarcos el imperio español trató de contestar oponiendo castillos que no eran otra cosa que defensas terrestres junto al mar, destinadas a resistir un ejército, lo que no era precisamente la característica de los piratas. La iniciativa privada pudo haber resuelto el problema, pero a ésta no se acudió.

Pero los problemas españoles no habían terminado, y tampoco lo harían en mucho tiempo. Al cerrarse el siglo XVII y comenzar el XVIII vino a plantearse, por encima de todo, el delicado problema de la sucesión española, debido a la muerte del rey Carlos II, sin herederos a quienes dejar la corona, en noviembre de 1700. Esa herencia fue de suma importancia para las potencias marítimas de Europa y también para Francia y Austria.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Campeche, fuerte de San Pedro. Fot. E. V. L.**

Francia e Inglaterra trataron de repartir el imperio de la corona española y desataron luchas diplomáticas de mucha intensidad que precedieron a la guerra. El difícil asunto se resolvió con los tratados de Utrecht en 1713 y con los de Rastadt, firmados en 1714 por Francia y España y por las potencias marítimas. De acuerdo con lo estipulado, Francia cedió a Inglaterra, Acadia, Terranova y otros territorios en Norteamérica, mientras Luis XIV conservó todas sus conquistas, además de que se reconociera a su nieto Felipe V (de Anjou) como rey de España. A la vez, España tuvo que ceder en una serie de concesiones que consistieron en la permanencia de Gibraltar en manos de ingleses que primero lo habían tomado, pero también Menorca y ventajas comerciales en América Latina. A Austria entregó sus provincias en los Países Bajos y las posesiones italiana . A Holanda le concedió ventajas comerciales en el Pacífico. La consecuencia de las concesiones y del cambio de dinastía de Habsburgos a Borbones con la llegada de Felipe V a España, fue que se reorganizara el imperio y que se insistiera también en la defensa de la Nueva España y del Caribe, pues a pesar de todo, se desconfiaba de los tratados y de las promesas hechas y se temía a los ingleses tanto como a los holandeses.

La incertidumbre política y la lógica desorganización en semejante cambio explica que los soldados del castillo de San Juan, la mayor defensa de la Nueva España, se sublevaran en 1715 por haber sido pagados con irregularidad durante los dos últimos años. Ellos se amotinaron y sacaron a las autoridades del fuerte.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Ante las circunstancias, el gobernador de Veracruz, Benavides, trató de fortificar los desfiladeros cercanos a la ciudad y planeó en 1739 la forma de cerrar el puerto mediante una cadena, además de preparar barcos con lastre, de tal manera que pudieran ser hundidos a la entrada del puerto en caso de peligro. Aunque el puerto veracruzano vivió en pie de guerra durante 1742, el ataque sobrevino por Acapulco.

## *12. La nueva teoría defensiva: líneas elásticas*

De nuevo en 1763 España se vio comprometida en una guerra con Inglaterra, por los compromisos dinásticos franceses, y volvieron los preparativos cuando se fortificaron —después de la inspección de la región por el virrey marqués de Cruillas— Antón Lizardo, Alvarado, La Antigua, Tlacotalpan, y Tampico.

Con este ambiente de trasfondo sobrevino el estudio del conde de Aranda que, como asesor supremo de la corona en fortificaciones, mandó suspender en 1768 todos los proyectos y trabajos de fortificación costera para construir el castillo de Perote y concebir el proyecto de tres millones de pesos para hacer un nuevo castillo, de acuerdo con una maqueta fechada en 1786, a pesar de las protestas del virrey Bucareli.

Resulta, a la vista de tanta complicación, perfectamente lógica la preocupación continua por las costas y puertos de la Nueva España.

A la par que se preocuparon por Veracruz, que ya era parte de un sistema de defensa, se preocuparon también por el resto de la costa y, en 1747, se establecieron de manera permanente ciento setenta y cuatro hombres en el fuerte de la isla del Carmen y nueve años más tarde, en 1756, Gaspar de Courselle concibió nuevos planos para reformar la fortaleza, obra que se autorizó en 1759. También en 1756 se habían hecho los planos de reforma para Bacalar.

La tarea del siglo XVIII en el tema de la defensa de la Nueva España fue continua y en ella intervinieron ingenieros como Ponce y Santisteban, que intentaron proporcionar al puerto de Veracruz, murallas y baluarte que fueron invalidados más tarde por los dictámenes de Aranda, que prefería mantener las ciudades abiertas para no convertirlas en reductos de enemigos que se hicieran fuertes en ellas. Fue por ello que, al terminar el siglo XVIII, Veracruz sólo tuvo un simulacro de muralla.

Por otra parte, el islote de San Juan, sede permanente de un castillo iniciado por una torre y luego por un muro con argollas para el amarre de los buques, que remató en otra torre y que fue motivo de diversos proyectos de los ingenieros Antonelli y Marcos Lucio, finalmente adquirió la estructura de castillo después de las mejoras que le hizo el ingeniero alemán Jaime Franck en 1792, a pesar de las críticas acres que hizo su propio sobrestante, Manuel José de Cárdenas.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

De hecho, el concepto de defensa había cambiado en el mundo durante el siglo y culminó con la intervención del cuerpo técnico de ingenieros militares, de nueva fundación, que concibió las reformas de castillos y fuertes en función de un plan general de defensa de la Nueva España.[30] Esas fueron las tareas de los ingenieros Antonio Ricardos, Miguel del Corral, del propio conde de Aranda, de Pedro Martín Cermeño y del conde O'Reilly.

Se concibieron como líneas de defensa marítima pero sus actividades eran terrestres: la del seno mexicano, la de Yucatán y la del Pacífico pero, a la vez, el concepto de defensas rígidas se cambió por el de las defensas elásticas y la línea del seno mexicano se apoyó en la construcción del castillo de San Carlos de Perote, construido en el reinado de Carlos III, en respuesta a la concepción estratégica de la época. Según el conde de Aranda, la fortificación amurallada de la ciudad veracruzana resultaba inútil por no poderse defender y lo mismo el castillo de San Juan de Ulúa que, a pesar de su perfeccionamiento técnico, no podía resistir al ser bloqueado por largo tiempo, debido a que no contaba con marina que lo comunicara con el puerto y tampoco tenía un punto de aprovisionamiento inmediato. Las defensas debían situarse en el interior del país a, por lo menos, tres jornadas de la costa donde comenzaba la zona montañosa. Ese tipo de fortificación, como la de San Carlos de Perote, significaba la existencia de un buen almacén para las mercaderías y, a la vez, un lugar para la reorganización de los ejércitos que desde la costa podían apoyarse en él. La situación de San Carlos también serviría para restar fuerza al enemigo, pues se le obligaba a combatir distanciado de la costa y de su punto de aprovisionamiento y desembarco.

En el golfo se intentó establecer baterías costeras, con el fin de articular sus fuegos con los del puerto, de manera que se integrara una primera línea de resistencia a cuya retaguardia estaría San Carlos de Perote. De todas maneras, San Juan de Ulúa formaba el núcleo principal de la fortificación, aun cuando su mayor apoyo era Perote, por lo decisiva que se suponía su actuación en un momento dado.

La segunda línea de la defensa costera era la de la península de Yucatán que, por sus costas bajas, ricas y extensas, fue motivo de ataque por bucaneros, que además explotaron las selvas del interior apoyados a mitad del siglo XVII como ya hemos visto por el establecimiento británico de Jamaica. Su punto principal que rivalizaba con Veracruz fue Campeche que, por la cantidad de ataques sufridos y por la intensidad que ellos tuvieron, fue dotado de un recinto amurallado con baluartes. Su lenta ejecución logró cerrar una planta hexagonal de plaza fortificada a comienzos del siglo XVII. La fortificación fue objeto de cooperación popular e institucional, pero no gubernamental. El puerto floreció a causa del tráfico maderero y por poseer los astilleros. Alrededor de esta plaza, y con motivo de los cambios de técnica del siglo

30 *Ibidem*, p. XXIX-XXX.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

XVIII, se erigieron una serie de reductos y baterías costeras que trataron de articularla con la defensa del resto de la costa.

La defensa de Yucatán, además de Campeche, contaba con la construcción de otras dos fortalezas, la de la isla del Carmen, en la bahía de Términos y la de San Felipe de Bacalar. La primera, un fuerte de estacas que, al tratar de convertirlo en una fortaleza de fábrica al final del XVIII, había perdido el objetivo de su existencia, porque desaparecieron los peligros de la penetración inglesa en el área.

El fuerte de San Felipe de Bacalar fue la segunda fortaleza, existente hoy en día, que fue construido de fábrica desde un principio por el mariscal Figueroa. A pesar de ello, y de estar instalado en un lugar estratégico, nunca sirvió para evitar la penetración de los ingleses, por su mínimo tamaño y por la eximia población militar que albergaba.

Por último, la ciudad de Mérida tuvo una ciudadela cuya finalidad principal fue defender a la población española de los ataques indígenas. Para el propósito se situó en el gran convento de San Francisco. Su puerto, Sisal, contó con un fuerte que tuvo un pequeño reducto, utilizado más tarde para establecer el faro.

Aparte, estuvo la línea del Pacífico que, en el tramo mexicano, apoyaba su defensa en el castillo de San Diego, desde el principio del siglo XVII. La fábrica primitiva fue destruida por un terremoto y se volvió a levantar en el último cuarto del siglo XVIII. De hecho, ese castillo fue un centinela de la corona para vigilar el comercio que allí se entrecruzaba, pues las condiciones marítimas generales dificultaron sobremanera el acercamiento de los navegantes, que a vela intentaran el asalto.

## *13. Conclusión*

La tranquilidad de la Nueva España fue breve después de su establecimiento. Otras naciones europeas, que no participaron en el reparto del continente americano, se lanzaron por su cuenta en pos de los productos que complementaron las necesidades de la economía europea. Pero, además hubo problemas políticos surgidos de la reforma y de la contrarreforma que lanzaron a los piratas franceses primero, e ingleses después, en un enfrentamiento político y económico contra las posesiones y la navegación española. La rivalidad naviera y colonial fue el resultado del periodo de guerras y de luchas que tuvo lugar en Europa y que buscó la forma de lograr un equilibrio, mediante posesiones o participaciones, en el exterior de sus propios límites.

Puertos, comercio y líneas de navegación fueron, así, pasto de esas rivalidades que dejaron huellas indelebles en las costas del nuevo continente pero, sobre todo, en las del mar Caribe que llevaron la peor parte.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

España respondió tratando de organizar con mayor seguridad los viajes de las naves hacia las Indias, pues se habían convertido en el objetivo de la piratería del siglo XVI y para ello se montó un instrumento naviero jurídico y burocrático.

Aunque desde 1540 las naciones rivales de España se plantearon la necesidad de llegar al Lejano Oriente, ello no se logró hasta 1578, cuando el Golden Hind de Francis Drake efectuó su famoso viaje de tres años. Entretanto se había roto el monopolio de la defensa territorial de la Nueva España en el Caribe con la entrada de Hawkins en 1568. La importancia española frente a Inglaterra aparece al observarse la vuelta jurídica que se dio a los condenados que, por piratas, hubieron de juzgarse por razones religiosas.

Mientras los ingleses prefirieron atacar las líneas de alta mar en el Pacífico, los franceses los siguieron en el ataque a las costas mexicanas que iniciaron en 1571.

Los ingleses también se interesaron en obtener materias primas fundamentales para su industria, como lo prueban las penetraciones que llevaron a cabo en la isla del Carmen y en la laguna de Términos.

Holanda no tardó en hacer su aparición como la tercera potencia marítima en las aguas americanas. Van Noort con su ataque a Valparaíso y las Filipinas rompió el hielo en el Pacífico. Con su ataque a Campeche al año siguiente continuó la hazaña y en 1600 tuvo lugar la irrupción contra San Diego de Acapulco, efectuada por Joris van Spielbergen. Los asaltos fueron sintomáticos hasta que, organizados y unidos por las rivalidades europeas, se aliaron ingleses y holandeses para bloquear las Filipinas a medida de que los franceses asolaban el Pacífico.

Los "privateers" en el siglo XVII, en función del enriquecimiento, se favorecieron a sí mismos y a sus coronas, sin que éstas tuvieran responsabilidad aparente en el asunto.

Pero el apresamiento del galeón Covadonga en Filipinas, por Anson en 1743, representó, de hecho, la pérdida del monopolio en la navegación española del océano Pacífico.

España no quedó inactiva ante la constante ofensiva de las naciones de Europa y de los "privateers", pero la reacción fue tardía. Se necesitaron dos graves incursiones en Tabasco y Campeche, lanzadas con diferencia de dos años, para que se lograra formalizar, con la toma de Jamaica en 1655, la oposición contra los piratas en su lugar de apoyo caribe. Años después, 1683, Lorencillo atacó Veracruz, pero a pesar de habérsele perseguido con la armada volvió sobre sus pasos en Veracruz y en Campeche en 1685. Un ejemplo de lo difícil e ímprobo de la tarea que suponía perseguir los piratas, se encuentra en la expedición contra ellos dirigida por el marino Alonso de Eraso.

En tierra firme, la defensa hubo de hacerse, de manera muy especial, en el puerto *sine qua non* que era Veracruz. Después de fundado, hubo que encontrarle nuevo acomodo para que su función rindiera los frutos esperados. Villa Rica de la Veracruz se tuvo que ir a la Antigua y de allí a las Ventas de Buitrón.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

A la par, la isla de San Juan de Ulúa se fue trasformando, y partiendo de la torre con un muelle de argollas de 1554, construido para albergar las naves, se tuvieron que hacer cambios serios, obligados por los piratas y las tormentas. De ello resultó el término de la primera torre todavía inconclusa y la construcción de otra en el extremo opuesto de la muralla en 1584.

La readaptación de la defensa y la construcción de otras nuevas ocurrió en el siglo XVII, al tenerse en cuenta los nuevos sistemas defensivos que dirigieron ingenieros flamencos. Luego vinieron los franceses con más novedades en el siglo XVIII, hasta que se terminó con las innovaciones producidas por Vaugan que revolucionaron el arte militar.

El siglo XVII dejó, después de los estudios de Antonelli, una mejor defensa en San Juan de Ulúa, proposiciones para que se construyera una muralla en torno al puerto jarocho, el plan de defensa fortificando Campeche y estableciendo el fuerte de San Benito, a la vez que por el lado Pacífico se erigió a los pocos años (1615) el fuerte de San Diego en Acapulco.

La mitad del siglo presenció el asentamiento de los piratas en la bahía de Términos y dos entradas tuvieron lugar en contra de Campeche. Ello decidió la construcción de la muralla campechana, ya propuesta, que se terminó en 1705 mientras en Veracruz se discutió sobre la posible reforma del castillo de San Juan en 1663. Jaime Franck lo convirtió en una fortaleza moderna en 1692, a la par que se construyó el fuerte de la isla del Carmen en 1717 pero, al retirarse los ingleses hacia la laguna de Bacalar, hubo que formar el inútil presidio de San Felipe (1723), único reducto de defensa en la zona.

Los esfuerzos de defensa de la Nueva España no respondieron sólo a un interés por la misma. Ellos fueron parte de esfuerzos mayores que se llevaron a cabo para formar una maquinaria militar defensiva superior que comprendía todo el Caribe y Sudamérica. Pero todo ello resulta poco efectivo si se piensa que se utilizaron defensas terrestres junto al mar en vez de establecerse fuerzas marítimas para luchar en contra de flotas.

Los problemas internacionales del siglo XVII fueron promotores del peligro e incitaron la preocupación de la defensa novohispana que se agravó al tener lugar el cambio de dinastía en 1700. A pesar de los tratados de Utrecht y de Rastadt en ninguna forma reinó la confianza. La intestabilidad produjo nuevas preocupaciones que mantuvieron al puerto veracruzano en pie de guerra hasta 1742, lo que llevó a fortificar áreas circundantes.

El siglo XVIII apoyado en nueva experiencia militar y en estudios de Gaspar de Courselle, además de los dictámenes del conde de Aranda, cambió las tácticas de defensa y organizó las tres líneas defensivas de México. La del Seno Mexicano apoyada en Veracruz, la de Yucatán en Campeche, Mérida y Bacalar, y la del Pacífico en San Diego.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Además concibió como base de esas líneas el castillo de San Carlos en Perote, que se hubo de construir. Las líneas de defensa marítima fueron concebidas como líneas de repliegue que descansaron en San Carlos y ello cambió la estrategia de la técnica defensiva terrestre novohispana.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO V

# LA INSURGENCIA FRENTE A LA COLONIA

1. La dualidad del periodo insurgente
2. La inversión de la tradición histórica, de tierra a mar
3. La llegada inoportuna de la nao filipina
4. Lo hombres de mar apoyaron a San Diego y se enfrentaron a los de tierra
5. La rendición de San Diego
6. El abandono de Acapulco a los realistas
7. La disputas sobre Acapulco y la interrupción del ciclo marítimo en el Pacífico
8. La insurgencia gravitó en la costas del Caribe.
9. Relación de insurgentes y corsarios en el Golfo; el primer barco insurgente
10. La relación de la insurgencia con Nueva Orleáns
11. Francisco Javier Mina llegó desde Nueva Orleáns
12. Su viaje a América y la preparación para la expedición
13. La salida a Soto la Marina.
14. La vigilancia colonial de la costa.
15. La disputa por Nautla y la costa
16. La comunicación marítima insurgente
17. Las provincias unidas de Sudamérica en ayuda de los insurgentes
18. Los cor os y el origen de la marina nacional mexicana
19. Conclusiones

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. La dualidad del periodo insurgente

La tranquilidad interna aparente de la Nueva España dejó de serlo con la insurgencia y la declaración de la independencia, corolario de procesos que no viene al caso describir dada la naturaleza de esta obra, los unos internos y los otros externos, que tuvieron lugar en la Península. Los procesos que se dieron en la Nueva España proporcionaron el disparador para el estallido de las quejas internas que culminaron en el levantamiento de Miguel Hidalgo y Costilla, que llevó al Grito de Dolores.

La Nueva España recibió la noticia de que la metrópoli estaba ocupada por fuerzas napoleónicas, que los reyes habían abdicado en favor de Napoleón y que, detenidos, fueron llevados a Bayona a la vez que los consejos y los tribunales obedecían a Murat, nombrado lugarteniente general del reino.

La barca Ventura, al llegar al puerto de Veracruz el 15 de julio de 1808, fue portadora de las noticias que se publicaron al día siguiente en la capital novohispana. La Ventura trajo las gacetas de Madrid de los días 13, 17 y 20 de mayo que, por su contenido, causaron consternación. El ayuntamiento mexicano deliberó de inmediato con el resultado de proponer al virrey que, como la soberanía correspondía tradicionalmente a todo el reino y a las clases que lo forman y de manera especial a los tribunales superiores que gobiernan y administran justicia y a los cuerpos que llevan la voz pública, éstos la conservarían con energía como un depósito sagrado.

El paso del ayuntamiento se consideró como una osadía por los oidores, que no deseaban tener que definir situaciones, mientras el pueblo novohispano aplaudió la tesis del ayuntamiento. Más tarde llegaron las noticias sobre el establecimiento de las juntas revolucionarias españolas en contra del dominio francés, que también daban al pueblo el derecho de usar su soberanía para nombrar a sus gobernantes. Postura esta representada por las Cortes de Cádiz que se reunieron en 1812.

Los opuestos a cambios de sistemas dieron un golpe de Estado y asaltaron el palacio apresando al virrey Iturrigaray, al que embarcaron hacia España, desde Veracruz, puerto al que llegó el 21 de septiembre de 1808. Pero a la vez que dieron el golpe de Estado nombraron virrey al mariscal Pedro Garibay, que envió a Melchor de Talamantes al castillo de San Juan de Ulúa donde vivió y murió con grillos. A la vez murió misteriosamente en su prisión el licenciado Verdad, regidor del ayuntamiento, entre otros.

Los años que siguieron fueron de reacción y vigilancia, incluso después de que la junta central de España había nombrado virrey al arzobispo Francisco Javier Lizana.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Barra de Soto la Marina en La Pesca (Laguna Almagre) Fot. C. B. G.**

Se intensificaron las conspiraciones y entre ellas la de Valladolid, en septiembre de 1809, preparada por personalidades de renombre como Mariano Michelena, el capitán García Obeso, Vicente de Santa María y otros y al fin de la línea vino la de Querétaro de 1810, que culminó con el Grito de Dolores, dado por el párroco Miguel Hidalgo y Costilla en la noche del 15 al 16 de septiembre, a los dos años de que había sido aprehendido el virrey Iturrigaray junto con los representantes del ayuntamiento que luchaba por la soberanía.[1]

La abdicación de los reyes españoles en favor de Napoleón planteó a España tres problemas fundamentales que resolver. El primero fue determinar cuál sería la comunidad civil titular de la soberanía que había de asumirla; el buscar la manera de nombrar el organismo encargado del poder soberano y, finalmente, el determinar si ese organismo debería de ejercer la soberanía en nombre de Fernando VII, mientras duraba su cautiverio, o simplemente si era el titular ordinario del poder soberano. Los mismos problemas que se plantearon en España se plantearon también en la Nueva España donde se acudió a tesis colonialistas, comunalistas, provincialistas y confederales, conservadoras y liberales, que manejaron el problema de acuerdo con cada uno de sus principios.

A la par que en España se resolvieron los problemas con la instalación de las juntas de gobierno, lo mismo se intentó hacer en América. Pero la aparición de la junta de Castilla, como junta central, que intentó supeditar a todas las demás volvió hacia la centralización y, al tratar de imponerla en el continente americano provocó y favoreció las posturas independentistas.

La Nueva España entró así en un periodo de dualidad en que tuvieron que enfrentarse la colonia, representada por sus funcionarios, con poder derivado de los reyes presos, y los insurgentes, que lo derivaban de las viejas instituciones jurídicas españolas y del concepto de soberanía popular representados en las Cortes de Cádiz y sus antecedentes. El enfrentamiento de esos dos conceptos se representó en la Nueva España por medio de la lucha habida entre 1810 y 1821 en que se terminó por instalar el primer imperio mexicano, encabezado por Iturbide.

## 2. *La inversión de la tradición histórica, de tierra a mar*

De hecho, la revolución de independencia, que se originó en provincias interiores del país, trastornó la dirección general de los movimientos históricos, que se aprecia durante el curso de este estudio, que va desde las costas hacia el interior de la Nueva España. Con la independencia, esa dirección general se invierte y la relación se

1 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*. México, Distribuidora Editorial "Libro", S. de R. L., 1945, t. I, p. 184.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

establece desde el interior hacia los puertos, que en esta forma cambian el sentido que habían tenido hasta esas fechas. Quizá pueda hacerse la reflexión de que a ese cambio se debe el hecho de que el interés por los puertos y por el mar decaiga o desaparezca durante el siglo XIX, pues el mar y los puertos no volvieron a tener la importancia que representaron hasta entonces.

Pero la independencia tenía que extenderse. Las campañas de Hidalgo se limitaron a las tierra frías de México, en su zona central, y fue José María Morelos el cura de Cuarácuaro quien, encargado por Hidalgo en el pueblo de Charo, inmediato de Valladolid, recibió la orden de levantar tropas en las costas del sur para proceder como su lugarteniente y tomar Acapulco de acuerdo con las instrucciones que se le dieron de manera verbal.

Por su importancia económica y su prestigio, el puerto de Acapulco, como punto de partida hacia las Filipinas y geográticamente el más cercano a la capital desde el Pacífico, tenía que convertirse, lógicamente, en la meta de mayor interés para Morelos, y ello concordaba con las instrucciones recibidas de Hidalgo. Con movimientos estratégicos bien llevados, a la vez que reunía los recursos humanos y materiales para la campaña, ocupó Coyuca y avanzó sobre el Aguacatillo el 9 de noviembre de 1810, para establecerse a diez kilómetros del puerto. El día 11 llegó a Pie de la Cuesta y libró el primer combate con las fuerzas de la guarnición al mando de Luis Calatayud el día 13. Al no poder tomar el fuerte de San Diego sin contar con la artillería suficiente, se conformó con sitiar la plaza y bloquear en esa forma su comunicación terrestre con la capital. Situó fuerzas en la Sabana y en las Cruces, en el Marqués y en la Cuesta, con lo cual tendió una red en torno al enemigo a fin de aislarlo y dejarle el mar como única salida.

El puerto estaba en 1813 al mando de Pedro Antonio Vélez que, a pesar de contar con una pequeña fuerza de hombres, disponía de cañones con mayor alcance que los de los insurgentes. Contaba con la vigilancia del mar y disponía de dos bergantines, el San Carlos y el Guadalupita.

Morelos, después de seguir otras campañas, volvió para el ataque principal de los insurgentes: se lanzó el día 6 de abril de 1813, después de haber anunciado el ultimátum requiriendo la rendición de la ciudad. Una semana fue suficiente para que Morelos la rodeara en forma y a la mitad del mes estaba en sus manos. Morelos emprendió entonces el segundo paso del ataque, consistente en la toma del castillo, convertido en el último reducto de las fuerzas coloniales en la costa sur de México. Aun cuando se consiguió sitiar el castillo, la falta de artillería pesada impidió la toma y tampoco pudo interceptar la entrada de vituallas y pertrechos que desde la isla de Roqueta eran entregados. Para ello en la noche del 8 al 9 de junio, Pedro Galeana e Isidro Montes de Oca, desembarcaron a ochenta hombres, que lograron capturar la isla y hacerse de la nave Guadalupita. El cerco seguía cerrándose aun cuando no se lograra inutilizar el castillo.



**Laguna de Almagre y Barra de Soto la Marina (La Pesca) Fot. C. B. G.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 3. *La llegada inoportuna de la nao filipina*

En el año de 1812 los problemas continuaron y e agravaron; encima de la situación interna provocada por el sitio de Acapulco, se debía prever lo que pudiera ocurrir con la nave de las Filipina cuya llegada se avencindaba y, por upuesto, Acapulco no era el lugar más idóneo para que fondeara.

La nao Rey Fernando llegaba al puerto de Acapulco y las órdenes sobre su descarga fueron contradictorias: se dudó si debería hacerlo en San Blas o en Guaymas, pero el viaje duraría lo suficiente para que llegara en tiempo de aguas, cuando no podría descargarse pues la población se habría retirado. Llevar las mercancías a Guadalajara significaba hacerlas cruzar territorios no pacificados; dejarlas en el apostadero significaba poco menos que abandonarlas. Buscaron la solución trasladando fardos a otras naves para aminorar la pérdida y ello se hizo pasándolos a los bergantines San Luis Gonzaga, Mexicano y San Carlos. El Rey Fernando con lo que le quedó de sus mercancías filipinas llegó al puerto de San Blas para fondear el 13 de enero de 1813 reducida prácticamente a la miseria, con más de la mitad de su tripulación enferma.[2]

## 4. *Los hombres de mar apoyaron a San Diego y se enfrentaron a los de tierra*

En derredor de Acapulco, durante el asedio, se movió un buen número de barcos que trataron de apoyar la resistencia del puerto y del castillo, pero los realistas prestaron poca ayuda a la plaza y ésta llegó a pedirla incluso a Guayaquil por medio del falucho San Vicente, que estaba en lamentable estado. La costa del sur cayó toda en manos de Morelos hasta que sobrevino el ataque directo previa la extensión del cerco al mar. A pesar de todos los esfuerzos de Pedro Antonio Vélez, responsable de la plaza, por mantener su comunicación con el exterior y garantizar la posibilidad de evacuar su gente en el momento debido, el castillo llegó a ser un

> enjambre donde con dificultad se amparan soldados y habitantes, donde el calor asfixia en los cubos sin ventilación y el hacinamiento resulta insoportable, donde la adquisición del agua se complica porque, para tenerla, hay que abandonar el recinto hasta un manantial cercano, y porque el escorbuto y la pe te hacen presa de los sitiados. La temporada de lluvias se inicia, si bien los defensore con ella sacian la sed, en cambio la humedad aumenta; los sitiadores, a su vez, vense

2 *Ibidem*, p. 100.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

asediados por plagas de mosquitos y enfermedades tropicales transmitidas por ellos, amén de que su aprovisionamiento se les dificulta.[3]

La situación del castillo era mejor mientras la isla de la Roqueta estuvo en manos de lo colonialistas y desde ella recibían, por medio de 14 canoas y dos lanchas cañoneras, las provisiones de agua, sal y de madera que necesitaban. Además era el lugar para instalar las familias de la población que se enfermaban, amén de permitir la entrada de los auxilios marítimos. Todas esas facilidades se perdieron cuando Morelos decidió tomar la Roqueta y lo logró Pablo Galeana la noche del 8 al 9 de junio de 1813, haciendo un botín de tres cañones, parque, armamento, once canoas y la goleta Guadalupe.[4] Tomada la isla de la Roqueta, ella sirvió para que Galeana y su gente atacaran a cuanto navío apareciera en la bahía acapulqueña; entre ellos, el bergantín mercante Alcázar, procedente de San Blas, con pertrechos para el castillo y el puerto, que fue atacado y pudo rechazar el abordaje. Lo mismo sucedió con el San Carlos una semana antes, en que las canoas de Galeana trataron de atraparlo tras de haber suministrado víveres al castillo. Los navíos que intervinieron para aliviar la situación del castillo y del puerto ante el ataque de Morelos fueron el Alcázar, el San Carlos y la fragata Princesa. Todos ellos tuvieron que hacer un trabajo poco cómodo pues, al no poder entrar con libertad al puerto, tenían que mantenerse a la vista de él y, estando a la vela, descargar lo que llevaban con los riesgos consabidos, además de aguantar el choque de los temporales, que ya estaban presentes, por la estación en que se hallaban.

La fortaleza estaba, sin duda, en plena congoja cuando Morelos envió su ultimátum a fines de junio:

> las angustias de los sitiados se multiplican: "acabada la leña, no tienen fuego con que calentarse; disminuida el agua, la que existe apesta; los víveres se racionan; la intemperie incómoda, las enfermedades se esparcen todavía más. Las deserciones no se hacen esperar, y los muertos son conducidos a diario —durante una tregua respetada— por el puente levadizo hasta la fosa que circunda a la ciudadela, donde se les deposita". Vélez trasmite sus apuros en su carta a Antonio de la Reguera: las necesidades de la fortaleza aumentan al paso que dura el sitio: "la peste como causa consiguiente está introducida entre nosotros, que el mes anterior han fallecido sobre doscientos de todas edades y sexos; la deserción y desaliento se experimentan ya como nunca: víver s no faltan para tres meses aunque sin grasa ni sal para condimentarlos, pero ¿qué haremos con ellos sin leña para cocerlos?; consumido el cureñaje inútil, y canoas perdidas, empezaré dentro



Escollera de Tampico, río Pánuco.
Fot. C. B. G.

3 *Ibidem*, p. 101-10.
4 *Ibidem*, p. 112-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de dos días a hacer uso de cuanto mueble de madera encierra el castillo, como último recurso. . .'' Cuando hacia mediados del mismo julio llega el Alcázar, ni eso lo consuela, porque múltiples resultan las dificultades a veces para lograr el desembarco de las provisiones que transporta; dirá que ''en un largo mes he consumido y estoy consumiendo cuantos repuestos útiles de artillería encerraba esta fortaleza, y la leña que produjeron dos lanchas cañoneras y cuatro canoas que sobre un temporal se arruinaron en el atracadero en que como único punto de resguardo podía tenerlas'', el barco entra a la bahía a pesar de las providencias de los insurgentes; la comunicación se establece mediante canoas y señales, pero la nave está expuesta al abordaje.[5]

En esa situación, que fue empeorando, oficiales y soldados se fugaron del castillo sitiado y sirvieron para informar a los insurgentes de la situación real interna observada en el castillo. Por ejemplo, pudo ajustarse una capitulación, previas conversaciones entre insurgentes y colonialistas, en el momento en que los primeros estaban terminando una mina para volar el castillo de San Diego.

## 5. *La rendición de San Diego*

Los meses de verano afectaron a las tropas insurgentes; el exceso de calor y las enfermedades aumentaron los sufrimientos de quienes mantenían el cerco. La solución de incendiar la fortaleza se descartó por el temor a perjudicar mujeres, niños y viejos que en ella se refugiaban. Por ello, se decidió rodear completamente el castillo en la noche del 17 de agosto y bombardearlo. El fuego de cañón se mantuvo continuo y, al amanecer, se preparaba el asalto. El ataque mostró la inutilidad de continuar la resistencia y Vélez consintió firmar la entrega el 19 de agosto.

Los términos de la rendición fueron benévolos por tratar de atraer a la población indígena del castillo para que se pasara a las líneas insurgentes, mientras se concedieron pasaportes a los españoles con el fin de que pudieran retirarse, como vimos, con la promesa de no reunirse con las fuerzas realistas.

Al día siguiente de firmarse la rendición, ondeó la bandera insurgente sobre el castillo de San Diego de Acapulco.[6]

La epopeya de Acapulco no fue cualquier cosa. La población entera sufrió las consecuencias. La ciudad era vigilada constantemente por los insurgentes durante el larguísimo asedio:

5 *Ibidem*, p. 120.
6 Wilbert H. Timmons, *Morelos. Priest, Soldier, Statesman of Mexico*. El paso, The University of Texas, 1970, p. 80-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los enemigos aparecen diariamente a las inmediaciones, pero no se atreven a introducirse en las calles, ni aun siquiera en los arrabales de la ciudad, imponiéndoles respeto cincuenta hombre bien armados de la compañía fija y piquete de milicias, que se destinan todas las noches para que, hechos fuertes en emboscadas, lo escarmienten si se atreven a hacer alguna tentativa para incendiarla, como tienen proyectado. . .[7]

Por el otro lado, Juan Molina, cirujano primero de la real armada, comentaba:

este puerto sigue bloqueado y nosotros llenos de trabajos: hace tres meses que no hay carne fresca, y las pocas gallinas que entran por la mar se venden ocho y diez pesos. . . en los dos hospitales existen cuatrocientos enfermos y cerca de doscientos en los cuarteles; el vecindario está la mayor parte enfermo, de suerte que no se oyen más clamores.[8]

Tres meses más tarde la situación continuaba igual, pues entre los mismos corresponsales se volvía a comentar:

esto sigue cada día más malo: todos los víveres carísimos y así, amigo, esto no es vivir. . . casi todas las noch s nos incomoda el tiroteo de estos malvados. . .[9]

Las noticias sobre la situación se confirmaban por el extremo opuesto. El propio Morelos dejó constancia:

hasta esta fecha hay cinco barcos en el puerto, que son: la nave Rey Fernando y dos balandras, una goleta que llegó con víveres de Californias antes de ayer, y otra con víveres de la Palizada; tiene muy poca gente y mucha peste según he percibido con la vista, y todo lo prueban siete desertores enfermos que, de su guarnición, con dos fusiles se me han presentado: al paso que la guarnición de este cantón a distancia de tres leguas disfruta la más robusta salud, de cuyos beneficios doy al conservador incesantes gra ias. Mañana dirijo una división para Palizada con objeto de quitar al enemigo este recurso de víveres y tomar la sal labrada que tiene por esa costa, pues nos hace falta. . .[10]



**Río Pánuco hacia el puerto de Tampico. Fot. C. B. G.**

7 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima de México independiente y revolucionario*, t. I, p. 98.
8 Carta a Sebastián Morón, vecino de México, Acapulco, 16 de septiembre 1811, en Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 99.
9 *Ibidem*, 28 de noviembre y 8 de diciembre 1811, *op. cit.*, p. 99.
10 *Ibidem*, José María Morelos, cuartel general en el Veladero, 23 de octubre de 1811, *op. cit.*, p. 99.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Dunas de Tampico. Fot. C. B. G.**

Por otra parte se tiene noticia de que la lista de pasajeros y oficiales mayores, que murieron en Acapulco, entre agosto y diciembre de 1811, fue impresionante, pues de los setecientos sepultados doscientos setenta y dos fueron soldados.[11]

El 19 de agosto, Morelos y Vélez firmaron la capitulación formada por diez artículos donde se hablaba de la salida de oficiales, de los europeos y de sus pasaportes, del acarreo y traslado del tesoro, de la entrega de la fortaleza completa con toda la artillería, armas, municiones, víveres y del olvido completo de todo lo acontecido en la lucha, comprometiéndose, mutuamente, a no denigrar ni zaherir a ninguna persona. El comentario final de la capitulación constituyó un verdadero llamado de atención hacia la modernidad y a las nuevas filosofías que se delineaban en el continente americano, al afirmar que ese acto sería un testimonio de que las tropas americanas "saben guardar el derecho de gentes y tratan con indulgencia a los que se rinden, especialmente cuando sólo en acción de guerra usan de las armas. . ."[12] El epílogo fue que el propio comandante Pedro Antonio Vélez entregara las llaves del castillo el día 20 de agosto de 1813, después de haber resistido el asedio durante cuatro meses y diecisiete días.

## 6. *El abandono de Acapulco a los realistas*

Continuó la guerra de insurgencia en el interior hasta entregarse en la cuarta campaña de Morelos en la que fue derrotado de manera muy especial en la hacienda de Puruarán, que se caracterizó por el acoso de las fuerzas realistas y la huida de Morelos. De las derrotas salió en busca de refugio en el sur su lugarteniente Matamoros, perseguido por José Gabriel Armijo que perforó la línea de defensa insurgente en el río Balsas. El congreso fue obligado a abandonar Chilpancingo, y los realistas sorprendieron lo que quedaba del ejército insurgente en las cercanías de Tlacotepec el 24 de febrero de 1814.

La ciudadela de Acapulco cambió de castellanos, de manos de Pedro Iturrigaray pasó a las de Patricio Fernández Giráldez el 24 de enero del año mencionado: Morelos, situado en el Veladero habría de ir hacia Zacatula. El puerto preparaba una expedición marítima para, con víveres y refuerzos, apoyar el ataque de las fuerzas de Armijo, y el virrey ordenó que dos barcos auxiliaran la plaza, entre ellos la corbeta Santa Potenciana, que fue sustituida por el San Carlos y por la corbeta Bretaña. Esta última, que venía de Lima armada en corso y que había salido de Puña de Guayaquil para llegar con su cargamento de cacao a Acapulco a mediados de enero de 1813, al ver ese puerto en manos de insurgentes se dirigió a San Blas.

11 *Ibidem*, p. 99.
12 *Ibidem*, p. 124.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Con la amenaza de las fuerzas de Armijo, Morelos anunció en 26 de marzo de 1814 el desmantelamiento y abandono de Acapulco y el 19 de abril ordenó a su teniente coronel Isidoro Montes de Oca que procediera al incendio total en represalia a la muerte de Matamoros; ordenó, además, que se fusilara cuanto prisionero realista estuviera en el castillo. Los actos trágicos tuvieron lugar durante el 10 y 11 de abril, cuando Montes de Oca inició el incendio y se fue a Pie de la Cuesta, entregando el mando al capitán Francisco Mongoy, quien sembró el terror, justo antes de que Armijo volviera a tomar la plaza donde advirtió sólo la miseria y la desolación de las familias que se retiraban espantadas del poblado.[13]

Morelos tampoco logró la absoluta seguridad de Acapulco mientras estuvo en sus manos, pues, poco antes de que se incendiara la plaza por orden suya, se fugaron prisioneros apoderándose del único barco (Guadalupe) a disposición de los insurgentes, y quedándose sólo la canoa Liebre en su poder. En el Guadalupe salieron varios frailes en unión de Vicente Ortigosa, dueño del barco, y de Tomás de los Santos, su contramaestre, que se apoderaron de la goleta, capturada en la isla durante la noche del 21 de febrero. Salieron rumbo a Zihuatanejo, donde tuvieron mal viento que los obligó a tomar altura sin ver tierra hasta el 23 de marzo, cuando ya faltaban agua y víveres. Pasaron al puerto de San Telmo, donde fondearon por cuarenta y ocho horas frente a la boca de Apisa y salieron para San Blas.



**Playa de Tampico. Fot. C. B. G.**

## 7. *Las disputas sobre Acapulco y la interrupción del ciclo marítimo en el Pacífico*

Acapulcó quedó en manos realistas durante el resto de la contienda y ellos intentaron volver el puerto a un estado de normalidad reparando castillo y puerto.

> Para reparar la fortaleza y población de Acapulco, la ruina ocasionada en aquellas fábricas por el incendio y destrucción que de ello hicieron los insurgentes es de necesidad reunir albañiles, carpinteros, herreros, armeros y gente que sirva de operaria, pues debiendo revocar los quebrados que a fuego de cañón sufrió la fortaleza -aunque no se inutilizó con esto la máquina ni los ángulos principales-, exigen brazos que lo verifiquen; que restituyan parte de la cañonería que se mantiene dispersa en varios puntos fortificados, antes del enemigo; igualmente, para reponer las puertas y puente levadizo del castillo: formar nuevo tejado al hospital y capilla, proteger la quema de cal, acopiar madera y reformar las precisas canoas para que sirvan en transportes. . .[14]

13 *Ibidem*, p. 129-30.
14 *Ibidem*, p. 131.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Armijo pidió, en consecuencia, lo necesario para todas las reparaciones a San Blas y de allí se pidieron las instrucciones al virrey Calleja sobre si era conducente enviar el material solicitado y en qué buque podía hacerse.

Los años subsiguientes fueron de resaca para la insurgencia y siguieron las órdenes reales referentes a la navegación. De entre ellas tuvo un significado muy especial el decreto de 23 de abril de 1815 en el que el rey, deseando proporcionar los medios necesarios para promover la prosperidad y el fomento del comercio de las islas de Oriente, y en vista de los informes que había recibido por parte del diputado Ventura de los Reyes, había decidido aprobar el decreto de "las llamadas cortes extraordinarias de 14 de septiembre de 1813 por lo cual determinaron que quedase suprimida la nao de Acapulco dejando a esos habitantes en libertad de hacer su comercio en buques particulares".[15] Con este decreto, de hecho, se aceptaban los principios liberales del libre comercio, pero también se terminaba la línea tradicional de navegación que ligó a Acapulco con las Filipinas y que era el tramo final de la navegación Atlántico-Nueva España-Pacífico. Nunca jamás se volvió a restaurar ese nexo marítimo y nunca más el puerto de Acapulco volvió a tener la importancia que, como tal, le dio ese comercio.

Montes de Oca, que militaba a las órdenes de Vicente Guerrero en 1816, acometió atrevidas incursiones en territorio acapulqueño, donde José Gabriel Armijo disponía de una división con 2651 hombres. El puerto fue aislado y su camino interceptado en repetidas ocasiones durante el año de 1818, hasta el punto de que Juan Ruiz de Apodaca llamó la atención de Armijo ordenando que terminara con Guerrero y sus fuerzas. Como no lo creía capaz de cumplir esas órdenes, lo relevó sustituyéndolo por Agustín de Iturbide, quien en 27 de octubre de 1820 se dirigió hacia el sur. Después de las entrevistas entre Iturbide y Guerrero la bandera tricolor ondeó en el castillo de San Diego el 28 de febrero de 1821 y fue saludada con salvas, disparos de fusilería y repique de campanas, siendo motivo de regocijo popular.

Todavía hubo de pasar Acapulco por otra embestida de las fuerzas realistas, producida esta vez por la entrada del teniente coronel Francisco Rionda en entendimiento con el primer alcalde del puerto, José María Ajeo, que puso la fortaleza a la orden de las fuerzas realistas el 15 de marzo de 1820. Poco antes arribaron las fragatas de guerra Prueba y Venganza procedentes de América del Sur, cuyos capitanes fueron encargados por Apodaca de quitar el puerto a los insurgentes.

También llegó a puerto el 25 de enero de 1821 la fragata mercante americana Luisa, procedente de Río de Janeiro, que llevaba armas para los insurgentes y se puso en comunicación con Iturbide pero, por haberse firmado el tratado de navegación y comercio entre Estados Unidos y España en 1819, se vieron forzados a entregar los

15 Garabana, *Artes de México*, núm. 174, p. 68.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Puerto moderno de Tampico sobre el río Pánuco. Fot. C. B. G.**

fusiles a las fuerzas conservadoras y a salir de inmediato del puerto con toda su tripulación y cargamento, excepto los mil fusiles que no se le devolvieron.

Finalmente, se estipuló la entrega de las plazas fuertes en los tratados de Córdoba. Acapulco claudicó el 15 de octubre de 1821 en consecuencia de lo en ellos estipulado y fue Juan Álvarez, en representación de Isidoro Montes de Oca, quien recibió la ciudad y la fortaleza en nombre del gobierno imperial iturbidense.[16]

## *8. La insurgencia gravitó en las costas del Caribe*

La historia de la conquista del puerto y fuerte de Acapulco resolvió para la insurgencia la comunicación entre el México independiente y los territorios y nacio-

16 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 131-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nes del Pacífico. Sin embargo, no escapó a los insurgentes la importancia capital de las costas del Golfo, que a todas luces habían sido el lazo tradicional promotor de la historia de México en las épocas pasadas. Por otra parte, debe considerarse que la política colonial, así como la nacional también a partir de esas fechas, dependió de la metrópoli, que representó el trazo de la influencia europea en la Nueva España y que, adicionada por las demás naciones de Europa y Estados Unidos, caracterizaría el nexo de nuestro país con el mundo occidental, cultura de la que se dependería durante el siglo XIX.

Tal parece confirmarse cuando uno se fija en cómo Morelos intentó establecer a la mayor brevedad los contactos que las circunstancias pusieron en su camino para entablar relaciones con el mundo occidental del que, de nuevo en el periodo independiente, surgirían las directrices de los destinos nacionales de México.

Viene al punto recordar que en el proyecto dado por Morelos para la Constitución (1813), se estableció en el número 16 que

> nuestros puertos se franqueen a las naciones extranjeras amigas, pero que éstas no se internen al reino por más amigas que sean, y sólo haya puertos señalados para el efecto prohibiendo el desembarco en todos los demás, señalando el diez por ciento u otras gabelas a sus mercancías.

Seguía Morelos en su preocupación por el mar al establecer en el punto 21 del mismo documento que

> no hagan expediciones fuera de los límites del reino, especialmente ultramarinas, pero que no son de esta clase propagar la fe a nuestros hermanos de tierra dentro.[17]

Morelos tuvo ya la preocupación por la relación con el exterior porque a través de ella entreveía la posibilidad de aprovisionarse de toda clase de pertrechos para las campañas que se llevaban a cabo. Había además un concepto romántico del papel que podría desarrollar Estados Unidos como el primer país americano que había declarado su independencia y se pensaba que, por lógica, tendría que ayudar a los movimientos independentistas de las naciones latinoamericanas. A ello respondió la secuencia de seudodiplomáticos aventureros que se despacharon hacia Estados Unidos de los que pocos llegaron a su destino, pues unas veces se quedaron en el camino y otras desaparecieron.

A la vez que esa relación con el exterior podía facilitar la llegada de pertrechos por mar, también podía interceptar las líneas de aprovisionamiento de los enemigos

17 Ernesto de la Torre Villar, Moisés González Navarro, Stanley Ross, *Historia Documental de México*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1974, t. II, p. 111-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

coloniales. De manera clara resalta el tema, y la falta de numerario del grupo insurgente. Del texto de la carta de Morelos al mariscal Ayala en 17 de febrero de 1813 se desprende:

> . . .por acá se abordó otro barco a Puerto Ángel, y es vista su apuración; para resolver al comandante de la Fidelidad es preciso se me de a mí cuenta, y de ningún modo se le resuelva, aunque sea lisonjera o vista la venta que proponga, y lo mismo se debe entend r con cualquiera otro barco y nación. . . , el angloamericano me ha es rito a favor, pero me han interceptado los pliegos, y estoy al abrir comunicación con él y será puramente de comercio, a feria de grana y otros efectos por fusiles, pues no tenemos necesidad de obligar a la nación a pagar dependencias viejas, ilegítimamente contraídas y a favor de nuestros enemigos. Ya no estamos en aquel estado de aflicción, como cuando comisioné para los Estados Unidos al inglés David con Tabares, en cuyo apuro les cedía la provincia de Texas. Ya estamos en predicamento firme: Oaxaca es el pie de la conquista del reino; Acapulco es una de las puertas que debemos adquirir y cuidar como segunda después de Veracruz; pues aunque la tercera es San Blas, pero adquiridas las dos primeras, ríase V. S. de la tercera. . .[18]

Pero la verdadera conexión de la insurgencia debía ser por el levante y para ella era fundamental la posesión de Veracruz, su puerto clave, como lo expresó Tadeo Ortiz el 18 de junio de 1812 desde Nueva Orleáns, porque tendría la particularidad de ofrecer un punto de comunicación con México, por donde se podrían introducir armas y aun tropas si fuera necesario y también buques para los puertos y costas. A Rayón le dijo, haciendo hincapié en el mismo tema, que los gobiernos europeos tenían interés en que se tomara un puerto de mar, si no fuera el de Veracruz, Tampico u otro cualquiera del Seno Mexicano.[19]

Morelos se hizo eco de la preocupación e incluso estableció relación con el comandante Holmes Coffin de la fragata Aretusa anclada en Antón Lizardo, cerca de la isla de Sacrificios. Al parecer un capitán insurgente, Agustín Niño, le había dicho que el comandante estaba dispuesto a negociar un tratado de comercio, entre su país y los insurgentes, y que el propio almirantazgo británico había aceptado que los insurgentes pagaran por fusiles, pistolas y sables. Tiempo después resultó que los informes recibidos por Morelos eran falsos y que el comandante del Aretusa no estaba autorizado a firmar ni a comprometer tales tratados, ofreciendo en cambio actuar de intermediario para que se reconciliaran insurgentes y colonialistas. Poco después de que el comandante ofreció sus buenos oficios a Morelos, la correspondencia habida entre ellos fue a dar a manos de las autoridades españolas.



**Barra de Tuxpan sobre el río Tuxpan. Fot. C. B. G.**

18 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, t. I, p. 136.
19 *Ibidem*, p. 136-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Todavía en 1815 otro comandante británico parece haber ofrecido armas, e incluso tropas, si Morelos pagaba los millones de pesos que se debían por parte de comerciantes de Cádiz, Veracruz y México a los británicos.[20] De hecho, ¿hasta qué punto los ofrecimientos y la presencia de los comandantes de buques en un mundo repleto de aventureros y diplomáticos improvisados o autonombrados en sus propias comisiones, como lo fue Tadeo Ortiz, no respondía a un simple oportunismo, tan fácil de llevar a cabo en aquellas épocas? Aunque los engaños resultaran lógicos, al igual que los oportunistas o las traiciones, queda aún en pie el interés de Morelos por las costas y por la relación que sólo en ellas podía establecerse con el exterior.

## 9. *Relación de insurgentes y corsarios en el Golfo; el primer barco insurgente*

Pero Veracruz había sido, desde el principio de la Colonia, el lugar cumbre de la navegación y contaba con la protección y la fuerza colonial necesaria para su defensa. Las comunicaciones marinas de la insurgencia se derivaron hacia Nautla, de donde partiría eventualmente el experto en pólvora, amigo de Morelos, Peter E. Bean, hacia Estados Unidos, para organizar una campaña en contra de Texas, y que antes de salir aprovechó la llegada de otro aventurero y pirata José Amable Humbert, que viajaba en el Tigre y que había derrotado a un navío inglés encargado por los españoles de perseguirlo. Bean presenció el combate entre el Tigre y el brick inglés frente a Nautla. El Tigre, capitaneado por Dominico You, cargaba tres mil arrobas de pólvora y contenía una tripulación de ciento veinticinco hombres y pertenecía a una banda de corsarios encabezada por los hermanos Juan y Pedro Lafitte, apostados en la isla Barataria al sur de Nueva Orleáns. El Tigre apareció en el horizonte, seguido de un brick llevando en su mástil un pabellón de Cartagena. El brick se aproximó a la goleta Tigre, tratando de abordarla, e izó el pabellón británico; con ello comenzó la batalla:

> La goleta, con todas sus velas desplegadas, se puso a girar alrededor del navío inglés, hasta que logró destrozarle el palo mayor de un cañonazo. Desde ese momento el brick se gobernaba muy difícilmente. La goleta se puso fuera del alcance y se detuvo. Partieron entonces del brick dos embarcaciones para tomar la goleta al abordaje. Ésta les dejó aproximar, hundió una y destrozó la otra. El brick, que había logrado recoger a sus supervivientes, volvió a partir en dirección sudoeste, y la goleta hizo rumbo hacia Nueva Orleáns. A la mañana siguiente, los centinelas que estaban de guardia a lo largo de la costa me comunicaron haber

20 Wilbert H. Timmons, *op. cit.*, p. 141-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

visto un pequeño barco, también una goleta, en la desembocadura del río, o sea, a media milla de la ciudad. Partí con mis tres piraguas llenas de hombres y la descubrí cuando derivaba hacia la orilla, pero muy lentamente, porque no hacía viento. La abordé con dos de mis piraguas y la llevé al puerto. Ese fue el primer navío que poseyera la nación mexicana. Llevaba harina y carne desecada, que fueron bien vendidas.[21]

Bean trató de utilizar esa nave para ir a Estados Unidos y pronto se convenció de que resultaba imposible viajar en ella, porque a penas se prestaba para navegar a cabotaje. Sin embargo, su salvación apareció cuando:

la mañana siguiente, una mujer, que había venido a vender gallinas y huevos, me dijo haber visto, seis millas al norte, un barco anclado cerca de la costa, con el puente lleno de gente y sin palos. Pensando que pudiera tratarse de realistas enviados de Tampico para combatirme, reuní mis patriotas y partí, decidido a impedir el desembarco, cosa que me parecía fácil en una orilla descubierta. Cuando estuve cerca del barco, disimulé mi destacamento detrás de una duna e hice avanzar por la arena cinco hombres sin armas, a fin de no dar la alerta. Estos gritaron a las gentes de a bordo, que enviaron una canoa. Ese misterioso barco no era otro que el Tigre. Después del certero cañonazo con que, como ya hemos dicho, había conseguido desmantelar al brick inglés, logró escapar. Habiéndose entregado la tripulación a copiosas libaciones, el barco había acabado por encallar en uno de los bancos de arena que se extienden muy lejos en el mar. Los españoles de Veracruz habían prometido dos mil dólares al capitán inglés si capturaba el navío corsario, pero lejos de apoderarse de él, había recibido una buena lección. Entre los miembros de la tripulación, tuve el gusto de encontrar algunos patriotas. Por ello supe que los Estados Unidos y Gran Bretaña estaban en guerra.

Hice traer la goleta, aquella que había yo encontrado en la desembocadura del río, y después de haber pasado a ella la tripulación del Tigre, así como todos mis hombres partimos para Nautla. Allí se puso en condiciones mi barco, y diez días después de nuestra llegada hicimos vela hacia Nueva Orleáns, llevando con nosotros a todos los marineros del Tigre que el barco podía trasportar.

Trece días después, desembarcaba yo sin incidente en la isla de Barataria. Después de haber confiado mi goleta a Lafitte, partí. . .[22]

Los Lafitte intervinieron más de una vez en los acontecimientos, pues movieron los resortes de los enemigos que acudieron en su busca y especularon jugando las

21 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 178.
22 *Ibidem*, p. 178-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cartas de todos lados; Estados Unidos, Inglaterra, España o los insurgentes mexicanos los tuvieron que padecer.



**Puerto moderno de Tuxpan sobre el río Tuxpan. Fot. C. B. G.**

## *10. La relación de la insurgencia con Nueva Orleáns*

Cuando Bean salió hacia Nueva Orleáns, a la vez salieron en el Tigre el padre José Antonio Pedroza, partidario de Rayón, y Juan Pablo Anaya, partidario de Rosains, junto con Humbert. Nueva Orleáns se caracterizó por ser una avanzada fuera del alcance de la justicia de Estados Unidos donde se refugiaron rebeldes, intrigantes, aventureros y marinos. En septiembre de 1814 llegaron Bean y los del Tigre en medio de la consternación y curiosidad que produjo la llegada del general Andrew Jackson en preparación militar contra posibles invasiones inglesas. El interés por ayudar a la revolución de independencia mexicana se vio así menguado. Humbert era propiamente un pirata, Pedroza se peleó con Anaya y apareció un nuevo personaje, José Álvarez de Toledo, quien posteriormente presentó al congreso mexicano en 1815 un plan de ayuda y de ataque a la frontera norte de México. Además, Álvarez de Toledo contrató al capitán de marina Julio César Amigoni para mantener comunicación marítima con México, país que se comprometía a facilitar un sinfín de cosas aparte de un diplomático, con poderes necesarios para concluir un tratado con Estados Unidos y negociar con naciones extranjeras. El navío de Amigoni, El Aguila, llevó los proyectos y al propio Bean a Nautla, para donde partió en febrero de 1815. Bean llegó después a la hacienda de Puruarán donde informó a Morelos que, como Estados Unidos se encontraba en guerra contra los ingleses, era imposible que ayudara. Sin embargo, el país era amigo y albergaba los mejores deseos para el futuro mexicano. Morelos consintió en enviar un embajador a Estados Unidos acompañado por Bean y por veinticinco mil pesos, que fue la única cantidad que pudo facilitar para los gastos.[23]

El resultado de la proposición de Álvarez de Toledo fue que Morelos nombrara a José Manuel de Herrera ministro plenipotenciario, con poderes e instrucciones suficientes para poder negociar con Estados Unidos. Acompañando a Bean, fueron Francisco Antonio Peredo, Cornelio Ortiz de Zárate y Juan Almonte, de trece años e hijo de Morelos, quien debía educarse en Estados Unidos. Herrera salió de Puruarán hacia el área de Veracruz el 14 de julio de 1815, con intención de embarcarse hacia Nueva Orleáns. Las dificultades del viaje hacia la costa estuvieron a punto de disuadir de su misión al diplomático, pero cuando, finalmente, llegó al puerto de Boquilla de Piedras, el Águila, en que viajaba Álvarez de Toledo, llegaba con algunos voluntarios norteamericanos y pertrechos militares para la insurgencia. Parece que la

23 *Ibidem*, p. 146-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intención de Álvarez de Toledo fue apresurar en lo posible la llegada del diplomático a Estados Unidos, pero, además, Herrera estuvo de acuerdo en que si el cargamento del barco se desembarcaba en Boquilla sería pagado por él al llegar a Nueva Orleáns. Herrera se sintió inseguro con el dinero que le confió el congreso insurgente para sufragar la expedición que estaba planeando Toledo. Después de un viaje tormentoso que duró un mes entero, el navío que llevaba a Herrera llegó el primero de noviembre de 1815 a Nueva Orleáns. De inmediato pagó los pertrechos desembarcados en Boquilla por la cantidad de veintitrés mil pesos y, en adición, entregó el resto del dinero que tenía para asegurar otros embarques. En consecuencia, tuvo que escribir al congreso solicitando otros cien mil pesos para cubrir los gastos que se producirían al organizarse la expedición de Álvarez de Toledo.

Muy pronto, después de su llegada, cayó Herrera en manos del grupo de filibusteros que le informaron de la posibilidad de expedicionar al sur del río Sabinas con el fin de capturar un puerto mexicano que garantizara la comunicación con Estados Unidos y que, a la vez, sirviera de base para la piratería que se combinaría con expediciones terrestres, a las que se ayudaría con provisiones que se llevarían por mar desde Matagorda o desde la Bahía.

Una de esas expediciones llegó a Gálveston, pero cuando la segunda se desintegró porque los barcos zozobraron al tratar de llegar a tierra y no recibieron la ayuda que esperaban, los proyectos se vinieron abajo.

Herrera no olvidaba, sin embargo, que debía ir a Wáshington a presentar sus credenciales con el fin de negociar auxilios directos y de mayor importancia, pero los proyectos filibusteros de continuo frustraron sus buenas intenciones. Es posible que, en diciembre, al recibir las noticias sobre la captura de Morelos, se decidiera a regresar a México. El último periodo de la estancia de Herrera en Nueva Orleáns después de la caída de Morelos, se debió a su intención de mantener ese puerto abierto para ayudar a la nueva nación mexicana, en esos momentos, prácticamente inexistente. La actuación de los dos bandos, tanto el de los insurgentes como el de los realistas, fue violenta y abundante en represalias y destrucción de bienes. El año de 1816 se caracterizó por las grandes persecuciones contra los que habían tomado las armas y también contra quienes, como civiles, habían fomentado la revuelta.



**Bocana de la Barra de Nautla. Fot. C. B. G.**

## *11. Francisco Javier Mina llegó desde Nueva Orleáns*

De pronto, los acontecimientos se precipitaron y Calleja, llamado a España, fue sustituido por el virrey Juan Ruiz de Apodaca —hasta entonces teniente general de la armada y gobernador de la isla de Cuba—, que tomó posesión del virreinato de la Nueva España en 19 de septiembre de 1816, para distinguirse por sus medidas conciliadoras que llegaron hasta el punto de prohibir los fusilamientos de rebeldes



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sin formación de causa. Además, Apodaca logró triunfos militare en contra de las fuerzas insurgentes. El 7 de noviembre del mismo año fue d rrotado Mier y Terán cerca de San Andrés Chalchicomula por el coronel Morán, marqués de Vivanco; el mismo día perdió Guerrero ante Samaniego en la Cañada de los Naranjos; Márquez Donallo, al volver de Veracruz después de acompañar a Calleja con un convoy, derrotó cerca de Córdoba a Melchor Múzquiz; Rayón capituló y entregó el fuerte del cerro del Cóporo; Victoria siguió errante por Veracruz y muchos insurgentes se acogieron a los indultos que ofreció el virrey. Guerrero y Sesma se retiraron a la costa sur y fueron los únicos que sostuvieron vivo el fuego de la revolución, ya muy venida a menos cuando Francisco Javier Mina desembarcó en Soto la Marina, el 21 de abril de 1817, según la fecha revisada por su biógrafo José María Miquel i Vergés.

De origen navarro, nacido en diciembre de 1789, y bravo montañés que a la entrada de las fuerzas napoleónicas dedicó sus esfuerzos a hostilizar a los ejércitos franceses invasores con sus guerrillas, era un hombre preparado en el arte de la guerra y que deseaba ver a España

> limpia de supersticiones y prejuicios, en regimen liberal, con supre ion del absolutismo monárquico que caracterizaba el trono de Fernando VII después de la ruindad napoleónica para arruinar más al pueblo ibérico.[24]

Su expedición a México fue oportuna en consideración a que la insurgencia había decaído y porque cuando Mina llegó a México, en 1817, era necesario un hombre dispuesto a colaborar con los principios y con los jefes del movimiento libertador. Entre ellos se contaban Vicente Guerrero, Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria, Manuel Mier y Terán, el padre Torres, Sesma, Osorno y Rosáins, que en esa época se mostraban vacilantes y temerosos de un fracaso al contemplar la desunión que provocaba el anhelo del mando supremo que cada quien pretendía asumir.

La práctica de Mina en el ataque con las guerrillas en contra de los ejércitos napoleónicos y la fortaleza de su carácter, fueron cualidades a propósito para la tarea que iba a enfrentar. En su ámbito pirenaico fue famoso por sus hazañas guerreras, hasta que la fortuna le volvió la espalda y cayó prisionero de los franceses a los veintiún años de edad.

En la cárcel de Vincennes aprovechó el tiempo dedicándolo a sus estudios y a aprender de los otros militares, presos como él. Permaneció encarcelado hasta 1814, año en que volvió a España para ser objeto del desdén de Fernando VII por su ideología liberal. Por ello no aceptó el mando del ejército de operaciones de la Nueva España, a las órdenes del general Félix María Calleja, que le ofreció el ministro Lardizábal.

24 Antonio Rivera de la Torre, *Francisco Javier Mina y Pedro Moreno*, México, departamento editorial de la Dirección General de Educación Pública, 1917, p. 10.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Continuó con pirando y se comprometó a defender el sistema constitucional emanado de las Cortes de Cádiz en contra de los excesos de la monarquía. Su tío terminó perseguido y sus fuerzas se dispersaron. Mientras, Francisco Javier, también perseguido, volvió a Francia y, después de muchas vicisitudes, terminó en Inglaterra, cuyo gobierno, en respeto a su personalidad política, le señaló una pensión para su mantenimiento. Londres lo relacionó con políticos latinoamericanos; entre ellos se encontró al propio fray Servando Teresa de Mier. Éste intervino en la concepción de la expedición de Mina a la Nueva España, que intentaba privar al régimen absolutista y tiránico de sus mejores rentas ultramarinas que fortificaban de continuo la persistencia del régimen fernandino.



**Río y desembocadura del río Jalcomulco en la Antigua. Fot. C. B. G.**

## 12. *Su viaje a América y la preparación para la expedición*

Sus relaciones londinenses facilitaron a Mina un navío y los recursos necesarios para el viaje. A pesar de haber considerado dirigir su expedición hacia las costas mexicanas, las noticias recibidas antes de partir hicieron que izara sus velas con rumbo a las costas de Texas.

Surcó el mar desde el mes de mayo de 1816, en compañía de treinta oficiales españoles e italianos y dos ingleses. Se enfrentó con los consabidos huracanes del Golfo de México y con problemas a bordo, debidos a la sublevación de quienes pretendían mayores comodidades de las que podían disfrutar. Llegó por fin a Gálveston, donde se le unieron norteamericanos al mando del coronel Perry y, con doscientos hombres más que le acompañaban, se dirigió a Nueva Orleáns, donde consiguió otros recursos. Su viaje duró 46 días cuando el buque llegó a Hampton Roads, pasó luego a Norfolk, y desde allí, por tierra, fue a Baltimore donde encontró su barco anclado y listo el 3 de julio. Compró un bergantín armado y buen velero, piezas de campaña, morteros, municiones, uniformes y pertrechos de todo tipo.

Mientras se hacían los preparativos, Mina fue a Wáshington y a Nueva York, donde se ofrecieron varias personas para participar como oficiales en la expedición. De entre las noticias que consiguió supo que Guadalupe Victoria se encontraba en Boquilla de Piedras, al norte de Veracruz. También supo que los insurgentes formaban gavillas en diferentes puntos del territorio mexicano. A pesar de la oposición lógica de Luis de Onís, representante de España, que instó a Estados Unidos para que lo expulsara de su territorio, Mina salió de esa nación para continuar su viaje.

El buque que trajo a Mina se fletó de nuevo como parte de la expedición y, abordado por los expedicionarios en la tarde del 28 de agosto bajo la dirección del coronel Ruuth, después de haber sido despachado por la aduana, salió con dirección a Santo Tomás. Mina quedó en espera del bergantín recién comprado, y los dos navíos deberían reunirse en Puerto Príncipe. En compañía de una escuna, o goleta,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Playa y duna del estado de Veracruz entre Antón Lizardo y Alvarado. Fot. C. B. G.**

perdieron de vista los cabos de Virginia; en ella viajaban el teniente coronel Myers, del cuerpo de artillería, con toda su compañía. Dos días después se separaron las embarcaciones y, al cabo de diecisiete días, el buque llegó a Puerto Príncipe, siguiendo a la escuna a pocos días de distancia de su llegada. La noche siguiente se levantó un huracán que encalló la goleta en la costa y averió gravemente al buque. La reparación fue posible gracias a que el presidente haitiano facilitó los medios necesarios. Después de las reparaciones, Mina, con el navío y el bergantín, procedió adelante por treinta días para llegar a Gálveston el 21 de noviembre después de un mes de vientos escasos, epidemias, travesías y muertos. "Todo parecía augurar el fin trágico de la empresa".[25] Allí encontró al comodoro Luis de Aury, quien, por haber vientos del norte, peligrosos en aquella costa, decidió desembarcar la expedición. La barra, escasa de profundidad, no permitió la entrada de los buques cargados y hubo que desembarcar los pertrechos para depositarlos en el casco de un buque viejo, allí anclado.

Mina, desorientado, se detuvo en Gálveston y formó un campamento para alojar las tropas. Lograron alimentarse con pan caliente que consiguieron, carne salada, tocino, aceite y aguardiente, además de algunas piezas de caza y provisiones que traían los que en la costa vivían. Los enfermos y convalecientes pudieron restablecerse, y el navío, junto con el bergantín, que no podían permanecer con seguridad en la costa, salieron con dirección a Nueva Orleáns.

La expedición, muy aumentada con los refuerzos de los filibusteros que se le unieron durante el viaje, comenzó a organizarse de la manera más disciplinada con el fin de sacar el mayor partido de la misma.[26]

Pero Aury no comprendió a Mina, quien ansiaba con vehemencia que su empresa no se confundiera con la de los corsarios. Los aventureros distaban de sus ideas liberales, y aun muchos de los españoles tampoco veían otra cosa en la expedición que la venganza contra el poder absoluto de Fernando. Para puntualizar sus propósitos, rodeado de su guardia de honor al mando del coronel Young y ante su pequeño ejército en medio del adiestramiento de la tropa, Mina escribió su pensamiento político y con angustia aclaró:

> Yo no soy un aventurero, no soy un mal español, miradme como amigo. Es a los españoles oprimidos. . . a quienes deseo persuadir, que ni la venganza ni otras bajas pasiones, sino el interes nacional, principios de los más puros y una convicción íntima e irresistible, han influido sobre mi conducta pública y privada. . . de las provincias de este lado del océano obtenía el usurpador los medios de sostener

25 J. M. Miquel i Vergés, *Mina, el español fr nte a España*, México, Ed. Xochitl, 1945, p. 77.
26 Antonio Rivera de la Torre, *op. cit.*, p. 17-22.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

su arbitrariedad: en ellas e combatía por la libertad, y desde el momento la causa de los americanos fue la mía.[27]

Pero la causa de la libertad americana distaba de la europea, pues no se trataba de ideologías ni de formas de gobierno disidentes sino de gobierno propio, al margen de que fuera bueno o malo. Recelos, in ertidumbres y desconfianza rodearon la figura de Mina en la mente de no pocos insurgentes, a pesar de que su proclama estableció su manera de pensar en un e fuerzo para disipar los recelos. Dijo, dirigiéndose a los mexicanos:

> Contadme entre vuestros compatriotas. Ojalá que yo pudiese merecer este título, haciendo que vuestra libertad se enseñorease, o sacrificando mi propia existencia. Entonces decid a lo menos a vuestros hijos en recompensa: esta tierra feliz fue dos veces inundada en sangre por españoles serviles, es lavos abyectos de un rey; pero hubo también e pañoles de la libertad que sacrificaron su reposo y su vida por nuestro bien.[28]

En esta forma Mina previó el triste fin que le acechaba en tierras mexicanas y sentó un precedente para los nuevos aludes de españoles liberales que, con posterioridad, llegaron a las playas mexicanas aun hasta n el siglo XX, y que después de colaborar al pensamiento y a la evolución del espíritu de la nación mexicana murieron y quedaron para siempre en estas tierras.

## *13. La salida a Soto la Marina*

En Nueva Orleáns Mina cayó en manos de Anselmo Hinojosa, joven de Soto la Marina, villa situada en la ribera del río Santander, que le persuadió de las ventajas que se obtendrían al desembarcar precisamente en aquel lugar, desacertadamente escogido, al entender del padre Servando Teresa de Mier. También pudo relacionarse con el representante del congreso mexicano Manuel Herrera, que se dirigía a Estados Unidos en busca de ayuda, como vimos, a quien dio ejemplares de su proclama de Gálveston. El propio secretario de Herrera, Cornelio Ortiz de Zárate, se unió a Mina.

Con sus buques Cleopatra y Neptuno, Mina se hizo de nuevo a la mar con rumbo a Gálveston, otra vez acompañado de ofi iales europeos y americanos, y el 16 de marzo desembarcó en la isla, donde hubo rencillas y desavenencias entre los

27 J. M. Miquel i verges, *op. cit.*, p. 79.
28 *Ibidem*, p. 81.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

expedicionarios por causa de una competencia de mando. Aury llegó a arrestar a Perry y al capitán Gordon. Se amotinaron los soldados americanos en defensa de su jefe, mientras Aury y sus hombres se apresteron a la lucha. Mina se impuso a tiempo; al parecer se trataba de desviar la expedición hacia Caracas. La expedición salió hacia México. Siete buques levaron anclas el 16 de mayo y navegaron hacia la Nueva España. En ellos viajaban los doscientos hombres que formaban la expedición. En el Cleopatra iban Mina y su estado mayor, la guardia de honor con el capitán Hooper al frente y el primer regimiento de línea al mando de Joseph Sardá. En el Neptuno el capitán Visset iba al mando de las secciones de comisaría e intendencia. En la goleta armada, Aury y las compañías de caballería y artillería, la primera mandada por el conde Ruuth y la segunda por el coronel Myers. En dos bergantines apresados, el regimiento de la Unión con el coronel Perry y en un pequeño navío una compañía al mando del capitán Williams.

Viajó, además, la goleta mercante Elena Tooker que acarreó todo lo que no cupo en los buques anteriores.

Viento fresco —ha escrito William Davis Robinson— hinchaba las velas de estas siete embarcaciones hacia las costas de una de las colonias más preciadas de la



**Muelle de Alvarado. Fot. C. B. G.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> corona española; siete veleros que iban a ser la pesadilla de los absolutistas, el trastorno de la reemprendida tranquilidad silenciosa del virreinato de México, al mando, en aquel entonces, de un antiguo diplomático español, de preciados servicios cuando la guerra contra Napoleón, llamado Juan Ruiz de Apodaca, y a quien su momentáneo éxito sobre el guerrillero español iba a acarrearle el gran disgusto de apechugar con un título que más que galardón parecía burla: el del conde de Venadito. Siete proas hacia las costas de la Nueva España y un pensamiento, el de Mina, puestos en una idea fija, quizás contradictoria en el fondo insondable de su conciencia.[29]

Los siete veleros anclaron en poco tiempo en la desembocadura del Río Grande del Norte por falta de agua en la nao capitana. Dos de los hombres que bajaron en busca del agua desertaron, avisando a las autoridades españolas de las intenciones de la expedición. Por fin, desembarcaron en Soto la Marina el 21 de abril de 1817, en las Provincias Internas, pobres, despobladas, y distantes doscientas leguas del teatro de la guerra. Para Mier un absurdo y para muchos de los soldados y oficiales motivo de deserción. Mina quemó las naves, como Cortés, para enfrentarse a las protestas y determinar el futuro; una de las naves fue echada a pique y otra fue averiada hasta convertirla en inservible. La expedición tenía que ponerse a prueba en aquellas tierras de la Nueva España.

En Soto la Marina se publicó el *Boletín de la División Auxiliar de la República Mexicana,* que apareció probablemente tres veces y que fue dirigido por el doctor Joaquín Infante. En su primer número apareció la proclama dirigida a los componentes del grupo:

> Vosotros os habéis reunido bajo mis órdenes a fin de trabajar por la libertad de independencia de México. Ha siete años que este pueblo lucha con sus opresores para obtener tan noble objeto. Hasta ahora no ha sido protegido; y a las almas generosas toca mezclarse en la contienda. Así vosotros, siguiéndome, habéis emprendido la mejor causa que puede suscitarse sobre la tierra. Vosotros sabéis que, al pisar el suelo mexicano, no vamos a conquistar sino a auxiliar a los ilustres defensores de los más sagrados derechos del hombre en sociedad. Hagamos, pues, que sus esfuerzos sean coronados tomando una parte activa en la carrera que emprenden.[30]

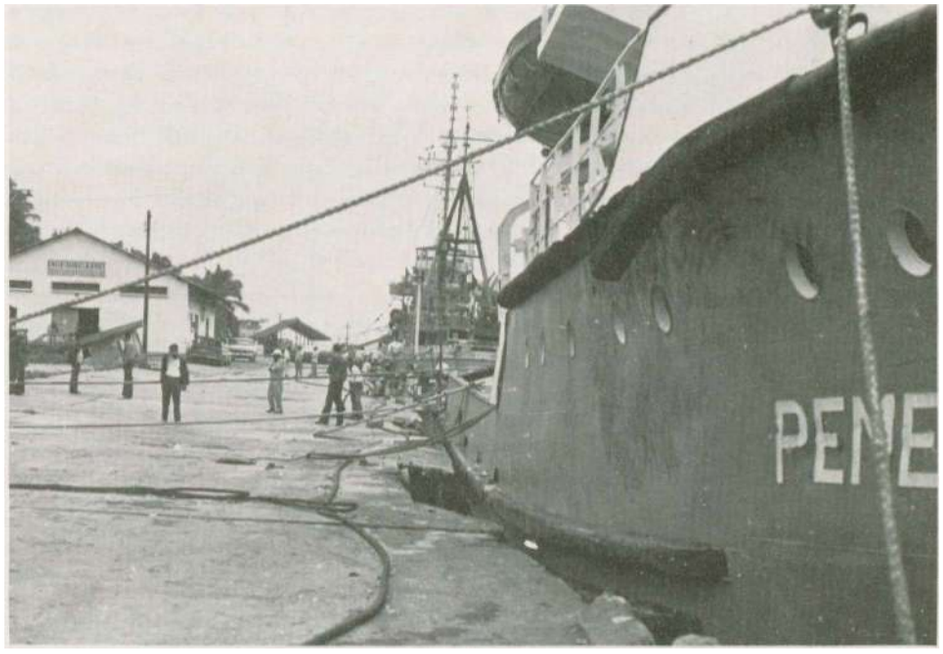
29 *Ibidem,* p. 88.
30 *Ibidem,* p. 92.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

**Muelle de Coatzacoalcos. Fot. C. B. G.**




Entraron en el poblado, abandonado por las fuerzas españolas; hubo nuevas arengas y declaraciones para atraer a los del bando contrario. Sin embargo, el historiador J. M. Miquel i Vergés considera poco claras las declaraciones de Mina, pues no supo exponer y expresar con claridad suficiente lo que deseaba.[31]

Desde Soto la Marina, Mina emprendió su marcha hacia el interior del país, caminando de triunfo en triunfo, luchando contra las fuerzas realistas hasta ponerse en contacto con los insurgentes del centro del país, como veremos.

## *14. La vigilancia colonial de la costa*

Sin embargo, al enterarse el gobierno virreinal del desembarco de Mina y de su expedición, se aprestaron tropas para combatirlo e impedir su marcha. Una escuadrilla fue organizada con la fragata de guerra Sabina y las goletas Proserpina y Belona, que salieron de Veracruz bajo el mando de Francisco de Beranger, que llevaba instrucciones de atacar a la escuadrilla de Soto la Marina.

31 *Ibidem*, p. 98.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Beranger llegó a acercarse a los buques de Mina. La goleta Elena Tooker levó anclas y huyó, siendo perseguida por las Belona y Proserpina, que no lograron darle alcance. Las demás embarcaciones de Mina fueron abandonadas, desembarcando sus tripulantes, que se internaron en la costa después de varar las naves, que luego fueron incendiadas por el propio comandante Beranger. La fragata Sabina se acercó cautelosamente a la Cleopatra; a distancia hizo disparos y, al no ser contestados, arrió los botes y abordó la nave abandonada: intentaron sacarla a remolque pero los disparos que recibió la averiaron hasta el punto de optar por destruirla.

El comandante Beranger tuvo que regresar a Veracruz, donde fue recibido como vencedor a pesar de que no alcanzó ningún trofeo. Hubo tedéum en honor de las tripulaciones, supuestas vencedoras, y se les concedió un distintivo formado por un escudo al brazo que ostentaba el lema de "Al importante servicio en Soto la Marina".

La acción, supuestamente heroica, de la marina española en Soto la Marina, dejó mucho que desear, pues si Beranger hubiera ordenado desembarcar, hubiera encontrado la mayoría de los pertrechos de Mina en la playa, defendidos por un grupo insignificante de gente. Los buques españoles no volvieron a comparecer y Mina, a pesar de su improvisación y de la débil defensa de una pieza de campaña que tenía, con un destacamento que colocó en la desembocadura del río, no hubo de lamentar otra visita que hubiera terminado con sus recursos. Ese insuficiente destacamento protector estaba al mando del capitán Hooper, quien desde una lancha en el río observó, impávido, el ataque de la Sabina.[32] El propósito de Mina era reunirse con los ejércitos insurgentes en el interior del país y de inmediato, a la llegada a Soto la Marina, hizo los preparativos y puso en marcha hacia el interior su pequeño ejército, entonces de alrededor de cuatrocientas personas. Se enfrentó con el jefe realista Cristóbal Villaseñor; derrotó a Benito Armiñán; después de esa batalla se enteró de que el mayor Sardá, delegado para construir un fuerte en Soto la Marina, había tenido que capitular. Llegó a la provincia de Zacatecas y tomó la plaza; derrotó a Castañón y a Ordóñez enviados en su contra en el Rincón de Centeno y, en el fuerte del Sombrero, se unió a Pedro Moreno donde entró la campaña de Mina en su segunda etapa, que no describiremos.[33]

## *15. La disputa por Nautla y la costa*

Nautla continuó siendo un centro importante de los insurgentes, y el gobierno colonial, consciente de que desde allí se instigaba la ayuda en favor de la insurgen-

32 *Ibidem*, p. 99-101, y también en Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México*, México, Ed. Litorales, 1963, p. 209-11.

33 Antonio Rivera de la Torre, *Francisco Javier Mina y Pedro Moreno*, p. 26-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Río y puerto de Coatzacoalcos. Fot. C. B. G.**

cia, reiteró las órdenes al gobernador de Veracruz para que ocupara el puerto junto con su barra. Fue Manuel González de la Vega, comandante del rey y marino, quien recibió en Papantla la comisión de emprender el asalto y la toma de la plaza en combinación con el comandante de Huexutla.

En consecuencia, el 21 de noviembre de 1814, con cuatro piraguas fue hasta la barra de Cazones, pero por la ''mucha mar'' éstas no pudieron salir de Tuxpan. El 25 se encontraba en Tecolutla con su expedición de mar y de tierra reunidas cuando se levantó el norte que duró hasta el día 29, lapso en que se dispuso un cuartel con trinchera en la barra para dejar un destacamento y de allí se hicieron incursiones a diario. Con el viento convertido en brisa y la barra en calma, salió hacia Nautla el 30 quedándose a medio camino, en la Aguada, porque las piraguas no lograron navegar. Cuando estas naves llegaron el día primero de diciembre, a las siete de la mañana, frente al campamento, se dirigió hacia la barra, precedido de una partida de exploración para tomar un prisionero de algún rancho que informara de la situación que había en el poblado. Así supo que días antes llegó desde la Antigua un cabecilla llamado ''el chino Claudio'' con cien hombres de caballería, y que el pueblo contaba, además, con soldados, vecinos y cañones, procedentes de un corsario, culebrinas y una buena trinchera. Ante las noticias vararon las piraguas en la arena, a



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

legua y media de la barra, y esperaron para desembarcar en la otra orilla por la noche con el fin de batir a los enemigos por la espalda, mientras llegaban las piraguas y los trasportaban a todos.

> El plan salió a medida del deseo, la mar estaba picada, la tarde fosca y los horizontes cerrados, y cuando anocheció que ya íbamos caminando no nos veíamos unos a otros, pero ya las piraguas iban con cincuenta y cuatro hombres a las órdenes del teniente don Pedro Blasco y del patriota don Juan Vidal a verificar el desembarco. Yo a la cabeza del resto de la columna continué por tierra hasta la misma barra, donde ordené el mayor silencio por hallarnos a tiro de pistola de la trinchera y del cañón, por ser río muy angosto. Serían las siete cuando entraron las piraguas, llegando adonde estábamos, llenas de agua y arrojadas por los repetidos golpes de mar. El comandante de ellas Navero y su tripulación trabajaron con la mayor serenidad y del modo más heroico. Repuestas de sus inundaciones comenzaron a pasar gente, al tiempo que la tropa que desembarcó en la contracosta empezó su tiroteo. Los enemigos que se vieron atacados por donde no lo esperaban, huyeron hacia la trinchera, pero viendo que nosotros estabamos ya pasando se tiraron al agua con armas y todo, habiendo verificado el paso y ocupado la trinchera sin más desgracia que un soldado de la primera compañía de Tamiahua, a quien hirieron gravemente y murió al día siguiente. Serían las diez de la noche cuando todo estaba dentro de la trinchera y los enemigos desde una isla que tiene el río en el centro tiraban algunos tiros a nuestras avanzadas, pero se les contestaba y huían. Aunque en mi plan entraba seguir inmediatamente al pueblo noté que la tropa estaba muy cansada y por esto era imposible.[34]

Hubo un reconocimiento por parte de los enemigos y no fue sino hasta el día siguiente que se pusieron en movimiento de nuevo para entrar al pueblo. Cuatro canoas con cuarenta hombres fueron río arriba para llamar la atención, sin empeñarse en batallar. El resto de las fuerzas, repartidas en tres divisiones que a su vez formaron guerrillas, partieron a las seis de la mañana. Apenas habiéndose movido un cuarto de legua descubrieron un grupo de enemigos de a pie y de a caballo sobre la playa. Cerca de ellos notaron que el mar batía contra un médano que se formaba en ese punto de la playa y ello los obligó a abrir camino por el monte para llegar de nuevo a la costa. Los enemigos disputaron el paso. Las guerrillas hicieron las primeras descargas y desordenaron los grupos de 60 caballos que se oponían a su avance y que, al huir lo hacían haciendo fuego hasta que, finalmente, las tropas encabezadas por el famoso chino Claudio huyeron perseguidas por la caballería realista que estaba en harto mal estado. Se restableció la marcha hacia el pueblo hasta que



**Río Usumacinta en Frontera. Fot. C. B. G.**

34 Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p. 182-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

llegaron a la trinchera, que las guerrillas flanquearon por el monte, y la gente se dispersó a los primeros disparos. Tras ellos a carrera abierta se dirigieron hasta el pueblo donde el tiroteo fue breve, quedando los dos cañoneros, piraguas, buques, municiones y unos veinte fusiles en su poder. Entre los prisioneros hubo un oficial de los piratas, un marinero y un indio mal herido. Se reunieron todas las armas abandonadas por los realistas, y se establecieron las guardias en las dos mejores casas del pueblo. El día 4 con los indios zapadores se emprendió el desmonte y fortificación del pueblo y enterado González de la Vega de que los realistas seguían batallando en Tuxpan, en vista de sentirse enfermo, dejó el mando al capitán Miguel Carballo con las órdenes necesarias para la fortificación y salió de la plaza. Manuel González de la Vega se adueñó en esa forma de Nautla el 3 de diciembre de 1814. Desde la toma de Nautla González de la Vega dejó una guarnición permanente y en correspondencia los independientes se fortificaron en Boquilla de Piedra para conservar sus comunicaciones marítimas.[35]

Cualquier descuido significaba la pérdida del litoral a manos de los insurgentes. Nautla regresó a poder de los insurgentes y Bean apresó un barco hispano cargado de maíz y de harina que navegaba de Tampico a Veracruz, antes de desembarcar en 1815 en la localidad. También Álvarez de Toledo se refería al puerto para sugerir el nombramiento de un capitán de puerto de Nautla que fuera

> hombre decente y de educación, para que los extranjeros que lleguen a dicho puerto no formen una idea desventajosa y contraria a la república, como se verifica con los negros que en la actualidad mandan arbitrariamente en el mencionado lugar. . . actualmente quedó preparado otro buque que llevará a Nautla el duplicado de mis cartas, y algunos otros papeles que creo merecerán la atención del gobierno.

Al coronel Bean recomendó Álvarez de Toledo que, llegados a Nautla, hicieran todo lo posible para dirigirse con brevedad al Congreso a fin de regresar lo más pronto posible con el ministro y los fondos necesarios,[36] como vimos con anterioridad.

El gobierno colonial no se resignó a dejar en manos de los insurgentes el importante punto de salida hacia el mundo exterior y fue el teniente coronel Carlos María Llorente quien tuvo a su cargo la expedición sobre Misantla y Boquilla apoyada por la escuadrilla que iba al mando del teniente de navío, Francisco Murias, en la primera quincena de 1815. En Nautla se acantonó la fuerza y se reunieron también los doscientos realistas procedentes de la sierra de Perote a las órdenes del capitán Juan de Arteaga.

35 *Ibidem*, p. 183-4.
36 *Ibidem*, p. 185-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por muy poco tiempo volvió Nautla a manos de los insurgentes cuando Guadalupe Victoria se apoderó de la plaza, a la vez que se perdió Boquilla, y ello facilitó una oportuna salida al mar al final del año de 1816.

> Hemos tomado el importante puerto de Nautla [comentó Vicente Guerrero]; habiendo destrozado completamente su guarnición todos han perecido, unos en el acto mismo del ataque y otros pasados a cuchillo, después de 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 trescientos hombres a auxiliar a 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: es menester que la comunique usted a todos sus cantones y que sea celebrada con las demostraciones más solemnes. . .[37]

Sin embargo, era tan importante la posesión de la costa para los insurgentes como para los colonialistas, puesto que si para los primeros implicaba la relación con el exterior, para los segundos significaba aislar a los primeros de todas las ayudas extranjeras y de las expediciones de apoyo que se pudieran organizar, y de las cuales tenían constantes noticias. Benito de Armiñán, comandante general de la Huasteca, y Carlos María Llorente fueron quienes asaltaron las trincheras de la Barra Nueva e informaron el 24 de febrero de 1817 de la reconquista de Nautla, lograda en esa misma mañana.[38]

Victoria, con los restos de sus fuerzas derrotadas en esos ataques, se retiró a Misantla y contra él combinaron un movimiento Armiñán y José Joaquín Márquez Donallo, que les dio la posesión de toda la costa que había quedado fortificada.

Todavía apareció un pirata sobre la Barra Nueva con bandera angloamericana, y se apresó a los supuestos capitán y su contramaestre que dieron noticias sobre el posible desembarco de Mina. Ello dio lugar a que se recrudecieran las fortificaciones de la zona. Apodaca ordenó que de todas maneras salieran de Veracruz la fragata Sabina y los demás buques armados que estuvieran en el puerto para cruzar sobre la costa y perseguir a Mina, llevando para su identificación una bandera ajedrezada blanca y roja. Se reforzó también el destacamento del puerto de Tampico. Nautla no volvió a pertenecer a los insurgentes y en 26 de enero de 1818 Llorente informó al virrey, después de haber terminado el episodio de Mina, que un buen número de insurgentes, de todas edades, se había presentado en Nautla para implorar el indulto.[39]

37 *Ibidem*, p. 186-7.
38 *Ibidem*, p. 187-8.
39 *Ibidem*, p. 188-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Barra de San Pedro y San Pablo sobre el río del mismo nombre divisoria entre Tabasco y Campeche. Fot. C. B. G.**

El otro punto de apoyo para la navegación de los insurgentes lo constituyó Boquilla de Piedras, situado cerca de Laguna Verde, entre Veracruz y Nautla que, fortificado por los insurgentes al final de 1814, constituía una seria amenaza para el puerto de Veracruz. Calleja intentó por ello la toma de Boquilla de Piedras cuando envió a Llorente con fuerzas combinadas de tierra y marina que procedían de Tampico con las del comandante Francisco Murias, el teniente de fragata Antonio Valera, los alféreces de navío José Maestre y Ramón Gil, los pilotos Juan Guerrero y Simón Julián, los tenientes de la división de tierra Pedro Blasco y Juan Navero, Rafael Gamandi, artillero y patrón de la Veracruzana, y Antonio Vargas Machuca. A pesar de los esfuerzos, y de haberse hecho acreedores a la felicitación del virrey Calleja por su conducta militar, la plaza no cayó en manos realistas.

Pero las operaciones continuaron en contra del lugar fortificado, pues se pensaba que por allí embarcarían varios comisionados insurgentes que tratarían de trasladarse a Nueva Orleáns. Por ello cruzaron sobre Punta de Piedras el bergantín Saeta, la corbeta Diana y la goleta Floridablanca durante septiembre de 1815, mientras la fragata Sabina remendaba jarcias y velas y la goleta Cantabria hacía reparaciones. Desde el 4 de septiembre Francisco Murias hacía maniobras en las que

> dimos la vela de este puerto —Veracruz— en persecución de los corsarios, continué mi derrota a Boquilla de Piedras con viento muy calmoso, y por la mañana, estando el terral, mandé a la goleta que se estrechase con la costa y la recorriese muy de cerca. Poco después de esta providencia se descubrieron de este buque cuatro embarcaciones, de las cuales dos se dirigían al norte con toda fuerza de vela y las otras permanecían fondeadas. En estas circunstancias previne a la Diana y goleta que ciñesen el viento S.O. amura babor con el objeto de que interceptaran éstas, mientras yo con toda diligencia cazaba las otras; y como el rumbo que hacíamos los buques nos proporcionase hacer una bellísima descubierta, avisté otras dos fondeadas sobre Boquilla de Piedras, que no reconocí por entonces por continuar la caza en que estaba empeñado. A las once de la mañana del 5 ya la corbeta había marinado el bergantín español Vicenta apresado por los piratas, y poco después varó la goleta Águila, perseguida por la de guerra.
>
> A la vez la Diana, dirigida por José Sorondo y la Floridablanca por José Villavicencio, después de hacer varar a uno de los buques enemigos, que no pudieron quemar por la defensa que de él hicieron los insurgentes, dieron a la vela al amanecer del 6 hacia Boquilla desde Tortugas y quemaron un corsario y el pueblo recogiendo dos botes, una canoa, un obús. . . de los buques con que iban formando su escuadrilla los piratas, no existen ya más que el corsario titulado: el General Morelos, que pudo escaparse a beneficio de su gran distancia y superioridad de vela, el cual según exposición de don Manuel Ruiz y don Francisco Bon. . .



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

no volverá a presentarse por hallarse sin víveres, con muy poca gente y ésta disgustada de su permanencia en estas costas para precaverse de lo que les acaeció. . .[40]

De entre los partes que rindieron los diferentes oficiales que participaron en la empresa nos parece especialmente ilustrativo el de Francisco de Paula Morales, dirigido al teniente de navío José Sorondo, escrito a bordo de la corbeta Diana, en el mar, el 6 de septiembre de 1815:

> Consecuent a la orden de usted del medio día del 6 salí de a bordo con 3 botes y uno con camisa de fuego acompañados del paylebot presa que se armó con una carronada de a dieciséis y cuyo mando me confió, cabiéndome también el de los demás botes en razón de mi antigüedad, y siendo el objeto de la comisión el pegar fuego a un paylebot varado que había en la playa de Boquilla de Piedras, me dirigí desde luego a conseguirlo y como el obstáculo que me oponía el enemigo con su fusilería parapetada era despreciable comparado con el denuedo de los nuestros, pegamos fuego a la embarcación sin que quedase al enemigo otro recurso que hacer pequeñas escaramuzas sin provecho. No contento con el exacto cumplimiento de la orden que usted me dio, me pareció del caso hacer presente al señor comandante la facilidad que encontraba en desembarcar y destruir la población al enemigo, ahuyentándolo al mismo tiempo de aquellas inmediaciones: el parecer de dicho señor comandante que me dexó en la libertad de executarlo a mi arbitrio, hizo que sin demora alguna dispusiese el desembarco, que llenando de gozo a los oficiales comandantes de los botes. . . y también a sus tripulaciones, desembarcaron los primeros arrojándose a la mar con aguas a más de la cintura y a su exemplo los segundos, arrollando cuanto inconveniente se presentaba; y retrocediendo el enemigo llegaron los nuestros al caserío que fue incendiado y también unos botes que había varados en la playa. El granadero de infantería de marina Juan López se hizo dueño de una bandera del enemigo colocada en una altura; y la demás gente tomó dos más desconocidas y un prisionero que dixo serlo de los insurgentes que se acogía a nuestra protección. Acercándose la noche y no teniendo a quien ofender me retiré en orden a bordo de la corbeta Diana de su mando. . .[41]

Sin embargo, para el 6 de octubre, un mes después, José Álvarez de Toledo desembarcó en Boquilla y Guadalupe Victoria lo recibió reforzando la plaza con el armamento y pertrechos traídos por el primero. Al efecto, Álvarez de Toledo había sido nombrado mariscal de campo y disponía de mil hombres, armas, cañones y cantidad de municiones. En Boquilla sucedió lo que los colonialistas quisieron evitar



**Isla del Carmen y Ciudad del Carmen. Fot. C. B. G.**

40 *Ibidem*, p. 192.
41 *Ibidem*, t. II, p. 255.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a toda costa, y ello se desprende de la proclama que Álvarez hizo a "sus compatriotas y amigos", a los que con toda claridad dijo que sus amigos de Estado Unidos,

> No solamente me han protegido y librado de las viles tramas de nuestros enemigos, sino que por mi conducto os presentan hoy toda clase de auxilios. Venid, que yo os proveeré de armas y de todo lo demás que sea necesario para continuar nuestra lucha y vengar la sangre preciosa de tantas víctimas ilustres, en particular el asesinato cometido contra nuestros representantes dentro de las cárceles de Cádiz y Madrid.[42]

Aunque el propósito del viaje de Toledo resultó ser el de trasladar al plenipotenciario José Manuel Herrera, y partieron de nuevo hacia Nueva Orleáns en la goleta Presidente, tuvo como resultado, entre lo que fue la misión específica confiada a Herrera, una serie de tratos para conseguir del gobierno norteamericano que el barco de guerra Fire Brand saliera para hacer un crucero y se acercara a las costas mexicanas para conducir correspondencia.

## *16. La comunicación marítima insurgente.*

Las noticias sobre los preparativos bélicos y las travesías que efectuaban los insurgentes eran de sobra conocidas por el gobierno colonial, que ordenó se efectuaran cruceros continuos sobre la costa. Por ello, la goleta del rey la Galga y el falucho San Fernando navegaron sobre Boquilla y la costa del norte con provisiones suficientes para cuarenta días, intentando apresar alguno de los buques rebeldes. El resultado fue que, para fines de enero, hubieran tomado los efectos desembarcados por Toledo, con anterioridad. Pero el Fire Brand condujo la correspondencia oficial de Toledo y de Herrera para el congreso y también a los recomendados del ministro: Juan Galván, marino irlandés, el caballero Durán y a José Nicholson que comerciaba en armamentos. El primero fue con el propósito de que se le nombrara capitán en el primer barco que armara la nación, pues era profesor de marina.[43]

Nuevos cruceros emprendieron los navíos reales Saeta, Proserpina e Isabel en junio de 1816, pero en 18 de julio Manuel Ormigo embarcó por la noche con su tropa, al mando del subteniente Juan Morilla en la goleta Carmen a cargo del capitán y piloto Jaime Caldentey, para dirigir la maniobra marítima que iba a desalojar a los rebeldes instalados en la costa de barlovento de Veracruz. Su acción tuvo lugar entre

42 *Ibidem*, t. I, p. 193 y t. II, p. 260.
43 *Ibidem*, t. I, p. 195-6



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el 22 y el 25 de julio de 1816 empezando cuando el 22 de ese mes, entre nueve y diez de la mañana, le avisaron que aparecía una fragata y una goleta por el oeste:

> cuyos buques bien reconocidos se advirtió hallarse fondeados, y que el segundo se levó dando la vuelta por el N.E. con intención de reconocernos. Entonces manifesté a los referidos comandantes de tropa y capitán del barco, que era muy prudente retirarnos al farallón desde donde podíamos observar sus maniobras, y que cuando se obstinase en perseguirnos, siendo como debía suponerse el buque y paraje sospechosos, enarbolaríamos bandera mercante para que acercándose con confianza pudiese obrar nuestra fusilería en términos de ofenderle cuanto



Cenote Azul de Bacalar y laguna de Bacalar.
Fot. C. B. G.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

**Fuerte de Bacalar sobre la laguna de Bacalar.**
**Fot. C. B. G.**



fuera posible; ambos accedieron a mis reflexiones, y de consiguiente me dirigí al farallón, desde donde se observó que la goleta se reunía con la fragata: por lo que quería el comandante Morilla hacer el desembarco en el farallón, el cual no pudo verificarse por la grande marejada y rompiente a resultas sin duda de temporal habido afuera.

Después, ciñendo todo el viento en vuelta del E.N.E. continuamos todo el día hasta las cuatro de la tarde que por barlovento divisamos un bergantín que nos disparó un cañonazo con bala, afirmando la bandera de guerra angloamericana, a que le contestamos del mismo modo, por lo que se puso en facha y nosotros hicimos lo propio; y habiendo echado el bote al agua vino a nuestro bordo un oficial, quien hizo algunas preguntas muy sospechosas, a que se le contestó conforme exigía el objeto de nuestra comisión; y despidiéndose continuamos el rumbo del E.N.E. hasta las seis de la tarde, que virando de la vuelta de tierra por el



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

S.S.E. a las diez de la noche tomamos la vuelta de fuera, y a las cuatro de la mañana del día siguiente volvimos a virar de la vuelta de tierra, y a poco rato se nos quedó el viento calma; hasta que a las dos de la tarde que apuntó el viento flojo al N.E. hicimos el rumbo al S.S.E. en vuelta de este punto y amanecimos al E.N.E. de punta Bernal como 6 leguas a la mar, cuando el comandante de la tropa despachó al señor gobernador un parte con el barco Pescador, citando el paraje donde aguardábamos sus órdenes, viniéndose el capitán y otros enfermos de la goleta, quedándonos entretanto con poca vela. En esta situación a las dos de la tarde, desde el tope, divisaron vela que demoraba a sotavento de nuestra proa: bien reconocida, advertimos por sus maniobras que era el buque malicioso que hacía por nosotros: que era la goleta grande de dos gavias con sus juanetes, y de consiguiente que tenía mucha más fuerza y pies que la nuestra; pero que nos hallábamos en el preciso caso de batirnos.

Resueltos pues a ello, acordamos abordarle como único medio para salir airoso de tamaña empresa, y al efecto tratamos de ganarle el barlovento, lo que no fue posible por ser buque de más diligencia que el nuestro. Entonces nos echó bandera que al parecer era española, pero que tenía en el centro una águila, lo que no podía distinguirse bien por hallarse enrollada a falta de viento, afirmándola con un cañonazo con la bala y metralla, y poniendo a proa una bandera roja. Dispuestos ya al abordaje, estaba la tropa oculta con las armas preparadas y sesenta cartuchos cada soldado: y habiéndose aproximado el barco, se fue a proa del nuestro don Juan Morilla con la bocina, quien alertó la goleta, de la cual salió la voz de estilo "¿que dirá?" Dos cañonazos con metralla y una descarga de fusilería, y viniéndose flechada a nosotros, se esperó para hacerle fuego de fusil a que estuviese muy cerca, y hallándose poco más de tiro de pistola, habiendo arribado un poco, se le hizo la descarga cerrada por toda la tropa, y viendo que ella se retiraba escarmentada sin duda, se mandó dar tres veces "viva el Rey", cuyo dulce eco para nosotros, y para ellos seguramente de indignación, les hizo volver como fieras, y hallaron el mismo recibimiento: retirados segunda vez, volvieron, mas no se aproximaron tanto, pero siempre en nuestro seguimiento hasta las doce de la noche sin cesar de hacernos fuego aun desde lejos, hasta que a las diez de la mañana del 25 anclamos en este puerto. [Veracruz]

El resultado de esta expedición ha sido tan glorioso a las armas españolas, cuanto que se ha infundido terror a unos piratas, que además de la práctica marinera que han demostrado, eran superiores en fuerzas navales, así por la bondad y tamaño de su buque, cuanto por la artillería; pues nosotros no teníamos ya más que un cañón, mediante haberse imposibilitado el servicio del otro siendo ambos del calibre de a 5, y los del enemigo dos giratorios de a 18 y dos pedreros. . .[44]

44 *Ibidem*, p. 196-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Estos encuentros fueron frecuentes, pero de ninguna forma resolvieron el problema de la seguridad marina para los coloniale , y las precauciones se arreciaron cuando, hacia septiembre de 1816, empezó el rumor de que los insurgentes, reunidos en Nueva York y en Baltimore, se proponían un golpe serio en el Seno Mexicano al tratar de establecer un verdadero puerto en Boquilla de Piedras o en cualquier otro punto co tero, y para ello habían armado dieciocho o veinte buques que se reunirían en el mar con todo lo necesario. Por otra parte, también se supo que en Boquilla se iba a armar el paisanaje con el objeto de reunirse con Victoria y caer sobre Veracruz y Tampico.

Todavia se hizo otra incursión, llevada a cabo por el teniente coronel José Antonio Rincón, que causó la caída de Boquilla de Piedras en manos de los coloniales el día 24 de noviembre de 1816, después de haber sido encargado de hacer observaciones, practicar el reconocimiento, y tomar, en caso de ser posible, el fortín que los rebeldes tenían construido para la protección del comercio clandestino que practicaban desde allí. El viaje difícil, parte por tierra y parte por mar, mostró la importancia de lo que entraba por el mar en esa época, pues entre los prisioneros que se hicieron se hallaron muchos extranjeros, que procedían de los buques corsarios y comerciaban en el punto, y entre las mercancías, se hallaban productos norteamericanos o de otras naciones tales como vino tinto, aguardiente, ginebra, bacalao seco, azúcar de la Habana, alcaparras, tabaco de hoja en fardos de Norteamérica, algodón hilado, jabón en barra norteamericano y otras muchas cosas cuyo origen no era local y se convertían en la expresión de la ayuda que los insurgentes recibían del exterior.[45]

La acción de mar y tierra sobre Boquilla de Piedras aseguró la posesión colonial de la barra de Palmas y el camino militar de Veracruz que servía para el tránsito de los convoyes y de los correos. Después, cuando Nautla cayó, la situación se despejó considerablemente para las tropas del rey. José Joaquín Márquez Donallo, encargado de esta vigilancia, trató de fortificarse en el morro de Tortugas, media legua al norte de Boquilla, para vigilar la playa, y allá le enviaron presidiarios para los trabajos que se ofreciera hacer.

El virrey Apodaca consideraba muchas cosas resueltas, pues,

> ocupados por las tropas del rey Boquilla de Piedras, Nautla y Misantla y cuantos puntos tenían los rebeldes en la costa y sus cercanías y mediante el cuidado y vigilancia que hago observar en ellos, ha cesado toda comunicación entre aquellos malvados y los Estados Unidos, y por consiguiente el comercio clandestino y la introducción de auxilios, que cada día se obstruye y dificulta más con la destrucción de las gavillas que ocupaban la Huasteca y las inmediaciones de

45 *Ibidem*, t. II, p. 267-73.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Caballero alto del fuerte de Bacalar. Fot. C. B. G.**

Papantla, Misantla, Tampico y otros lugares, con la reclusión de muchos millares de habitantes que seguían el partido de los enemigos y ahora reconocen el paternal dominio de S.M. ...[46]

La calma se había restablecido en la zona y se aseguró el libre tránsito a Jalapa y La Antigua, puntos del camino militar, y por el norte se podía ir a Colima, Misantla y Nautla además de que las costas de la zona eran recorridas por infantería y caballería, y se vigilaba la laguna de barra de Flamas. Estas maniobras fueron debidas al

46 *Ibidem*, t. I, p. 204.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hecho de que los insurgentes, al no poder tomar Veracruz, tendieron a bloquear, en Puente del Rey, el camino que facilitaba la entrada de los efectos procedentes del puerto.

Al sur de Veracruz en los años anteriores también se requirió el cuidado de la costa, aunque no se compara la actividad con la que se observa en la zona de barlovento. Sin embargo, la goleta Carmen tuvo que ocuparse de Tlacotalpan y de Alvarado; hubo que recuperar Coatzacoalcos construyendo fortificaciones en el puerto de Alvarado; se ocupó Tecolutla en 1813, utilizando las lanchas Tuxpeña y Veracruzana, y hubo que proteger las haciendas intermedias entre Alvarado y Veracruz, y de manera muy especial el área de Medellín, Paso del Toro y Boca del Río.[47]

## *17. Las provincias unidas de Sudamérica en ayuda de los insurgentes*

La Nueva España tuvo que sufrir todavía otro ataque por parte de un corso que el gobierno de las provincias unidas de Sudamérica, dispuso para que atacara las líneas de navegación españolas; empezando por el ataque al puerto español de Cádiz que consideraban uno de los más importantes, iría contra los realistas de la Nueva España y ayudaría en lo posible a los insurgentes. El viaje de la fragata Argentina tuvo lugar entre julio de 1817 y 1819. En noviembre de 1818 estuvo frente al presidio del puerto de Monterrey (California) en el Pacífico, produciendo la consabida alarma.

La Argentina fue la presa Consecuencia, de cuatrocientas sesenta y cuatro toneladas, cedida por Guillermo Brown a Bouchard en 1816 en las islas Galápagos, y estaba dotada de ciento ochenta hombres, dos baterías de treinta y cuatro cañones y carronadas de a 8 y de a 12. Su tripulación se componía toda de extranjeros y su patente de corso le permitía navegar durante dieciséis meses. Iba acompañada de otra nave, llamada Santa Rosa, que anteriormente fue el barco norteamericano llamado Liberty, perteneciente a Jorge McFarlane, comerciante británico radicado en Buenos Aires. Esta corbeta llevaba ciento treinta chilenos que prendieron a los oficiales y al capitán y los desembarcaron. Bouchard dio con la corbeta en Hawai, la rescató y entregó su mando al marino inglés Peter Corney. Llevaba catorce cañones de a 12 (calibre inglés), dos gonadas cortas de a 12 (calibre francés), ocho carronadas de a 18 (medida inglesa), noventa fusiles, sesenta pistolas, cincuenta chuzas, cincuenta sables y tenía patente de corso por dieciocho meses.

Después de haber navegado un largo viaje que duró más de un año, en 22 de noviembre de 1818 la Argentina navegaba en conserva con la Santa Rosa en el

47 *Ibidem*, p. 203-5.

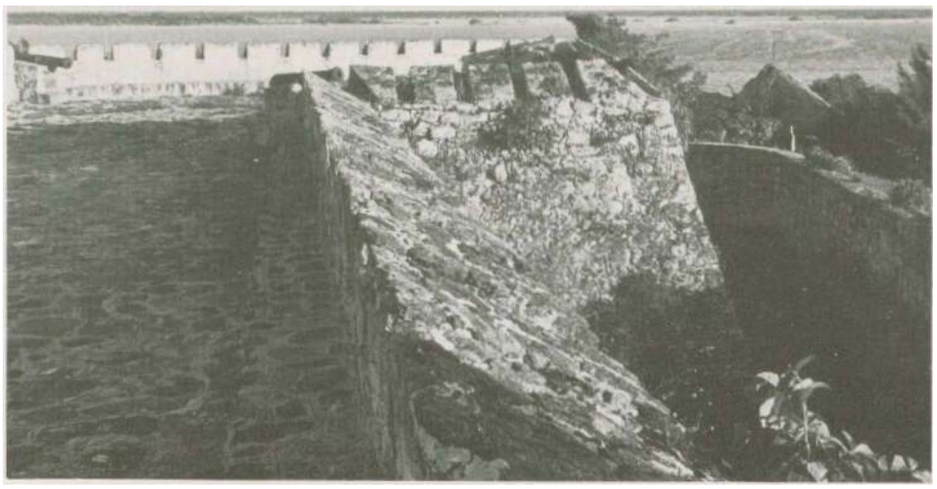


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Pacífico sobre la costa de California. El vigía de la punta de Pinos en el presidio de Monterrey las avistó y dio parte de la presencia de las dos embarcaciones. El gobernador e taba ya sobre aviso por las alarmas recibidas de un navío norteamericano, que le indicó haber visto dos barcos insurgentes preparándose en las Islas Sandwich para atacar la costa norteamericana del Pacífico. Por ello se adoptaron las medidas necesarias para que cundiera el estado de alarma y retirar a lugar seguro población, ganado, riqueza, aperos, etcétera. Además, se tomaron las medidas militares y estratégicas para que, a la llegada de cualquier nave, lloviera la metralla sobre ella.

Bouchard pensó tomar el fuerte por sorpresa, y para ello ordenó a la Santa Rosa que avanzara entrando en la bahía y anclando en buena posición para proteger un desembarque, mientras conservaba su buque a la leva y enviaba lanchas para apoyar a Corney. A las doce de la noche se hizo la entrada y ancló la Santa Rosa demasiado cerca del fuerte, desde donde los españoles les reiteraron la petición de que mandara un bote. La maniobra de desembarco se retrasó y no tuvo lugar en la noche, sino que esperaron al amanecer para efectuarla pero en vez de ello abrieron el duelo a cañonazos entre el fuerte y la corbeta Santa Rosa, donde hubo una verdadera matanza. Intervino la Argentina y, después del desembarco que llevó a cabo, pudo rescatar a los prisioneros, además de quemar la población, tomar el armamento y provisiones que le eran necesarias, y destruir el fuerte.



**Paso de ronda y foso de fuerte de Bacalar. Foto. C. B. G.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Del 24 al 29 de noviembre de 1818 Bouchard permaneció en el puerto sin ser molestado por el gobernador y el 29 salieron las dos naves corsarias al rancho del Refugio, adonde llegaron el 4 de diciembre; pasaron después a San Juan Capistrano, donde desembarcaron y se apoderaron del lugar, lo incendiaron y se retiraron a bordo para hacerse a la vela, el día 20, con rumbo hacia la isla de Cedros, donde fondearon el 24. Veinticuatro días permanecieron allí carenando las naves, cazando, pescando y descansado. Un barco inglés que fondeó a ocho leguas les informó de las revueltas del Perú. Partieron de inmediato con la intención de bloquear el puerto de San Blas, operación que iniciaron el día 25 interrumpiéndola por ponerse en contacto con varias naves, entre ellas la inglesa Buena Esperanza, que estaba fondeada en una de las Tres Marías, con cuyo capitán Bouchard mandó una parte de su diario al gobierno de las provincias occidentales de Sudamérica.

Siguió el bloqueo del puerto de Acapulco el 13 de marzo de 1819 cuando anclaron en Caleta, mientras que el gobernador Nicolás Basilio de la Gándera se preparaba para combatirlo. Pero Bouchard envió una lancha al puerto que, cuando regresó informando que no había navíos en él, perdió el interés en el bloqueo y levó anclas para seguir su camino.[48]

## *18. Los corsos y el origen de la marina nacional mexicana*

Barcos y banderas, además de permisos para navegar, son fundamentales para concebir la existencia de naves oficiales pertenecientes a un país. El significado de las banderas en el mundo ha sido importante por constituir el distintivo de los ejércitos y de los buques que han navegado los océanos. Pero, detrás de cada bandera izada se presupone la existencia de una nación y de un estado, además de un pueblo que lo constituye. Resulta difícil definir a vuela pluma lo que constituye la verdadera nacionalidad. El emblema representó, hasta la Revolución Francesa, la insignia de los reyes, y quienes lo enarbolaban se consideraban "los sujetos de...", con lo que el emblema quedaba entonces ligado a un rey, a su monarquía y a sus súbditos. La Revolución Francesa cambió ese concepto en el sentido de que el emblema no representaría "sujetos de..." sino que aunaría en su sombra a todos los "ciudadanos de. . ." Cayó entonces el acento en los pueblos en vez de los reyes, y quienes los encabezaron se convirtieron en los representantes de esos pueblos, que fueron soberanos sobre sus territorios. La llegada de la independencia planteó en el continente americano y también en México el cambio del concepto representado por las banderas; era pues necesario el cambio de la bandera, representativa del convertir sujetos en ciudadanos, como sucedió en las comunidades americanas. Se

48 *Ibidem*, p. 276-82.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

justificaba, entonces, la preocupación de los insurgentes por establecer un nuevo lábaro para sus huestes, representantes de los ciudadanos, y para sus naves, representantes también de la nueva oberanía.

Técnicamente, una nave nacional supone un buque hecho o comprado por la nación, un capitán procedente de ella, lo mismo que la tripulación, que viaja bajo su propia bandera y con la autorización oficial para navegar que da el país. Sin embargo, cuando la nación no posee buques y no tiene marinos, ni tripulaciones; pero tiene bandera y soberanía para tomar las decisiones pertinentes, está en posibilidad de autorizar el uso de su bandera por buques, capitanes y tripulaciones extraños para formar sus marinas y aplicarlas a los propsósitos del comercio o de su defensa. Si su bandera no ha sido reconocida y sus decisiones son ignoradas por otras naciones, los marinos navegan bajo su responsabilidad y se consideran corsos por los demás, pues están autorizados por gobiernos no reconocidos ni internacionalmente responsables.

Resulta natural que un gobierno no reconocido determine su bandera y autorice naves y tripulaciones ajenas para determinadas acciones.

Desde la época de Jo é María Morelos se definió un lienzo, cuyo uso autorizó el Congreso reunido en Puruarán, por medio de un decreto, creando las banderas nacionales de guerra, comercio y parlamentaria que debían usarse por todos los insurgentes a partir del 3 de julio de 1815, porque

> es consiguiente apar cer en el mundo con todos los caracteres y señales que según el derecho de gentes indican un gobierno supremo y libre de toda dominación extranjera, conformándose con la costumbre adoptada por las naciones, ha resuelto establecer en la forma siguiente las banderas nacionales con que deberá anunciarse, así en mar como en tierra, la guerra, la paz y el comercio.[49]

Con todo detalle se especificaron entonces el dibujo, forma y colores de cada una de las banderas que, con el correr del tiempo, variarían. Pero, las concebidas por el Congreso en 1815 fueron las que se utilizaron por primera vez en las expediciones marítimas insurgentes.

En la misma sesión del Congreso en que se decretaron las banderas, se convino otro decreto por el que se establecieron las patentes de corso, porque:

> 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,

49 *Ibidem*, t. II, p. 279-80.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Costera de Chetumal. Fot. C. B. G.



ya para los naturales, ya para los extranjeros, contra la nación española, bajo las condiciones siguientes:

1. Todo aquel que quiera armar un corso, deberá ocurrir por su respectiva patente al supremo gobierno, o a quien comisionare.
2. Los cor arios 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.[50]

La primera patente que se extendió en virtud de este decreto lo fue, el 15 del mismo mes, en favor de José Sauvinet para que fuera con el capitán Adriano Graval

50 *Ibidem*, p. 281.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en la goleta Hidalgo, armada con un cañón de a doce libras, cuarenta fusiles y cincuenta hombres de tripulación, a recorrer los mares de la América septentrional con la bandera de la nación mexicana "haciendo el corso contra los buques y propiedades de la nación española y sus dependencias". Le exigían, a la vez que le daban la pat nte, una fianza por la cantidad de cinco mil pesos que garantizaría su buena conducta, aun con los prisioneros que hiciere, y se le prohibía que agrediera naves de naciones amigas y neutrales, o a sus costas y territorios. Todas las presas debía conducirlas a los puertos habitados de México, donde no podría disponer de ellas hasta que se declarara la legitimidad de las mismas.

La patente ordenaba, a la vez, a todas las autoridades nacionales que le permitieran recorrer, carenar, bastimentar y proveerse de cuanto necesitara para continuar su objeto de corso, que estaba perfectamente bien reglamentado en cuanto a la conducta de la tripulación, las partes que tocaban de cada presa que hicieran, las obligaciones que se tenían y los derechos que se establecían sobre los barcos que apresaban. En ningún caso podían tomar bienes y carga del barco apresado sino que debían llevarlo todo a puerto y allí hacer las partes necesarias de acuerdo con los convenios establecidos.

i al abordar a otro se perdiere el buque corso, su capitán tenía derecho al casco del buque apresado. La disciplina y la obediencia fueron requerimientos fundamentales para los corsos y sus tripulaciones, y el convenio que se firmaba insistía en esos puntos imponiendo, a la vez, un sinfín de castigos seriados contra la menor infracción en la conducta. A la vez estimulaba la valentía y la diligencia de la tripulación concediendo mayores participaciones en el reparto del botín.[51]

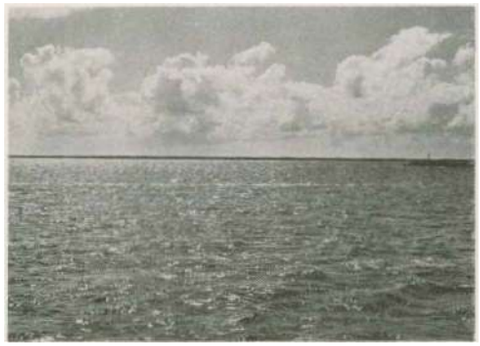
Un ciudadano de Estados Unidos, Juan Galván, fue el primer capitán que viajó e intervino en la acción naval, susceptible de ser la primera vez en que la bandera nacional ondeó en una goleta mexicana, la Patriota. Ésta, armada de una culebrina de a 18, dos cañones pequeños y un cargamento de pertrechos y municiones, trabó combate con la corbeta Numantina, a la que logró apresar cerca de Coatzacoalcos, donde Juan Galván trataba de esperar la expedición del general Terán para tomar la plaza. A los pocos días después, al salir del puerto, tuvo que enfrentarse con una escuadra española formada por una fragata y dos bergantines de guerra. Galván se vio obligado a tirar su documentación al agua y a enfrentarse con uno de los bergantines de dieciocho cañones en una sangrienta disputa, de la que salió airoso. El fin de la Patriota no estuvo a la altura de sus heroicidades porque, después de la batalla, fondeó en Coatzacoalcos por tres meses, adonde no llegaron las noticias de Terán, y partió entonces hacia Nueva Orleáns para reponerse de la pérdida y falta de provisiones. Al saberse del desembarco de Mina en Gálveston, repararon la Patriota para llevar el cargamento, destinado a Terán, en ayuda de Mina, y al llegar a la barra

51 *Ibidem*, p. 281-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Bahía de Chetumal, hacia río Hondo. Fot. C. B. G.**

se encontraron con que no tenía el fondo nece ario para entrar en ella. Parte del cargamento se sacó y se entregó al general; aligerado así el buque, el piloto insistió en entrar al puerto e hizo el esfuerzo. La ignorancia del fondo o el descuido, causó que el buque pegara en la barra y se perdiera totalm nte en diciembre de 1816, con todo el cargamento que todavía contenía.[52]

Sin embargo, cuando el gobierno mexicano emitió cientos de ejemplares de las patentes de corso para concederlas en ueva Orleáns, se encontraron con que no podían autorizar las patentes hasta que el pabellón na ional fuera reconocido. Herrera, encargado de entregarlas, no pudo cumplir con la misión encomendada, pues, según sus propias palabras:

> he percibido que no puedo desempeñarla, ni ejerc r en este territorio ninguna de aquellas funciones, sin que preceda primero el reconocimiento de nuestro pabellón: tanto que si hubiese descuidádome en granjear algunas de las muchas que se han solicitado, habría tenido que sentir de estas autoridades.[53]

En cambio los piratas de la isla de Barataria salieron y entraron impunemente, bajo el nombre de buques mexicanos y con bandera "inventada por no sé quién", con perjuicio del buen nombre de la nación.

Sin embargo, se hizo el esfuerzo de comprar embarcaciones destinadas a la incipiente marina mexicana. En 26 de febrero de 1814 se compró la goleta Belona de ciento nueve toneladas, de construcción corsaria por el precio de seis mil pesos. Siguió la compra del falucho Petit Napoleón el 2 de octubre; éste tenía treinta y ocho pies de largo y costó dos mil pesos. La goleta el Mo quito, el 21 de enero de 1817. Estas embarcaciones se complementaron con un sinfín de corsos que pulularon por los mares y causaron las quejas del embajador Onís, al dar cuenta de ello al virrey, diciéndole que para organizar el corso los insurgentes ocupaban un ex oficial del ejército de Estados Unidos, un Champlin, un tal Kaster y un conocido aventurero McGregor. Todavía en 1818 los corsos causaban dificultades y su actuación no era insignificante, pues llegaban a Nueva Orleáns las presas recogidas en la costa de La Habana, Campeche y Veracruz, ricamente cargadas en número no menor de cuarenta. Pero, además, se introducían a Estados Unidos las mercancías ilegales en grandes cantidades, que provocaban las polémicas de los aduaneros con los piratas, entre los que se reconocían los nombres de Lafitte, Sauvinet, Dominique, Chevalur, Bergane, Gamby, Nicola, etcetera.[54]

En los años subsiguientes los corsos decayeron y el último apareció en 1821, cuando la patente se extendió a James Long.

52 *Ibidem*, t. I, p. 211-4.
53 *Ibidem*, p. 216.
54 *Ibidem*, p. 218-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# 19. Conclusiones

La declaración de ind pendencia fue el corolario de sucesos seriados, que tuvieron lugar unos en España y Europa y otros dentro de la propia colonia. Estos fueron el disparador para el Grito de Dolores. La llegada de la barca Ventura al puerto de Veracruz trajo las noticias de los sucesos e pañoles que consternaron al ayuntamiento, que propuso al virrey asumir la soberanía para conservarla religiosamente y usar el derecho de elegir a sus propios gobernantes. La facción contraria apresó al virrey y lo embarcó hacia E paña.

Los actos antecedentes produjeron una posterior dualidad histórica en la ueva España pues por un lado se encontraron los opositor s a los cambios, representantes del ayuntamiento (criollo ), y por el otro, enfrentados, los representantes de la "tradicionalidad" colonial personificada por la audiencia. Se iban a enfrascar cara a cara en una lucha sin ¡ ar, de intrigas, conspiraciones y levantamientos hasta que culminaron en el Grit de Dolores de Hidalgo el 16 de septiembre de 1810.

La erección de la junta central de Castilla, contados los antecedentes y consecuencias, desvió el recorrido histórico de la Nueva España y favoreció posturas independentistas acusándose la dualidad, que terminó al instalarse el imperio de Iturbide en 1821.

La revolución de ind pendencia trastornó la tradición histórica de la Nueva España, en que las costas condicionaron la vida del interior, pues de ahí en adelante, el interior regiría la vida de las costas y el mar, y los puertos no volverían a tener el papel histórico decisivo que tuvieron con anterioridad.

El primer ejemplo de la inversión se ve en la expedición ordenada por Hidalgo a José María Morelos en contra de Acapulco. Para ello se sitió por tierra el puerto para enfrentarse luego con el fuerte de San Diego, lo que se logró al tomarse la Roqueta que interrumpió su aprovisionamiento por mar. Durante la disputa por el fuerte llegó la nao de Filipinas que hubo de dirigirse a San Blas.

Durante el periodo de contienda, San Diego obtuvo poca ayuda desde tierra y fueron las naves quienes apoyaron el puerto y el fuerte; mientras la Roqueta estuvo en manos colonialistas las canoas fueron quienes revituallaron San Diego. Los barcos de revituallamiento llegados afuera se vieron atacados por canoas en varias ocasiones, sin que se consiguiera apresarlos.

El fuerte y el puerto cambiaron varias veces de dueño. De las manos insurgentes volvió a pasar a manos colonialistas de acuerdo con el estado general que guardaba la guerra, y las pérdidas o las victorias que se iban obteniendo. La llegada de las fuerzas del general Armijo causó el desmantelamiento y entrega del puerto por Morelos después de haberse incendiado el castillo; incluso se capturó la única goleta con que Morelos contaba, la Guadalupe.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las disputas sobre el puerto de Acapulco coincidieron con la interrupción oficial de los viajes de la nao de las Filipinas y la apertura del libre comercio de aquellas colonias por parte de la corona; pero lo importante fue el resquebrajamiento de la línea de navegación que unía sus dos ciclos, atlántico y pacífico, en Acapulco. La bandera de la independencia ondeó en el castillo el 28 de febrero de 1821 después de las conversaciones entre Iturbide y Guerrero. Pero el puerto todavía tuvo que sufrir de otro ataque, lanzado por Francisco Rionda, que puso la fortaleza a disposición de los colonialistas después de que dos buques el Prueba y el Venganza procedentes de Sudamérica llegaron con la orden de quitar la plaza a los insurgentes. Finalmente, el puerto, en forma definitiva, fue entregado al gobierno independiente como consecuencia de los tratados de Córdoba.

Aunque la toma del puerto de Acapulco resolviera la posibilidad de que los insurgentes se comunicaran con las naciones del Pacífico, es evidente que esa comunicación fue simbólica, ya que muy pronto las costas del Golfo sobrepasaron en importancia, como había sucedido con anterioridad, a las del Pacífico, pues ellas se iban a convertir en la membrana de absorción de la cultura europea que matizaría, en mucho, la historia del siglo XIX en nuestro país.

Morelos abrigó la preocupación por la necesidad de establecer esa relación con el exterior e insistió en la importancia de esa costa en función de recabar ayuda para el movimiento de independencia. Su insistencia en que se le informara de las oportunidades que en ese sentido se presentaran, fue explícita y también lo fue su relación con el comandante de la fragata Aretusa, anclada en Antón Lizardo. Esos anhelos lo relacionaron con el mundo de aventureros y oportunistas que se movían a lo largo de las costas del Golfo, pues consideraba que sólo en ellas podía establecerse el nexo con el exterior.

Al no poderse ocupar con facilidad el puerto de Veracruz, se confirmó la necesidad de sustituirlo con el o con los puntos costeros equivalentes. Por ello hubo que derivar la comunicación del centro con el mar hacia otros lugare que fueran sustitutos del papel que pudo haber desempeñado para la insurgencia el puerto jarocho.

Ello acusó el enfrentamiento con las fuerzas coloniales a lo largo de la costa, y de los enfrentamientos con navíos de los oportunistas corsarios del Golfo como Bean, los Lafitte y otros que, dentro de todo, se constituyeron en el instrumento de relación entre la independencia y los centros importantes de aprovisionamiento, como lo fueron Gálveston y Nueva Orleáns.

Debemos insistir en que la dirección general de movimiento fue del centro hacia la costa, donde se buscaba la salida. La última vez en que la costa pudo haber condicionado la situación del interior tuvo lugar con la llegada de la expedición de Mina, que usó los puertos sustitutos del Golfo en 1817, y se perdió en el interior del país por haber carecido de marina y refuerzos que le llegaran desde fuera. Pero su



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

presencia incitó, de nuevo, la defensa marítima costera por el ejército y la marina coloniales. El esfuerzo de la colonia por cortar las comunicaciones externas insurgentes fue renovado, como se aprecia en los enfrentamientos que tuvieron lugar en derredor de Nautla, Boquilla de Piedras y otros puntos de salida.

Claramente se deduce la necesidad de la creación de una bandera nacional, con todas sus implicaciones, y la de erigir una marina que se hiciera cargo de las comunicaciones insurgentes, la cual se convirtiera, a la vez, en el embrión de la imprescindible marina nacional. Ante la imposibilidad de establecerla hubo que acudir a la formación de una marina irregular que se constituyó embrionariamente al establecerse las patentes de corso en julio de 1815.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO VI

# LA NACIÓN QUEDÓ LIBRE DE LA COLONIA

1. Sucesos internos, del imperio a la república
2. La oposición de San Juan de Ulúa
3. El fracaso del entendimiento con los liberales españoles
4. El castillo de San Juan capituló
5. La aparición de J. R. Poinsett y las relaciones con los Estados Unidos
6. Lo ataques a Cuba
7. La expedición de Barradas
8. Conclusiones

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *Sucesos internos, del imperio a la república*

La insurgencia llegó a un punto poco menos que de exterminio cuando Hidalgo y Morelos quedaron d rrotados por las fuerzas coloniales, a pesar de que se habían hecho muchos esfuerzos para echar las bases de la nación. Fracasaron también los intentos que se hicieron para librarse de la colonia. Además de los insurgentes, también fracasaron en ese cometido quienes, en su ayuda, llegaron de otros confines, como fue el propio Mina. Para 1821, apenas quedaban unos cuantos representantes del movimiento insurgente, como Vicente Guerrero, retirado en las serranías del sur; Bravo y Rayón presos y Guadalupe Victoria oculto, entre otros.

Por la parte colonial, la administración de la Nueva España cada día era más difícil por la falta de solidez en los gobernantes y por los viejos vicios del sistema, que contribuían al desorden y a la codicia de las autoridades. También se enfrentaron los intereses contrarios de criollos, funcionarios y comerciantes. Sobrevino, además, la paralización de los trabajos mineros, el empobrecimiento del comercio, el aumento de impuestos y las dificultades al tener que pagar a las tropas.

A pesar de ese ambiente, Guerrero pudo organizar nuevos contingentes de tropa en el sur y armó un nuevo ejército que alarmó al virrey. Aconsejado por el clero, que era el principal propietario agrícola del país, el virrey nombró a Agustín de Iturbide, coronel del regimiento de Celaya, para combatir a los rebeldes organizados por Guerrero.

Antes de partir Iturbide asistió a las juntas de la Profesa, donde criollos y clero conspiraron para convertir la ueva España en un imperio independiente. Pero, al obtener el mando, Iturbide se levantó contra el virrey, en defensa de la independencia política de la Nueva España, para que fuera gobernada por Fernando VII o por alguno de sus descendientes. Surgió así el Plan de Iguala con la creación del ejército de las Tres Garantías —religión, independencia, unión—, que iba en busca de un monarca para salvar al país de los atentados futuros surgidos de la ambición.

Guerrero, invitado por Iturbide, se sumó al plan de independencia, cuartelazo al fin, para darle un aspecto patriótico, pues de otra forma no veía la posibilidad de un triunfo insurgente, y suscribió el Plan de Iguala el 24 de febrero de 1821.

El virrey rechazó el plan y la lucha continuó. En adelante no se trataría de combatir hordas indisciplinadas, sino un verdadero ejército dotado con las características debidas.

Antonio López de Santa Anna, protegido por el gobernador español José Dávila,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

salió con doscientos granaderos a Orizaba. El protegido del virrey se entrevistó con José Joaquín de Herrera que lo invitó a secundar el Plan de Iguala y le ofreció subir su graduación a coronel. Buen conocedor de la provincia, Santa Anna prestó sus conocimientos, de ahí en adelante, al ejército de Iturbide. Cuando el 30 de julio de 1821 Juan O'Donojú llegó a Veracruz, se concertó una conferencia en Córdoba. Santa Anna escoltó al "capitán general y jefe superior político de la ueva España". Allí se firmaron los tratados de Cordoba y, vencidas las fuerzas realistas, entró Iturbide en la capital con su ejército de las Tres Garantías. El gob rnador, José Dávila, fue el único en mantener el fidelismo, trasladándose al Castillo de San Juan de Ulúa con el parque y las municiones de que pudo disponer.

Contra el régimen imperial de Iturbide se opuso Guadalupe Victoria, quien de nuevo decidió volver a las cuevas, donde se escondió antes que aceptar y servir al emperador.

El Plan de Iguala y su consecuencia, el Tratado de Córdoba, tuvieron éxito porque dieron a los militares españoles la impresión de contribuir a demostrar su "fidelismo" hacia el monarca español. A los insurgentes los hizo creer que el Plan era un triunfo suyo. El clero pensó que se le conservaban sus preeminencias y que se desobligaba con el Estado. Los propietarios esperaban seguir gozando de sus privilegios. De ahí el apoyo que tuvo Iturbide. Mientras el sinfín de interpretaciones tuvo lugar, Iturbide se instaló en la capital mexicana y se consideró jefe de la nación al presidir la junta gubernativa. Enterado de que España rechazaba el Tratado de Córdoba, y el Plan de Iguala, provocó una manifestación de la plebe que lo nombró emperador; mientras sus tropas le dieron garantías, rodearon el Congreso y el pueblo invadió el recinto proclamándolo. Teóricamente se trataba de un imperio constitucional dispuesto a acatar las leyes del poder legislativo.

El imperio fue, desde un principio, entendido por los europeos como una traición de Iturbide y por ello le retiraron el apoyo. Los insurgentes, que esp raban una república, también fueron hostiles a Iturbide y el Congreso se convirtió en el reflejo del descontento general. De hecho, Agustín de Iturbide instauró la primera dictadura nacional disfrazada de "imperio de Agustín I", y adornada por una corte llena de grados y jerarquías ficticias. El temor, y la supuesta responsabilidad que asumía para evitar que el país cayera en la anarquía, inspiraron el decreto de disolución del Congreso que el general Luis Cortázar llevó en mano, para cerrar el local y reclamar la entrega de los archivos. Iturbide se inclinó luego hacia el absolutismo. Para entonces, Santa Anna era comandante militar de Veracruz, y en su plaza anunció las medidas tomadas por el emperador, considerando que esos pasos respondían a las medidas necesarias para la felicidad y el impulso de la nación. Al ser llamado a Jalapa para conferenciar con el emperador fue ridiculizado por los cortesanos. A pesar de aparentar conversaciones cordiales con el mperador, Santa Anna resintió que le retiraran el mando de Veracruz. Llegó a la ciudad puerto; frente a sus tropas,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dio lectura a un plan preparado en colaboración con el diplomático colombiano, Miguel Santa María, y lanzó vivas a la república.

Perdida la serenidad, Iturbide trató de corregir y libertó a los diputados prisioneros, reintegró el poder legislativo a sus funcionarios y la Cámara le fue hostil, de tal manera que sólo quedó presentar su abdicación y salir escoltado hasta Veracruz, donde se embarcó con destino a Italia.

La caída de Iturbide trajo la formación de un triunvirato que gobernó el país mientras se nombraba el primer presidente de la república por el Congreso que debía reunirse.

Después de acudir al Congreso para pedir que se quitara de los empleos públicos a los españoles, y de que Santa Anna apoyara esa petición con las armas, a pesar de haberse descartado la petición por parte del Congreso, Santa Anna fue nombrado comandante militar de Yucatán, con el fin de alejarlo del centro de la política.

El ministro de la guerra lo acusó de malversar fondos, incluso se trató de mandarle una expedición de castigo por no haber publicado la declaración de guerra contra España y por haber permitido el comercio entre Yucatán y Cuba. Pero Santa Anna concibió la posibilidad de dirigir una expedición en contra de Cuba, que el gobierno no aprobó. En cambio, le ordenaron que se presentara en México y, en vez de ello, se trasladó a pasar su luna de miel en la hacienda de Manga de Clavo.

Los diputados aprobaron la Constitución en 1824 y resultaron electos Guadalupe Victoria como presidente y Nicolás Bravo como vicepresidente. Con grandes dificultades económicas, el gobierno de Guadalupe Victoria emprendió la tarea de organizar la nación, formando un gobierno conciliador y México emprendió así el difícil y tortuoso camino político, como una república independiente de su antigua metrópoli.[1]

## 2. *La oposición de San Juan de Ulúa*

Durante el periodo histórico que bosquejamos de manera esquemática, el puerto de Veracruz pareció constituirse en un lugar fundamental del país pues, tanto en el como en su provincia, se desenvolvieron acontecimientos de importancia nacional. Hay que recordar cómo el castillo de San Juan de Ulúa estaba convertido en el último reducto español del territorio mexicano encabezado por el gobernador, general José Dávila, inconforme con los tratados de Córdoba y que en defensa de su propio "fidelismo" se había encerrado entre los muros desde las doce de la noche del día 26 de octubre de 1821. Es posible, y dentro de la mentalidad militar se justificaría que pensara en cómo, desde Ulúa, se pudiera apoyar el imperio para

1 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 23-33.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

reconquistar el territorio mexicano. La guarnición fue ampliada hasta más de dos mil hombres, con refuerzos que se le enviaron desde Cuba y desde la propia España, además de las piezas de artillería y de todo lo necesario.

Establecido y fortificado en el castillo, Dávila cobraba los impuestos de rigor a las naves que anclaban en el puerto en representación de la colonia. La conducta del gobernador Dávila y su actitud exhibicionista de la soberanía que, supuestamente, representaba en el puerto, planteó a Iturbide la necesidad de buscar un acercamiento para reclamar la cesión de la fortaleza y con ese fin escribió a Dávila el 3 de diciembre de 1821:

> Es justo que V.S. entregue el castillo, como que corresponde al imperio mexicano, porque España no tiene un título legítimo para conservarlo; pues que no lo es ni el de conquista ni el de posesión; tan justo y tan honroso es al imperio mexicano sustraerse de la dominación española, como a ésta lo fue el arrojar de su suelo a los romanos y a los moros. .
>
> Si la justicia exige que V.S. entregue el castillo de San Juan de Ulúa, también lo persuade la prudencia, porque V.S. en resistirlo contradiría las ideas liberales de que hace hoy alarde la Península y una obstinada resistencia no perduraría ni produciría más fruto que el sacrificio de vidas de que V.S. no es árbitro;. . . por que si pongo sobre San Juan de Ulúa como puedo y ejecutaré en caso necesario, un par de fragatas de guerra, con una docena de goletas, algunas lanchas cañoneras para quitarle todo auge por mar. . . ¿Qué recurso le quedaría a V.S.? Lo que he dicho: sacrificar alguna gente y rendirse a discreción.

Iturbide continuó su documento haciendo cargos de conciencia a Dávila. Empecinarse en no entregar la fortaleza, comprometería el buen nombre militar de Dávila, pues la causa que defendía no era justa desde ningún punto de vista. Terminaba Iturbide lanzando un ultimátum, pidiendo la rendición y, a la vez, enviaba las instrucciones a las autoridades de la zona para que procedieran como fuere necesario.[2]

La contestación de José Dávila, escrita en San Juan el 13 de diciembre de 1821, a pesar de dirigirse a "mi estimado amigo", no careció tampoco de la energía y de la arrogancia militar típica en estos casos:

> Faltaría yo en mis principios, al propio honor que usted invoca, si pudiera permitirme como lo desea en su carta de 3 del presente que debía entregar esta fortaleza antes de apurar todos los medios posibles para prolongar su defensa, siéndome hasta desagradable verle insistir de nuevo sobre este punto. . . Aún

2 Ricardo Robelo Arenas, *Historia general de la fortaleza de San Juan de Ulúa*, p. 20-3.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fuese más de agradable al paso impertinente, el entrar ahora en la discusión que usted provoca sobre si on o no justos los principios en que apoya la revolución de este reino;. . .

Bien sabido es que a mí sólo me toca obedecerle [a España] y corresponder a la confianza que en mí puso de defender e ta plaza. Pero ya que tanto valor da usted a todas estas consideracion s que alega, ¿por qué no aguarda a que también lo reciban del mismo gobierno de España a quien sólo, y no a mí, corresponde pesarlos?

¿Por qué, ya que se muestra tan celoso en acreditar su generosidad y que cuenta que le será favorable en esta parte la resolución de las Cortes, no espera a que ésta se declare y aquélla espontáneamente se manifieste?

El hecho fue que Dávila no entregó la fortaleza y, a cambio, propuso a Iturbide asociarse para devolver el país a la dependencia española.[3]

Dávila debió dejar la fortaleza en octubre de 1822 en manos del brigadier Francisco Lemaur que, en epti mbre, bombardeó Veracruz intensamente, hasta el punto de que su población hubo de salir a refugiarse en Mocambo, Boca del Río y Alvarado, pues por tres veces consecutivas se efectuó la operación y se dice que no cayeron sobre la ciudad menos de catorce mil bombas y granadas. El motivo del ataque se debió a que Veracruz había cerrado el muelle de abastecimientos.[4]

## 3. *El fracaso del entendimiento con los liberales españoles*

Mientras tanto, el cambio de la política española condicionado por la sublevación de Riego, produjo tardíamente la llegada de comisionados a México para hacer un esfuerzo de entendimiento entre los dos países. Aunque ese entendimiento discrepó de la actitud de Lemaur, se debió a que los comisionados, llegados el 22 de enero de 1823, representaron la corriente liberal española, mientras que el brigadier personificaba la tradición conservadora de la monarquía. Para los primeros, las disensiones entre México y España fueron discutidas en las cortes y el gobierno español deseaba que los problemas terminaran por medio de una comunicación franca y amistosa entre los dos gobiernos. El objeto de la misión era oír, admitir y trasmitir a España las proposiciones que se hicieran sobre tan importante asunto y celebrar tratados provisionales de comercio, con el fin de que no se interrumpieran las negociaciones mercantiles, mientras llegaba la tan deseada conciliación. La comunicación se abrió

4 *Ibidem*, p. 24.
3 *Ibidem*, p. 23-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

con esas intenciones a la llegada de Ramón Osés, Santiago Irisarri y Blas de O és, el último secretario de la misión.[5]

El acercamiento de México a los comisionados se hizo en la forma más delicada, asentando que el país sólo había practicado una guerra defensiva contra España, debida a la retención que se hizo del castillo de San Juan de Ulúa y a la conducta particular de algunos españoles. La disposición general era favorable para entablar las conversaciones, no obstante la guerra, que cesaría en cuanto la independencia del imperio y la legitimidad del emperador fueran reconocidas. En esa forma se unirían y se estrecharía la alianza y la amistad entre "dos naciones que por mil títulos conviene que se traten como hermanas". El consejo del imperio estableció que las conferencias no se celebraran en San Juan de Ulúa ni en Veracruz, sino a bordo de alguna nave neutral adonde pudieran acudir los enviados mexicanos, que fueron el capitán de navío Eugenio Cortés, el coronel Francisco de Paula Álvarez y el marqués de Vivanco. Al averiguar la personalidad jurídica de los españoles y la veracidad de sus credenciales, con el fin de saber si tenían autorización de reconocer la independencia, se les escoltaría de inmediato hacia la capital con cincuenta caballos de escolta a las órdenes de Álvarez.

Pero a la vez, Vivanco tomaría la ciudad de Veracruz que estaba en manos del general Echávarri, del que se desconfiaba, y tendría buena cuenta de que Santa Anna no se escapara junto con los jefes que con él estaban en el recinto. Al tomar la ciudad vería la manera de asegurar la neutralidad del castillo de San Juan de Ulúa. Pablo María de la Llave, recién llegado de España, debería ayudar y orientar a los comisionados mexicanos para lograr, ante todo, el reconocimiento de la independencia absoluta y de la forma de gobierno adoptada y establecida.

Planeadas las negociaciones en esta forma fueron interrumpidas por un periodo de dos meses debido a la caída del imperio y el cambio de gobierno y los trastornos obvios pues, tanto en la administración como en las instituciones del país, se sufrieron las conmociones debidas al establecimiento de la república, que ya describimos con anterioridad.

De nuevo se remprendieron las negociaciones que esta vez deberían llevarse a cabo por Bravo y por Victoria en la ciudad de Jalapa. Allí se reunirían los comisionados para evitar las condiciones insalubres del puerto. Después de lograrse el reconocimiento, pensaban establecer los tratados de comercio y navegación necesarios para las dos naciones.

Entre los temas por desarrollarse, ocupó el lugar primordial la posible cesión del castillo de San Juan de Ulúa, considerado parte del territorio mexicano. Mientras el tratado que firmaran fuera remitido a España para su ratificación, quedaría en vigor

5 La corre pondencia completa de la misión y las contesta iones del gobierno mexicano pueden consultarse en Secretaría de Relaciones Exteriores, *La diplomacia mexicana*, México Tip. Artística, 1910-13, y sintetizada en C. Bosch García, *Problemas diplomáticos del México independiente*, México, El Colegio de México, 1947, p. 32 y sig.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

otro provi ional que serviría para no interrumpir el comercio y para que San Juan, con su brigadier, no interviniera en los buques que entraban y salían del puerto. A la vez, se permitiría la llegada de buques con pabellón mexicano a España y a cualquiera de sus puertos de Europa, o de Asia. Pero la marina mercante mexicana consistía sólo en embarcaciones veleras de tamaño reducido, dedicadas a la navegación de cabotaje que, en ocasiones, llegaban a Estados Unidos.[6]

Las reuniones de los comisionados mexicanos con los españoles fueron cordiales. Los españole llegaron hasta admitir que su gobierno, con la estancia de sus comisionados en el país, probaba estar dispuesto a reconocer la independencia absoluta de México, la integridad de su territorio y la libertad del continente, siempre y cuando se le ofrecieran las condiciones y garatías necesarias, pues estaban dispuestos a recibir proposiciones para enviarlas a España. Mientras tanto, discutirían la posibilidad del tratado de comercio. Con poderes recibidos del Congreso fechados el 21 de julio de 1823, Victoria se aprestó a redactar el tratado de comercio provisional haciendo una equivalencia de las tasas que los productos mexicanos y españoles fueran a pagar en sus puertos de llegada, y también insistió en guardar el respeto absoluto para los pabellones que llevaran tanto los buques mercantes, como los de guerra en alta mar. Con el mismo tenor se prohibía la intervención del gobernador del castillo de San Juan en el comercio y en el cobro de cualquier clase de derechos; en igual forma se prohibía desembarcar cargamentos en el castillo, a título de almacenaje o depósito. Veinte meses se consideraron suficientes para que este tratado fuera sustituido por el definitivo que debería regir las relaciones completas entre los dos países, que resultaría además en la entrega del castillo con todos sus pertrechos y municiones a la nación.

Por este buen camino iban las negociaciones cuando fueron interrumpidas de mala manera por la intervención de Francisco Lemaur desde su castillo, al precipitarse contra la isla de Sacrificios. Aparte de que el movimiento fuera dirigido a consolidar los abusos, que desde la fortaleza se llevaban a cabo en perjuicio de las rentas de la nación, el momento era el más inconveniente, pues mostraba intenciones hostiles y contradictorias a los principios de paz, expuestos por los comisionados. Si el gobernador de San Juan rehusaba retirarse de la isla, Victoria consideraba que la gestión de los comisionados era incompatible y que debían abandonar el país de inmediato. Sólo si Lemaur se retiraba de la isla se avendrían a continuar con las conversaciones. Tras la protesta oficial del gobierno mexicano por la ocupación de Sacrificios, se ofrecieron los pasaportes a los comisionados para que se retiraran.

Tan inesperada fue la conducta de Lemaur para los propios españoles que, dirigiéndose al gobernador, le aconsejaron facilitar los argumentos convenientes para que, de acuerdo con ellos, continuaran los tratados con el acierto y conoci-

6 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 212.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

miento debidos. Al mismo tiempo proclamaron ante Victoria las buenas intenciones de su majestad católica y de las cortes españolas, cuya conducta ellos juzgaban al margen de injusticia, malicia y contradicción.

Estando a punto de continuar las negociaciones de nuevo intervino Lemaur haciendo hincapié en sus puntos al decir que la isla de Sacrificios y su fondeadero siempre estuvieron bajo el dominio español que así fue reconocido, incluso en tiempo de Iturbide, y que él no podía pretender una soberanía que siempre había tenido; lo único que había hecho fue dirigirse amistosamente al gobernador de Veracruz pidiendo que no se molestara la posesión de la isla, pues una balandra de guerra había fondeado, sin su conocimiento, con bandera mexicana y con objeto desconocido. A fin de conservar la armonía entre el puerto y el castillo, se dirigió al gobernador para que se le explicara el hecho. De las acusaciones de contrabando de que era objeto el castellano se defendía diciendo que el castillo apenas podía albergar su guarnición y que no podía proteger a los contrabandistas, porque eran mexicanos y vivían en su país, por lo que no debía interferir con ellos como gobernador del castillo.

Victoria disintió de que la isla fuera parte soberana del castillo y de que el gobierno mexicano nunca la reclamara por considerarse fuera de duda su naturaleza. Los barcos extranjeros entendían que el fondeadero estaba completamente desligado del castillo. Extralimitándose, el gobernador se había extendido hasta él con el fin de cobrar derechos de anclaje a los buques mercantes. Físicamente tampoco correspondía la isla al castillo, por la distancia que lo separaba, que era mayor y las aguas más profundas que las que lo aislaban de tierra. La gente que pudiera encontrarse en Sacrificios, podía corresponder a que repetidamente enviaron soldados para aprenhender contrabandistas, y a ello nunca se opuso el gobernador, pero el único habitante permanente conocido era un pescador de matrícula de la plaza, al que una canoa de hombres armados robó un bote de pescar. Ello motivó la aproximación de la cañonera Chapala y la alarma del gobernador. El contrabando que preocupaba al gobierno de México se refería a los buques que descargaban en el castillo sin pagar el derecho de tonelaje a la plaza, y al hecho de que, cuando el bote resguardo trataba de inspeccionarlos, la guarni ión del castillo lo impedía con amenazas.

Urgía, pues, terminar el tratado comercial que, al cerrarse, finalizaría las dificultades que se tenían con San Juan de Ulúa.

Pero el asunto del castillo no quedó zanjado. Los comisionados, puntillosos y patrióticos, se ofendieron con las imputaciones de Victoria, y no se conformaron con que el gobierno mexicano aceptara la existencia de un tratado provisional, sino que insistieron en esperar el tratado definitivo, enviado a España, porque sus credenciales sólo autorizaban escuchar proposiciones. A la vez, México insistió en la necesidad de un reconocimiento abierto a la independencia y en la entrega del castillo sin



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

condición; de lo contrario, no habría negociaciones ulteriores. La conducta que se siguiera en el futuro con San Juan y con el comercio español, dependería del resultado de estas conversaciones.

El gobernador del castillo no se dio por satisfecho; siguió enfrascándose en la polémica, poco circunspecta, que partía de los puntos opuestos a los expresados por Victoria o por los comisionados. Así interrumpió el diálogo establecido con anterioridad y llegó al punto de avisar que tomaría la isla de Sacrificios por la fuerza. Afirmaba que, en Veracruz, se hacían preparativos para hacerlo y que dos cañoneras mexicanas ya lo habían intentado, fracasando, porque el viento era desfavorable.

El puerto de Veracruz emprendió preparativos guerreros en todos los baluartes que miraban hacia el castillo, mientras el gobernador enfurecido, declaraba el 15 de septiembre de 1823 que la conservación del castillo estaba en peligro y resolvía tomar las armas. Avisó a los comisionados y quedó en espera de su reacción.

Para Victoria, la cuestión de San Juan se había convertido en un asunto de honor y consideraba imposible la armonía entre Veracruz y San Juan, de no desalojarse el castillo. Si bien se respetaba la soberanía nacional, los diputados opinaron con energía en el sentido de que se aislara el castillo y se llevara el comercio de Veracruz al puerto de Alvarado. Insistieron en que no se permitiera pisar la isla de Sacrificios a los soldados españoles, y que, si fuera necesario, se declarara la guerra a España. Las comisiones que recogieron las sugerencias de los diputados, razonaron con serenidad que España debía reconocer la independencia mexicana y que la guerra fuera un último recurso cuando se agotara todo en favor de una conciliación.

Sin embargo, el 25 de septiembre de 1823, San Juan de Ulúa abrió el fuego de sus baterías sin previo aviso y la plaza de Veracruz sufrió un bombardeo de todo el día. El hecho en sí constituía una declaración de guerra y Victoria envió pasaportes a los comisionados españoles que trataron de conciliar la situación. Los propios comisionados no aceptaron retirarse al castillo y prefirieron embarcarse hacia España, o hacia cualquier otro lugar. Así salieron con rumbo a Alvarado, donde llegaron el 2 de octubre para embarcarse hacia La Habana en la goleta la Fama el día 19 de octubre. Las gestiones que tanto aliento habían hecho concebir en lo que pudo haber sido el final inmediato de las diferencias entre el Nuevo y el Viejo Continente, vieron su fin de esta manera.[7] El castillo continuó en manos de Lemaur y el gobierno mexicano trasladó el comercio a Alvarado para que la guarnición de Ulúa no pudiera gravarlo. Ello causó que Veracruz no pudiera cubrir su presupuesto con las rentas de su aduana, que quedó completamente anulada. Los españoles tuvieron el problema adicional de cubrir los gastos de la fortaleza con el erario de la isla de Cuba.[8]

7 C. Bosch García, *op. cit.*, p. 34-54.
8 M. B. Trens, *Historia de la H. Ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, p. 79.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Río Tuxpan, posible lugar de la batalla con barcos norteamericanos el 19 de abril de 1847. Fot. C. B. G.

El general Miguel Barragán determinó, a pesar de Lemaur, ocupar la isla de Sacrificios y en ella se situó una fuerza que enarbolaba el pabellón nacional, contraviniendo las prohibiciones del castillo. En Mocambo se construyeron, bajo la dirección de Pedro de Urenda, los baluartes Guadalupe, Libertad y República, fortines que se armaron con cañones traídos desde Campeche, atendidos por doscientos hombres. Aparte, hubo el presidio establecido en la propia isla de Sacrificios.

Un año después, 1825, en el mes de noviembre, apareció en el horizonte una flotilla de buques españoles con refuerzos y víveres para San Juan que, al ser avistada desde Sacrificios, provocó la salida de las naves Libertad, Victoria y Bravo, Papaloapan, Tampico y Orizaba, además del pailebot Federal y de la balandra Chalco, al mando del capitán de marina Carlos Smith. Los barcos se pusieron en línea de combate a las cuatro y media de la tarde del día 8 de noviembre, pero la batalla fue imposible debido al norte que se levantó y a la noche que dispersó ambas



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fuerzas. De vuelta, los navíos nacionales se situaron en la isla Blanquilla con el fin de impedir la entrada a San Juan. El día 14, de nuevo se avistaron las naves españolas, y las mexicanas se apostaron en la boca del canal donde las dos flotillas quedaron una a la vista de la otra por varias horas, hasta que la española se hizo a la vela y desapareció.

## 4. *El castillo de San Juan capituló*

El castillo se mantuvo a la e pectativa sin intervenir en el episodio. Continuaron después las conver aciones con el general Barragán y el 17 de noviembre de 1825 el castellano Copienger presentó un proyecto de capitulación que, previas modificaciones, fue aceptado el 18 de noviembre del mismo año. Entre los artículos de la capitulación se especificó:

> A la guarnición deberán de concedérsele todos los honores de la guerra y cuando salga de la fortaleza, en los términos usados en semejantes casos, se le saludará con cuatro piezas de artillería y a dicha guarnición, en que está incluida la marinería, se le permitirá sacar sus equipajes y enseres conducentes a su entretenimiento, comodidad y des an o. (Concedido.)

Los heridos serían curados en Veracruz y después de restablecidos, se mandarían a La Habana. Todo el personal de la guarnición sería enviado a ese puerto por cuenta de los bloqueadores que aprestarían los buques necesarios para ello. Los mexicanos no entrarían en la fortaleza ni arriarían el pabellón español hasta que la guarnición estuviera en camino y la fortaleza evacuada. Al hacerlo, quienes se fueran a hacer cargo de la fortaleza saludarían el pabellón y el saludo sería correspondido por las baterías de la plaza. El armamento del castillo sería entregado, pero la plana mayor del mismo saldría con sus espadas y armas por no considerárseles prisioneros de guerra. Asimismo, al acercarse alguna flota con bastimentos destinados al castillo, ería avisada y recibiría toda clase de facilidades y ayuda para que emprendiera el viaje de regreso.

Las cláusulas fueron cumplidas por ambas partes, los enfermos recogidos en Ulúa; en total de ciento sesenta y tres fueron atendidos después de la capitulación en los hospitales y conventos de Santo Domingo, después se les dio la salida a La Habana. Los habitantes de Veracruz les prestaron muchos auxilios a pesar del daño que habían causado.

> El 21 de noviembre se embarcó Copienger [encargado del castillo] en el bergantín de guerra Victoria y los 163 hombres se trasladaron al bergantín Guillermo y a la goleta Águila que fletó nuestro gobierno para que los llevara a La



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Habana y en el mismo día a las 4 de la tarde Miguel Barragán pasó al frente de 732 hombres de varios cuerpos a Ulúa, tomando posesión de ella con todas las armas, parque, municiones, etcétera. El día 22 permanecieron en la bahía los buques abasteciéndose de víveres y agua y el día 23 se hicieron a la vela. En aquel momento, según lo convenido en la capitulación, se arrió en el castillo de Ulúa el pabellón español, haciéndosele el saludo de ordenanza correspondiente a las 11 de la mañana, cuando se habían perdido de vista, y Miguel Barragán izó nuestra insignia nacional que fue saludada con una triple salva de artillería en la fortaleza y en la plaza y toques de música militar en medio de gran entusiasmo.[9]

## 5. *La aparición de J. R. Poinsett y las relaciones con los Estados Unidos*

Es de entenderse que el puerto sufriera durante esta temporada. Pero, además, las nuevas autoridades, inmersas en los problemas internos del país, poca atención pudieron prestar a la forma de la relación entre el puerto y el exterior. El trato más cercano, con toda lógica, fue el establecido con los Estados Unidos; primero para que se reconociera la independencia y luego para abrir los tratados de comercio y navegación. Con anterioridad hubo de aparecer en Veracruz un personaje cuya influencia en México no puede hacerse a un lado. Éste fue Joel R. Poinsett, un hombre muy viajado, que estuvo en Rusia, donde en una entrevista con el zar hizo la alabanza de las instituciones republicanas, de tal forma que el emperador Alejandro llegó a decirle: "Tiene usted razón, señor, y si yo no fuera emperador, seguramente que sería republicano". Vivió en París, visitó Francia, Suiza, Italia, Austria y Bavaria y aceptó una misión para ir a Sudamérica, con el fin de estudiar las condiciones en que se encontraban las colonias españolas y las probabilidades de éxito que había para lograr la independencia.

Con ese motivo visitó Buenos Aires, fue a Chile donde presenció la declaración de independencia, volvió a Buenos Aires y de allí, no sin aventuras novelescas, llegó de nuevo a los Estados Unidos, donde en 1821 después de ser diputado en la legislatura de Carolina del Sur, fue representante en el Congreso Federal, tomando parte activa en los debates producidos por el reconocimiento de la independencia de las colonias españolas. A invitación del presidente Monroe, hizo su primer viaje a México, embarcándose en la goleta John Adams en Chárleston y llegando a Veracruz el 19 de octubre de 1822.

En Veracruz se puso en contacto con el comandante militar de la plaza, que era el general Santa Anna.

9 *Ibidem*, p. 25-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Este misterioso viaje, que no ha sido estudiado diligentemente ni por los historiadores norteamericanos, ni por los mexicanos, ha tenido una gran trascendencia para el país. . .[10]

De ninguna manera fue de observación y estudio, pues estuvo relacionado con la discusión de la posibilidad de modificar la frontera con los Estados Unidos y con la colonización de la zona texana por norteamericanos.[11] Según la versión del coronel Azcárate, presentada a Guadalupe Victoria el 3 de junio de 1825, Poinsett se presentó ante Santa Anna como enviado oficial y cuando llegó a la capital todos supusieron que tenía ese carácter, pues, como tal, se presentó al emperador. Después de ser introducido, el autor de la carta relata cómo pidió una entrevista y en ella, reunidos, y con un mapa entrente, Poinsett trazó una línea divisoria con los Estados Unidos, que absorbía todo Texas, Nuevo México, Alta California y parte de Coahuila, Nuevo León, Sonora y Baja California. En conferencias subsiguientes, para definir el carácter de las propuestas, "Poinsett le dijo, cuando el mexicano exhibió sus credenciales, que él no tenía carácter público, que era un simple viajero y que sólo expresaba sus personales opiniones, por lo que la discusión quedó en un terreno netamente académico".[12]

Con toda probabilidad Poinsett fue de los muchos agentes confidenciales de los Estados Undios que recorrieron los países sudamericanos. De vuelta de la capital, después de hacer relaciones con los hombres opuestos al imperio, emprendió su viaje de regreso el 11 de noviembre de 1822, por la ruta de Tampico, en donde se embarcó el 21 de diciembre. Presentó un informe oficial de su viaje al presidente Monroe, en enero de 1823. Caído Iturbide y despues de haber continuado su vida política en su país, varias personas fueron propuestas para el cargo de ministro de los Estados Unidos en México que, al terminar la crisis que puso al frente del gobierno al presidente Adams con su secretario Clay, en uno de los primeros acuerdos de los funcionarios, recayó en Poinsett, dándole el cargo que aceptó el 6 de marzo de 1825 y que se ratificó en el Senado dos días después.

Poinsett fue instruido por su gobierno para que pudiera cerrar tratados de navegación y comercio con México, que regirían todo movimiento en los puertos nacionales. Por desgracia, la discusión de los tratados se mezcló con la de las fronteras terrestres y sus posibles modificaciones y ello produjo un estado de incertidumbre en todos los trámites relativos a la navegación.[13] Después de su llegada, en la primera

10 Francisco Javier Gaxiola, *Poinsett en México (1822-1828)*, México, Ed. Cultura, 1936, p. 28-9.
11 Véase C. Bosch García, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos, 1819-1848*, México, Esc. de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1961.
12 Gaxiola, *op. cit.*, p. 31.
13 Véase C. Bosch García, "Primeras relaciones con Estados Unidos" en *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 13-38.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

parte del año de 1825, se enfrentaron con la larga y difícil tarea, en cierta forma presionada por la situación general que estos menesteres suponían pues, de acuerdo con reclamaciones que partían del primer año de su estancia en el país, se observa que en la aduana de Alvarado se imponían impuestos desme urados al bergantín Victoria. Al año siguiente se encuentran quejas porque no se tenían en cuenta los reglamentos consulares publicados en Wáshington y, al llegar los cargamentos a Veracruz, se les detenía por no presentarse las facturas debidamente certificadas y comentaba el propio Poinsett: "el carácter de estos reglamentos restringidos, como están, al comercio de los Estados Unidos y su injuriosa operación sobre el comercio de ambos países, pues que imponen restricciones a los comerciantes de los E tados Unidos".[14]

Las dos naciones contaron por lo menos con un texto, que sirvió de punto de partida desde el 10 de julio de 1826, en que el tratado de amistad, comercio y navegación estuvo concluido. Quedó por delante el problema de su ratificación para que se convirtiera en ley, misma que se complicó, como hemos dicho, con los problemas de la discusión del tratado de frontera que dificultaron las ratificaciones. Ese texto tuvo la intención general de establecer de un modo justo y permanente las reglas que debían gobernar las comunicaciones com rciales y las r la iones amistosas entre ambas partes, por medio de un convenio fundado en la mas perfecta igualdad y reciprocidad y evitando toda preferencia a otras naciones. Si éste era el espíritu general de la relación que comenzaba, se puntualizaba también en el artículo 3 del texto, que los habitantes de ambos países tendrían libertad franca y segura de

> ir con sus buques y cargamentos a todos aquellos lugares, puertos y ríos del territorio de los Estados Unidos en América y de los Estados Unidos Mexicanos, en que les es permitido a los demás extranjeros entrar y permanecer y residir en cualquier parte de los mismos territorios respectivamente, así como alquilar o arrendar y ocupar casas o almacenes para su comercio y traficar en toda clase de productos, manufacturas y mercancías, y generalm nte los comerciantes y mercaderes de dichas naciones gozarán la más completa protección y seguridad en su comercio y no pagarán otros mayores derechos, impuesto o emolumentos cualquiera que los que las naciones más favorecidas con respecto a la navegación y comercio, pero siempre con sujeción a las leyes, usos y reglamentos de ambos países respectivamente.
>
> La libertad de entrar y descargar los buques de ambas naciones en puertos y ríos, de que habla este artículo, no se extenderá a autorizar el comercio de escala y cabotaje, sólo permitido a buques nacionales.

14 C. Bosch, *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 35.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Asimismo, se habló de igualar los impuestos a los artículos fabricados en uno u otro país con lo que pagara cualquier otra nación por artículos parecidos y lo mismo secedía con "los derechos de tonelada, fanales, puerto, prácticos, salvamento de buques en caso de avería o naufragio, represa de buques u otros impuestos o carga locales que se hayan establecido. . ." Esa igualdad se mantenía tanto si los productos viajaban en buques nacionales, como si lo hacían en los del otro país. Pero salta a la vista del propio texto del tratado el que la marina mercante mexicana era insuficiente y que con ello el tratado no podía ser bilateral. El último párrafo del artículo 6 confesaba esa situación d manera abierta.

En muchos otros temas, la reciprocidad también resultaba imposible por la falta de marina nacional: al decirse, por ejemplo, que los ciudadanos no estarían sujetos a embargo, ni sus buques, ni cargamentos o mercancías y efectos podrían ser detenidos para expediciones militares cualquiera que fuera la indemnización. O que los ciudadanos no podrían ser forzados a servir en el ejército y la armada y que no podría imponérseles ningún empréstito forzoso, o cargas que fueran pagadas por los ciudadanos americanos en su propio país. Que se debía recibir a los buques mercantes o de guerra, o de corso, que se refugiaran en ríos o puertos y facilitarles ayuda. Todo resultaba peregrino, si no había buques suficientes en ambas naciones. Pero debe aceptar e que el tratado reunió todos los temas, comunes en ese tipo de documento, y que previó situaciones de manera que si, México no contaba entonces con los elementos suficientes para que se operara en reciprocidad, cuando la marina mercante y guerrera tuviera el volumen necesario se vería perfectamente protegida por el tratado.[15] Se habló también de piratas, de pertrechos de guerra, contrabando, bloqueos, de abordajes, de inspección en alta mar, de los convoyes. Se anunciaba "tan luego como lo permitan las circunstancias y con objeto de proteger más eficazmente su comercio y navegación" la confección de un reglamento consular que ayudaría a regir la relación entre las dos naciones.

Tratados similares se firmaron con la Gran Bretaña, el 26 de diciembre de 1826: con Francia, el 9 de mayo de 1827, en forma de comunicado; si bien el tratado francés se firmó en 1831, con los Países Bajos en 13 de marzo de 1831 y con España en 29 de diciembre de 1836.

## 6. *Los ataques a Cuba*

La rendición del castillo de San Juan de Ulúa terminó con las preocupaciones del gobierno mexicano, respecto a la retención de territorio nacional por parte de las

15 "Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre México y los Estados Unidos del Norte, 10 de julio de 1826", en C. Bosch García, *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 282-94.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tropas españolas, y las pocas fuerzas marinas mexicanas quedaron libres para molestar la isla de Cuba, el principal reducto de España en el Caribe, incitadas por Pablo Obregón, el ministro de México en Wáshington. La misión no era fácil y se llevó a efecto mediante la escuadra que se puso en movimiento al mando del comodoro David Porter, de nacionalidad norteamericana, que respondió sobradamente a su encomienda. En diciembre de 1826 salió del puerto de Veracruz con rumbo a la isla habanera, llevando bajo su mando a la fragata Libertad armada con cuarenta cañones, los bergantines Victoria, Bravo y Hermón de veinte el primero y dieciocho los dos últimos, y con la promesa de ampliar las fuerzas, en cuanto fuera posible, por medio de navíos que estaban construyéndose en el extranjero. El bloqueo de Cuba necesitaba de mayores recursos. El crucero comenzó haciendo numerosas presas, muchas de ellas destruidas mientras otras se enviaron a Veracruz. La escuadrilla de Porter parece haber inhabilitado veinticuatro buques y, entre los que fueron remitidos a Veracruz, se encontraba el bergantín español Hércules Gaditano. De Cuba salieron pronto en contra de la flotilla de Porter, que se retiró al cayo Hueso, aunque no abandonó la misión, pues desde allí atacaba a los buques españoles que se le aproximaban. El propio Francisco Pizarro Martínez, agente de México en Nueva Orleáns, comentaba sobre la disciplina y buen gobierno que Porter mantenía en sus buques el 24 de marzo de 1827:

> La escuadrilla mexicana, compuesta de la fragata Libertad y los bergantines Bravo y Victoria, permanecen aún en este puerto. El Hermón ha ido a Veracruz con prisioneros. La disciplina a bordo de estos buques ha mejorado mucho y están que da gusto verlos. Los antiguos soldados de marina hacen excelentes marineros y manejan muy bien la artillería. . . El comodoro Porter adopta los medios más eficaces para molestar al enemigo y perfeccionar a su oficialidad y gente de mar en sus deberes respectivos. El bloqueo es nominal; la escuadrilla puede salir al mar cuando guste por cualquiera de los cuatro canales que hay en este cayo. El comodoro Porter es tan escrupuloso en observar la neutralidad del país, que ha rehusado servicios que habría aceptado gustoso si estuviese en el mar, o en uno de sus puertos. No me creo con derecho de comunicar todo cuanto sé de sus planes. . . ha de dar mucho quehacer a sus enemigos antes de que se retire de estas aguas. . . Su escuadrilla se mantiene por la mitad de lo que gastaría en Veracruz.

Pero además, poco después, en julio, el mismo corr sponsal comentaba que ''. . .apenas se dijo en La Habana que Porter había entrado al servicio mexicano, cuando todos dieron por perdida sin remedio la fuerza naval española en este seno''. Porter logró tal prestigio, que el gobierno mexicano le autorizó a conceder patentes de corso y la única que pudo dar para intensificar el crucero en contra del comercio



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

marítimo español lo fue al navío llamado la Molestadora, que cruzó las aguas cubanas y además proyectó sus incursiones al Mediterráneo.[16]

La audacia de estos marineros provocó la irritación de autoridades y funcionarios españoles cubanos, y entre ellos la del marinero Ángel Laborde, comandante de las fuerzas españolas de la isla de Cuba, que contaba con la ayuda del gobernador Dionisio Vivás. Laborde organizó una cruzada sobre las costas mexicanas y colombianas, porque desde allí también partían los corsarios. Poco de esta operación española tuvo lugar en las costas mexicanas, pues sólo algunos de los buques de Laborde llegaron a ellas y apresaron navíos dedicados al servicio de cabotaje. Con parsimonia llegaron los navíos de Porter a Veracruz y en los meses finales del año los bergantines Hermón, Bravo y Guerrero recibieron la orden de salir en diciembre de 1827 para reanudar las hostilidades contra Cuba.

Frente a la costa cubana, en la mañana del primero de febrero de 1828, el bergantín Guerrero avistó al español Marte con la goleta Amalia, custodiando veinticinco barcos costaneros. El capitán David H. Porter, sobrino de David Porter, que llevaba el Guerrero, arremetió contra el convoy español disparándole y obligando a las embarcaciones mercantes a encontrar refugio. Perseguidos con tenacidad hasta la barra de Banes los buques fueron averiados por los disparos de cañón del buque mexicano. Las autoridades de La Habana, avisadas de las ocurrencias, remitieron contra el bergantín Guerrero a la fragata Lealtad de cincuenta y cuatro cañones y trescientos hombres. Avistados los navíos, a las cinco de la tarde, el español persiguió al mexicano, encontrándose al terminar la noche próximos el uno al otro. La lucha comenzó a las seis de la mañana del día 11, con un intenso fuego por ambas partes que duró dos horas y media. Porter, al verse perdido, reunió a la oficialidad en popa y ésta decidió la rendición a la fragata. Porter protestaba por la decisión de los oficiales cuando una bomba de cañón segó su vida y el navío, rendido, fue trasladado a La Habana, donde después de reparado, se le incorporó a la escuadra del enemigo con el nombre de Cautivo.[17]

Resulta interesante detenerse a ver el parte que de esta acción rindió el comandante del Hermón al comodoro Porter, informándole de la batalla y de la muerte de su sobrino, que comandaba el Guerrero:

> Cayo Hueso, Febrero 14 de 1828. Comodoro David Porter. Señor: Con un sentimiento extremo, tengo que anunciar a usted la pérdida del bergantín Guerrero y su heroico comandante D. David H. Porter, un oficial de tanta importancia a nuestra marina, después de una acción reñida con la fragata Libertad del porte de

16 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 243-5.
17 *Ibidem*, p. 247-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

50 cañones y 300 hombres que fue ostenida por parte del Guerrero de un modo el más determinado, tanto que se puede decir que ha obtenido una victoria, aunque, últimamente apresado. Según he podido informarme del pormenor de este suceso, de los amigos en La Habana y también por otros medios, parece que el 10 del corriente, el Guerrero encontró una escuadrilla. . . y tanto fue el daño que recibieron, que con gran dificultad lograron ampararse de la batería de un puerto a sotavento, poniéndose bajo su protección, la cual también atacó al Guerrero.

Después llegaron a La Habana bien destrozados del casco y arboladura, con varios de sus oficiales y tripulantes muertos y heridos. Como se emprendió el combate cerca de tierra, fu ron llevadas las noticias a La Habana, al principio de la acción, y en media hora la fragata Lealtad estaba a la vela, y pronto llegó al sitio de la contienda.

El Guerrero arribó para escaparse, dirigiéndose hacia las Tortugas, y sosteniendo un combate de corrida en intervalos durante la noche. Por la mañana del día 11 se atacaron ambos buques cerrándose a la más corta distancia de combate, tirando respectivamente sus baterías corridas durante el tiempo de la acción, que duró dos horas y veinte minutos y habiendo expedido su último cartucho el Guerrero, tuvo que arriar su bandera.

El capitán Porter fue muerto al oncluir la acción, por una bala rasa, sin un solo suspiro.

Se dice que no ha muerto otro ofi ial del buque.

El cirujano y su hijo fueron reconocidos a bordo de la capitana, por el capitán de un buque pescador que salió anoche de La Habana.

El Guerrero fue llevado a remolque a La Habana ayer por la Lealtad, teniendo el primero ambos palos cortados arriba, uno o dos balazos a la flor de agua y mucha metralla en el casco, y solamente tenía la vela mayor guindada.

El enemigo dice que le hizo cuarenta muertos y heridos, pero con excepción de esta parte de las noticias lo demás del pormenor se puede considerar suficientemente exacto.

Muchos creían en La Habana por el destrozo de ambos buques, que, si el Guerrero no hubiera gastado sus municiones, podía haber apresado a su contrario, o al menos asegurado su retirada, pues ahora se halla la Lealtad bastantemente lastimada en su casco y arboladura.

Con respecto a la pérdida de gente a bordo de la Lealtad no podemos hablar con certeza. El capitán Porter debía ser enterrado en La Habana esta mañana con los honores de guerra, y yo mandé hacer funerales de ordenanza, usando el crespón de costumbre.

Espero sumisamente que usted aprobará la medida que he tomado de despachar la balandra Greyhound con estas noticias; pues me ha parecido un deber hacerlo, tanto para su inteligencia como para poder elevarlo al conocimiento del



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

supremo gobierno. Me refiero a otras cartas que escribo a usted para que sepa mis movimientos particulares. Tengo el honor . . .Carlos E. Hawkings.[18]

La pérdida del Guerrero y las noticias remitidas a México estremecieron al país; sobre todo en los puertos, se hicieron colectas para construir otro Guerrero. Sin embargo, el gobierno mexicano no aprovechó el momento de entusiasmo en favor de la marina. Antes de regresar la flota a Veracruz y a pesar de haberse perdido el Guerrero, el entusiasmo de los demás buques continuó engrandecido pues el bergantín Bravo logró hacer trece presas más y el Hermón cuatro, antes de regresar definitivamente al puerto de V racruz.

El año de 1828 se particularizó por el pronunciamiento veracruzano de Santa Anna contra el gobierno, presidido por Manuel Gómez Pedraza y fue durante ese movimiento cuando tuvo lugar la batalla naval del Guerrero, final de una serie de escaramuzas y tensiones entre buques mexicanos y españoles en el Golfo de México. Pero, con anterioridad, al finalizar el proceso de la independencia peruana entre 1825 y 1826, las naves españolas surtas en el puerto del El Callao se destinaron a las Filipinas y debían viajar a Manila. En una de ellas, el navío Asia de gran tonelaje, la tripulación se sublevó y con todo y buque se ofreció a las autoridades mexicanas que algunos dicen que hicieron un mal negocio con la compra. La adición de esta unidad a la marina mexicana fue de importancia, pues se trataba de un navío con 444 plazas con 63 cañones, 4 obuses y pertrechado con 2490 balas. Tamaño y armamento muy respetables para un navío de esa época. Al ser rebautizado con el nombre de Congreso Mexicano en junio de 1825 en Acapulco, su tripulación fue liquidada. El navío quedó comisionado por el presidente Guerrero para vigilar las costas de Sudamérica con el fin de protegerlas contra las naves españolas que trataban de recuperar las colonias recién independizadas.[19]

## 7. *La expedición de Barradas*

Tal pareciera que terminados los acontecimientos descritos, la nacion hubiera debido quedar al margen de posibles ataques de las fuerzas coloniales. Sin embargo, todavía quedaba pendiente el último e fuerzo español, debido en parte a conspiraciones de los conservadores que se frustraron con la prisión del padre Arenas. Los conservadores españoles-mexicanos continuaron entendiéndose con sus corres-

18 *Ibidem*, p. 251-2.
19 *Ibidem*, p. 254-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ponsales y amigos del exterior excitándolos de continuo para que reabrieran la guerra, pues creían a su alcance recuperar el dominio de la Nueva España. Además, efectuaron la campaña, extendida por la república, en contra del presidente Guerrero y apoyada de manera activa por el vicepresidente Bustamante quien abandonaba la administración a sus propias fuerzas para que fracasara al tratar de atender el cúmulo de necesidades y peligros que la amenazaban.

Con ese ambiente, repleto de conspiraciones y de infamia, la expedición e pañola partió de La Habana con dirección a las co tas mexic anas el 15 de julio de 1829. De hecho, parece ser que el brigadier Isidro Barradas, fanfarrón e ignorante, pensó que iba a marchar sin dificultades con el ejército español hasta la capital mexicana. Los residentes en La Habana le habían asegurado que cuando desembarcara, el pueblo mexicano lo seguiría, asegurando así el éxito. El almirante Laborde de la isla de Cuba lo trasladó con sus tropas, en una flotilla compuesta por el navío Soberano, las fragatas Lealtad y Restauración, cinco bergantines de guerra, cuatro goletas mercantes y algunos barcos pequeños de diversas clases. Iban destinados a Tampico y, al llegar y poner en tierra el ejército y sus p rtrechos, se retiraron las naves de inmediato hacia La Habana, dejando a los invasores sin posibilidad de regresar si las cosas no resultaban como esperaban.

Por su parte, Santa Anna se propuso ir por mar a Tampico para ombatirlo. Pidió dinero prestado a los mismos españoles que habitaban en Veracruz; ocupó los barcos de guerra y mercantes que estaban en el puerto y dispuso el embarque de la infantería, mientras que la caballería marchó por tierra a lo largo de la costa. Mientras, el general Manuel Mier y Terán fortificaba Altamira en las cercanías de Tampico. Santa Anna partió del puerto de Veracruz el 4 de agosto de 1829 a bordo de la goleta mercante Luisiana, con un gran estado mayor y banda de música. Las tropas viajaron en el bergantín Trinidad, las goletas Iris, Félix, Ursula y Concepción, y en los bergantines americanos William y Splendid, tres lanchas, una obusera y varios barcos pequeños de pesca. Fue toda una flota que también sufrió sus peripecias en el Golfo.

Los soldados de Barradas fueron atacados por la enfermedad y las epidemias de la costa y la decepción sufrida por el brigadier fue grande. De haber tenido los barcos que se llevó Laborde, es posible que se hubiera retirado a La Habana. Con poca lucha cedió después de los ataques frontales de Santa Anna y se dispuso a la apitulación de las mejores condiciones, que se llevó a cabo el 11 de septiembre de 1829. A las nueve del día, después de fracasar y capitular, las fuerzas españolas evacuaron el fuerte de la barra, llevando sus armas y a tambor batiente, para entregarlas junto con sus municiones de guerra al ejército mexicano representado por el gen ral Manuel Mier y Terán, entonces segundo jefe del ejército. De allí las tropas serían remitidas a Tampico de Tamaulipas con sus oficiales, qu conservarían sus espadas. Los heridos se trasladaron a los hospitales y después de que México facilitó bagajes y víveres a los



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

derrotados, éstos fueron rembarcados. Los dos generales mexicanos fueron ascendidos a generales de división. A pesar de que el triunfo de Santa Anna no fuera un gran hecho militar, tuvo la importancia de significar la primera derrota que sufría el partido conservador en su intento de restablecer el poder europeo en América Latina.

Al recibirse la noticia de los sucesos el día 20, del mismo mes, el pueblo de la capital aclamó a Guerrero y pareció que los problemas políticos pudieran resolverse por haberse consolidado la unión de todos los mexicanos. En ese sentido los sucesos de Tampico fueron importantes, pero Santa Anna se ocupó de desviarlos, en tal forma, que los resultados fueran en su beneficio:

> Ningún homenaje se le escatima; Veracruz y Puebla lo declaran benemérito; Jalisco y Zacatecas su ciudadano predilecto; Guanajuato le obsequia una espada con puño de oro; el Congreso Nacional le concede una cruz con la inscripción de "Abatió en Tampico el orgullo del Español", y lo declara benemérito de la patria. Su nombre quedará grabado en una pirámide levantada en el lugar en donde los españoles le rindieron sus armas, con esta leyenda: "En las riberas del Pánuco afianzó la independencia nacional el 11 de septiembre de 1829".[20]

Se habían terminado las expediciones y los enfrentamientos a los que colaboró la semirrecuperada maquinaria marítima española en contra de la incipiente marina nacional mexicana dirigida, básicamente, por extranjeros al servicio de la nación, como ya hemos visto. Con la expedición de Barradas podría decirse que la independencia mexicana entraba en un periodo de consolidación nacional que debería lograrse por los esfuerzos de los propios mexicanos.

## 8. *Conclusiones*

La guerra de insurgencia se resolvió durante los arreglos que se hicieron en el Plan de Iguala que terminó el problema "entre mexicanos" mientras el Tratado de Córdoba lo hizo con el enviado de la metrópoli Juan O'Donojú. Ello llevó el ejército trigarante a la ciudad de México y a la proclama del imperio iturbidista, a pesar de la oposición del Congreso.

Frente a los sucesos, el gobernador de San Juan de Ulúa continuó su postura "fidelista" y se hizo fuerte en el castillo, que representó el último recinto de oposición a la independencia.

20 Félix F. Palavicini, *op. cit.*, p. 312.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

La conducta vacilante de Santa Anna, asesorado por el diplomático Miguel Santa María, dio la base para que se contrariara al imperio y se proclamara la república produciéndose la caída de Iturbide.

La oposición de San Juan fue seria pues, además de que Dávila, en 1821, pensara en la posibilidad de recuperar el país, el castillo no recibió apoyo desde Cuba.

Los esfuerzos de Iturbide por lograr que Dávila depusiera su actitud hostil y las amenazas que hizo diciendo que estaba en posibilidad de destruirlo por mar fueron inútiles. El intento de acercamiento fracasó y Dávila se negó a entregar el castillo. En 1822 la fortaleza pasó a manos del brigadier Lemaur quien, además de concordar con la postura de Dávila, bombardeó el puerto so pretexto de que se había cerrado el muelle de abastecimiento.

La llegada del interludio liberal de Riego a España reprodujo la dualidad española representada por el tradicionalismo (Dávila y Lemaur) y la modernidad liberal (los representantes de las Cortes) que intentaron llegar al arreglo con el gobierno independiente e incluso firmar un tratado de comercio y navegación entre las dos naciones.

La misión de los comisionados liberales españoles fracasó por la terquedad de Lemaur y por la reacción enérgica del gobierno mexicano provocada por la actitud del mismo, que disputaba la soberanía de la isla de Sacrificios y se afirmaba con nuevos bombardeos del puerto en 1823. La ayuda desde La Habana fue poco efectiva y ello provocó que el castillo tuviera que rendirse con honores por medio de la capitulación de 1825.

Entretanto en 1822, por primera vez, hizo su aparición en el puerto el enviado norteamericano J. R. Poinsett que, en apariencia sin intención declarada de hacerlo, exploraba la posibilidad de reformar la frontera de su país con el norte de México.

Poinsett volvió a México como ministro plenipotenciario en 1825, para plantear de manera oficial la necesidad del tratado de navegación y comercio, mezclado con el tema fronterizo. De inmediato surgieron discusiones por la mala organización aduanal y por la aplicación arbitraria de tarifas comerciales.

El documento que se redactó se inspiró en una reciprocidad imposible de ser efectiva, por la falta de una marina nacional suficiente. Sin embargo, significó un esfuerzo en el sentido de tratar de prever situaciones que pudieran darse en un futuro.

Terminado el problema de San Juan de Ulúa, México respondió a España en 1828, organizando el crucero sobre Cuba, que se efectuó con marinos en patente de corso y ahí puede decirse que comenzó de manera efectiva la existencia de la escuadra nacional. De hecho, la expedición de Barradas sobre Tampico puede entenderse como la respuesta a ese crucero, pero, además ella fue el fin de los ataques españoles debidos a la discusión de la soberanía mexicana.

Cabe reflexionar, si el ataque mexicano a Cuba en 1828 y la respuesta de Cuba en



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

1829 no marcan el final de la lucha contra la metrópoli en favor de la independencia nacional.

Consideramos que los siguientes enfrentamientos que tendrían lugar en las costas del Golfo fueron provo ado por motivos no relacionados con el largo conflicto con España que afin ó la independencia nacional.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO VII

# LAS COSTAS. ZONA DE FRICCIÓN Y REFLEJO DE LAS CRISIS

1. La confusión política de Guerrero a Bustamante
2. La sublevación de Veracruz y el tratado de Zavaleta
3. Situación de la marina
4. La ruina afectó el desarrollo naviero
5. La marina extranjera, fuente de reclamaciones
6. El intento para ordenar la tran acción portuaria y su impacto económico
7. Las fricciones y conflictos internacionales y su reflejo en las costa
8. Intercambio marítimo y malentendido diplomático
9. La crisis francesa y la intervención en Veracruz
10. Nuevas cargas para la minimizada marina
11. Reajustes económicos a cargo de las costas
12. Y siguió el caos político y económico afectando los puertos
13. La fricción con los Estados Unidos
14. El frente en el Golfo
15. Consecuencias económicas del bloqueo y la crisis política
16. El problema del trasporte mundial
17. La revisión de los cargos marítimos y la vigilancia de las costas
18. Conclusión

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *La confusión política de Guerrero a Bustamante*

México tomó, al llegar Guerrero al gobierno, un derrotero político difícil pero indudablemente claro en cuanto a la decisión de mantener su independencia sin ninguna cortapisa. Tanto el episodio de San Juan de Ulúa, como los ataques a la colonia española en Cuba, o la expedición de Barradas confirman esta impresión. También debemos pensar que estos tres acontecimientos, fundamentales a nuestro parecer, indican cómo el país desde muy temprano gravitaría hacia el Golfo, que se convertiría en la pantalla y palanca de los sucesos políticos ocurridos en el interior. En cambio, la función de la costa occidental de la república parece perder la importancia que con anterioridad derivaba básicamente de la existencia del comercio con el Oriente, mismo que decayó y desapareció en el siglo XIX. Así pues, queda como resultado de los movimientos independentistas un país inclinado hacia el Golfo, que nunca se convertiría en el centro de las actividades nacionales porque éstas se desarrollarían en la meseta y sólo algunos puntos privilegiados de la costa los reflejarían.

Casi a la par de la expedición de Barradas tuvo lugar la adhesión del general Anastasio Bustamante —vicepresidente de la república, mientras Guerrero fue presidente— al Plan de Jalapa firmado el 5 de diciembre de 1829. Este plan fue el inicio del caos político mexicano, al levantarse Bustamante en armas en contra del gobierno y al encabezar el cuerpo de reserva que Guerrero le confió, en previsión de que hubiera otra expedición invasora española. La razón de Bustamante para levantarse era su identidad conservadora, que lo ponía al frente de una reacción que proclamaba el restablecimiento de la Constitución y de las leyes violadas, por haberse concedido facultades extraordinarias al presidente. El Plan de Jalapa significaba además la destitución de Guerrero y el cambio del partido que prevalecía en el gobierno.

Guerrero, después de convocar el Congreso a sesiones extraordinarias para el 11 de diciembre salió, en contra de Bustamante, hacia Puebla, con la tropa que pudo obtener en la capital, dejando a José María Bocanegra como presidente interino, nombrado por el Congreso para ese fin. El 18 de diciembre emprendió la marcha y sufrió de continuas infidencias y traiciones por parte de personas ambiciosas del poder, que causaron su retiro con un grupo mínimo de tropas a su estado.

No obstante la difícil situación política, se promulgó el decreto sobre fomento y navegación marítima el 25 de agosto de 1829, que representó un esfuerzo para organizar la marina:



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Siendo del interés de la nación promover el fomento de la pesca y navegación marítima como base de la población de las costas que la hagan industriosa y rica, con diferentes ejercicios de mar; en uso de las facultades extraordinarias. . . he venido a expedir el decreto que sigue:

Art. 1. Todos los mexicanos que, inscritos en los ayuntamientos inmediatos al mar, ejerzan la profesión marítima, quedan exceptuados de toda especie de servicio militar de tierra; pero no del que en turno les corresponda en la armada naval.

Art. 2. Los que dan igualmente de ambos servicios militares de mar y tierra: 1. Los capitanes o patrones que fueren propietarios de una embarcación, cualquiera sea su tamaño, con tal que ocupare en ella cuatro hombres para arriba, incluso el propietario, y navegante esté o pesque con el mismo buque; mas no si lo hubiere con otro. 2. Los capataces de cualquiera especie de pesca, o armadores de grandes pesquerías; entendiéndose es excepción durante el tiempo que las tengan en ejercicio.

Art. 3. Que para las demás circunstancias concernientes a la pesca y navegación, reglas particulares de inscripción y turno en servicio militar de la armada naval, se declara vigente el decreto de las Cortes Españolas de 8 de octubre de 1820, mientras el Congreso General no acuerde lo contrario.[1]

La caída de Guerrero fue, sin embargo, inevitable y de nada sirvieron sus esfuerzos.

Se levantaron otros estados secundando el centralismo del partido conservador, entre ellos Yucatán y Campeche, donde las tropas se opusieron contra el gobierno de la federación. El Congreso declaró a Guerrero en imposibilidad de gobernar la República, y Bustamante tomó posesión de la presidencia el 1 de enero de 1830, sin que hubiera ninguna elección. La protesta por las armas efectuada por el partido yorkino abrió lo que se llamó la guerra del sur a consecuencia de la cual Guerrero moriría más adelante.

El gobierno de Bustamante formado por personas "decentes" fue de grandes represalias políticas y de caos administrativo, que Santa Anna aprovechó para dar su primer asalto a la presidencia en abril de 1833 presentándose como salvador de la nación.

De hecho, el caos se debió a que se habían agotado los fondos del préstamo oneroso negociado en Londres durante el gobierno de Victoria, y a que había quebrado la firma Barclay, Herring, Richardson y Cía. de Londres, ocasionando grandes pérdidas al erario nacional mexicano. La falta de fondos dio por resultado que el gobierno federal cayera en manos de usureros, haciendo que un grupo de ricos

1 Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano,* México, edición del autor, 1968, t. I, p. 359.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mexicanos y extranjeros medraran con las necesidades del erario que crecían día a día. Los hombres que ''no eran de bien'' se enfrentaron, en cambio, con una lucha que tendía a constituir una nacionalidad fundada en bases reales y trataban de incorporar al pueblo mexicano a un estilo de vida y a una economía más generosa y humana.

Los esfuerzo de Guerrero por mantener la legalidad de la república federal en el sur, debían resultar inútiles y, para ello, se refugió en el puerto de Acapulco, de donde fue sacado por intrigas y conducido hacia su muerte por el aventurero Picaluga. Después de su asesinato el 14 de febrero de 1831 la administración de Bustamante tuvo que enfrentarse a graves cargos.

> La responsabilidad de la muerte de Guerrero se hizo caer sobre los ministros Alamán y Facio. Al primero se le formó causa y se defendió en tal forma que resultó absuelto, aun cuando juzgado por sus propios enemigos. Facio emigró y se estableció en París, en donde publicó unas memorias. Dice en ellas, ''que teniendo Picaluga su bergantín al servicio de Guerrero en Acapulco, no podía sacarlo de aquel puerto sin resentir graves perjuicios, por lo cual se presentó en México pidiendo al gobierno, como indemnización para privar a Guerrero del servicio del bergantín Colombo, la cantidad de cincuenta mil que el gobierno accedió a darle por la importancia que tenía privar a Guerrero de recibir auxilios por agua para estrechar el sitio por tierra, y poder reducir el puerto de Acapulco a la obediencia del gobierno. Que cuando esto se había concertado, el mismo Guerrero viendo ya desesperada su situación, determinó embarcarse con dirección a algún puerto fuera de la República y que, habiendo elegido para su embarque el mismo bergantín de Picaluga, éste lo condujo a Huatulco sin previo acuerdo del Ministerio''.
>
> Bustamante nunca podrá quitarse el cargo que se le ha hecho de la muerte de Guerrero, el representante del partido liberal y por consiguiente de la verdadera revolución. La personalidad de Guerrero estorbaba a la reacción que representaba el partido escocés. De cualquier manera que se explique este bochornoso acontecimiento siempre quedarán de por medio los cincuenta mil que entregaron a Picaluga, pues esta suma era muy grande en la época y representaba un gran sacrificio para el gobierno.[2]

Había empezado el largo periodo de desavenencias políticas, de irregularidades constitucionales, planes y contraplanes, de feroces apetitos personales y de vicios políticos. Bustamante, Santa Anna y Gómez Pedraza se liaron en pronunciamientos y contrarrevoluciones y desfilaron por la presidencia Gómez Farías y Múzquiz y,

2 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 317.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

entre acciones liberales y reaccionarias, llegó la república de sistema federal surgida del desconcierto que produjeron los pronunciamientos y los presidentes de la misma.

El clima resultaba tan nocivo para las relaciones internacionales como para la práctica del comercio con el exterior, y también para el desarrollo de la marina nacional mercante mientras pasaban por la presidencia Bravo, Canalizo, Herrera, Paredes, Salas, Anaya y Santa Anna que subió y bajó del poder, unas veces en toda la gloria de su dictadura y otras cubierto de ignominias.

Nuestro país no había decidido, como tampoco lo había hecho durante la colonia, la entrada franca a la filosofía de la modernidad y se aferraba todavía a la cultura tradicionalista que representaba, y que había heredado de la colonia. Por ello quedaba en pie, y en el fondo del alma de los mexicanos, un sistema de señorío en el que se distingue la tónica localista y la falta de una concepción generosa de nacionalidad y solidaridad, que hubiera podido aunar los esfuerzos de los partidos políticos en pos de fines más altos, que nos hubieran llevado al encaje con el mundo moderno, planteado en el exterior desde principios del siglo XIX. México, así como el resto de Latinoamérica, no había logrado todavía desprender los beneficios de la nueva concepción de la vida que hubiera resultado en un orden económicosocial distinto del que había precedido.

## 2. La sublevación de Veracruz y el Tratado de Zavaleta

A la vez que tuvieron lugar estos sucesos en la política interna, en 22 de enero de 1830 salió del país el ministro plenipotenciario de los Estados Unidos, Joel R. Poinsett, embarcándose en el puerto de Tampico, pero dejando organizadas las logias masónicas yorkinas y habiendo intervenido a través de ellas en la complicada política mexicana. Pero lo más trascendente es que, con ellas, proporcionó una estructura a los partidos liberales, perpetuándose así el movimiento pendular conservador-liberal de la política nacional. Días después, el 29 de enero, llegó el nuevo encargado de negocios de los Estados Unidos, Antonio Butler, que se ocupó en presentar reclamaciones fundamentales para las relaciones entre los dos países, y que promovió el serio conflicto de Texas, territorio que terminó por anexarse a los Estados Unidos, dando lugar a la guerra y a la revisión de la línea de frontera en el norte. Bustamante continuó las represalias después de la muerte de Guerrero hasta que, el 2 de enero de 1832, la guarnición de Veracruz pidió la caída del gobierno mediante una sublevación. Los coroneles que mandaron la sedición se trasladaron a la hacienda de Manga de Clavo para pedir que Santa Anna encabezara el movimiento. Después de varias escaramuzas y de que el levantamiento cundió, llamaron a Manuel Gómez Pedraza, quien desembarcó en el puerto de Veracruz el 5 de octubre



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de 1832 y firmó el Tratado de Zavaleta y junto con Santa Anna entró en la capital, el 3 de enero de 1833. Santa Anna fue elegido presidente, y vicepresidente Valentín Gómez Farías, quien, por ausencia del primero, que se encontraba en Manga de Clavo, el día 1 de abril de 1833, tomó posesión de la presidencia; Santa Anna se apareció en la capital el 16 de mayo.

Gómez Farías fue el autor de las reformas liberales, llevadas a cabo por el partido liberal y de acuerdo con el Congreso, que representaron los anhelos de los verdaderos revolucionarios de la independencia. Al comprender Gómez Farías que la nación necesitaba mantenerse fuera de la influencia del clero y de los elementos reaccionario , actuó de acuerdo con el Congreso y dictó las leyes que fueron precursoras de la Reforma y de la Constitución de 1857.[3]

## 3. *La situación de la marina*

A través de este complicado telón de fondo de acontecimientos políticos que no debemos tratar aquí en extenso, el gobierno de la incipiente nación mexicana se esforzó en juntar y organizar los elementos necesarios para el establecimiento de la marina nacional. La preocupación por el mar surgió de manera clara, como en el periodo de la insurgencia, pero poco se avanzó. Todo volvió a plantearse en el informe que el general Jos´ Joaquín de Herrera, segundo ministro de Guerra y Marina del gobierno de México independiente, rindió al Primer Congreso mexicano en su sesión del 13 de noviembre de 1823, a pesar de que comenzaba por expresar su absoluta ignorancia sobre el ramo. La primera exclamación del secretario fue de pobreza, por lo que no se compraron las embarcaciones necesarias, destinadas a proteger el país y el comercio. La adquisición se vio reducida a dos goletas y seis balandras cañoneras, que se comprometieron en la defensa contra el Castillo de San Juan de Ulúa. Pero, además, se lamentaba de que "equívocos fatales y las circunstancias políticas y extraordinarias en que se viera el departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques del norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México". Fue por ello que, cuando el gobernador de San Juan trató de tomar la isla de Sacrificios, tuvieron que manejar las naves los vecinos del puerto de Alvarado. Además, al considerar que el gobierno había declarado el bloqueo del castillo, estaba consciente de que sólo la marina podía garantizar los resultados del esfuerzo y, por ello, subrayaba que debía mantenerse un interés especial en sostenerla y aumentarla. Para ello, se pretendía fomentar la marina mercante en lo posible con el fin de sacar de ella a los mejores hombres para destinarlos a la guerrera. En un

3 *Ibidem*, p. 322.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

principio, convenía recuperar los marinos procedente de Estado Unidos que, contratados, tuvieron que retirarse debido a la situación confusa del país. Éstos, aunque extranjeros, no debían considerarse como tales, pues habían defendido los mismos ideales de libertad que los mexicanos.

La escuadrilla tuvo que moverse con hombres de infantería que cubrían Veracruz y las costas, pero convenía dedicar a este ervicio batallones e p cializados. El Congreso debería fijarse en las ordenanzas de la marina, que en la fecha eran las españolas de 1793 y, por confusas, se convertían en un obstáculo para el progreso de la marina militar. Tener una marina incipiente y echar mano de los mejores ejemplos, era ocasión para formar las instituciones necesarias que posibilitaran el mayor grado de perfección. De momento había que abolir el si tema de matrícula reemplazándolo por un sistema de reclutamientos voluntario , que aumentaría las filas de los batallones a la custodia de los buques.

La falta de una escuela o de academias náutica , donde se enseñara el arte de navegar, era razón para la falta de marinos que necesariamente hubo de suplirse con españoles partidarios de la independencia o con marinos extranjeros. Crear academias náuticas era de absoluta necesidad y el gobierno decidió establecer una de ellas en la ciudad de Tepic "a cargo de un profesor de buenas circunstancia ". También se pensaba crear otra de ellas en las costas del Seno para que en las dos se mantuviera un grupo de jóvenes "huérfanos de militares y ciudadano que consagran su vida a las libertades patrias".

El departamento de Marina se encontraba establecido provi ionalm nte en la barra de Alvarado, debido a los ataques de la fortaleza de San Juan sobre Veracruz y resaltan tanto la escasez de sus medios como el que todo estaba por hacerse.

> Por ella [la barra] sólo pueden pasar buques que calen quince o dieciséis pies; admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesaria para el establecimiento del Arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente conducidas por el mismo río. En las costas del Mar del Sur continúan habilitados los puerto de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos; Guaymas, San Diego y Monterrey. En el tercero existe aún el departamento de Marina y los buques; oficiales y marinería y maestranza que se designan en el anexo número uno.

Para sostener la marina militar era indispensable establecer arsenales y almacenes destinados a reparar y remplazar los buques, pues los que había en el momento no merecian ni el nombre, debido al estado lamentable de su conservación. El hecho era que México contaba en las fechas del informe de Herrera con un bergantín, dos goletas, siete balandras y dos lanchas cañoneras y un personal compuesto por



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

trescientos treinta y cuatro individuos que incluían desde capitane de navío y de fragata hasta individuos de marinería y de maestranza, e parcidos en su mayoría en los puertos de an Blas y de Veracruz; p rsonal de cuenta y razón compuesto por veintidós individuos má , y todo operaba mediante un presupuesto anual de 708.012 p sos.[4]

A pesar de haberse establecido para el servicio de la marina de guerra el ministerio de Guerra y Marina, por el primer gobierno independiente, para despachar lo referente a la marina de guerra y a la mercante, la junta soberana provisional gubernativa estableció la secretaría del Almirantazgo que duró poco o nada. Iturbide organizó la Escuadra Imperial, bajo el mando de Eugenio Cortés con dos departamentos naval s, uno en Alvarado, que luego pasó a Veracruz, y el otro en San Bla . La organiza ión se ons rvó en esa forma durante bastante tiempo, pero su eficiencia e d dudarse, pues on ella int rfirieron los problemas económicos y políticos del país.

El recuento de navíos d la marina de gu rra en el año de 1827 deja mucho que desear: expresa el resultado de la interferencia, si se piensa en la magnitud de las costas mexicanas. Para e as fe has, existían el navío Congreso Mexicano, las fragatas Libertad y Tepeyac, la corbeta Morelos, los bergantines Guerrero, Bravo, Victoria y Con tante, cuatro cañoneras y siete goletas. Pero de esta nómina había que descontar algunos, pues un navío era ya inútil y la fragata Tepeyac fue vendida al gobierno ruso, aparte de que otros barcos de la lista como la fragata Libertad eran poco apropiados para el servi io militar.

Lo acuerdos del gobierno modificaron la situación al trascurrir del tiempo y plantearse necesidad , como ocurrió con la resistencia del castillo de San Juan, que obligaron a la ompra de navíos que, si bien no se efectuó completa, resultó en la llegada de algunos buques menores al país. Claro que al llegar las naves se descubrió que no eran adecuadas al propósito que se les destinaba. Hubo que volver a solicitar fragatas de cuarenta y cuatro cañones, tres corbetas de veintiséis y dos bergantines de veinte, cuyo pre upuesto de compra subió a un millón treinta mil pesos y las dificultad s, esta ocasión en el país donde se encargaron, impidieron la llegada del lote completo destinado a la rendición de San Juan. Sólo llegaron una fragata de cuarenta arronadas, un bergantín de veinte y otro de die iocho, que costaron cuatro iento veintitrés mil doscientos cuarenta pesos. A la vez, se rindió el navió español Asia, venido de El Callao y se firmó una alianza con Colombia, que obligó al gobi rno de México a pensar en organizar las fuerzas navale con propósito d fensivo, y bajo un plan competente y económicamente programado.

En consecu ncia la Cámara de Diputados recibió el 14 de abril de 1827 un

4 "Infome del general José Joaquín de Herrera, secretario de Guerra y Marina en el gobierno de México, al primer Congreso Mexicano en su sesión pública del día 13 de noviembre de 1823", en Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 229, 238.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

programa para organizar las fuerzas navales que se pensaban establecer en ambos mares, pero los representante limitaron el gasto a un millón de p sos.

## 4. La ruina afectó el desarrollo naviero

El año de 1828 fue de miseria para el erario, en onsecuencia de la de organización interna y de la agitación política. Los poco elementos que mantenían el crucero en aguas caribes, contra la i la de uba, tuvieron que abandonar las operaciones para amarrar los barcos n los pu rtos, perdiéndose en esa forma el conjunto de oficiales facultativos competente de que se disponía.

El ministro de la guerra Antonio Facio reconocía la dificultad de erogar el millón de pesos para el proyecto propuesto, y afirmaba que de no aprobarse habría que recurrir a establecer una marina auxiliar, en cuyo caso el gasto se preveía en trescientos cincuenta mil pesos anuales. Por otra parte, consideraba juicioso vender ocho buques menores y un navío, que costaban al erario en manutención y conservación. Con ello se recuperaría algún dinero para aplicarlo al plan. Sin embargo, las Cámaras no estudiaron el asunto a tiempo y hubo que deshacerse de aquellas quillas hundiéndolas. Si la situación de la armada era poco brillante durante aquellos años, la mercante también dejaba que desear, si se tiene en cuenta que en 1830 la Secretaría trataba de hacer cumplir la ley de matrículas dirigiéndose a los gobernador s de los estados litorales. Por conducto del ministerio de Gobernación, se le decía que, mientras no estimaran los ayuntamientos la ley de 27 de octubre de 1820, las cosas marcharían mal. Debían ver cómo los buque mercantes nacionales se veían dotados de extranjeros con la simulación de ser nacionalizados y así se aprovechaban de las ganancias que producía la navegación. Éstas desaparecían del país al emigrar los individuos, ocasionando el perjuicio lógico a las costas, que se veían desierta y sin capitales. Asimismo insistían en la existencia de las dos academia náuticas regidas por oficiales de marina, de "mucho mérito" para de tinarlas a la preparación de los marinos, que facilitarían el cumplimiento de la ley de matrícula , pues se consideraba necesaria para el orden económico de los buques mercantes nacionales y para fomentar el comercio.[5]

La marina de guerra mexicana sirvió sólo para reprimir los levantamientos: en Tabasco, donde fue en julio de 1832 contra Martínez de Lejarza, que estaba en connivencia con el gobernador Robirosa; en 1834 en el mes de junio se llevó a cabo el bloqueo de Sisal, que estaba en rebeldía, y el bloqueo duró hasta el 23 de agosto en que la plaza se rindió. Mientras tanto, en 1833 la goleta Moctezuma viajó a Matamoros trasportando tropas y, en noviembre, fue a ueva Orleáns convoyando dos trasportes y de paso se carenó.

5 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 260 y sig.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 5. *La marina extranjera, fuente de reclamaciones*

Si las actividades de la marina de guerra fueron, como vemos, muy pobres, no ocurrió igual con los problemas que plantearon los buques ajenos que se acercaron a nuestros puertos para hacer el comercio. Se entrevé un fenómeno importante, a nuestra manera de ver, pues los puertos mexicanos, a partir del siglo XIX, fueron preferentemente receptore de las marinas extranjeras que les dieron movimiento, mientras que desde el punto inver o resulta que los puertos fueron punto de partida para el movimiento marinero nacional y carecieron casi de importancia debido a la escasez de tonelaje existente en el país. Por ello se notan las irregularidades de la navegación mercante extranjera desde muy pronto; ellas dieron lugar a las reclamaciones y a las protestas tanto por parte del gobierno mexicano como del norteamericano, que era el que tenía mayor número de barcos en las rutas mexicanas. Las protestas y las reclamaciones llegaron a su punto culminante con la estancia en México del ministro Antonio Butler que las sistematizó, para convertirlas en un instrumento de presión que forzara al gobierno mexicano a ceder los territorios del norte del país a los Estados Unidos. En esta forma, cobran una importancia especial las reclamaciones y, entre ellas, abundaron las relacionadas con la vida del mar y de los puertos.

Para los propósitos de este estudio, cabe hacer a un lado lo referente al comercio de armas que se hacía por la frontera del norte, dirigido a los grupos indígenas.

El comercio, en general, fue en aumento y para 1826 alcanzaba el millón de dólares. Una de las mayores dificultades fue que los exportadores norteamericanos no respetaran las leyes mexicanas, y que se produjera la desconfianza mexicana que incitó a confiscar las mercancías norteamericanas, cuando las reglas consulares eran desconocidas en los Estados Unidos.

El propio ministro Poinsett reconoció los motivos del resentimiento y analizó las causas de su existencia al razonar el 21 de octubre de 1826:

> Las medidas del gobierno contra los Estados Unidos están producidas por un sentimiento de celos y temor indefinido que surge del contacto constante con nosotros. Como tienen una elevada opinión de su forma de razonar creen que nosotros participamos de los mismos sentimientos hacia ellos y miramos su prosperidad progresiva con ojos vigilantes y celosos. No se les puede convencer de que estamos en posición de aprovechar esa prosperidad sin miedo alguno, sin que importe lo grande que sea. La hostilidad de la administración hacia los Estados Unidos no encuentra eco en la opinión pública ni tampoco en el Congreso.[6]

6 Véase Bosch García, *Historia de la relaciones entre México y los Estados Unidos (1819-1848)*. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974, p. 183.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Claro que el desprecio por las leyes nacionales se acompañaba con numerosas infracciones de los viajeros que entraban en la República. Los comerciantes no se resignaban a detener el comercio de armas que se continuaba ilícitamente con las poblaciones del interior.

El gobierno mexicano inició en abril de 1828 la presentación de sus propias reclamaciones, protestando ante los Estados Unidos por el arribo de naves al puerto de Matagorda, que no tenía aduana establecida ni estaba autorizado a recibir comercio del exterior. La población, sin embargo, favoreció el intercambio, apoyándose en el decreto número 141 de 27 de septiembre de 1823, que lo autorizaba sin el pago de impuesto durante siete años bajo condición de que las mercancías fueran destinadas al consumo local de Texas. Pero el comercio se extendió infaliblemente afectando regiones adyacentes e infringiendo las leyes de la Te orería. Por ello el gobierno pidió que las entradas de mercancías se concentraran en los puertos establecidos y reconocidos para ello, y amenazó con tratar a los comerciantes que hicieran lo contrario en calidad de contrabandistas.

Sin embargo, los problemas aduanales continuaron. Los aduaneros de Veracruz interceptaron el paso de una partida de cera, al parecer procedente de España, aunque luego se le permitió el paso por comprobars , mediante documentos fehacientes, que se importaba desde Rusia y que sólo fue reexpedida de los Estados Unidos. Aunque en 1828 hubo poco movimiento, por razones que ya conocemos, las aduanas de Tabasco también fueron motivo de reclamación por aplicar impuestos a unos alambiques y otros aparatos de cobre destinados a usos mecánicos, que no estaban previstos en las leyes. La reclamación fue recibida pero no se resolvió.[7]

El tratado de comercio, que había discutido y firmado y que resolvería las dificultades al normar la relación entre los dos países, se estancó cuando se presentó a las ratificaciones por complicarse con problemas de límites y por la llegada del nuevo ministro Antonio Butler. Sin embargo, no impidió que el comercio creciera en el año de 1830 y los comentarios del general Miguel Barragán, al Congreso de la Unión en 17 de noviembre de 1830, seguían planteando la situación delicada:

> La agricultura padece. . . El comercio se arruina porque con el temor de nuevos saqueos a que da lugar la relajación del orden judicial y el desarrollo de la licencia, los comerciantes se circunscriben a los giros más necesarios y la riqueza pública padece. La autoridad se envilece y pierde aquel prestigio que le es tan especial y necesario, sea porque las pasiones prevalecen en los juicios de los magistrados o sea porque las mismas pasione caracterizan de tiránicos los procedimientos que, en circunstancias pacíficas, se guardarían en el orden de la justicia. . .

7 *Ibidem*, p. 184-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La hacienda pública pierde su equilibrio con los gastos extraordinarios de guerra y comunicaciones interiore y se hace sumamente dificultosa su administración en un pueblo qu , como el nuestro, es insuficiente aun en tiempo de paz, y en donde su organización es tan viciosa y embarazosa que parece calculado para proteger las dilapidaciones.

El ejército se desorganiza con la deserción e indisciplina al influjo de una especie de guerra, en la que el soldado llega a vacilar entre el contraste enevitable del temor y la obediencia y su afeccione personales.

La libertad de imprenta se convierte en licencia con que se calumnian las mejores intenciones. . .[8]

Las reclamaciones presentadas por México no progresaron y tampoco lo hizo la discusión del tratado con Estados Unidos. La indignación de Butler llegó al extremo de que cuando en diciembre de 1831 se aprobaron las ratificaciones por parte de México, el ministro había amenazado con su retiro que producía una situación de tirantez entre las do naciones.

Ratificación o no del tratado de comercio entre los Estados Unidos y México, el comercio continuó durante la última parte de 1832 y el principio de 1833, aumentando el número de problemas que surgían y ya se hablaba del regocijo que tendría el presidente norteamericano si el gobierno de México no saldaba las reclamaciones a su país. Por otra parte, se cobraba derecho de tonelaje a los barcos mexicanos que llegaban a la aduana de Nueva Orleáns, ignorando el tratado ratificado y se inauguraban líneas de comercio entre Nueva Orleáns y Brazoria, que llevaban refuerzos y mercancías a los texanos, sin respetar los derechos que debían pagar los productos extranjeros al entrar en territorio mexicano.

## 6. *El intento para ordenar la transacción portuaria y su impacto económico*

Tal parecía que se ignoraban disposiciones, tal como la ley de comercio, fijando los requisitos a que debía sujetar e el manifiesto prevenido en el artículo séptimo del arancel de aduanas marítimas y en el cual se aclaraban puntos.

Esa ley dejó situaciones oscuras pero se precisó y reformó por la de 17 de junio de 1831 en lo referente a la presentación de manifiestos de buques y demás temas tratados. Hablaba de las visitas que debían hacer los capitanes de puerto, personalmente, a toda clase de buques que arribaran y prohibía que se pasara a bordo de los buques entrantes antes de ser admitidos a conferenciar.

8 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 387-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Al efecto deberán examinarse todos los documentos que hagan al caso y detalla el tratado 5, título 7 de la Ordenanza Naval, con las precauciones en su reconocimiento que por lo común se observan en estos casos, para evitar por el contacto inmediato la comunicación de la enfermedad que se trata de prevaler. En esta prohibición, que debe ser rigurosa, se comprende la de subir a bordo de los buques entrantes, los prácticos y pescadores que sean llamados a pilotear las embarcaciones, debiendo hacerlo desde los botes en que se dirijan a ellos; y si por algún evento irremediable tuviesen que subir, continuarán a su bordo sin plática, hasta que las tripulaciones de los expresados bajeles la reciban; últimamente, determinadas que sean las cuarentenas, se señalarán sitios a sotavento de las poblaciones y buques del surgidero, con la bandera de la nación respectiva en el tope de proa, para manifestar el estado de incomunicación en que se encuentra, lo cual se vigilará por medio de rondas, que en el discurso de día u noche se establecerán, según lo permitan las circunstancias de los puertos, contribuyendo a ello los buques de guerra en donde los hubiere. . .[9]

Además, el movimiento de los puertos no era indigno si juzgamos por los impuestos cobrados en las aduanas marítimas, pues se hicieron importaciones y exportaciones durante el año económico, del 1 de julio de 1831 al 30 de junio de 1832, en la forma siguiente:

| *ADUANAS MARÍTIMAS* | *IMPORTACIÒN* | *EXPORTACIÒN* |
|---|---|---|
| Acapulco | 29.389.2.9 | 339.5.8 |
| Alvarado | 12.089.5.6 | |
| Bacalar | 2.272.4.9 | 371.3.6 |
| Campeche | 75.174.1.6 | 448.5.0 |
| Gálveston | 4.505.4.4 | 262.5.5 |
| Coatzacoalcos | 209.4.0 | |
| Guaymas | 174.010.4.4 | 7.880.02 |
| Huatulco | 30.755.7.8 | |
| Manzanillo | | |
| Matagorda | 11.491.2.0 | |
| Matamoros | 404.051.2.6 | 47.690.4.7. |
| Mazatlán | 158.406.1.0 | 13.914.2.4[10] |

La concurrencia de productos extranjeros para satisfacer la alimentación de la población convertía el país en un mercado valioso, y ello provocaba graves perjui-

9 *Ibidem*, p. 399-400.
10 *Ibidem*, p. 413-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cios que se resentían en la industria rural del país. Sobre todo la llegada de harinas extranjeras, cuya introducción se había prohibido por las aduanas. Por ello el vicepresidente de la nación pedía el 29 de mayo de 1833 que se estableciera la vigilancia necesaria para remediar el mal, toda vez que esas harinas competían en precios con las nacionales.

El 19 de septiembre de 1833, se pidió a los administradores de aduanas marítimas que, por todos los correos que salieran para la capital de la república, enviaran relaciones de la entrada y salida de buques para que se supiera a diario el movimiento de todos los puertos de la república tanto del Mar del Norte como del Sur. La circular registraría los nombres de los barcos, su procedencia, el cargamento que contenían, los consignatarios a que estaban destinadas las mercancías y la lista de los pasajeros.[11]

Además se pusieron en función otros puertos, como Pueblo Viejo, San Blas, Sisal, Soto la Marina, Tabasco, Tamaulipas, Tuxpan, Isla del Carmen, Loreto (Baja California).[12]

## *7. Las fricciones y conflictos internacionales y su reflejo en las costas*

Estados Unidos consideró, en cambio, entrado el año de 1833, que la estabilidad de México no presentaba garantías, pues la situación interna del país causó retrasos en los pagos y dudaron de los recursos nacionales para el efecto. Sin embargo, continuaron presentando sus reclamaciones en sentido excesivamente general y la Secretaría de Relaciones tuvo que pedir explicación de las quejas referentes a vejaciones que los norteamericanos sufrían en México, porque de lo contrario no habría posibilidad de juicio. Esa explicación se dio el 23 de septiembre y mostraba que el navío Robert Wilson fue apresado por las aduanas de Veracruz, al descubrírsele un cargamento de moneda mexicana falsa. El ministro norteamericano sostenía que el barco había sido maltratado y que su detención causaba pérdidas para los Estados Unidos, aparte de que México tendría que hacerse responsable en el caso de que los marinos fueran víctimas de malaria o de pestes mientras residían en el puerto. Lo más interesante de la queja consistió en que Butler protestara porque los mexicanos utilizaran leyes de la colonia española para solucionar casos no resueltos en la legislación republicana.

Aun cuando el tratado de comercio fue ratificado el 5 de abril de 1835 y debía ser respetado en todas las transacciones comerciales, al principiar 1836 el gobierno mexicano no creía en el cumplimiento estricto del mismo, por parte de los comer-

11 *Ibidem*, p. 419.
12 *Ibidem*, p. 431.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciantes extranjeros establecidos en México. La mayoría de las reclamaciones, recibidas por México, fueron rechazadas al no aceptarse responsabilidad en los sucesos que las produjeron. Las quejas de los ciudadanos norteamericanos podían volverse con facilidad en contra de ellos mismos porque actuaban de manera irregular en el comercio. Consideraban (los mexicanos) que tales irregularidades convertían el comercio en contrabando, y de ello resultaba el que se confiscaran los buques. Sin embargo. el gobierno norteamericano prefería reclamar, alegando que México desconocía las leyes comerciales. o e tuvieron conscientes de que ese año fue el de mayor comercio durante la primera mitad del siglo.

El hecho fue que el comercio irregular continuara practicándos hasta el mes de octubre de 1843. Aunque los gobierno se ocuparon de los sucesos molestos que se originaron en Texas, el comercio siguió su camino con todo sus defectos, irregularidades y dificultades hasta llegar a los arbitraje internacionales de reclamaciones de 1839 y de 1843. Finalmente, ante el peligro de anexión, se promulgaron medidas de precaución por parte de México, y algunas de ellas afectaron seriamente las relaciones comerciales. También debe recordarse que si la expansión fue el motivo directo de la guerra de 1847 con los Estados Unidos, las reclamaciones constituyeron un motivo indirecto de la mi ma porque, a pesar de los arbitrajes de 1839 y 1843, se habló de la falta de cumplimiento en el adeudo producido por las reclamaciones como uno de los argumentos por los que Estados Unidos hacía la justicia obligada a sus ciudadano . En el tratado de Guadalupe Hidalgo de 1848 también se hicieron los arreglos económicos tomándose en cuenta las cantidades debidas por México al respecto.

Volviendo atrás, en el año de 1837 se continuó la guerra de Texas para restablecer la autoridad mexicana en aquel territorio. La hacienda pública, extenuada por muchos años de guerra interna y diferencias entre los estados de la federación, no pudo con los texanos ni acabar con las rebeldía . Había que agregar como fenómeno económico la extracción de capitales extranj ros en sus ignos especiales del oro y la plata, en barras o amonedados; resultó, en consecuencia, el empobrecimiento del circulante monetario que hubo de sustituirse por monedas de cobre, y los jefes militares no quisieron aceptar o vieron con reservas sus nombramientos como jefes del ejército, necesarios para mantener la paz interna y para sofocar la rebelión texana.

En el mismo año se presentaron las reclamaciones del barón Deffaudis, que más tarde plantearían el conflicto con Francia. El gobierno mexicano optó por no conceder indemnización por los perjuicio reclamados. Entre las muchas medidas que se tomaron en consecuencia se decidió el 17 de febrero de 1837 que los efectos extraídos del país, cualquiera que fuera su naturaleza, llegando su valor a cien pesos, fueran objeto de guías aduanales, y que se pres ntaran tornaguías que expedirían las aduanas en el término que ellas fijaran, ex eptuando de las misma ólo los equipajes de los particulares.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El 17 del mismo mes se fijaron los puertos habilitados para el comercio extranjero y se clasificaron las aduanas marítimas y fronterizas. Se señalaron Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas, Matamoros, Campeche, Sisal y Tabasco en el Seno Mexicano. En el mar del sur, Acapulco y San Blas; en el golfo de California, Guaymas, y en el mar de Alta California, Monterrey. Se cerraron en cambio al comercio extranjero los puertos de Bacalar, Coatzacoalcos, Alvarado, Mata Gorda, Gálveston, Huatulco, Manzanillo, Natividad, Mazatlán, La Paz, Loreto, San Diego y San Francisco.

Consideraron aduanas de primera clase Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas y Matamoros; de segunda clase, Guaymas, San Blas, Acapulco, Campeche y Tabasco; de tercera clase, Sisal y Monterrey, y de cuarta clase, las destinadas al comercio de cabotaje. Todavía las fronterizas se consideraron de quinta clase.[13]

Se entiende pues cómo muchas de las reclamaciones se debieron al movimiento marítimo necesario y por ello debemos mencionar, por lo menos, algunas de las más importantes, que envolvieron tanto a los navíos como a sus tripulantes y carga, extraídas de las reclamaciones, que los representantes de los Estados Unidos en México presentaron al gobierno y de las contestaciones que éste dio a los diplomáticos. Pero también las hubo producidas por enfrentamientos que tuvieron lugar, cuando las naves de la flotilla mexicana se encargaban de patrullar la costa texana para evitar la llegada de refuerzos a los texanos. Este fue el caso del Correo Mexicano y del bergantín texano San Felipe, que apresó la nave mexicana y la condujo a Nueva Orleáns, donde, después de desembarcarse a los tripulantes, de los que los extranjeros fueron enjuiciados como piratas, plantearon un grave problema al cónsul mexicano de Nueva Orleáns. El asunto del Correo Mexicano duró varios años hasta que, cuando la nave pudo retirarse con la aquiescencia de los tribunales, estaba prácticamente descompuesta e incapacitada para navegar.

De la contestación sobre las reclamaciones que J. M. Ortiz Monasterio dio a Powhatan Ellis el 15 de noviembre de 1836 desprendemos los casos de reclamaciones siguientes:

La goleta americana Topaz: el gobierno consideraba que no tenía los suficientes datos para juzgar el caso; pero entreveía que el piloto y el capitán del buque se dedicaban al transporte de tropas y decidieron apoderarse del dinero que había a bordo, matar a los mexicanos y en lanchas escapar del navío para hundirlo. Los marineros, enterados de las intenciones, dieron la voz de alarma y los soldados salieron por las escotillas matando a los oficiales.

La goleta Brazoria: su venta se había dispuesto en 1833, por el mal estado en que se encontraba en el puerto de Veracruz. Al ponerse de manifiesto la venta no apareció su dueño y nada se supo de él, excepto que era ciudadano norteamericano. Al parecer, los colonos de Austin pidieron que se les entregara el navío para

13 *Ibidem*, p. 449.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

transportar tropas de Gálveston a Matamoros, pues el dueño de la nave la abandonó, reclamando daños y perjuicios. El ministro de Marina decretó la venta del buque para cubrir los pagos, pero estaba en espera de que el propietario apareciera.

El buque de vapor Hidalgo era reclamado por su dueño Aarón Legget, que decía haberlo perdido en consecuencia de haber sido obligado a transportar gratis tropas mexicanas, cuando así lo requería el servicio de la nación, a cambio de privilegios que se le habían concedido. A pesar de ello, le habían pagado cuatrocientos treinta y tres pesos por el servicio, no obstante llevar mercancías particulares, y se hundió por su mal estado y la sobrecarga que se le había puesto. Como Legget decía que de usar el tiempo en que lo ocuparon pudo haber cargado ocho buques de palo de tinte, le contestaron que no tenía ni el capital ni las posibilidades necesarias para ello, pues debía catorce mil pesos a la hacienda pública. Esa fue la causa de que nunca se presentara ante los tribunales mexicanos.

El capitán McKeige, que protestó por los maltratos recibidos en la aduana de Tabasco, tuvo una tripulación que tomó parte en las luchas de la ciudad, sin ser obligados por nadie. De todas formas se castigó a los culpables de cometer abuso contra el capitán.

El bergantín Opher que fue detenido; cuando se le hicieron las visitas de guerra y sanidad, que eran de ley, el capitán expresó su deseo de saltar a tierra; le concedieron el permiso y se presentó ante un tribunal diciendo que le habían llevado por la fuerza. Entregó las declaraciones particulares y se olvidó de las generales. El juez, considerando responsable al capitán tomó el buque, por no presentar las declaraciones que debían exhibirse en el acto de fondear la nave, y mandó que fuera asegurada hasta el fin del juicio, dejando libre el cargamento. Sin embargo, le quitaron las velas que fueron depositadas en los almacenes del puerto por correr la voz de que iba a escapar. La nave fue obligada por las autoridades a adentrarse en el puerto; luego se habló de que prenderían fuego al alquitrán, para volar a quienes custodiaban el buque. El navío fue condenado a pena de decomiso pero, como el capitán apeló y cumplió con los trámites legales, se marchó sin cargamento y dejando sus documentos de navegación en manos del cónsul norteamericano, por haberse suscitado disputas con el fiador, que dio cierta cantidad para que el buque saliera libre.

Sobre que se hubieran detenido naves en el puerto de Matamoros el gobierno de México hacía constar cómo se dispuso que los navíos anclaran amparados por el fuego del fuerte porque, de lo contrario, no los podrían proteger en caso de ataque y las naves enemigas estaban alrededor del puerto. Fueron afectadas las goletas Jane y Compeer y otros barcos, que allí se hallaban, que fueron protegidos y no detenidos.[14]

14 J. M. Ortiz Monasterio a P. Ellis. México, 15 de noviembre de 1826, en C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. México, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1957, p. 263-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Una visión mucho más completa e impresionante de tan importantes problemas se encuentra en la documentación respectiva que sirvió para fundamentar la protesta de Powhatan Ellis ante José María Ortiz Monasterio. En vista del detalle que presenta, consideramos importante volver a extractarlo en algunas de sus partes para ilustrar el diverso punto de vista al desprender algunos de los casos más conspicuos.

La goleta Northampton, de casi setenta toneladas, en camino de Nueva York, al mando de su capitán William M. McKeige embarrancó al principio de enero del año de 1836, cinco leguas al oeste del río Tabasco. La carga de mercancías, surtidas, fue llevada cuidadosamente a tierra por los oficiales y la tripulación del barco. Las pérdidas para los interesados hubieran sido mínimas de no llegar al lugar del naufragio los funcionarios de la aduana que tomaron posesión, por la fuerza, de todos los artículos rescatados. Como los oficiales y la tripulación del barco protestaron, los asaltaron de inmediato y uno de los oficiales resultó herido de seriedad por el aduanero. A continuación las mercancías fueron abandonadas a los soldados que las seleccionaron entresacando y tomando los artículos más valiosos. Oficiales y tripulación se fueron hacia Tabasco donde entregaron, de manera formal, la lista de las mercancías al cónsul de los Estados Unidos. En ella indicaron el cargamento salvado del naufragio y la acompañaron de la lista original del mismo. De la lista de mercancías salvadas que se puso en manos del cónsul, éste no recibió ni siquiera la mitad de los productos cuando fueron devueltos y tampoco le dieron explicaciones de lo ocurrido al faltante. Los sucesos se hicieron del conocimiento de las autoridades tabasqueñas adecuadas, que no atendieron a los dañados.

En febrero de 1832, la goleta Topaz de Bangor, Maine, fue utilizada por el gobierno mexicano para llevar tropas desde Matamoros a Gálveston. En el camino, el capitán y su oficial fueron asesinados por los soldados que iban de pasajeros, éstos apresaron a toda la tripulación para después tomar el navío y destinarlo al servicio mexicano.

El 21 de junio de 1832 la goleta americana Brazoria fue tomada en el puerto del mismo nombre por John Austin, comandante militar mexicano en aquella región, y la empleó para atacar Anáhuac entonces en manos de insurgentes. Durante el ataque, el navío fue dañado de tal manera que no pudo navegar y hubo que abandonarlo perdiéndose en su totalidad. Nadie recibió compensación por la pérdida.

En el verano de 1832 el vapor Hidalgo y la goleta Constitución, propiedad del señor Leggett, fueron tomados por la fuerza en Tabasco, por orden de oficiales mexicanos que los utilizaron para su beneficio. El bergantín John, perteneciente a la misma persona, también fue detenido y su dueño extorsionado con dinero. En marzo de 1834 apresaron en Tabasco al capitán McKeige de la goleta Industry de Mobile. Le impusieron una multa exorbitada sin causa alguna. El pago se efectuó por ser la única condición impuesta para dejarlo libre. El barco y también su carga



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fueron abandonados en manos de las autoridades locales, que más tarde vendieron todo.

En el verano de 1834 el bergantín Parangon de Nueva York fue cañoneado, sin razón, al dirigirse hacia Veracruz, por la goleta Tampico. No obstante las promesas de investigar el caso, no hubo explicaciones.

Al principio del mes de mayo de 1835 se malinterpretó la contestación de un oficial, que decía ser de la aduana. Éste abordó el bergantín Opher de Nueva York, cuando llegó a Campeche para solicitar la documentación. El capitán le preguntó cuál de los documentos del barco debía presentarse a la aduana.

En consecuencia de no entender la lengua se entregaron todos los papeles al oficial y al llegar a tierra sólo se pudieron presentar facturas a los aduaneros con el resultado de que el barco fuera confiscado y condenado "por indocumentado".

En mayo de 1835 la goleta Martha de Nueva Orleáns fue tomada en la bahía de Gálveston por la goleta Moctezuma, alegándose que no había cumplido con ciertas formalidades de impuestos. Cuatro de los pasajeros de la Martha fueron encarcelados, engrillados, debajo de las escotillas y tratados bárbaramente porque los acusaron de intentar usar armas de fuego en contra de los guardias que los vigilaban.

En noviembre de 1835, la goleta Hannah Elizabeth de Nueva Orleáns embarrancó en la barra cuando trataba de entrar a la bahía de Matagorda. En esta situación fue cañoneada por la goleta mexicana Bravo y abordada por una veintena de soldados, armados, al mando de dos oficiales que apresaron al capitán, a la tripulación y a los pasajeros que estaban en el naufragio; los desnudaron y los robaron para luego encadenarlos en las bodegas del Bravo, hasta que llegaron a Matagorda donde quedaron presos. Después de las instancias del cónsul fueron poniendo en libertad a todos, menos al capitán. A pesar de las protestas que se presentaron, desde el mes de mayo, se desconocía si el capitán de la Hannah Elizabeth continuaba o no en las bodegas del Bravo.

En marzo de 1835 la goleta Eclipse, capitaneada por Abner Lane, llegó a la vista de Tabasco con un cargamento de madera.

Al ser abordada por oficiales de la aduana, el capitán hizo entrega de sus documentos de acuerdo con la ley. Le ordenaron que fuera a tierra y allí lo detuvieron hasta la mañana siguiente, cuando el funcionario mexicano exteriorizó la necesidad de registrar el barco en busca de contrabando. Después de hacerlo selló las bodegas, el castillo de proa y las escotillas. Acto seguido, puso una guardia a bordo y ordenó que la nave remontara el río. En el trayecto fue visitada por cuatro o cinco botes que dijeron pertenecer a la aduana, aunque no llevaban ninguna señal o insignia que los distinguiera como tales. Cada una de estas embarcaciones cargó con cuanto objeto carecía del sello aduanal y robaron, además, las provisiones del barco, dejando las raciones más ridículas para la tripulación. Cuando el navío llegó a la ciudad de Tabasco, situaron más guardias a bordo y se hizo entender al capitán que podía



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

descargar sus m rcancías. Pero, al día siguiente se redoblaron las guardias que le prohibieron descargar con la tripulación del barco, obligándolo a utilizar personal del puerto, a pesar de los deseos en sentido contrario expresados por el capitán. Una vez descargado el barco se le hizo otro registro, durante el que se rompió y deterioró la cabina y los muebles; además, se presentó una cuenta exagerada al capitán por haber descargado las mercaderías con gente del puerto. Al no aceptarla, hubo que entregar el barco, lo embargaron y además metieron al capitán en la cárcel. Según las noticias continuaba en prisión, cuando el diplomático escribía y el navío se desintegraba en el río.[15]

La correspondencia entre el gobierno mexicano y los diplomáticos norteamericanos continuó indefidamente y de ella sobresale otra carta fechada el 7 de diciembre de 1836 en que Ellis se inconformaba con las respuestas de Ortiz Monasterio para entrar en discusiones profundas sobre los contratos, el uso que se hacía de los barcos extranjeros y demás temas relacionados con el comercio y la navegación, que no deseamos analizar aquí, pues ello nos haría entrar en el conflicto diplomático que tratamos en otra de nuestras obras.[16]

## 8. *Intercambio marítimo y malentendido diplomático*

Por muchos esfuerzos que haya hecho el gobierno nacional para organizar la situación de los puertos, las aduanas y demás instituciones relacionadas, los resultados que se proponía obtener estaban lejos de su alcance. No cabe duda de que hubo movimiento en los puertos del Seno Mexicano, pero ese movimiento planteó, sin duda, los problemas más violentos y dejó una estela de conflictos que iban a manejar diplomáticos y políticos, de acuerdo con las necesidades del momento, a pesar de los tratados, como sucedió al enfrentarse el país con el importante adeudo, que se ventiló en las comisiones de arbitraje de 1838 y 1843, que, al no ser cubierto debidamente, se convirtió, como dijimos, en otra de las causas estadounidenses justificantes de la guerra texana ante el público norteamericano.

La situación del intercambio marítimo y el malentendimiento diplomático llegó a proporcionar molestias graves a ambos países. Ello puede sentirse al revisar el contenido del decreto firmado por Bustamante el día 20 de mayo de 1837 y dirigido a Luis Gonzaga Cuevas, ministro de Relaciones Exteriores, autorizando al gobierno para que pudiera insistir en las reclamaciones presentadas a los Estados Unidos y

15 Powhatan Ellis a José María Ortiz Monasterio. México, septiembre 26, 1836. *México, Powhatan Ellis. March 23, October 29, 1836*. Department of State, vol. 7 doc. s. n. National Archive of Washington. Véase C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. p. 254.

16 Ellis a Ortiz Monasterio, México, 7 de diciembre de 1836, *ibidem*, t. 8, s. n. National Archive of Washington. Véase C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. p. 267-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ordenando que, si no hubiera arreglo, se sometiera al juicio de una nación amiga, siempre que Estados Unidos estuviera de acuerdo. En el segundo artículo del decreto, se dio otro paso al decirse que:

> igualmente se le autoriza para que, en caso de negarse por los Estados Unidos la satisfacción que por nuestra parte debe pedirse, de demorar ésta por más del término que se fijará conforme al tratado, o en el de continuar las agresiones abiertas que se han cometido, cierre los puertos al comercio de aquella nación, prohíba la introducción y uso de sus manufacturas, señale términos para consumir o exportar las que hubiere, y tome todas las providencias conducentes que reclame aquella medida y la seguridad de la República.[17]

La situación comercial con los Estados Unidos quedaba, así, bien comprometida y el tema de las reclamaciones no fue sólo privativo de los Estados Unidos sino que abrió también la áspera controversia con diplomáticos y naves francesas, que vino a hacer crisis en el mes de marzo de 1838, cuando en Antón Lizardo fondeó, para luego trasladarse a Sacrificios, una escuadrilla francesa con el barón Deffaudis a bordo, que representaría a su gobierno en México, y entregaría un ultimátum por motivo de reclamaciones francesas al gobierno mexicano.[18]

Las reclamaciones fracomexicanas venían arrastrándose desde mucho antes y su principal origen tuvo lugar en el asalto del Parián y en los múltiples disturbios políticos, por los que había pasado la nación. Sin embargo, México no podía llegar hasta el extremo que se pretendía porque consideraba la protección del gobierno, a particulares y extranjeros, concordante con el estado político de la nación. Los nacionales tenían que sujetarse a los inconvenientes, y los extranjeros, al llegar por su voluntad a un territorio, convenían en ser de la misma condición, sin aspirar a los privilegios o concesiones de que carecían los nacionales.

En 1837 esa situación se puso de manifiesto a través del enviado mexicano Garro, cuando llegó a París el 26 de septiembre. Entre un sinfín de alabanzas y buenos augurios, el rey le hizo saber cómo se lisonjeaba de:

> que el general Bustamante se apresurara ahora a satisfacer las reclamaciones que se han ido acumulando y que yo deseo ver terminadas porque duran ya demasiado tiempo. Confío en que así lo hará vuestro gobierno para corresponder a los votos que haga por la prosperidad y. . . os recomiendo que escribáis lo que os he dicho al general Bustamante. . . Vos sabéis bien que hace mucho tiempo que esto

17 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 268.
18 *Ibidem*, p. 269.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dura y que debe concluir; espero que durante su administración se consolidarán nuestras relaciones y que no turbarán la paz que os es tan necesaria.[19]

## 9. *La crisis francesa y la intervención en Veracruz*

Mal augurio para el año de 1838 fue la conversación entre Garro y el rey de Francia. Se sabía en México de la posible llegada del ultimátum, y los ministros franceses no hicieron el menor esfuerzo por menguar la tirantez entre las dos naciones. Se llegó hasta donde se estaba por la forma de tratar los asuntos, y muy especialmente el de reclamaciones, que adoptó el barón Deffaudis. El sucesor de Deffaudis, quien se retiró para volver con la flota francesa, como vimos más arriba, fue el ministro De Lisle que reclamó, al ministro Cuevas, hasta por lo que se había declarado en una comunicación al Congreso. Aún antes de que se hubiera recibido a Garro en París la prensa adelantó las hostilidades tan injustas, como injuriosas, a la república, y todo ello se confirmó con la salida de la escuadra hacia las costas mexicanas, acompañada por el propio barón Deffaudis, cuyo objeto en México había sido llevar las cosas hasta la situación desagradable en que se encontraban. Su escuadra estaba formada por barcos de vela y de vapor que de hecho eran mixtos. La navegación de vela duraría a lo largo del siglo y poco a poco el vapor iría tomando el primer lugar como impulsor de los navíos.

El ambiente era enconado y no resultaba posible entrever un arreglo. El ultimátum fue traído por la fragata Herminie que ancló en el fondeadero de Sacrificios, con Deffaudis a bordo, para transmitirlo al gobierno mexicano. El documento acusaba al país de toda clase de atrocidades cometidas durante más de trece años en contra de los franceses residentes. Por un lado, hablaba de saqueos y destrucción de propiedades y, por el otro, de percepciones contrarias al derecho y a los tratados, de que habían sido objeto en suelo mexicano. Pero arremetía con la injusticia, con el sistema de administración nacional; hablaba de la violencia y terminaba presentando las demandas, según las que el gobierno mexicano entregaría seiscientos mil pesos en Veracruz, para cubrir a sus súbditos los daños y perjuicios sufridos. México se comprometería también a pagar de manera regular los créditos que los ciudadanos franceses tenían en contra del gobierno, y además destituirían a varios generales, acusados de haber cometido asesinatos de súbditos franceses, a cuyas familias se indemnizaría por la cantidad de veinte mil en caso de muerte y proporcionalmente se reduciría la cantidad a dos mil cuando sólo hubieran sido motivo de detenciones arbitrarias. Asimismo México destituiría una lista de empleados administrativos. La

19 Nota de Garro a su gobierno. París, 14 de noviembre de 1837. A.S.R.E.M., leg. L.E. 395, fols. 148-50, en C. Bosch García, *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 252.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

negociación debía estar cerrada el día 14 de abril y de lo contrario Deffaudis pondría el asunto en manos del señor Bazoche, comandante de las fuerzas navales, para que ejecutara las órdenes recibidas. Una vez comenzada la represión de Bazoche, sólo podría interrumpirla el cumplimiento estricto de lo establecido por el ultimátum.[20]

El ministro fracés en México, De Lisle, consideraba que la llegada de la escuadra era el resultado de largos años de fracasadas nego iaciones amistosas y que los agravios justificaban una acción bélica y directa. A pesar de ello, Francia había ordenado a su ministro: "tiente por última vez la vía de las representaciones", y esperaba que el gobierno mexicano "no permanezca insensible a este último llamamiento por el bien de ambos países, particularmente por el de México".[21]

El plazo se finalizó y se retiró el ministro De Lisle de la capital a la par que Bazoche completó el escrito de Deffaudis al decir

> lo que Francia esperaba obtener de los sentimientos de justicia y de equidad del gobierno de la República, ello lo exige hoy por la fuerza. Es la única vía que le resta.
>
> Yo os declaro, pues, a nombre del gobierno del rey, que desde este momento todos los puertos de México quedan en estado de bloqueo. Pero si la buena armonía que ha reinado tan largo tiempo entre los gobiernos de los dos países se halla repentinamente interrumpida, ningún odio nacional se ha suscitado entre los pueblos.
>
> o es, pues, la guerra la que traigo a la nación mexicana cuando vengo con las armas en la mano a cerrar sus puertos; quitaré aun a las leyes ordinarias del bloqueo una parte de su severidad. Mis cruceros tendrán la orden de permitir a los botes de pescadores de la costa el libre ejercicio de su industria.

Pasaba después a responsabilizar al gobierno de México de todo lo que pudiera ocurrir en caso de que no se finalizaran los asuntos de manera conveniente.[22]

Las mismas providencias tomó Cuevas al considerar incompatible la intervención de Bazoche y la estancia de la legación francesa en territorio mexicano.

> Por una fatalidad —escribía— van a romperse los lazos que las han unido [las dos naciones], y México va a recibir de las fuerzas navales del gobierno de su majestad los perjuicios que pueden causarle. Por graves que sean, el presidente de la República jamás se arrepentirá de haber considerado el honor nacional como el más precioso de los bienes de un pueblo independiente. El infrascrito vuelve a protestar en su nombre, que México no será responsable de los resultados, porque

20 *Ibidem*, p. 257-9.
21 *Ibidem*, p. 261.
22 *Ibidem*, p. 263-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ha estado dispuesto a cortar estas diferencias por medios pacíficos y honrosos. . .[23]

La legación francesa salió de la capital por Veracruz para instalarse en la fragata L'Herminie el 13 de junio de 1838, dejando sus asuntos en manos de la legación británica, a la vez que los funcionarios franceses fueron custodiados por un oficial del ejército que los acompañó hasta el puerto, de acuerdo con el protocolo. Así dio comienzo el episodio de la historia de México vulgarmente conocido como Guerra de los Pasteles. Si consideramos que la misión francesa en México se inició con el objeto de que se reconociera la independencia de México, el incidente que acabamos de relatar hizo que el reconocimiento sólo quedara como *de facto* y las reclamaciones, que llevaron a la guerra, fueron el obstáculo para que se llegara sin reservas al reconocimiento *de jure*.

Después de los episodios de Veracruz, llegó en octubre de 1838 la nave Nereida, con el contralmirante Baudin, y otros buques que estrecharon el bloqueo y el 27 de noviembre se bombardó el puerto y la fortaleza de San Juan de Ulúa. La plaza estaba a las órdenes del general Rincón y la fortaleza al mando del general Antonio Gaona, quienes tuvieron que capitular. Gaona en su parte aludió a la falta de armamento y de municiones, reflejo de la situación interna nacional, y por ello la plaza no hizo la "gran resistencia", como se había esperado.

Antes de las doce del día comenzaron los vapores franceses a conducir sus buques mayores, dándoles la posición que debían guardar para el ataque. Los colocaron, como era de esperarse, frente a los ángulos salientes de las obras, donde inutilizaban el castillo en su mayor extensión. A las dos y media de la tarde, luego que el bote mexicano que había ido a Veracruz a bordo, se destacó de la fragata capitana, hizo ésta sus señas y rompieron el fuego cuatro fragatas, una corbeta y un bergantín que se habían acoderado por el este y nordeste, y además otra fragata, dos corbetas y dos vapores que variaban su posición según les acomodaba.

Continuaba dando detalles y pormenores del recio combate de cañón y explicaba:

En las primeras tres horas de fuego, todos los artilleros que se inutilizaban en las baterías eran inmediatamente reemplazados; pero al fin llegaron a disminuirse de tal suerte que el que salía de combate no tenía sustituto, y nuestro fuego disminuía cada vez más sin que fuera dable reanimarlo.

La infantería que se hallaba en las cortinas y demás puntos por temerse un desembarco, sufrió tanto de las balas enemigas como de los escombros que éstas despedían al destruirse nuestras obras.

23 *Ibidem*, p. 265.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuatro horas de batalla fueron suficientes: la mitad de la artillería estaba desmontada sobre todo en su línea exterior. Merlones caídos, habitaciones hundidas, los heridos fuera del alcance porque el fuego los cubría, las municiones disminuidas a casi su inexistencia. Además la artillería no podía competir con la enemiga y las víctimas que hubiera serían infructuosas. Así se decidió una tregua. Luego, los franceses se posesionaron de la fortaleza y se desalojó el castillo. El resultado fue un saldo de cuarenta y ocho heridos y dieciséis muertos, previos al convenio que se firmó a consecuencia de las conferencias celebradas en el puerto de Veracruz el 29 de noviembre de 1838.[24]

Pero el presidente de la república reprobó la capitulación de San Juan y también el convenio firmado entre Baudin y Rincón. El país estaba agitado y se hablaba de traiciones; el propio día 30 de noviembre de 1838, en que el presidente reprobó la capitulación, se declaró la guerra a Luis Felipe y se envió un correo para que avisara a Santa Anna en Manga de Clavo, con el fin de que se pusiera al frente de las tropas y tomara la ofensiva. Llegó a Veracruz, para hacerlo, contra la voluntad de sus oficiales, quienes advertían que la plaza estaba bajo los fuegos de la escuadra reforzada. Advirtió a Baudin que las capitulaciones no habían sido aprobadas, y éste contestó que no tenía intención de dirigir sus tiros sobre la ciudad de no ser que se le obligara por vía de represalia.

Los jefes de la escuadra no conociendo la declaración de guerra se paseaban por la ciudad con tranquilidad. Santa Anna ordenó que se cerraran las puertas y que nadie las traspasara.

> Esta mañana —dice Muñoz— pisa tierra el príncipe de Joinville, con el vicealmirante Le Roy y varios oficiales: nota ciertos movimietos extraños y a paso apresurado se encamina al muelle, donde ha dejado su lancha esperándole. Instantes después se cierra tras él la vieja puerta que ha traspuesto. Cuando llega ante Baudin está temblando de indignación, en la creencia de que el cierre de la puerta tendió a cogerlo en ratonera. Como buen príncipe, vanidoso, considera que todo lo que se hace en torno a él, es por su causa. Además, hay que presentar como un mérito ante Luis Felipe, el haber estado en medio de horrendos peligros. Joinville ha triunfado en el ánimo del comandante de la escuadra: lo convence de que Santa Anna pretendía apoderarse de él y luego anunciar la declaración de guerra para tenerlo prisionero. El parentesco con Luis Felipe resuelve una breve controversia. Y Baudin dicta, a las nueve de la noche, sus disposiciones para que una columna de desembarque, fuerte en mil hombres con artillería, se dirija a la ciudad al asomarse el alba. Las órdenes son desmantelar los baluartes, clavar la artillería, aprehender a Santa Anna y llevarlo a bordo. Joinville acepta gustoso dirigir esta parte de las operaciones.

24 Parte del general Gaona al jefe de la plaza en Veracruz, 28 de noviembre de 1838, en Juan de Dios Bonilla, *ibidem*, p. 269.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Santa Anna duerme; y Arista, a quien don Antonio había dado órdenes de apresurar su marcha a Veracruz, no le hace caso porque hay rencillas entre ellos. Santa Anna se da cuenta del desembarque, pues los tiros se oyen casi a la puerta de su casa. Escapa a medio vestir; reúne como puede las tropas; hace reconocimiento en los baluartes. La alteza y la excelencia se encuentran en una barricada improvisada y la lucha se prolonga sin resultado para uno y para el otro.

Balas vienen calle arriba y calle abajo. El príncipe recuerda que no se ha desayunado. El general comienza a aburrirse. Un cañonazo lejano, único y grave, trae a los expedicionarios la orden de reembarcarse. No va a ser posible capturar a Santa Anna, ni arrasar los baluartes. Don Antonio se envalentona en cuanto ve que los marineros se van retirando, sin dejar de protegerse con fuegos escalonados; monta su corcel blanco. . . pero los franceses protegían su retirada con un cañón de a ocho, colocado en el extremo del muelle y cargado con metralla. Suena el disparo a cien pasos, y cae el caballo blanco con el pecho destrozado. Muere el capitán Campomanes, muere el alférez Solís, mueren siete soldados. . . Otros nueve están heridos. Y bajo el bridón caído, don Antonio yace en tierra, rota la pantorrilla izquierda. Sangra de la mano del mismo lado, porque ha perdido uno de los dedos. Las heridas y el golpe al desplomarse el caballo, lo dejan desmayado. Baudin, en represalia de que Santa Anna no se dejó capturar y que resistió, ordena que cuatro fragatas y las piezas colocadas en San Juan de Ulúa, hagan llover granadas sobre la ciudad, por dos horas. El sangrante general, al recobrarse, ordena la evacuación hacia Pocitos, a una legua.

Santa Anna da por bien empleada la pérdida de una parte de su pierna y un dedo de su mano, a cambio de quedar consagrado como héroe de una escaramuza que no tiene importancia militar, pero que él convierte en una jornada épica.[25]

## *10. Nuevas cargas para la minimizada marina*

La intervención de los franceses causó perjuicios serios. De las conferencias que se llevaron a cabo resultó el tratado de paz que puso fin al prolongado bloqueo declarado por parte de la flota francesa, y también a la declaración de guerra del gobierno mexicano. Aparte del bloqueo, que duró nueve meses, y del pago de seiscientos mil pesos a Francia, quedó la destrucción causada a la ciudad de Veracruz y a la Fortaleza de San Juan de Ulúa con la pérdida de su artillería y las bajas humanas que se produjeron. Pero también hubo que lamentar la captura de varios barcos mercantes con sus cargamentos que fueron confiscados, aparte de que los franceses vendieron el bergantín Iturbide.

25 Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 373-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El tratado de paz estableció que México tenía el derecho de reclamar a Francia la restitución de los buques de guerra mexicanos capturados por las fuerzas francesas, después de la rendición de la fortaleza de Ulúa, en el caso de que el gobierno francés hubiera dispuesto de ellos. Además del tratado, se firmó una convención destinada a establecer si los buques mexicanos y sus cargamentos (secuestrados durante el curso del bloqueo, y posteriormente capturados por los franceses a consecuencia de la declaración de guerra) debían ser o no considerados legalmente adquiridos por los apresadores y se concluía que la decisión se sometería a una tercera potencia, de acuerdo con lo expresado en el artículo 2 del tratado firmado en el mismo día. Pero debemos llamar la atención sobre que, al leer el artículo 2 del tratado, encontramos que no se habla de terceras potencias que mediaran en la discusión.

La poca flota mexicana debió de quedar minimizada y desprovista después del problema con los franceses, pues en 1838 llegaron a Campeche, donde se encontraban el gobierno y la comandancia del departamento de Yucatán, tres buques de guerra nacionales, Vencedor del Álamo, Fama y General Bravo, que solicitaron armas, víveres y recursos que les fueron proporcionados por orden del gobernador Paula Toro.

Debido al bloqueo francés y a que Veracruz quedó imposibilitado, desde el 17 de mayo de 1838 se abrieron al comercio extranjero los puertos de Alvarado, Tuxpan, Cabo Rojo, Soto la Marina e Isla del Carmen en el Golfo de México, y los de Huatulco y Manzanillo en el Pacífico. Alvarado y Tuxpan tuvieron receptorías marítimas dependientes de Veracruz mientras las de Cabo Rojo y Santa Anna lo eran de Tamaulipas; Soto la Marina, de Matamoros, e Isla del Carmen, de Campeche, oportunamente fijarían las dependencias de Huatulco y Manzanillo.[26]

En adelante la marina tuvo que intervenir en constantes levantamientos de diferentes estados de la república. En el mismo año de 1839 actuó en el levantamiento de los Maldonado contra el estado de Tabasco; en el río Grijalva en contra de Francisco Sentmanat, que levantó tropas apoyado por buques texanos. Intervino también allí el general Pedro Ampudia que llevó la escuadrilla a principios de julio de 1843, mandada por el comandante Tomás Marín y compuesta de cuatro buques de guerra y nueve trasportes y que, con la goleta Libertad, navegó río arriba causando dos desastres a Sentmanat. Éste huyó finalmente a la isla de Cuba, pero reapareció a bordo de la goleta americana Williamton para atacar la costa de Tabasco.

La costa estaba prevenida contra esta nueva expedición, que se esperaba procedente de Nueva Orleáns, y por ello se enfrentó con la goleta de guerra Águila que obligó a la Williamton a vararse en la playa, cañoneándola, el 9 de junio de 1844.[27]

26 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 463.
27 *Juan de Dios Bonilla, op. cit.*, p. 278-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 11. Reajustes económicos a cargo de las costas

Desde 1839 ya se había planteado que el país sufría porque las importaciones eran máximas, en relación con las exportaciones, que eran mínimas. Era necesario reglamentar la industria para satisfacer las necesidades internas del país y disminuir, además, las importaciones.[28]

Pero, también era necesario cuidar las recaudaciones de todo tipo y procurar que los puertos pudieran cubrir por sí mismos los gastos que originaban. Con ese fin se revisaron los pagos y se ajustaron las tarifas de los gastos que debían cubrir los barcos.

Los buques extranjero tuvieron que pagar, de acuerdo con un arancel, los derechos siguientes en las apitanías de puerto.

| *Un buque extranjero a la entrada* | *Ps.* | *Rs.* |
|---|---|---|
| Por el práctico | 12 | 4 |
| Ídem a la alida | | |
| Derecho de capitanía | 3 | 4 |
| *Un buque nacional a la entrada* | | |
| Práctico si lo pide o lo admite | 4 | 0 |
| Ídem a la salida | | |
| Derecho de capitanía | 3 | 4 |

Cuando se enmienda un buque de un punto a otro en la bahía, pagará cuatro pesos.

De la masa que se forme de estos cuatro pesos, y de los doce pesos cuatro reales del práctico, se extraerá la sexta parte para el capitán del puerto, repartiendo lo demás por partes iguale , entre los prácticos que turnen en el servicio, si no tuvieren sueldo señalado, y en el caso de tenerlo quedarán a beneficio de la hacienda pública las cinco sextas partes de dicha masa.

El derecho de capitanía de puerto corresponde únicamente al capitán de él.[29]

Las medidas adoptadas por el gobierno para evitar el contrabando y para cuidar el equilibrio de la balanza comercial no lograban su cometido y el 25 de noviembre de 1840, después de que desde el 13 de mayo se hacía un verdadero esfuerzo por parte de las autoridades para moralizar y organizar las aduanas marítimas en los puertos habilitados hubo que nombrar comisionados que vigilaran sobre el contrabando, el abuso de empleados y otras faltas; entre las medidas adoptadas encontramos:

10. Si notaren algún abuso u omisión por parte de los empleados, darán aviso inmediatamente al administrador de la aduana, para las providencias correspon-

28 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 465.
29 *Ibidem*, p. 469.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dientes, si advierten algún fraude por exceso, suplantación en cantidad o calidad de las mercancías, porque éstas sean ilícito comercio, o por cualquiera otra causa, ocurrirán al juez respectivo por conducto del administrador, para la declaración del comiso y demás fines.

11. Si los comisionados conocieren que el administrador de la aduana no ha tomado providencias para corregir el abuso u omisión de los empleados subalternos, lo participarán al juez respectivo, o darán cuenta al gobierno para las providencias correspondientes, según la naturaleza y carácter del abuso u omisión. Si desgraciadamente el administrador de la aduana estuviese mezclado de cualquier modo, o tuviere parte en el fraude, lo manifestarán los comisionados al supremo gobierno. . .

El resultado fue que el movimiento del comercio exterior en el año de 1840 tuviera un aumento con relación a los años anteriores. Ello fue explicable por la moralización de los sistemas administrativos y la aplicación rígida de las tarifas arancelarias, toda vez que en ese año se movieron 69 399 toneladas de mercancías, cantidad inferior a la de años anteriores, mientras ascendieron los impuestos recaudados por concepto de importación; lo mismo sucedió con la exportación, y los ingresos totales llegaron a 8 309 918.65.[30]

De los sucesos más importantes consideramos el establecimiento en julio de 1843, por orden del presidente provisional de la república, Antonio López de Santa Anna, de un arsenal en la isla del Carmen, a cargo de un jefe de la armada y con planta de empleados, por considerarse necesaria la existencia de un taller que entendiera de la construcción, reparación y avituallamiento de las naves nacionales.

Pocos meses después, en agosto de 1843, se hizo un reconocimiento por decreto del gobierno federal estableciendo premios para los generales, jefes, oficiales y tropas del ejército y de la escuadra nacional, que tomaron parte en las acciones de Tixcocob en el estado de Yucatán, de la bahía de Campeche y de San Juan Bautista, para reducir a la obediencia el departamento de Yucatán separado de la federación, que fue reducido a la obediencia, con la intervención de las goletas Guadalupe, Regenerador y Moctezuma.[31]

## 12. *Y siguió el caos político y económico afectando los puertos*

La situación de México continuó siendo caótica en todos sentidos y Santa Anna continuó ostentando el poder desde el 4 de junio de 1844 hasta el 12 de septiembre

30 *Ibidem*, p. 476-7.
31 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 279-81.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del mismo año, cuando fue sustituido por José Joaquín de Herrera. Por traición, fue enjuiciado Santa Anna en el castillo de Perote y, el 3 de septiembre de 1845, habiendo huido de la prisión salió, desterrándose, al embarcar en La Antigua con rumbo hacia La Habana.

El periodo se caracterizó por las luchas entre conservadores y liberales que, en realidad, reflejaron las contiendas entre señores caudillos quienes antepusieron con frecuencia sus intereses particulares a los nacionales. Ello explica el que en los diez años que van desde 1837 hasta 1847 el cambio de los altos funcionarios de la nación fuera ontinuo. Hubo diez presidentes en el poder, acompañados de sesenta y un secretarios del Interior, cuarenta y ocho de Relaciones Exteriores, cincuenta y siete de Hacienda y cuarenta y uno de Guerra.

El cao político explica también buena parte del problema de la anexión de Texas a los Estados Unidos y que, al no reconocerse esa anexión, México se encontrara con las manos atadas para actuar en la forma debida, por la situación interna que guardaba la nación.

Los conflicto y el desbarajuste de la administración estorbaron la atención del gobierno en las ramas productiva que pudieron robustecer el comercio exterior; sin embargo, los ingreso se aumentaron considerablemente por las diversas disposicione administrativas que se dictaron en medio del estado de guerra que se confrontaba y entre ellas figuró un nuevo arancel desde 26 de septiembre de 1843.

Por orden del general Bravo se extendió a todas las aduanas marítimas de la república el derecho de avería que pagaban los artículos extranjeros en las aduanas de los puertos de Veracruz y Tampico, sin derogar ni ampliar el arancel respectivo y con las entradas que lograron se mejoraron los caminos y canales de la república, empezando por el camino de Acapulco mientras los rendimientos de San Blas se destinaron al camino entre Guadalajara y Nayarit.

También quedaron abolidos los vistas particulares, porque los comerciantes que no daban gratificaciones extraordinarias en las aduanas, se veían discriminandos. El servicio tenía que ser atendido en su totalidad por las oficinas.[32]

El nuevo arancel a que nos referimos, de 26 de septiembre de 1843, tenía intención de favorecer al erario, al comercio de buena fe y fomentar la industria nacional.

Todo buque de cualquier nación sería admitido en la república sólo en los puertos que se hallaran habilitados para el comercio exterior; pero con el hecho de llegar quedaban sujetos buque y tripulantes, así como sus mercancías, a las reglas prescritas en el decreto y a la satisfacción de los derechos, pero también a las penas y a las disposiciones que rigieran al tiempo de su arribo, que se consideraba era en el momento de soltar las anclas en las aguas del puerto.

32 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 505-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

Los puertos habilitados para el comercio eran en el Seno Mexicano, Sisal, Campeche, San Juan Bautista de Tabasco, Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas, Matamoros, Matagorda, Velasco, Gálveston. En el golfo de California, Guaymas. En el mar de Alta California, Monterrey.

Además, el arancel describía todas las formalidades referentes tanto a los buques, a su tripulación con sus capitanes y sobrecargos, a las mercancías como a los cónsules y comerciantes que tenían que hacer las certificaciones del caso; además se establecía un procedimiento burocrático para la confección de las facturas:

> El capitán de todo buque conductor de cualquiera clase de mercancías de la República, procediendo de puerto extranjero, deberá formar en el mismo puerto del embarque de esos efectos, un manifiesto general de ellos por triplicado, cuyo documento deberá expresar:
>
> 1. El nombre del buque, su nación, las toneladas que mide, el nombre del capitán, el puerto de que sale y el puerto de la República Mexicana a que se dirige.
> 2. El nombre de los cargadores y de los consignatarios a quienes venga dirigido el cargamento.
> 3. Los fardos, cajones, barriles, pacas o bultos de cualquiera clase, con sus marcas y números correspondientes, la cantidad de toda clase, de aquellos se expresará por guarismo y letra.
> 4. La clase genérica de las mercancías o del contenido de los bultos, según los conocimientos.
> 5 La fecha y la firma del capitán.
> 6. Los tres ejemplares del manifiesto se presentarán por el capitán, al cónsul o vicecónsul mexicano residente en el puerto de la procedencia, para que precisamente en cada uno de ellos ponga la certificación que expresa el artículo 34. En caso de falta de estos funcionarios, se observará lo dispuesto en el artículo 20, parte 6a.

Al arribar a los puertos había que seguir un trámite complicado que comenzaba por el pago del derecho de tonelada, a razón de doce reales por cada una. Se establecían las visitas de sanidad y las de los oficiales de la aduana, y la forma en que se debían entregar los documentos, y debería informarse, incluso, de los equipajes de los pasajeros y del rancho que hubiera quedado después del viaje. Además, entraban también en acción los consignatarios, con las copias exactas de las facturas. Los barcos que entraran en los puertos para repararse eran también objeto del cuidado de las aduanas.

Había un sinfín de requisitos para la descarga de los navíos, siempre bajo la vigilancia de celadores que perseguían los fraudes. En caso de que el buque no pudiera ser descargado en el mismo día se debían sellar las escotillas y los mamparos



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

durante la no h , para romper los sellos al día siguiente en pre encia de los aduan ro . Los equipaj de los viajero y de la tripulación estaban igualmente sometidos al rigor de la insp cción. Después venían las especificaciones de las cantidades por pagar para internar todas las mercancías y equipajes, si hubiera productos ujetos al arancel.

Las nuevas reglas continuaron prohibiendo el comercio de escala y el de cabotaje en los pu rtos de la r epública a cualquier buque que no hubiera desc argado la totalidad de lo productos que traía al toc ar puerto, y no se hubiera sometido a la visita de fondeo. Sólo despu´s de ella podrían cargarse los efectos nacionales autorizados para exportarse.

Especialmente important fue el artículo número 108 de ese arancel por estar su contenido referido al patrimonio histórico y por el int rés científico que expresa al decir:

> Se prohíbe bajo la pena de comiso, la exportación de oro y plata en pasta, o en piedra y polvillo; los monumentos y antigüedades mexicanas, y la semilla de la cochinilla; no compr ndiéndo e en esta prohibición la piedra y polvillo, siempre que su exportación, en pequeño, tenga por objeto enriquecer los gabinetes de los sabios, a juicio y ciencia del gobierno federal, con cuya licencia podrán exportarse.

La legislación del año de 1843 fue decisiva para la organización del movimiento comercial y de la marina mercante; pero, además, el gobierno puntualizó cómo debía hacerse el arqueo de lo buques para definir exactamente el gravamen de tonelaje que se les debía cobrar. Para ello se instruía a lo funcionarios acerca de cómo lograr las op raciones diciéndoles que se les advertía que "la semisuma de la eslora y quilla debe multiplicarse por la suma de las tres cuartas partes de la manga y mitad del plan".[33]

Tanto por las medidas admini trativas como por la aplicación del arancel, se logró un considerable aumento en los ingre os fiscales obtenidos del comercio exterior, al que contribuyó paralelamente el aumento del precio del tonelaje que venía levantándose desde el año de 1841, para llegar en 1843 a 123 581.20 toneladas que rindieron un impuesto de importación por 6 077 669.83.

En cambio siguió el desequilibrio de la importación con la exportación, de la que recogieron impu tos bastante menores, pue sólo llegaron a 552 009.92.[34]

33 *Ibidem*, p. 510-34.
34 *Ibidem*, p. 542-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 13. La fricción con los Estados Unidos

La desavenencia en 1846 con los Estados Unidos y los desacuerdos entre facciones del ejército con la federación o entre los estados y el gobierno del centro repercutieron en la administración y en el comercio, que registraba un descenso notable, además de haberse tenido que hacer empréstitos interiores cuantiosos que comprometían la tranquilidad y el desarrollo del país.

Pero, además, al producirse el bloqueo de las costas y los puertos por la armada estadounidense, hubo de acudirse a las medidas de emergencia.

Paredes, siendo presidente interino el 10 de julio de 1846, para evitar las extor iones y perjuicios del bloqueo decretó que se permitiera a los buques extranjeros y a los mexicanos, procedentes de puertos externos, arribar a Alvarado, Tuxpan, Coatzacoalcos, Soto la Marina y Tecolutla en el Golfo, y a Manzanillo en el Pacífico, donde se establecieron receptorías y resguardos marítimos provisionales que permitirían la descarga.

El 11 de septiembre José Mariano Salas, jefe del ejército libertador republicano, para evitar que el erario sufriera por la ausencia de naves, dispuso que éstas, al llegar por cualquiera de los puertos habilitados, quedaran exentas del derecho de toneladas y que sólo pagaran las tres cuartas partes de los derecho de importación de acuerdo con el arancel correspondiente.



**Vista original del castillo de San Juan de Ulúa y ciudad de Veracruz con sus aledaños, también la posición de las fuerzas americanas de tierra y mar según un modelo del señor de Clairac, ingeniero militar (Bibl. del Congreso, Wash).**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Desembarco de las tropas en Veracruz (Bibl. del Congreso, Washington).

El 21 de noviembre de 1846 el general Salas ya dictó disposiciones sobre comisos de los efectos que procedieran de lugares ocupados por el enemigo. Y pidió que los comerciantes declararan las mercaderías que tenían en los puertos, de manera que si eran ocupados sólo se permitiera importar aquello que constaba en las declaraciones.

En 1846 se importaron cuarenta y cuatro mil toneladas, que produjeron cinco millones y medio escasos mientras que las exportaciones sólo llegaron al medio millón.

La invasión americana provocó el descenso muy importante del comercio durante el año de 47 porque el bloqueo fue efectivo.[35]

A última hora, cuando la guerra se venía prácticamente encima llegó a México, el 16 de agosto de 1846, el enviado norteamericano John Slidell. Entró por el puerto de Veracruz y el presidente de México, Mariano Paredes Arrillaga, se negó a recibirlo, por discutir el verdadero propósito de la misión que, de acuerdo con el gobierno mexicano, debía resolver el problema texano, en vez de abrir la embajada y discutir el pago de las reclamaciones pendientes. El aislamiento oficial, no oficioso, que se

35 *Ibidem*, p. 559-61.

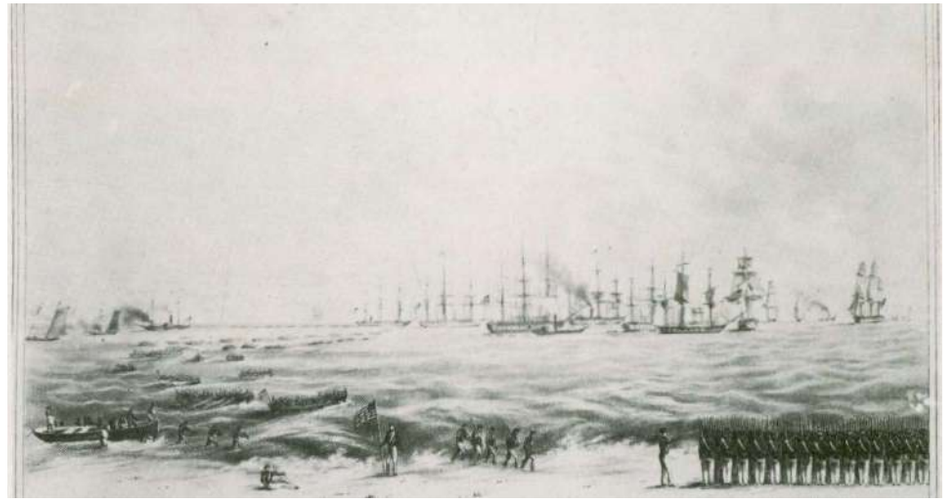


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

produjo entre el gobierno de los Estados Unidos y el de México y la diferente forma de entender lo que se debía hacer por uno y otro lado, provocó el rompimiento que llevó a la entrada del general Zacarías Taylor por la frontera norte del país. Las órdenes dadas por el gobierno mexicano para defender la integridad nacional, tampoco pudieron ser tan efectivas porque los mejore elemento se consumieron en el golpe de Estado que Mariano Paredes dio para obtener la presidencia.

En medio del caos, el día 16 de agosto de 1847 Santa Anna desembarcó, de vuelta, en Veracruz pues, según el criterio de los conservadores y también de los militares, era el único que podía tomar a su cargo la defensa nacional frente a la invasión de los Estados Unidos. De hecho, fue llamado en virtud de los pronunciamientos de Guadalajara y de la Ciudadela, para establecer el régimen federal, y por ello, llegó con apoyo de los Estados Unidos que le franquearon la entrada a través del bloqueo marítimo establecido. El gobierno de Polk consideraba que con Santa Anna podría favorecer la oposición en contra del gobierno de Paredes y por ello el jefe de la escuadrilla bloqueadora de Veracruz, mandada por el comodoro Connor ordenó que se hiciera saber a sus subordinados que Santa Anna tendría el paso si trataba de penetrar en los puertos mexicanos. Efectivamente, al poco de caído Paredes, el caudillo hizo su aparición en las playas nacionale , con un empeño por la organiza-

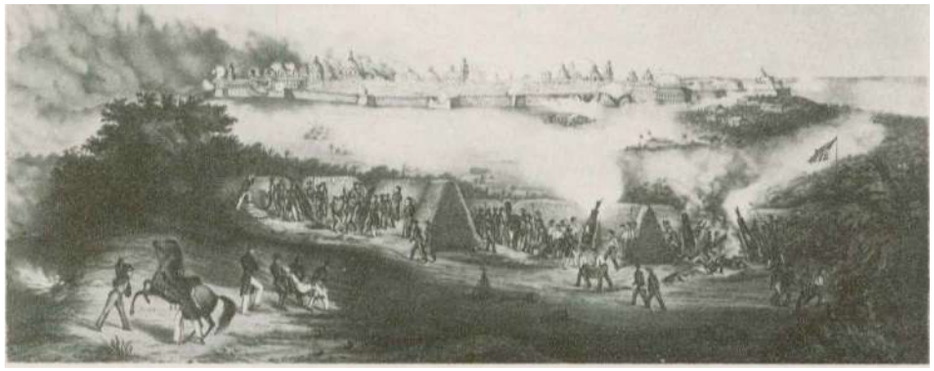


**Desembarco del ejército de los Estados Unidos al mando del general Scott, en la playa cercana a Veracruz el 9 de marzo de 1847. Dibujado *in itu* por el lugarteniente Charles C. Barton de la Marina de los Estados Unidos (Bibl. del Congreso, Wash.).**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**La batería naval de los Estados Unidos durante el bombardeo de Veracruz el 24 y 25 de marzo de 1847. La batería estaba compuesta de cañones pesados procedentes del escuadrón de los Estados Unidos bajo el mando del comodoro M. C. Perry (Bibl. del Congreso, Wash.).**

ción de la defensa nacional que fue considerado en los Estados Unidos como un verdadero error político.[36] De la posible discusión entre Santa Anna y algún enviado de los Estados Unidos, o de los compromisos que pudiera haber hecho en La Habana no se sabe nada.

Las batallas fueron adversas en el norte y Santa Anna fue llamado al gobierno; pero, aun cuando trató de acudir en defensa de la frontera, no logró pasar de San Luis Potosí.

## *14. El frente en el Golfo*

Desde 1846 las playas mexicanas habían sido objetivo de incursiones norteamericanas efectuadas por barcos de guerra. El 23 de octubre de 1846 arribó a las playas

36 Palavicini, *op. cit.*, t. I, p. 379-80.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

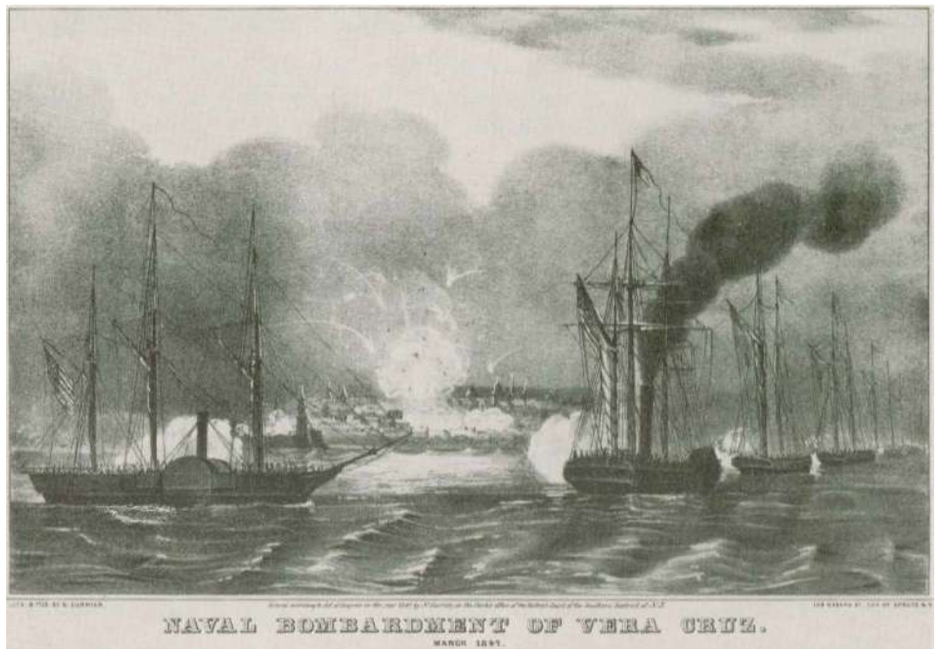
INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Tabasco una escuadra compuesta del vapor Mississipi, acompañado de ocho navíos de guerra, al mando del comodoro Perry. Desembarcó en Frontera, de cuyo puerto se apoderó y capturó una goleta y dos buques mercantes; siguió río arriba hasta San Juan Bautista donde apareció el 25 del mismo mes; esa plaza no cayó, fue defendida por el coronel Juan B. Tranconis, gobernador y comandante general del estado, quien hizo una resistencia digna. Más tarde, hubo noticia de que otra expedición se preparaba para llegar al mismo punto esperando tener un éxito mayor que el anterior.[37]

Desde fines de 1845 se avistaron barcos guerreros americanos en el puerto de Veracruz; pero no fue sino hasta el 20 de mayo de 1846 cuando,a causa de los problemas texanos, el comandante Andrés Fiter Kugh al mando del vapor Mississipi en el Golfo anunció el bloqueo del puerto.

En consecuencia avisó a los barcos mercantes, fondeados en Sacrificios y en el puerto, de que a partir de agosto de 1846 la entrada de mercantes sería prohibida y que podría apresarlos. Como los problemas texanos y de la frontera norte conti-

37 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 284-5.

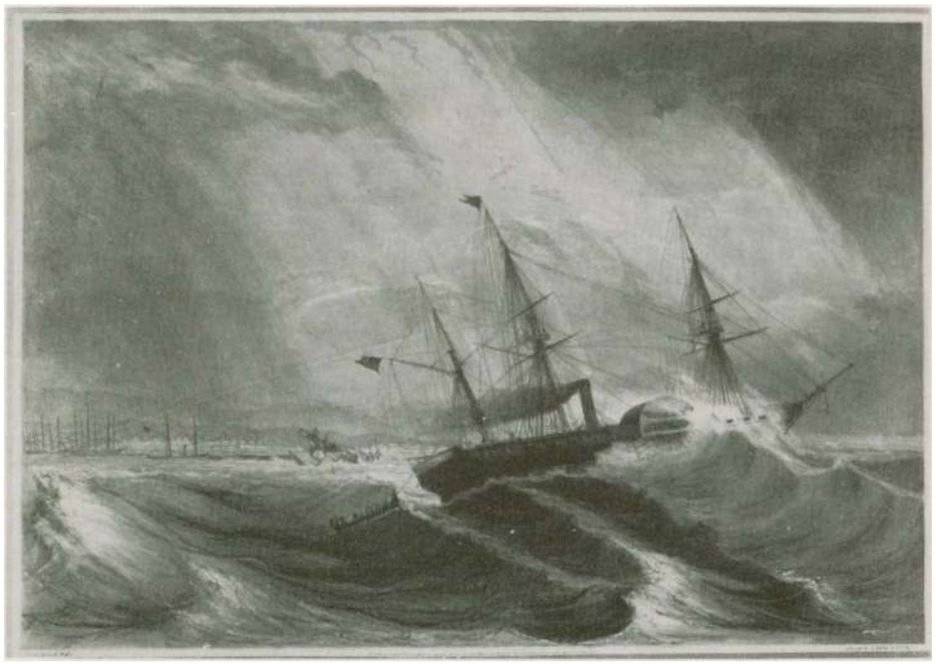



**La fragata estadounidense de vapor Mississippi, comandante M.C. Perry, yendo en auxilio del vapor norteamericano Hunter, una barca francesa (su presa) y un bote norteamericano piloto naufragados en los bajos de la isla Verde cerca de Clera, crucero del 21 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Bombardero naval de Veracruz, marzo 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**

nuaron en pie, la escuadra de los Estados Unidos bombardeó el puerto desde el 22 al 27 de marzo de 1847.

El bombardeo de la ciudad produjo destrozos en los edificios e instalaciones de Veracruz, que contaba con escasa guarnición y cuyas fortificaciones estaban, como siempre, en mal estado, con poca artillería, escasas municiones y víveres. La situación fue más que crítica porque el gobierno no enviaba refuerzos. Después de varias juntas, entre los jefes, la plaza capituló y el pabellón mexicano fue arriado siendo sustituido por el de los Estados Unidos en los fuertes de la ciudad y en San Juan de Ulúa, al estruendo de la propia artillería.

El cuadro fue desolador, pero su claroscuro no es suficiente si nos mantenemos fuera de los propios sucesos. Vale la pena dejar sentir el dramatismo y la angustia de los días en que el puerto fue sitiado por la importancia que tuvieron en la historia nacional. Estando amenazado el puerto, el comandante Juan Morales había escrito a la Secretaría de Guerra:

> Esta plaza es el blanco de los tiros del enemigo, como anticipadamente lo tenía anunciado; y se acerca el momento en que sus dignos defensores van a demostrar que las armas, que la nación puso en sus manos, fueron empleadas combatiendo



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

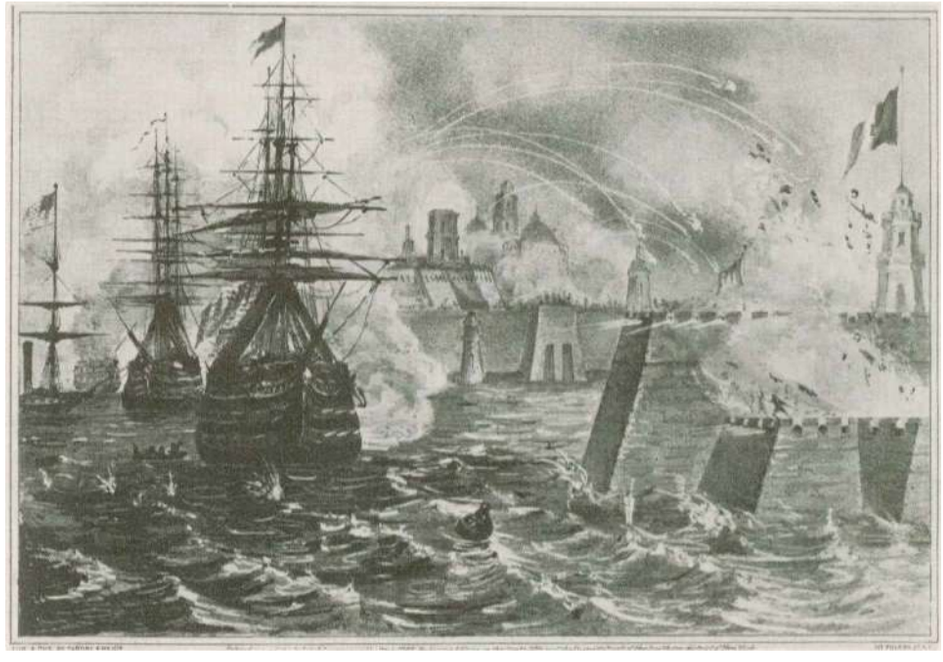
por su independencia y su decoro. Un puñado de valientes, descalzos, mal vestidos, pero sin afecciones... son todos mis recursos; los elementos que pudieran cooperar a un absoluto triunfo, se me han escaseado, mientras más afanosamente los he pedido, y entre tanto en esa capital la discordia civil hace derramar la sangre de los que podían verterla honoríficamente en defensa de la patria. Veracruz ha quedado sometida a sus propias fuerzas, como si realmente no perteneciera a la Unión Nacional.[38]

El ayuntamiento veracruzano se declaró en sesión permanente del 9 al 28 de marzo, para prestar a la comandancia militar cuantos auxilios pecuniarios, víveres, vestuario y servicios estuvieran en su mano en vista de que

no puede ser indiferente a la situación difícil y verdaderamente comprometida en que se encuentra el honrado general Morales, por el abandono... y conside-

38 En Manuel B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, p. 94-5.

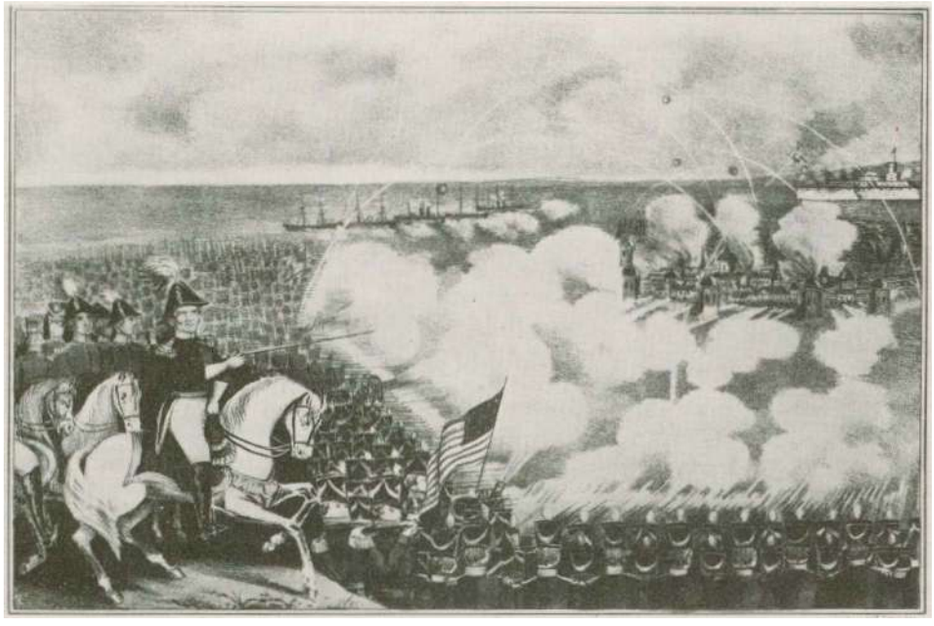
**Bombardeo victorioso de Veracruz por las fuerzas combinadas del ejército y la armada de los Estados Unidos el 24 y 25 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Bombardeo de Veracruz por el ejército norteamericano al mando del general Scott (Bibl. del Congreso, Wash.).**

rando que, tal vez, por falta de recursos puedan quedar sin efecto los planes más sencillos y menos costosos de fortificación, pues es notoria la miseria de la guarnición y compromisos de las oficinas de hacienda. . .[39]

El sol del día 9 de marzo del presente año [1847] llegaba a su ocaso, en el momento que el ejército americano empezaba su desembarco en estas abrasadoras playas, entre los puntos de Collado y Mocambo: la plaza tenía que ser simple espectadora, porque carecía de una fuerza volante que emplear para impedirlo, y sólo por la noche mandó algunas guerrillas a que molestaran al enemigo: el 10 ya se notaron algunos trabajos de éste, y entonces Ulúa y la plaza comenzaron a dirigirles fuegos de balas, granadas y bombas con punterías certeras que honraban a nuestros artillero .[40]

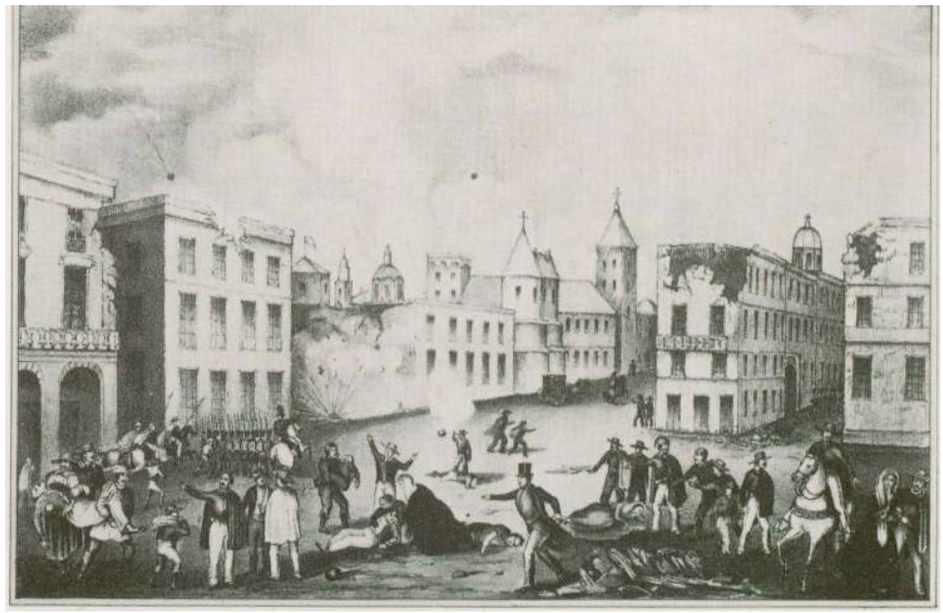
El enemigo callaba y seguía sus trabajos; hizo caminos cubiertos desde la plaza al cementerio, desde éste a los Hornos y para el médano; colocó dos baterías en

39 *Ibidem*, p. 96.
40 Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*. México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857, t. I, p. 551.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Escena de Veracruz durante el bombardeo el 25 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**

los primeros puntos y otra en el camino de hierro frente al baluarte de Santa Bárbara. Los fuegos de Ulúa y la plaza no cesaban; día y noche se les dirigían molestándolos, y ellos continuaban sus trabajos siempre en silencio, adelantando la circunvalación de la ciudad.

Las tropas nacionales disputaban la posesión de los médanos pero procedían sin concierto porque les faltaba dirección y la presencia de sus jefes principales. El día 11 llegaron a la plaza algunos de los heridos de las guerrillas, que disputaron la entrada al camino de Pocitos.

Este día los buques de guerra dirigieron algunas granadas a la plaza. En la tarde salió de la ciudad el general Morales con una columna de mil hombres para hacer reconocimiento y presenciamos entonces, con satisfacción, el entusiasmo de nuestros soldados y guardias nacionales. . . El día 12 por la noche entraron seiscientos hombres de la guarnición de Alvarado, al mando del coronel don Juan Aguayo, y el 13 quedó Vergara ocupado por el enemigo, y completado el sitio de la ciudad por mar y tierra. . . Entró la compañía de guardias nacionales de aquel



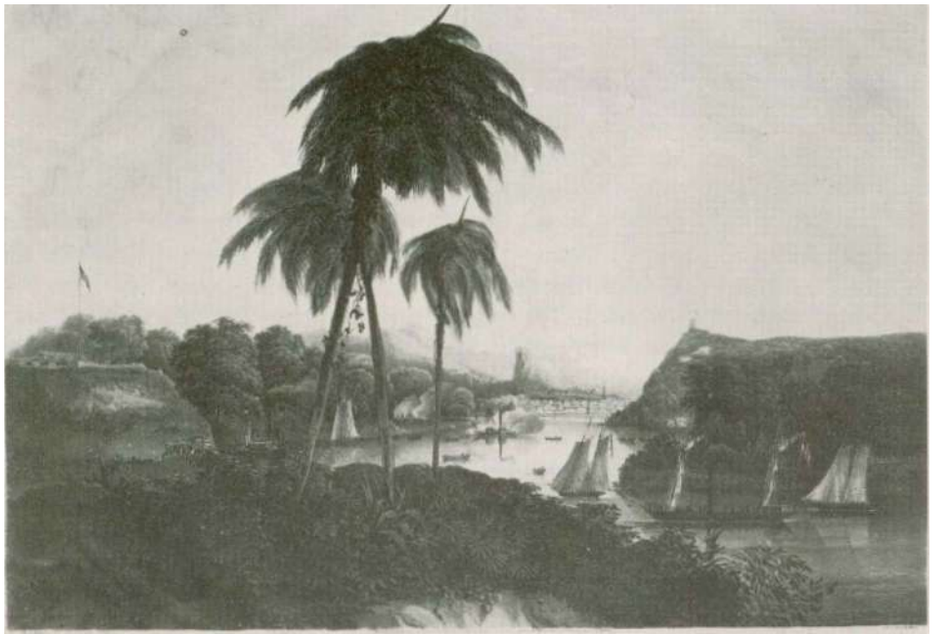
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

punto, acompañada de los miserables vecinos de las carbonerías y ranchos inmediatos a refugiarse en la plaza. Desde ese día quedó ésta aislada de todo el mundo. Algunas reses solían bajar a los médanos y en diversas ocasiones salieron a lazarlas. . .

Los trabajos de fortificación seguían, toda la tropa y el presidio se ocupaba de ellos: los forzados, en cuadrillas de doce hombres, sin cadena, trabajaban día y noche de un modo admirable. La guardia nacional hacía el propio servicio que la tropa con el mayor gusto sin excepción de personas: dormía en los tablados y en el suelo con los veteranos, y comía del rancho que el ayuntamiento daba para todos sin distinción. Jamás se ha visto fusión más sincera del pueblo y el ejército manifestándose todos una sola familia reunida a un mismo fin. . .

El día 22 a las dos de la tarde, vino un oficial parlamentario con un oficio de Scott, intimando la rendición en el término de dos horas o que romperían el fuego sobre la plaza; la respuesta fue una negativa inmediata, y a las cuatro de la tarde, el cañón y los morteros enemigos tronaban sobre Veracruz, arrojándole balas y bombas con una constancia incesante. Las calles quedaron desiertas, la primera detonación de la artillería enemiga fue la orden de que todos acudieran a sus puntos respectivos, para no moverse más de ellos.



**La expedición naval bajo el mando del comodoro M. C. Perry; ascendiendo el río Tuxpan, destruyendo los fuertes y tomando posesión del puerto de Tuxpan.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Desembarco de la expedición naval contra Tabasco (México) al mando del comodoro M. C. Perry, con destacamentos de oficiales y marineros procedentes de la fragata a vapor Mississippi (Bibl. del Congreso, Wash.).**

El enemigo dirigía sus bombas con acierto e inteligencia y constantemente una era destinada al convento de San Agustín, que era el depósito de la pólvora, el que además de la fortaleza de sus muros y bóvedas, se había ablindajado en el lugar que ocupaba el parque. La plaza contestó a los fuegos del enemigo desde los baluartes de Santiago, San José, San Fernando y Santa Bárbara, que eran los que miraban a sus baterías, particularmente el último, que tenía a su frente la que el enemigo eligió para abrir la brecha. Ulúa no descansaba tampoco, su vigilancia será siempre honrosa a sus defensores, y nos admiraba: a cualquiera hora de la noche dirigía sus fuegos dondequiera que advertía el más pequeño movimiento. . .

El fuego continuaba el 23: remolcados unos buques hasta frente a los Hornos por el vapor Mississipi; aquéllos y éste rompieron sobre la ciudad el fuego con sus cañones bomberos. Ulúa y el baluarte de Santiago les contestaron con los suyos y los desalojaron, precisándolos a retirarse por el acierto con que se les correspondieron: algunas casas de la ciudad habían sido incendiadas por las bombas, a pesar del infatigable trabajo del comandante de ingenieros don Manuel Robles,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



El ataque de los mexicanos desde el Chaparral contra la primera división de la expedición naval a Tabasco (México) compuesta por el vapor norteamericano Scorpion y el Brigg Vesuvius con personal procedente de la fragata a vapor Mississippi (Bibl. del Congreso, Wash.).

los oficiales de su cuerpo, los regidores y el presidio, que se dedicaban a sofocarlos en cuanto aparecía alguno, lo que generalmente se conseguía cuando acaecían en casas habitadas porque se veía al momento, pero no en las que se hallaban solas, que manifestaban el fuego cuando toda la casa era pasto de las llamas. Todo el día mantuvo el enemigo de cuatro a seis bombas en el aire, dirigiendo siempre una a San Agustín: en la noche cayeron varias en Santo Domingo, cuya iglesia era hospital de sangre; varios heridos fueron de nuevo lastimados y otros murieron con los cascos de bombas, corriendo grande peligro los cirujanos y asistentes. En la mañana se había incendiado parte del convento. . .

El 24 siguió el fuego: hacia las diez de la mañana se observó movimiento del enemigo que hizo bajar tropas de los médanos en tres trozos, por lo cual hubo alarma en la plaza donde se creyó venían a dar el asalto. Nada hubo, y el fuego seguía sin interrupción, apurándolo más sobre el baluarte de Santa Bárbara por donde ya estaba la brecha casi practicada y se cubrió esa noche con saquillos a tierra.

A las once de la mañana del mismo día 24 —dice la otra relación que tengo a la vista— tres columnas enemigas con sus banderas se mueven con dirección a



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Matadero. Han suspendido el fuego; la plaza toca alarma; ha llegado la hora del asalto; nuevos guerreros se presentan buscando la muerte o el triunfo. . . el trémulo anciano quiere también su parte en el peligro y en la gloria de los valientes. . . Pero el destino ha sido cruel para nosotros: . . .Las columnas enemigas se ocultan en los médanos, y sus fuegos vuelven a comenzar. En la noche trabajan los contrarios en nuevas baterías desde el cementerio para los Hornos. . .

En la noche el fuego continúa sin descanso, y el número de desgracias crece por momentos. Una bomba cae en el laboratorio de pólvora que hay en el baluarte de Santiago, en donde trabajaban varios artilleros: el edificio vuela por el incendio de tres quintales de pólvora, y más de veinte bombas, que estaban cargadas, hacen su explosión, despedazando a los trabajadores, de entre los cuales sólo escapa un sargento. Diecinueve personas mueren en el hospicio por la explosión de otra bomba, y en el hospital de mujeres otras diecisiete perecen por la misma causa.

> A las siete de la mañana del día 25, dos vapores y siete cañoneras se acoderaron detrás del alto de los Hornos, y desde allí dirigían granadas y balas de a sesenta y ocho y treinta y seis; pero la plaza y Ulúa los desalojaron a las nueve, con sus certeros fuegos, que lastimaron gravemente uno de los vapores. Este día ha sido horrible. . . Los fuegos del enemigo bañaban la plazuela de la Caleta, la Pastora y el baluarte de San Juan. Un violento norte aumentaba el horror y la solemnidad sangrienta y terrible de esta escena. El peligro y las pérdidas por nuestra parte, se multiplican: una bala perfora una pared de vara y media de espesor en la iglesia de San Agustín, y va a morir sobre las blindas del parque general, que se halla en este punto. El baluarte Santa Bárbara, un lienzo del cuartel del s gundo, y la bóveda del de caballería, amenazan desplomarse. En el muelle en Ulúa, en la obra exterior, en Santa Bárbara y en la línea hasta Santa Gertrudis, han recibido la muerte muchos hombres, artilleros y soldados del activo de Oaxaca.
>
> Las desgracias en la población son numerosas, y no queda ya un lugar seguro. A la una de la mañana algunas mujeres vagaban pidiendo auxilio para varios niños que quedaban huérfanos. . . En la capilla de la Divina Pastora sólo una bala había penetrado, y el comandante del punto aloja allí a los desgraciados huérfanos. Los niños lloraban pidiendo pan. . .

Toda la noche del 25 continuó el fuego y también el día 26. La gente hambrienta se arrastra por las calles entre los escombros, come de los víveres acopiados por el ayuntamiento que ya son muy escasos: "tal es el espectáculo que presenta Veracruz". Y la falta de parque, que ha tenido que pedirse a Ulúa, y la imposibilidad de reponer multitud de cureñas rotas, y de cañones fuera de combate, vienen a completar este cuadro de devastación.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por la tarde, se tocó alto el fuego y una comisión de cónsules salió bajo la bandera de sus respectivos países para pedir protección a los buques de guerra de sus naciones y regresó "después del peligro que ha corrido con el norte, y de que el comodoro Perry quiso hacerles fuego" . . . "Todos estos sucesos comienzan a producir la desmoralización".

Con la noche continuó el fuego y se pensó en hacer una salida para romper la línea de los sitiadores. A la medianoche se reunió una junta de guerra y Morales dimitió del mando para dejarlo en manos del general Landero, cuando la ciudad causaba verdadero espanto. Antes de que amaneciera el día 27, los cónsules de Inglaterra, Francia, España, Prusia y ciudades anseáticas más el alcalde segundo del ayuntamiento fueron a solicitar el permiso del enemigo para que salieran de la plaza los neutrales, los ancianos, los niños y las mujeres; pero no obtuvieron audiencia del general Scott, que les avisó, por interpósita persona, que no permitiría salir a nadie, pero que si no se rendía la plaza a discreción, a las seis de la mañana volvería a abrir el fuego de las baterías que tenía, y de otras nuevas que estaba emplazando. El terror llegó a su último grado.[41] En la noche del 25 al 26, de acuerdo con la narración del comandante de ingenieros Manuel Robles, en una junta de jefes, se acordó capitular y en la madrugada se remitió una proposición a Scott pidiéndole una reunión de comisionados para acordar los términos de la capitulación. En una nueva junta, que se celebró al saberse que el enemigo admitía recibir los comisionados, se nombraron éstos y el 26 vieron con claridad que no se aceptarían otras condiciones que las de rendición incondicional. Se interrumpieron las negociaciones que, de nuevo, tuvieron que abrir el día 27 cuando se aceptaron las condiciones de los americanos. Esas negociaciones terminaron en la capitulación que se acordó, el propio día 27 en la madrugada, cuando el parque duraría tres horas de fuego y no había víveres. El conocimiento de la capitulación calmó la ansiedad pública; pero excitó el disgusto militar pues hubo oficiales y soldados contrarios a someterse. El propio general Morales para no tener que aceptar la capitulación se marchó en una lancha con el mayor de la guardia nacional.

> Todo ha acabado para Veracruz. En vano de cuatrocientos a quinientos de sus habitantes han perecido; en vano seiscientos o más guerreros han derramado su sangre, pereciendo cuatrocientos de ellos. . . En vano la ciudad ha sufrido los estragos de seis mil setecientos proyectiles con peso de cuatrocientas sesenta y tres mil libras que el enemigo dirigió sobre ella; en vano la plaza gastó ocho mil cuatrocientos ochenta y seis para defenderse. La ciudad ha caído en poder del invasor. . .

41 *Ibidem*, p. 552-62.

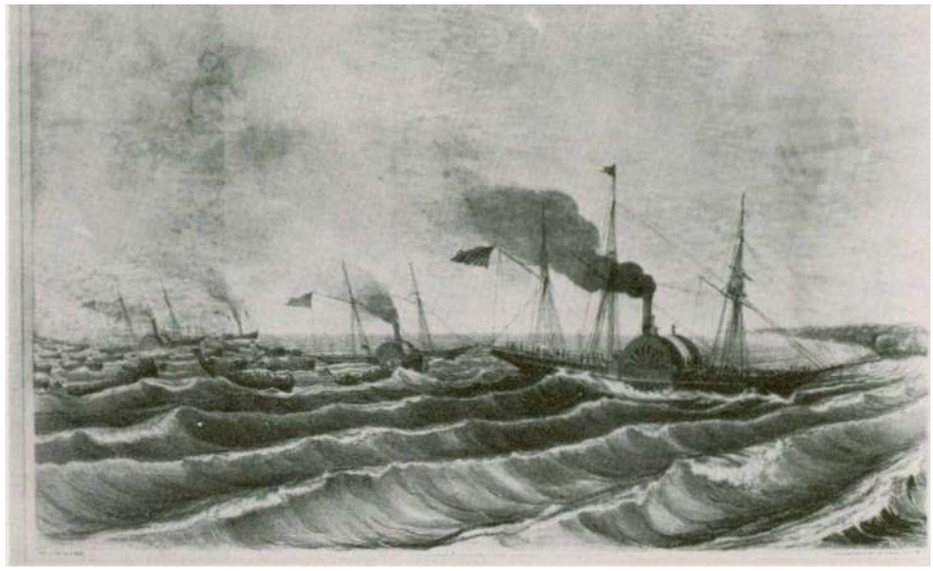


2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La capitulación que se acordó el 27 fue ratificada el 28 y, en la mañana, se desampararon los puntos para prepararse al acto de la entrega que se verificaría al día siguiente.

> Amaneció el 29. A las ocho de la mañana, la artillería saludó al pabellón nacional que se arriaba en Ulúa y en los baluartes de tierra: . . .A las diez, la tropa que había estado en formación desde las nueve en las calles que se dirigen a la Merced, marchó para el llano de los Cocos, en cuyo centro había una bandera blanca y otra americana. La tropa, formada en columnas, apoyaba allí su cabeza, quedando dentro de un cuadro que formaban ocho mil hombres, con cuatro baterías. . . El general Worth, haciendo mil cortesanías a nuestros jefes, y rodeado de sus ayudantes, de gran uniforme, se presenta. La hora fatal suena. Los soldados, llorando, se despojan de sus fornituras, y al formar pabellones con sus fusiles, algunos los hacen pedazos para no entregarlos al enemigo. Un batallón americano marcha estrechando los costados de nuestra tropa, y coloca centinelas con cinco pasos de intervalo para cuidar las armas que se han dejado.
>
> El sacrificio estaba consumado; pero los soldados de Veracruz recibían el homenaje debido al valor y a la desgracia; el respeto del vencedor. . . La columna



**Los vapores norteamericanos Scorpion, Spitfire, Vixen, Scourge, remolcando 50 barcazas al cruzar la barra en la desembocadura del río Tabasco (México), 14 de junio de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**La expedición naval bajo el mando del comodoro Perry, ascendiendo el río Tabasco en la vuelta del Diablo, 14 de junio de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).**

recibe la orden de marchar por Medellín y no por Veracruz, para evitar los insultos de los voluntarios, que sus jefes mismos no pueden reprimir. Antes de marchar, desarmada ya la tropa, y conservando sus espadas los oficiales, se da a reconocer, como jefe de la columna, al coronel don José Francisco López. En este momento se enarbolaba en Ulúa y en los baluartes al pabellón enemigo, saludado por la marina y por nuestros propios cañones, excitando de nuevo el resentimiento, la desesperación y la amargura de los soldados y aun de las mujeres.[42]

Este fue el primer paso de la marcha hacia la capital de las fuerzas del general Scott, que dieron principio a la segunda campaña (la primera fue la del norte), que sobre México lanzaban los Estados Unidos, convertida en la fase principal de la guerra, que hubo de terminar con el tratado de fronteras que conocemos con el nombre de Guadalupe Hidalgo. Estados Unidos llevó a cabo la expansión de su territorio. La costa y Veracruz, en especial, fueron el punto de entrada de la invasión

42 *Ibidem*, p. 567-8.



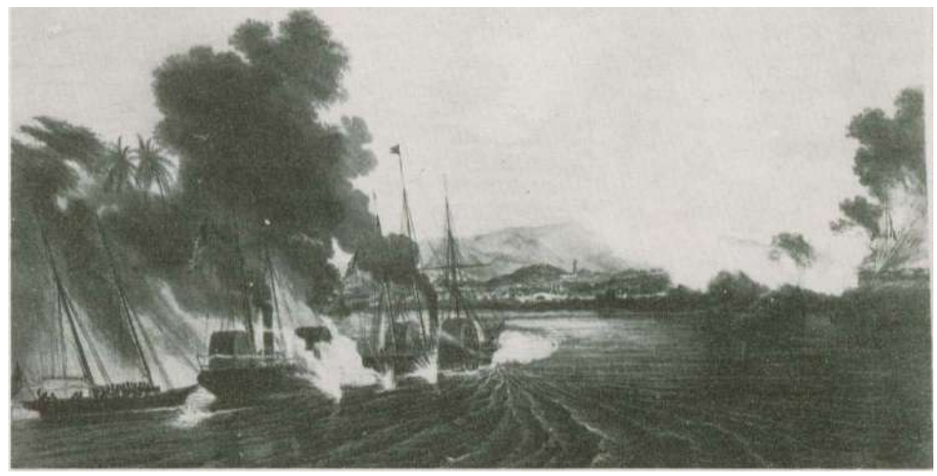
2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y el puerto quedó ocupado hasta el momento en que, después de firmarse el tratado el 2 de febrero de 1848 y ratificarse el 30 de mayo del año siguiente, las tropas americanas salieron del país haciéndolo, las últimas que lo abandonaron, el 30 de julio de 1848.

## 15. *Consecuencias económicas del bloqueo y la crisis política*

Con el puerto de Veracruz ocupado y antes de que terminara la invasión territorial por las fuerzas estadounidenses, la escuadra nacional resultaba, a criterio del gobierno de Paredes, excesivamente débil para oponerse a la invasión. Todavía fue mermada al venderse al gobierno español de Cuba los vapores Moctezuma y Guadalupe; más aún, se mandó retirar al río Alvarado los bergantines Mexicano, Libre y Zempoalteca; las goletas Águila y Libertadora y el pailebot Morelos, así como las cañoneras Guerrero, Queretana y Victoria. Posiblemente por encontrarse en Alvarado esos elementos de la marina nacional y por el deseo de dominar otros puntos de la costa aparte de la veracruzana, de agosto a octubre de 1847 la escuadra norteamericana intentó, sin lograrlo, otras incursiones entre las que estuvo la dirigida



**La captura de la ciudad de Tabasco por la expedición naval, de agua y tierra, bajo el mando del comodoro M. C. Perry y la destrucción del fuerte, que contaba con tres cañones largos... (Bibl. del Congreso, Wash.).**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en contra del fortín de Alvarado, cuando el 7 de agosto el comodoro Conners acompañado de Perry se acercó con sus barcos maniobrando cuatro buques de alto bordo y varias cañoneras para preparar el desembarco. Éste se hizo imposible por el mal tiempo, que los obligó a levar anclas, no sin haber sufrido daños el buque almirante.[43]

El 4 de septiembre de 1847 para que se evitaran al comercio las extorsiones y perjuicios que traía el bloqueo, así como para proporcionar al erario el aumento de ingresos que requería, se declaró abierto para el comercio extranjero el puerto de Altar donde también quedaba autorizado el comercio de cabotaje, con las aplicaciones lógicas del arancel vigente.

El 28 de octubre de 1847 Manuel de la Peña y Peña, presidente de la Suprema Corte de Justicia, encargado del Ejecutivo de la Unión, en atención a los perjuicios que sufría el comercio por el prolongado bloqueo de los puertos y para estimular a los negociantes, decretó una rebaja del veinticinco por ciento en el pago de derechos de importación a los buques que, forzando el bloqueo, arribasen a los puertos de la república disponiendo que gozaran además de un veinte por ciento los que entraran por los puertos de San Blas y Manzanillo, y la misma gracia se hacía a los que entraran por el puerto de Mazatlán, luego que éste volviera a la obediencia del gobierno.[44]

> Las aduanas marítimas de los puertos que fueron ocupados por las tropas de los Estados Unidos han sido devueltas, según lo estipulado en el tratado de paz, recibiéndolas empleados de la República, nombrados al efecto. La devolución de la de Veracruz se verificó en 11 de julio; la de Tampico en 24 de junio; la de Matamoros en 1 de julio; la de Tuxpan en 13 de julio; en 17 del mismo la de Mazatlán y posteriormente la de Guaymas.
>
> Acerca de la entrega de alguna de ellas y de la cuenta de sus productos, desde la fecha del canje de las ratificaciones del tratado de paz, han ocurrido algunas dificultades sobre las cuales se han hecho por el Ministerio de Relaciones las gestiones correspondientes —decía la memoria de Hacienda del año de 1848.[45]

En efecto, el Tratado de Guadalupe Hidalgo, concertado por Nicolás B. Trist y Bernardo Couto, Miguel Atristáin y Luis Gonzaga Cuevas por parte de México estipuló las condiciones de retirada para las fuerzas norteamericanas; la devolución de las fortalezas y armas; y la entrega de los puertos y de las aduanas (artículos III, IV). Detalló cuidadosamente la nueva frontera entre los dos países (artículo V); y estableció las normas para el tráfico de buques y ciudadanos en el Golfo de California y por

43 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 289-90
44 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 563.
45 *Ibidem*, t. II, p. 87.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el río Colorado, desde su confluencia con el Gila. Precisó también las mismas condiciones para la navegación en los ríos Gila y Bravo (artículos VI, VII) y, finalmente, se establecieron las normas a seguirse en el comercio con las mercancías que se importaron a México durante el periodo de la guerra (artículos XVI y XXI). Aparte se habló de todo lo concerniente a pagos y demás consecuencias de la guerra.[46]

El 29 de febrero de 1848 se firmó el armisticio entre las fuerzas invasoras y las nacionales, de acuerdo con lo que establecía el artículo II del tratado, y las poblaciones ocupadas quedaron en libertad para restablecer sus autoridades y funcionarios, así como también para proceder a elecciones y entrar de nuevo en el orden constitucional. La contienda entre las dos naciones quedó en esta forma definitivamente concluida y se restableció en la capital de México el gobierno nacional, bajo la presidencia del general Herrera, electo conforme a la constitución.

Santa Anna, antes de que las tropas norteamericanas emprendieran la salida del país, pidió pasaportes y salvoconductos para, escoltado por las fuerzas nacionales y extranjeras, dirigirse a la barra de La Antigua, donde embarcó el 5 de abril de 1848 con dirección a Jamaica a bordo del bergantín español Pepita.

Pero durante los diez meses transcurridos desde la batalla de Cerro Gordo hasta la celebración del tratado de paz y del armisticio, los caminos entre Veracruz y la capital estuvieron apestados con guerrillas dirigidas por coroneles del ejército nacional que se ocupaban en molestar todo lo posible a las tropas norteamericanas y en interrumpir las corrientes de comunicación entre el puerto y la capital. La labor fue tan efectiva que provocó las represalias norteamericanas que intentaron desorganizar las guerrillas y castigaron con la muerte y el incendio de fincas, difundiendo el terror en la región de tal manera que, cercanas a los caminos de Jalapa y Orizaba:

> por espacio de algunos meses no se vieron otras escenas que el paso de las tropas americanas que sucesivamente fueron llegando a Veracruz para engrosar el ejército invasor, el tránsito de algunos cargamentos escoltados por ellos, los ataques que a éstos daban algunas veces los guerrilleros, y los cadáveres de mexicanos y americanos que, por resultado de esos encuentros, quedaban insepultos para ser pasto de las fieras.[47]

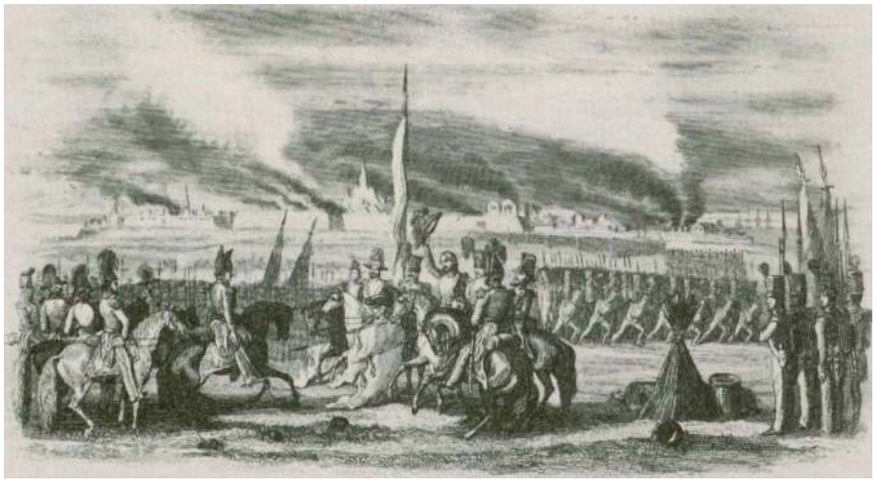
Santa Anna al abandonar México para dirigirse a Jamaica dejó atrás un país en ruina en el que los ministros de Hacienda, quienes entraban y salían, no podían encontrar la solución que lograra un nuevo equilibrio económico. Hubo que ir en busca de métodos drásticos que demolieron el sistema para sustituirlo con otro

46 Véase texto completo del tratado en C. Bosch García, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos (1819-1848)*, apéndice.
47 Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.*, t. II, p. 582.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Capitulación de Veracruz (Bibl. del Congreso, Wash.).**

nuevo en cuanto a lo económico y a lo jurídico, y ése fue el papel que tuvieron las Leyes de Reforma contra las que se interpusieron los esfuerzos de los últimos intereses creados por la guerra de Tres Años y con la aventura del segundo imperio. Pero, dar ese paso costó que el país soportara años de crisis y la última dictadura de Santa Anna.

En fecha tan temprana como el 10 de febrero de 1849 empezaron los pronunciamientos con el general Leonardo Márquez en favor de Santa Anna, que estaba en el extranjero. Después de varias arremetidas hasta 1852 se decidió sostener la Constitución Federal; desconocer los poderes públicos que hubieran desmerecido la confianza de la nación; e invitar por ende al general Santa Anna a volver al país, para que cooperara a sostener el sistema, restablecer el orden y también la paz. De ahí en adelante el país fue de cabeza y por fin salió una Comisión para dirigirse a Cartagena, en la Nueva Granada (Colombia), donde se encontraba Santa Anna, y lo invitó a regresar. El 27 de marzo fue declarado presidente, y el 20 de abril entró en la capital para prestar el juramento de rigor. En diciembre de ese año de 1853, tan lleno de acontecimientos, el día 13, se firmó el tratado para la venta de la Mesilla y tres días después se concedió la dictadura a Santa Anna y además se le dio el título de alteza



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

serenísima. Así se inauguró la dictadura santanista que duró hasta que comenzó a operar la reforma liberal con el Plan de Ayutla, del 1 de marzo de 1854. Éste provocó que Santa Anna destituyera al general Álvarez y a los demás militares que le acompañaban, de sus empleos y condecoracion s. Pero los movimientos liberales comenzaron a debatirse desde la pro lama de Ayutla, hasta el 15 de noviembre de 1855, cuando el general Juan Álvarez entró en la capital como pre idente interino de la república, después de que el 9 de agosto anterior Santa Anna salió, a las tres de la madrugada, para dirigirse de nuevo al puerto de Veracruz y embarcarse el día 16 hacia el extranjero. Entre tanto, las guarniciones de los estados iban aceptando una tras otra el famoso Plan de Ayutla.

No vamos a seguir describiendo la historia política de la nación; conviene ahora detenernos en consideraciones sobre la situación de los últimos años que cerraron el periodo más caótico de la historia nacional y que proporcionaron la base para la Reforma que, al cuajar en la constitución de 1857, abrió el siguiente ciclo histórico mexicano.

A mitad del siglo el mundo hacía un supremo esfuerzo de integración económica dentro del confuso juego de los intereses políticos.

> La configuración del estado mexicano de acuerdo con la teoría general, partía de su territorio impreciso en extensión y sin límites, de su población, de suyo diversificada en nacionalidades por la concurrencia de múltiples razas indígenas, levantiscas y en pugna contra los elementos hispánicos, igualmente diferentes entre sí, en virtud de su distinto origen peninsular, estrato humano que se veía afectado por la colonización sajona en el norte,. . .atentos al propósito de lograr una salida hacia el océano Pacífico, que garantizara su expansión hacia los mares y tierras asiáticas.
>
> El gobierno [mexicano] se encontraba en condiciones anárquicas por el desequilibrio de poderes, la lejanía de los estados, que integraban la federación, y de los hombres, que sin haber logrado tener un líder poderoso, en un propósito democrático, hacía débil al gobierno sometido al predominio de las momentáneas mayorías de partido, en cuya existencia se encuentra la expli ación de que haya asumido tantas veces el poder, y en condiciones tran críticas, Antonio López de Santa Anna, hombre sin capacidades notables de estadista; y finalmente, la incapacidad económica del pueblo y del gobierno para ejercer su independencia en lo personal, de los habitantes, que la mayoría era de escasos recursos. . .
>
> La incapacidad económica para mantener la independencia como estado se manifestaba por la carencia de recursos, y concretamente de dinero, lo que hizo que a partir del gobierno de don Guadalupe Victoria, se comprometieran las fuentes de ingresos aduanales para pagar los empréstitos que constantemente se hicieron a países europeos, creando con ello situaciones peligrosas que comprometían la soberanía nacional.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En síntesi , México era un estado de imprecisa extensión territorial, de heterogénea población en pugna, de una nula economía y de gobiernos irresponsables e inestable , lo que lo hacía un estado fácil presa de intereses ajenos y de difícil trato en las relacione internacionales.[48]

## 16. El problema del trasporte mundial

Ese intento de integración económica, mundial, se enlazó con la preocupación, que fue constante para los trasportistas de todo tiempo, al tenerse que mover las mercancías de un océano al otro.

A pesar de que llegara la navegación a vapor, el viaje por la ruta del sur era largo y afectaba tanto a los europeos como a los asiáticos y también se convertía en un tema de fundamento para las comunicaciones necesarias entre las dos costas de los Estados Unidos, después de la expansión territorial llevada a efecto en consecuencia del tratado de Guadalupe Hidalgo.

La única solución posible para el trasporte, si se desechaba el viaje por la ruta del sur, estaba en México o en Centroamérica, donde a mediados del siglo XIX Lesseps intentó la construcción del canal de Panamá, que después de muchas vicisitudes se construyó al cambiar el siglo, para inaugurarse por los Estados Unidos en el XX, resolviendo el problema de manera definitiva.

Pero, entre tanto, se visualizó la posibilidad de trasportar las mercancías por tierra, para cruzar el continente entre los puertos más cercanos, y ese proyecto dio lugar a la concesión que el gobierno mexicano hizo a Francisco de Garay con el fin de construir el ferrocarril que uniera los oceános en el istmo de Tehuantepec. La solución careció de eficiencia por las maniobras de carga y descarga necesarias en los dos extremos del ferrocarril, y el interés por el proyecto de Tehuantepec decayó, al comprar los Estados Unidos los derechos de la compañía francesa en Panamá para la construcción y explotación del canal.

El año de 1850 trajo a México los primeros síntomas del mundo externo moderno que se delineaba con adelantos materiales, exponentes de la nueva "civilización".

Así se inició la luz eléctrica que fue ensayada en la plaza de armas el 2 de noviembre de ese año; pero, además, se inauguró el telégrafo electromagnético entre el Palacio Nacional y el Colegio de Minería y se invitó a "nuestros protectores, nuestros amigos y todos los amantes de la ciencias y de las artes, cuyo anhelo debe ser el ver establecidos en el país semejantes adelantos, [para que] se satisfagan por sus propios ojos de lo maravilloso de esta invención".[49]

48 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, t. II, p. 30-1.
49 *Ibidem*, p. 116.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Desde ese día, miércoles, entre dos y cuatro de la tarde se pondrían en acción las máquinas telegráficas entre el Palacio y la Minería para que los curiosos gozaran del espectáculo. También entraba en la inquietud de la comunicación: inauguraron un sistema de diligencias de línea para el trasporte entre la capital y el puerto de Veracruz, y se planteó la necesidad de organizar la correspondencia que se traía en los barcos y al enterarse el presidente de que:

> algunos capitanes de buques trafican clandestinamente con la correspondencia de ultramar, se ha servido disponer que V.E. prevenga a los administradores de las aduanas marítimas, que al tiempo de recibir los documentos de los buques que arriben, recogan también la correspondencia que trajeron, y la remitan en el acto a las respectivas administraciones de correos, en donde deben despacharse; haciendo saber a los capitanes que los que hacen el contrabando de cartas tienen graves penas por las leyes de la República; y publicando en los periódicos de cada puerto esta disposición. . . [pero] quedan exceptuados los paquetes ingleses, con los que se practicará lo mismo que hasta hoy.[50]

## 17. *La revisión de los cargos marítimos y la vigilancia de las costas*

Pero la mala situación de la república continuaba sin resolverse y repercutió, de nuevo, en los puertos, donde el 22 de abril de 1851, debido a la anarquía, de la que tampoco escapaban los impuestos de los buques, se fijaron otra vez los cargos en la forma que sigue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Derechos de practicaje* | | | |
| En Matamoros, Tampico y Tabasco | 2 | 4 | por cada pie de calado |
| En los demás puertos | | 6 | por ídem |
| *Derechos de capitanía* | | | |
| A los buques mercantes extranjeros y nacionales | | 3 | 4 |
| A los nacionales de cabotaje de más de 30 toneladas | | 3 | 4 |
| A los mismos de menos de 30 toneladas | | 1 | 0 |
| A las lanchas, chalanes de menos de 10 toneladas | | 0 | 4 |
| A las lanchas, chalanes de más de 10 toneladas | | 0 | 2 |
| *Patentes de sanidad* | | | |

50 *Ibidem*, p. 121-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

| | | |
|---|---|---|
| A los buques extranj ros y nacionales que vayan a puerto extranjero | 4 | 0 |
| A los nacionales que vayan a puertos de la República | 2 | 0 |
| A los mismo si se dirigen a puertos del mismo Estado | 1 | 0 |

Además del derecho de práctico, pagan los buques cuatro pesos por enmendarlos cuando ya están anclados, seis en Matamoros, Tampico y Tabasco, y tres pesos en los demás puerto , por el bote que conduce al mismo. Los buques de guerra pagan únicamente el derecho de práctico cuando piden éste.

El primer derecho de internación sobre efectos extranjeros llamado así porque se paga en las aduanas marítimas y fronterizas en el acto de internarse aquéllos en el país, y para distinguirlo del de consumo que se paga en las poblaciones adonde se dirigen, fue establecido por la ley de 4 de agosto de 1824. . . [51]

Pero una de las medidas más importantes que se observan en el año de 1851 fue la del presidente Mariano Arista que puso el fundamento para crear un servicio que debió de haber sido primordial desde años antes, en un país como México, en virtud de que

. . . los litorales del país, con una extensión tan grande, han hecho necesario en todo tiempo un servicio de guardacostas que vigilen las posibilidades del contrabando a la vez que la piratería de las riquezas marítimas; con este propósito, para proteger los puertos y hacer respetar las determinaciones sobre la asignación de los puertos dedicados al comercio internacional, o sea, los puertos de altura, así como el comercio interno por la vía marítima con el comercio de cabotaje, el gobierno de la República por conducto del Ministerio de Hacienda, expidió el 26 de julio de 1851 un reglamento para los buques guardacostas en ambos mares, en el cual se fincaban las obligaciones y responsabilidades así como el desarrollo de las funciones que hacían efectivas a las disposiciones legales.

Su importancia salta a la vista porque los guardacostas son la policía marítima y de su capacidad y efectividad dependen la soberanía de los mares territoriales, así como las provisiones de seguridad indispensables sobre la piratería y el contrabando, motivo por el cual hemos creído pertinente incluir el reglamento expedido por el Ministerio de Hacienda a mediados del siglo pasado[*sic*] y que es un antecedente de importancia para un servicio de vigilancia actual y al que los pueblos contemporáneos dedican una especial atención.

51 *Ibidem*, t. I, p. 568-9.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En atención a esta necesidad el Ministerio de Hacienda, dando cumplimiento al artículo 4 de la ley del 24 de noviembre de 1849, dio a conocer el reglamento para buques guardacostas en ambos mares que expidió el presidente de la república y que estuvo concebido en los siguientes términos.

Curiosamente el reglamento establecía un nexo muy concreto entre los guardacostas y la secretaría de Hacienda por medio de las aduanas, en vez de con la secretaría de Marina.[52]

La riqueza del país no se incrementó como se esperaba a pesar de las nuevas medidas. Según el ministro de Hacienda, ello se debió a la poca actividad del comercio por las reformas sustanciales que se hicieron al arancel. La baja influyó, como es natural, en que se recabara menos por introducción de mercancías en el país por el aumento del contrabando, para cuya represión las medidas en su contra resultaron ineficaces.[53]

La llegada de las mercancías tenía lugar en su mayor parte, por los puertos de Veracruz y Tampico en el Golfo de México, y por los de San Blas y Mazatlán en la costa del Pacífico.[54]

Para arbitrar más fondos los hombres de gobierno consideraron necesario volver a revisar el arancel de aduanas marítimas y terrestres el 1 de junio de 1853 y con esa oportunidad volvieron a reglamentar el movimiento de mercancías y buques en los puertos nacionales.[55]

Ciertamente, la situación económica era lamentable y ello se desprende, sin posibilidad de hacer conjeturas, del comentario de Antonio de Haro y Tamariz, secretario del Ministerio de Hacienda cuando registra en el informe al Congreso que:

> al tomar posesión del Ministerio de Hacienda lo encontré sin recursos, y la administración estaba en una anarquía completa.
>
> Me ocupé de toda preferencia en conseguir los recursos indispensables, y en establecer la unidad administrativa, dictando todas las medidas que parecieran a V.E. conducentes a los resultados que se deseaban obtener.[56]

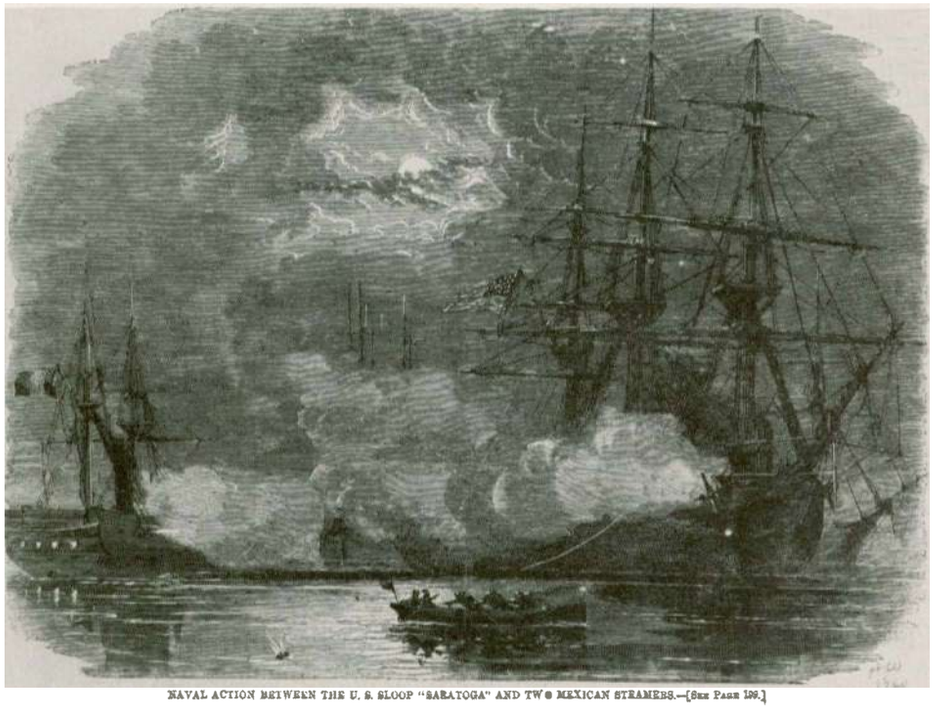
Las medidas, tomadas desde un principio por el presidente Arista, al cerrar puertos y aduanas, dan a conocer la situación interna del país, que era de sublevaciones incitadas en gran parte por el partido conservador, por el clero, y por las muchas corrientes ideológicas y de intereses particulares que concurren en los grupos

52 *Ibidem*, t. II, p. 209.
53 *Ibidem*, p. 234.
54 *Ibidem*, t. I, p. 573.
55 *Ibidem*, t. II, p. 242-3.
56 *Ibidem*, p. 299.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



NAVAL ACTION BETWEEN THE U. S. SLOOP "SARATOGA" AND TWO MEXICAN STEAMERS.—[SEE PAGE 199.]

**Batalla naval entre la corbeta norteamericana Saratoga y dos vapores mexicanos (Bibl. del Congreso, Wash.).**

humanos, en sociedades no integradas. Fue característica clara ese fenómeno de la inestabilidad gubernamental del periodo de la independencia hasta que se promulgó la Constitución de 1857. Por esa incómoda y molesta situación, Arista tuvo que interrumpir su periodo gubernamental. Inició la inseguridad de su gobierno el constante cambio de funcionarios en el gabinete, debido a presiones de los grupos en pugna: y no fueron pocos los hombres que, como Mariano Arista y otros presidentes, se barajaron en el gobierno del país, determinando las altas y las bajas según la prosperidad o miseria de sus destinos. En esta época, Juan José Baz, Melchor Ocampo, Muñoz Ledo, Ponciano Arriaga, Guillermo Prieto, Lerdo de Tejada, Altamirano y Zarco se destacaron.[57]

57 *Ibidem*, p. 238.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El Plan de Ayutla, en 1854, marcó una fita en la historia de México. Comenzó de manera franca el periodo de la Reforma. Ayutla fue el principio de la transformación de México en nación efectiva, con anterioridad ujeta al capricho y la contingencias mantenidas por pequeños grupos en los estado y en el juego de los partido liberal y conservador. Los personajes fueron de diferente con pción política, y entre ellos se encontraron Comonfort, Juan Alvar z, Benito Haro, Tomás Moreno y Florencio Villarreal, quienes reunieron a lo opositores de Santa Anna en la hacienda La Providencia, en el pueblo de Ayutla, distrito de Ometepec, del departamento de Guerrero, para abrir el segundo gran capítulo de la historia del México independiente.[58]

## 18. Conclusión

El resultado de la independencia fue que la historia de México gravitara hacia su costa oriental mientras que la occidental perdió casi su importancia. La costa oriental se convirtió en reflejo de las situaciones políticas y económicas que se resolvieron en la meseta tierra adentro.

La costa guerrerense sólo representó un papel durante la estancia de Bustamante, en la pre idencia interina, a la caída de Guerrero. El funcionario mostró interés por fomentar la navegación y la pesca en el paí . Para ello, trató de incorporar los habitantes de la costa a los quehacer s marinos; pero el esfuerzo e limitó a revigorizar un decreto de las cortes españolas fechado en 1820.

Sobrevino la llamada Guerra del Sur, en la que se traicionó a Guerrero y comenzó el caos administrativo y político despu´s del asalto a la presidencia por Santa Anna en 1833, la consecuencia fue la ruina nacional, las irregularidades y lo apetitos personales. Las relacione internacionale y el comercio ufrieron la consecuencia y plantearon gravísimos problemas a la nación. Cuando el ministro norteamericano J. Poinsett abandonó el país, quedaron en pie, y organizadas, las logias ma ónicas yorkinas. Al llegar el sucesor, A. Butler, se inició la discusión de reclamacion s, que se enlazaron con los problemas fronterizos existentes entre ambos países.

La última vez en que la costa influyó en la política interna, en este periodo, fue con el levantamiento de Veracruz en apoyo al Tratado de Zavaleta, que ausó la toma de la capital por Santa Anna y Gómez Pedraza en 1833. Gómez Farías, como vicepresidente de la república, dio principio a la reformas liberales que servirían de antecedente para las que, más tarde, constituirían la Reforma.

La situación de bancarrota imposibilitó que el gobierno promoviera el desarrollo de la marina nacional, como se trató de hacer con anterioridad. Se perdió mucho de

58 *Ibidem*, p. 304.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

lo avanzado durante la insurgencia y se buscó un remedio indirecto al tratar de promover la marina mercante, para derivar de ella elementos idóneos que cubrieran las necesidades de la escuadra. Se pensó en buscar ejemplos extranjeros para organizar la marina y crear las instituciones debidas, aboliendo el sistema de matrículas que, por contradecir la libertad individual, sería sustituido por un reclutamiento de personal voluntario. Se trató de promover la educación sobre asuntos náuticos y de formar las escuelas y departamentos de marina imprescindibles. Además había que sustituir los navíos lamentablemente deteriorados. El panorama era fatal y la petición de 1823 poco mejoró la situación que en 1827 continuaba tal cual.

El gobierno mexicano hizo esfuerzos a medida de que se plantearon las necesidades provocadas, entre otras causas, por la resistencia del castillo de San Juan. Incluso se procuró la compra de navíos que, al llegar, fueron inadecuados para el servicio. Con la nación colombiana se firmó un plan para organizar las fuerzas navales en el Caribe, pero el proyecto abortó en función de que al año siguiente, 1828, el país se enfrentaba con la miseria de su erario y los pocos navíos, que mantenía en el crucero de Cuba, tuvieron que abandonarlo para reducir gastos.

La situación de la marina mercante fue consecuente con la de guerra. No se hizo caso de la matrícula y quienes se ocuparon en las actividades marinas fueron extranjeros, que llevaron el producto de su trabajo a sus países de procedencia.

En esa época, la escuadra sólo sirvió como instrumento represivo de liberales y de conservadores, cuando los problemas se plantearon en los puertos.

En cambio, la actividad de las marinas extranjeras, sobre todo de la norteamericana, planteó un sinfín de reclamaciones, en su mayoría causadas por arbitrariedades aduaneras. Esto sucedió aunque los puertos receptores de la navegación lograron aumentar la actividad comercial, entonces importante y creciente. A pesar de ello el desequilibrio siguió en pie por ser las importaciones mayores a las exportaciones.

Las protestas por irregularidades en los puertos fueron sistematizadas por el ministro Butler y produjeron graves problemas al gobierno mexicano. Éste respondió burocratizando los procedimientos en todas las actividades marinas. Los nuevos sistemas fueron lamentablemente aprovechados por el gobierno al tratar de convertir la actividad comercial extranjera de los puertos en una manipulación productiva, que compensara la ruina interna de la república. Con ese fin se buscó ordenar las transacciones, como sucedió en 1831; pero los esfuerzos y la vigilancia fueron insuficientes según se vio en el año de 1833.

Los constantes conflictos dieron lugar a serias fricciones internacionales que llevaron a las discusiones entre los ministros estadounidenses y mexicanos. Poco a poco el país fue conducido a los tribunales de arbitraje internacional por causa de las polémicas y luego, al mezclarse las reclamaciones con los problemas fronterizos, lo



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

llevarían a la guerra. Entre tanto los mismos motivos de fricción provocaron conflictos con los franceses causando el bombardeo de Veracruz y la misión del barón Deffaudis. Al declararse el bloqueo francés de Veracruz en 1838 el gobierno tuvo que habilitar otras aduanas marítimas.

El estudio de las reclamaciones, en su conjunto, muestra cómo éstas resultaron de la incertidumbre surgida del constante cambio de la legislación nacional, de la actividad de los navíos que guardaban las costas y de los malos tratos de las autoridades locales a los mercantes extranjeros.

Para 1839, después del bloqueo y de la entrada francesa al puerto de Veracruz, la economía del país estuvo en peor situación por haber aumentado el desequilibrio de la balanza comercial. Se hicieron nuevos esfuerzos para ajustar las tarifas, subiéndolas de acuerdo con otro arancel. Además, se trató en serio de evitar el contrabando y de moralizar a los funcionarios aduanales. El resultado se vio de inmediato, pues en 1840 aumentaron las actividades del comercio exterior.

Tres años después, en 1843, se estableció un arsenal en la isla del Carmen y también una atarazana para la reparación y construcción de los navíos nacionales, y, a la vez, se dieron premios a quienes participaron en acciones navieras nacionales.

De 1844 en adelante, se acentuó el periodo político caótico al agravarse las luchas entre liberales y conservadores, y aumentar las presiones de intervención de las fuerzas norteamericanas, causadas por la discusión en torno al problema texano y a la expansión de los Estados Unidos. El primer frente estuvo en la frontera norte, pero el segundo, marítimo, se estableció en Veracruz, que se convirtió así en la cabeza de puente necesaria para la futura toma de la capital.

En pleno ambiente de guerra se aumentaron los ingresos por derechos marítimos (1843) y la reglamentación burocrática para todas las actividades portuarias se complicó sobremanera. Sin embargo, esa legislación fue decisiva para organizar el movimiento comercial porque puntualizó muchos aspectos, hasta entonces inadvertidos, y se homogeneizaron los procedimientos en toda la república. Sin embargo, tampoco se logró el equilibrio comercial porque la nación que estaba detrás de ello no respondía.

Entre las medidas de guerra, adoptadas por el gobierno, estuvo la disminución de los impuestos en los puertos habilitados, con intención de incitar la llegada de las naves mercantes. Sin embargo, la realidad fue que la suma recabada por concepto de impuestos disminuyera de manera lamentable durante el periodo de la guerra.

La invasión norteamericana demostró de nuevo la inefectividad de defensa del castillo y puerto de Veracruz, a pesar del empeño que en ello pusieron sus habitantes. Las armadas norteamericanas se apoderaron del puerto y nuevamente Veracruz volvió a quedar, como sucedió después de la invasión de los franceses, en situación lamentable. Lo primero que tomaron las fuerzas de ocupación fueron las aduanas, y ello agravó la ruina nacional. Por lo general, la toma de las de Veracruz se siguió por



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

las de otros puertos del Golfo y de ahí las serias consecuencias económicas que resultaron de las invasiones.

El retiro de las fuerzas invasoras se siguió por periodos de nuevos caos políticos y el que comenzó en 1849 dio pábulo, primero, a la dictadura santanista y, luego, a la reacción liberal, que llevó a la Reforma años después.

La mitad del siglo coincidió con la preocupación mundial por la integración económica, que fue la obsesión de los trasportistas internacionales, quienes fueron en busca de sustituir la ruta de navegación del sur por un paso en el centro del continente. La solución estuvo en la construcción eventual del canal de Panamá, como es sabido, pero entretanto se pensó en lograr el tránsito por Tehuantepec. Ello resultó en la concesión de Garay que interesó a los Estados Unidos, hasta que éstos abandonaraon el proyecto, por haberse resuelto la compra de la compañía de Lesseps. Al mismo interés de comunicación se debió la sistematización del correo marítimo y el intento de reglamentar el servicio de guardacostas.

Sin embargo, la ruina de la nación fue permanente y a ello se debieron las nuevas revisiones de los aranceles hechas en 1853 y también el cierre de muchos puertos, abiertos con anterioridad a la navegación de altura.

La ruina nacional es indudable que fue un elemento perturbador de las atenciones marítimas. Por mucho que los gobiernos nacionales se interesaran en el tema tuvieron que enfrentarse a dos hechos específicos: por un lado, la inexistencia de navíos y, por el otro, la falta de hombres de mar. De hecho, desde la independencia en adelante lo poco que existía en el mar sufrió del deterioro continuo hasta llegar a su destrucción completa, sin que se lograra volver a poner en pie el esfuerzo que tímidamente iniciaron Hidalgo, Morelos, Victoria y Guerrero. A partir de ahí, México se desligó de las actividades marítimas, que sólo trató de aprovechar como una fuente impositiva pensando erróneamente que ésta podía aliviar la ruina. Los puertos se convirtieron en la zona de fricción con el extranjero por el mal uso y la mala política que en ellos se hizo, provocándose las intervenciones en los del Golfo que eran fundamentales tanto para el país como para las marinas de las demás naciones.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO VIII

# LA REFORMA Y JUÁREZ

1. Liberales y conservadores
2. Se establecieron los liberales
3. La dualidad gubernamental
4. La Reforma fue a las costas
5. Otra vez Veracruz, el enfrentamiento y los liberales
6. Conclusión

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *Liberales y conservadores*

Santa Anna salió de la capital, como dijimos en el capítulo anterior, para dejar paso al movimiento de la Reforma en vista de que el Plan de Ayutla lograba cada día más apoyos por parte de las tropas que lo aceptaban. Ese respaldo fue un subterfugio de militares y conservadores para aprovechar el momento de desconcierto que se había planteado. Su jefe era el general Rómulo Díaz de la Vega, que se unió a los representantes de los departamentos, quienes eligieron, a su vez, al presidente Martín Carrera.

Pero es curioso unir una secuela de sucesos relacionados, de manera casual, con el Plan de Ayutla y que comenzaron con la llegada de un grupo de cuarenta y cinco aventureros. Capitaneados por William Walker, procedente de Alta California y viajando en la barca Carolina, anclaron frente al puerto de la ciudad de La Paz y, poco después, desembarcaron, apoderándose de la localidad el 3 de noviembre de 1853.

Meses más tarde, el 17 de febrero del año siguiente, "se dice oficialmente que instruido el gobierno de que los aventureros de la Alta California, dirigían sus miras sobre la plaza de Acapulco, dispuso la marcha de algunos cuerpos y tres piezas de artillería, para su guarnición y la de la ciudad de Bravos".[1]

El movimiento de esta fuerza impulsó el ambiente para la elaboración del Plan de Ayutla, pues decidió el antagonismo de los generales antes destituidos por Santa Anna, en contra del gobierno. El 2 de marzo de 1854,

> el ex general don Juan Álvarez, llamando "invasión" al tránsito de las tropas destinadas a la guarnición de Acapulco, ordenó a sus subordinados que hostilizasen y batiesen a las referidas tropas, antes de su llegada al dicho puerto, declarándose con esto en abierta rebelión contra las disposiciones del supremo gobierno. Los sublevados nombran gobernador del puerto de Acapulco a don Ignacio Comonfort.[2]

Entre tanto, Santa Anna había apresado en Oaxaca, y expulsado, por medio de un piquete de caballería, a Benito Juárez, el 27 de marzo de 1853, sin otra explicación

1 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 409.
2 *Ibidem*, p. 410.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que un pasaporte y lo remitió a Jalapa. Allí fue confinado durante setenta y cinco días hasta que el hijo de Santa Anna, sin haberlo acusado de nada, lo llevó a San Juan de Ulúa, donde fue encerrado en los calabozos, debajo del nivel del mar. Doce días después le indicaron que hiciera su maleta y fue entregado enfermo a un paquebote inglés, sin que precediera ningún arreglo para su pasaje. Sus compañeros de viaje lo cubrieron, haciendo una colecta para pagar el costo hasta la primera escala del buque. En La Habana desembarcó y a las seis semanas se fue a ueva Orleáns, donde encontró un grupo de refugiados mexicanos, entre ellos a Melchor Ocampo, con quien hizo una buena amistad consolidada por la emigración.

> El hombre que Juárez conoció en Nueva Orleáns influyó en su formación del único modo que puede echar raíz una influencia fecunda: fomentando sus propias aptitudes. Ocampo se hallaba un paso, o más, adelantado en el camino revolucionario y prestó a Juárez el mismo servicio que Mora le había hecho a él, despertando capacidades latentes e insospechadas, encaminándolo hacia un destino del cual no tenía aún plena conciencia. En concordia se recibió a Ocampo como jefe del pequeño grupo de refugiados que soñaban con la renovación de la patria; notable por las ideas que ocasionaron su proscripción, tenía ya listo un programa de reformas que partía del ideario de Mora, ya hecho suyo. . . e iba hasta las doctrinas del socialismo naciente en Europa.[3]

Al desembarcar, Juárez se reunió con el grupo para discutir la forma de acabar con el dictador Santa Anna, sin contar con otro elemento que un brote de rebelión en el estado de Guerrero, encabezado por Juan Álvarez. Los exiliados tomaron bajo su responsabilidad la dirección ideológica de la revuelta formulando el plan político y expidiéndolo a su cuartel en Acapulco. El intermediario fue Ignacio Comonfort, liberal moderado, lugarteniente y mentor político de Álvarez. Fue Comonfort el encargado de proclamar el plan. El optimismo de los refugiados estribaba en que el Tratado de Gadsden se encontraba pendiente en el senado mexicano y, al extrañar otra cesión de territorio a los Estados Unidos, la posición del gobierno conservador era vulnerable. Así lo hizo constar Ocampo, en nombre de los refugiados de Nueva Orleáns, al protestar ante el senado y pedir que se suspendiera la negociación, fijando, además, las condiciones bajo las cuales el partido liberal estaría dispuesto a participar del poder. Con la conducta y las protestas de los refugiados se logró llamar la atención de Álvarez, que acogió la colaboración del grupo y Comonfort proclamó el Plan de Ayutla, más o menos parecido al de los refugiados. Alentado por las denuncias de Santa Anna y con el apoyo de Álvarez, Ocampo se trasladó a la

3 R. Roeder, *Juárez y su México,* México, edición del autor, 1952, t. I, p. 134.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

frontera y se radicó en Brown ville donde procuró fomentar una reación de simpatía hacia la revuelta del sur, en los estados del norte.

Juárez heredó el aposento dejado por Ocampo en la casa de huéspedes. Pero la actividad estaba en Acapulco y los refugiados que restaban en Nueva Orleáns sólo podían estar pendientes de la noticias. En enero de 1854 el grupo se redujo al núcleo unido formado por Juárez, Melchor Ocampo, Ponciano Arriaga y José María Mata. Entre ellos sufrieron y se acompañaron con la camaradería que fraguó la miseria.

Ocampo, Arriaga y Mata pasaron la frontera con la ilusión de emprender actividades políticas en alguna forma. Juárez quedó en Nueva Orleáns envuelto en nonadas que se convertían en acontecimientos enormes.

> Siempre se podía contar con don Benito para lo que fuera: bien para llevar plantas al muelle y expedirlas a Ocampo en Brownsville; bien para pasear con Mata, solitario y enamorado, a lo largo de los *levées* del Misisipí; bien para apreciar los informes mandados por Ponciano Arriaga desde el otro lado de la frontera; y de sus buenos oficios éste fue siempre el mejor, ya que controlaba las noticias con una perspicacia que pasaba inadvertida, hasta que los sucesos, corroborándola obligaron a los amigos a tomar en cuenta sus opiniones.[4]

A fines de febrero de 1855 Juárez determinó dar el primer paso al proponer a los amigos que todos marcharan a Acapulco donde su presencia alentaría el espíritu público. El viaje se pospuso por los reveses sufridos en la revolución de Acapulco; pero, autorizado por sus compañeros para tratar a discreción cualquier situación que se presentara en México, Juárez llegó por fin a Acapulco para presentarse al coronel Diego Álvarez, hijo del general, y ofrecerse para lo que pudiera servir en la pelea por la libertad, a fin de julio de 1855.

Al salir de Nueva Orleáns la revolución parecía vencida; al llegar a Acapulco estaba en víspera de triunfo; quince días después, Santa Anna se dio por perdido y salió del país.

Aceptado el Plan de Ayutla por los generales en la capital y habida comunicación con ellos, lo que pone en duda las intenciones revolucionarias de los mismos, Álvarez se puso en camino con su ejército para llegar a México.

> Juárez había ganado la confianza de Álvarez; pero tan poca confianza tenía Álvarez en su propia capacidad política. . . [que] . . . se quedó en Cuernavaca. Nombrado presidente interino por una junta liberal, de la cual Juárez formó parte, delegó sus facultades en Comonfort, quien se trasladó a la capital, formó el



**Faro Juárez de Veracruz construido sobre la torre de la iglesia de San Francisco, 1872 (Inst. Inv. Estéticas).**

4 *Ibidem*, p. 139-40.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

gabinete y se instaló en el Palacio como jefe del gobierno y árbitro político de la situación. . . Ocampo llegó apuradamente, ocupó dos puestos en el gabinete y repartió otros dos entre sus amigos de más confianza. La cartera de Hacienda fue confiada a Guillermo Prieto, poeta, que ya había purgado una pena en la Tesorería; y la de Justicia e Instrucción Pública, a Juárez.[5]

Al cundir el levantamiento de Ayutla, siguió Martín Carrera, uno de los generales, en el gobierno, como dijimos arriba.

Surgieron las ambiciones partidistas y los conservadores y moderados se enfrentaron con la obra revolucionaria que se llevaba a cabo por los liberales radicales o puros, después de año y medio de sangrienta lucha, y la más peligrosa anarquía parecía enseñorearse de nuevo en la nación.

El grupo liberal reaccionó con energía y fue Comonfort quien, al ponerse en contacto con los gobernadores de los estados revolucionarios logró que apoyaran al general Alvarez como jefe de la revolución por haberla iniciado y sostenido. Así se fortaleció el plan revolucionario en los estados; al asumir la presidencia de la república en Cuernavaca el 4 de octubre de 1855 el general Álvarez, nombró el gabinete, descrito arriba. Conservadores y moderados no cejaron en su lucha por hacer fracasar la revolución y presionar al ministro de la Guerra, Ignacio Comonfort, por considerarlo más cercano a sus tendencias.

La pugna apareció pronto dentro del gabinete, donde se contrapuso Melchor Ocampo que representó a los liberales contra Comonfort que lo hizo con los conservadores. Imposible resultó la lucha entre los dos personajes, de los que el primero sólo contó con sus convicciones y sus buenos razonamientos en cuanto al futuro de su partido político. Quince días duró en el poder Ocampo, para dejar escrito su manifiesto mostrando la imposibilidad de contemporizar con el enemigo.

## 2. *Se establecieron los liberales*

El presidente Alvarez trasladó su gobierno, primero a Tlalpan y luego a México, donde entró con la solemnidad de presidente el 15 de octubre de 1855.

El gobierno de Álvarez comenzó a romper la estructura política de la nación, medida necesaria para poder sacar al país adelante. La ley de 22 de noviembre, aboliendo los fueros eclesiásticos y militares, fue un claro augurio de lo que se esperaba y no tardó en cundir la reacción del mundo conservador que fue a la lucha armada en contra de las grandes reformas sociales que comenzaron a tener lugar.

La ley produjo el levantamiento de Doblado, que pidió la sustitución de Alvarez por Comonfort, quien tomó posesión como presidente sustituto el 11 de diciembre de

5 *Ibidem*, p. 145.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

1855. Sin embargo, Comonfort reintegró su gabinete con liberales moderados. Ello lo enfrentó con la revuelta clerical militarista que, al grito de ''religión y fueros'', encabezó el cura de Zacapoaxtla, Francisco Ortega. Los generales pretorianos se declararon por la reacción, y entre ellos estaban nombres que perdurarían como el de Miguel Miramón, Leonardo Márquez, Luis G. Osollo, Castillo, Haro, Tamariz y otros que llegaron a tomar la ciudad de Puebla.

El propio Comonfort los destruyó en la batalla de Ocotlán, dando el triunfo al gobierno después de recuperar la ciudad de Puebla. Los rebeldes se dispersaron y algunos se refugiaron en los Estados Unidos.

La compuerta se abrió así para la convocatoria de las sesiones de un congreso constituyente, que inició su trabajo el 14 de febrero de 1856, donde estuvieron los hombres más notables del país, preocupados por los problemas del orden político y social y que pusieron en la famosa constitución el mejor de sus empeños.

Los trabajos de los constituyentes avanzaron y la nación se hizo cada vez más consciente de la necesidad de las reformas radicales: entre ellas estuvo la separación de la Iglesia y del Estado y la amortización de los bienes de la Iglesia, lo que dirigía la lucha en contra del dominio clerical del país.

Los pronunciamientos fueron la secuela en los distintos confines del territorio mexicano. La tormenta se levantó en 1856 y, a pesar de ella, los liberales continuaron impertérritos en su cometido.

La Cámara aprobó la ley Juárez y a los pocos días se terminó con la Compañía de Jesús; el 25 de junio vino la ley Lerdo sobre la desamortización de bienes eclesiásticos. En enero de 1857 otras dos leyes complementaron las anteriores, estableciendo el registro civil y secularizando los cementerios hasta que, el 5 de febrero, el Congreso constituyente dio fin a sus labores y expidió la Constitución de 1857, que ha sido famosa en la historia nacional. Valentín Gómez Farías, ya anciano, liberal, hizo el juramento como presidente de la Cámara de Diputados y le siguieron los demás. Finalmente el presidente de la república, Ignacio Comonfort, juró el nuevo código.

La reacción conservadora-eclesiástica se dirigió en contra de la Constitución; pero, de manera especial, se opuso a los artículos que convertían la Iglesia en una institución política. Asimismo, se mostraron contrarios a todos los derechos ciudadanos descritos en ella y también a los artículos que daban obligaciones a los ciudadanos. Asonadas, motines y levantamientos fueron el resultado en todo el país y, en el mes de diciembre de 1857, se llegó al peor extremo.

## 3. *La dualidad gubernamental*

Comonfort era presidente constitucional, electo popularmente desde el 18 de noviembre de 1857, y también lo fue el presidente de la Suprema Corte de Justicia,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Benito Juárez, a quien le correspondía el carácter de vicepresidente de la república.

Abrumado y presionado Comonfort por miembros conservadores de su gabinete dio un golpe de Estado para aunarse a los rebeldes encabezados por Félix Zuloaga en Tacubaya. Se acusó el cisma entre conservadores y liberales, dentro del que los propios conservadores desconocieron a Comonfort y se quedaron con la capital mexicana. El ex presidente, atemorizado, se embarcó en Veracruz con rumbo a Nueva York el 27 de febrero de 1858.

La bandera de la legalidad constitucional fue recogida por el vicepresidente de la república, Benito Juárez, que en esa forma llegó a la mayor magistratura del país.

Juárez abandonó la ciudad capital como presidente interino para organizar el gobierno en Guanajuato, y pensando poder convocar las elecciones trasladó la sede del gobierno a Guadalajara. Comenzó allí la peregrinación mientras en la capital se organizaba el gobierno conservador bajo la presidencia de Félix Zuloaga, que perduró durante los tres años que van desde 1858 hasta 1860. Ese periodo se llamó la Guerra de Reforma, o de Tres Años, y las divisiones sociales se profundizaron de tal manera que alcanzaron, incluso, la vida íntima familiar.

Al llegar el gobierno juarista a Guadalajara, donde se había levantado Landa, cuyas fuerzas casi mataron a Juárez, se perdió la batalla de Salamanca y se levantó la guardia de palacio sobornada por el clero, tomando presos al presidente y al gabinete. Sin seguir la narración completa de lo acaecido en el palacio tapatío durante esa prisión, creemos necesario referir la escena en que Prieto intervino para salvar la vida del presidente, reduciéndola a su parte medular:

> Los soldados entraron al salón arrollando todo. Aquella terrible columna, con sus armas cargadas, hizo alto frente a la puerta del cuarto, y sin esperar más, y sin saber quién daba las voces del mando, oímos distintamente: "¡Al hombro! ¡Preparen! ¡Apunten!" Y entonces. . . Entonces todos sabían quién era Juárez. Como tengo dicho, el señor Juárez estaba en la puerta del cuarto; a la voz de "apunten" se asió al pestillo de la puerta, hizo atrás su cabeza. Los rostros feroces de los soldados, su ademán, la conmoción misma, lo que yo amaba a Juárez. . . yo no sé si se apoderó de mí algo de vértigo, o cosa de que no me puedo dar cuenta. Rápido como el pensamiento, tomé al señor Juárez de la ropa, le puse a mi espalda, le cubrí de mi cuerpo, abrí los brazos y ahogando la voz de fuego que tronaba en esos momentos, grité: "¡Levanten esas armas! ¡Los valientes no asesinan!" Y hablé, hablé yo no sé de qué; yo no sé qué había en mí que me ponía alto y poderoso; veía, entre una nube de sangre, pequeño todo lo que me rodeaba, sentía que lo subyugaba, que desbarataba el peligro, que lo tenía a mis pies. . . A medida que mi voz sonaba, la actitud de los soldados cambiaba. Un viejo de barbas canas que tenía enfrente y con quien me encaré, diciéndole: "¿Quieren sangre? ¡Bébanse la mía!", bajó el fusil. ¡Los otros lo mismo! Entonces vitoreé a Jalisco. Los soldados lloraban,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

prote tando que no nos matarían, y así se retiraron como por encanto. Juárez se abrazó a mí. Mis compañeros me rodearon llamándome su salvador y salvador de la Reforma; mi corazón estalló en una tempestad de lágrimas. Desarmado el pelotón se reanudaron las negociaciones que llegaron a feliz término. Los amotinados se retiraron de la ciudad. En contraste dice el diario de Juárez: "El día 13 se sublevó la guardia del Palacio y fui hecho prisionero de orden de Landa, que encabezó el motín. El día 15 salí en libertad". Y eso fue todo. A nadie le agrada ser salvado y el presidente no picaba en poeta.[6]

## 4. *La Reforma fue a las costas*

El gobierno quedó impávido a pe ar de la derrota de Salamanca y se lanzaron manifiestos optimistas en cuanto a que la democracia tendría que ser el final lógico del movimiento. Sin embargo la reacción continuó su embestida y Parrodi llegó a Guadalajara con el enemigo detrás; por otra parte, Landa estaba a diez leguas de la ciudad en espera de refuerzos. Se decidió poner el gobierno fuera del área de operaciones, y con una escolta de apenas noventa hombres, presidente y familia oficial salieron rumbo a Colima el día 20 de marzo de 1858 para ser atacados por Landa en el pueblo de Santa Anna Acatlán. Eludiendo al enemigo llegaron el día 25 a Colima, donde se supo de la rendición de Guadalajara y del ejército constitucional, sin resistencia por parte de Parrodi. En consecuencia se nombró ministro de la guerra y jefe de las fuerzas constitucionales a Santos Degollado y se escogió a Veracruz como sede del gobierno civil, porque era una plaza segura para el gobierno y tenía ventajas estratégicas pues, además de ser un baluarte liberal, controlaba las rentas de las aduanas y dominaba el acceso a la capital, así como las comunicaciones con el extranjero.

Desde Colima, el viaje del gobierno peregrino siguió a Manzanillo, donde Guillermo Prieto estaba enfermo y muy deprimido por el ambiente general de una playa desierta donde la fiebre se enseñoreaba. Pero había el encanto del mar, que Guillermo Prieto desconocía hasta entonces:

> Suspiraba por un soplo de aire salino y una ojeada a la bahía, y como sus piernas le negaron el servicio acostumbrado, tuvo que pedir la colaboración del gobierno para realizar su deseo. Juárez y Ocampo, haciéndole silla de manos, le llevaron a pasear por la playa —"yendo yo orgulloso y triunfal, y con el alma luminosa dentro del pecho, más feliz que sobre el primer trono del mundo"— con uno de los

6 Benito Juárez, *Apuntes para mis hijos*, México, Ed. Cronos, 1955, p. 68; Roeder, *op. cit.*, t. I, p. 201-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> compañeros de la legua [*sic*] por delante, haciendo la farsa, y la familia oficial a la zaga. "De repente volvía los ojos y me sorprendían las brillantes huellas que iban dejando mis conductores (eran los efectos del fósforo): alegres con mis sorpresas, los acompañantes de mis amigos restregaban la arena con las manos y la esparcían refulgente como polvo de luceros". Nada más fácil que prescindir de la formalidad en aquellos parajes sin público, y Prieto, por su parte, era el más informal de los mortales pero nunca olvidó el honor que le fue tributado en esa memorable noche de 1858, porque su ánimo era todo fantasía, efusión y fraternidad. . . y el desfile fantástico por la playa se volvió un viaje infinito en el espacio y una visión interminable en el tiempo. . . en las orillas del Pacífico sonoro, el mundo —más aún, el Universo— era suyo.[7]

El gobierno constitucional mexicano comenzó en Manzanillo la peregrinación marítima para dirigirse a su destino veracruzano. El itinerario fue seguro pero largo, de Manzanillo a Panamá, de Panamá a Cuba, de Cuba a Nueva Orleáns, y de allí a Veracruz. Sin embargo,

> el lapso pasado en el mar, que borraba todo, menos la presencia humana, y que aislaba y la intensificaba, era el intervalo más feliz concedido al gobierno liberal: largos días luminosos sin novedad, sin responsabilidad, sin otra ocupación que la de conocer a los amigos día tras día, y Prieto era el intérprete más indicado para conservar la impresión de esas horas íntimas y esas leguas bonancibles.[8]

Al llegar a Nueva Orleáns volvieron a la pensión donde Juárez y Ocampo pasaron los días de destierro en 1854 y, al pasear por la población, volvieron a Barranda House donde el grupo completo estuvo alojado. Entre ellos reinaba la sencillez y la cordialidad; se recordaba a cada uno de los que formaron el grupo con mímicas, frases y episodios de su comportamiento y de sus discusiones.

Al embarcarse de nuevo, Ocampo encontró cabizbajo al poeta, en contemplación y duda al no lograr rimar sus versos. "En eso salió a la cubierta una señora, y Ocampo, siempre atento al sexo, codeó a su compañero, murmurando: 'La Musa', y Juárez, picando de repente en poeta entonó un retintín de sus lejanos días de colegio" en latín. "Tan raramente tuvo el presidente la ocasión de brillar en la historia, promoviendo conversaciones joviales". Las vacaciones tocaron a su término y al llegar a Veracruz la formalidad volvió a caracterizar a la familia oficial.

7 R. Roeder, *op. cit.*, t. I, p. 204.
8 *Ibidem*, p. 204-5.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 5. *Otra vez Veracruz, el enfrentamiento y los liberales*

Veracruz recibió al gobierno con entusiasmo, a pesar de la guerra y de encontrarse el puerto sitiado por los conservadores. Una muchedumbre, pisando sus talones, vitoreó al presidente y lo acompañó hasta su domicilio.

Zamora e Iglesias, las máximas autoridades del puerto, fueron quienes invitaron a Juárez a sentar sus reales en la ciudad, adonde llegaron el 4 de mayo. El práctico:

> se lanza al mar para dar entrada al venturoso buque; el comercio cierra sus tiendas y almacenes; sus talleres los artesanos; las oficinas despiden a sus empleados; y en tanto las señoras coronan las azoteas, provistas de excelentes anteojos, y los extranjeros con los que no son soldados, corren el muelle para ser los primeros en saludar al ilustre huésped, (en gran uniforme) la valla formada por los batallones. . . se extendía de la punta del muelle hasta la iglesia parroquial, y desde ahí hasta el edificio improvisado de Palacio de Gobierno, instalado en una casa de la calle de Puerta Nueva. . .
>
> Cuando Juárez pisó el muelle, las baterías de los baluartes de la plaza, las de Ulúa y las de la plazuela ya dicha, rompieron sus fuegos de salva, las campanas de los templos repicaron a vuelo y las músicas militares tocaron el Himno Nacional que, por cierto, se debe a Santa Anna quien convocó un concurso en el que ganó la música de i unó y la letra de Bocanegra.
>
> Juárez recorrió el trayecto del muelle al templo parroquial acompañado de sus ministros, de Zamora y de Iglesias con los oficiales de su estado mayor, llegó al templo, donde fue recibido por el reverendo fray Cristóbal Noriega, y allí se entonó el tedéum, a cuyo término marchó rumbo a su alojamiento, en el que dio la bienvenida Gutiérrez Zamora.[9]

Veracruz vivió durante casi un año en el aislamiento, después de la llegada de Juárez, hasta que en marzo de 1859 el general Miramón decidió dar el ataque a la plaza. Si hemos de seguir al teniente coronel de artillería Manuel Ramírez de Arellano en sus *Apuntes de la campaña de Oriente, 1859, febrero, marzo y abril,*[10] no parece que la campaña de Miramón en contra de Veracruz se hubiera llevado a cabo dentro de las mejores circunstancias considerando que,

> agotados los recursos del gobierno en atender a las necesidades que originó la situación pública creada por el plan de Ayotla, el excelentísimo señor general Miramón al encargarse del poder encontró el erario exhausto. Se carecía, pues,

9 Manuel B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz. . .*, p. 115-6.
10 *México,* impreso por Navarro, en la imprenta de J. M. Lara, 1859, p. 4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de los recursos más indispensables para la toma de Veracruz. El nuevo presidente tuvo que escoger entre estos dos partidos: marchar a la campaña de oriente sin emplear ni un día más en preparar los medios de acción que debían adoptarse, o aplazar aquella decididamente hasta el próximo invierno.

El jefe supremo de la República, cediendo a los impulsos de su bélico carácter, no vaciló en la determinación que debía abrazar, y prefirió con gusto ir de de luego a sufrir las penalidades de los campam ntos, dejando el descanso y comodidades del poder.

El 14 de febrero salió de México la división de reserva del Ejército de Oriente, llevando una batería de morteros de 32 centímetros, y las piezas necesarias para el completo de las que existían en la fortaleza de Perote y demás puntos del departamento de Veracruz ocupados por las fuerzas del gobierno.[11]

Pero los esfuerzos sólo le condujeron a avistar la plaza. Instalado Miramón en la Tejería prefirió hacer personalmente el reconocimiento de la plaza y, a las ocho y media de la mañana del día 18 de marzo, salió con sus acompañantes que incluían al ministro de la Guerra. ''A las nueve y media llegaba el general en jefe al m´dano del Encanto e inmediatamente se dirigió a su cima. Al ubir, el pre idente ord nó que se quedaran abajo la mayor parte de los que lo seguían, y por tal causa sólo pudieron estar a su lado en el reconocimiento. . .''

Luego que fueron vistos por los defensores de la plaza, rompieron el fuego tres baluartes sobre el médano en que estaban colocados. Metralla, bala rasa y granadas lanzaron aquellas bocas de fuego en veintitantos cañonazos que dispararon, sin que, a pesar de hallarse el general presidente a mil doscientos metros de la muralla, hubiera desgracia alguna que lamentar.

Antes de ahora habíamos oído decir que los mejores artilleros prácticos se formaban en Veracruz, pero las punterías de aquel día dejaron tan mal puesta esta reputación, que aún estamos tentados a creer que no hubo la intención de herir.[12]

La plaza estaba reconocida pero, en cambio, las noticias fueron continuas desde Orizaba en cuanto a que no llegaba un convoy que traía la pólvora y el dinero necesario desde San Luis, ''a cada mala nueva de éstas crecía la inquietud en que estaba naturalmente el general en jefe; pero abrigaba siempre la esperanza de que estaría próximo a su arribo al cuartel general''.[13]

El ejército se encontraba cada día en peor situación, carente de los pertrechos de

11 *Ibidem*, p. 4-5.
12 *Ibidem*, p. 31-2.
13 *Ibidem*, p. 28.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

guerra y también de los efecto de primera necesidad, pues cuando los había en los campamentos subían su precio por horas:

> la carga de maíz costaba en la Tejería el día 17 cinco pesos, y el 19 valía treinta; una onza de pan costaba medio real, y en esta proporción todos los demás efectos. Sin exageración, la paga de general no bastaba para la mantención de un subalterno, y todo esto cuando el soldado llevaba nueve días de no recibir un sólo centavo de su prest.
>
> La miseria del ejército. . . era espantosa. . . no podemos explicarnos cómo vivieron aquellos soldados tanto tiempo, faltos de los recursos más indispensables para su subsistencia.[14]
>
> Y por añadidura las enfermedades y las fiebres.
>
> El general pre idente había determinado retirar el ejército a Orizaba.
>
> Una sorpresa general causó a todos la determinación acertada del general en jefe. Tanta prudencia y buen juicio por parte del joven magistrado llenó de admiración al ejército.[15]

Mientras todo esto ocurría, el vapor español México llegó el 22 de marzo de 1859 procedente de La Habana y llevando a bordo a los generales Díaz de la Rega, Woll, Blanco, Sarlat y dos hijos de Santa Anna. Al día siguiente el gobierno dispuso que fuese con su pasajeros a estacionarse en la isla de Sacrificios. El día 23 entraron en acción las cañoneras para dispersar, en la playa, la expedición de Miramón que había partido el día 22 para ir sobre Alvarado.

La salida del general Miramón hacia la capital coincidió con el reconocimiento del gobierno de Juárez por los Estados Unidos. Roberto MacLane desembarcó en Veracruz el 1 de abril y presentó sus credenciales en esa ciudad el 6 para comenzar al día siguiente las negociaciones con Ocampo, mismas que dieron como resultado el tratado MacLane-Ocampo relativo a Baja California y al paso por Tehuantepec.

De entre las actividades importantes que el gobierno juarista acometió en el puerto de Veracruz, después de la salida de Miramón, señalamos el manifiesto, expedido por Juárez el 7 de julio, que se convirtió en precursor de la Reforma y la ley de nacionalización de los bienes de la Iglesia publicada el día 12. A los pocos días vino la publicación de la ley sobre el matrimonio, declarado un contrato civil, además de la secularización de los cementerios, que tuvo lugar el día 31 de julio.

Miramón se vio asediado por desastres que culminaron en la batalla de Calpulalpan el 22 de diciembre de 1860 donde, enfrentado por González Ortega, quedó

14 *Ibidem*, p. 41.
15 *Ibidem*.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Estación del ferrocarril de Veracruz a San Juan de Ulúa y calle Nuevo Mundo, Lit. Carlos Riché (Inst. Inv. Estéticas).**

derrotado. Esa batalla abrió a los liberales las puertas de la capital, que fue ocupada sin resistencia por los constitucionalistas. Allí llegaron Juárez y sus ministros el 1 de enero de 1861, después de haber residido en Veracruz por espacio de los tres años que duró la sangrienta Guerra de Reforma. Los reformistas tuvieron la prueba de lo que significó para ellos poseer un puerto abierto hacia el exterior; y para fin del mes se había constituido el nuevo gabinete reformista.

El Congreso entró en funciones desde la restauración del gobierno en la ciudad de México, y el 17 de julio de 1860 decretó la ley que suspendía, por dos años, el pago de las deudas públicas, incluyendo en ellas las contraídas con naciones extranjeras, con el fin de equilibrar los ingresos con las erogaciones del erario público. Ello fue motivo para la protesta de los ministros inglés y francés, Sir Charles Wyke y Dubois de Saligny, que optaron por cancelar sus relaciones con el gobierno mexicano, como reflejo del pensamiento político de Londres y de París. Pero, además, ello reflejaba también las intrigas de los conservadores monárquicos mexicanos que pululaban por las cortes europeas y, de manera muy especial, en la francesa. A todo se sacó provecho, al decretarse la suspensión de pagos, para hacer la reclamación formal al presidente Juárez, que hubo de enfrentarse a los intervencionistas nacionales y extranjeros.

## 6. *Conclusión*

Las circunstancias históricas que arroparon el Plan de Ayutla estuvieron envueltas en las sospechas sobre la conducta de William Walker cuya aparición en el norte



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

movió los ejércitos, que provocaron las decisiones de los rebeldes de Acapulco encabezados por Juan Álvarez. En esa forma se enfrentaron: los conservadores de Martín Carrera, los liberales de Juan Álvarez y Comonfort que, en Acapulco, se vieron apoyados por los exiliados de Nueva Orleáns y el grupo santanista en plena decadencia.

La compra de la Mesilla y la consiguiente protesta de Ocampo facilitó que se delinearan las condiciones liberales sobre las que se llamó la atención. Además, ayudaron los exiliados a los liberales de Acapulco y resultó el Plan de Ayutla.

El puerto de Acapulco se convirtió así por primera vez en el inyector determinante de un movimiento político fundamental en la historia del país, pues desde la costa pacífica se iba a condicionar la política de la capital y de toda la nación, y después de ese chispazo Acapulco volvió a caer en el letargo.

La Reforma se puso en marcha con el Congreso Constituyente y, al dominarse las protestas y los levantamientos, se culminó en la Constitución de 1857. Ello profundizó la dualidad gubernamental en la que Juárez representó la legalidad de la constitución que, al ser enfrentada por Zuloaga, abrió la Guerra de Reforma entre 1858 y 1860. Durante esa guerra se dio a la peregrinación el gobierno juarista y con ella la Reforma volvió a las costas, saliendo por Manzanillo y regresando al país por Veracruz, después del largo viaje por mar en que hubo de tocarse Panamá, Cuba y Nueva Orleáns.

Si el papel de Acapulco finalizó en cuanto los reformistas se dirigieron hacia la capital, no sucedió lo mismo con el de Veracruz que sería fundamental al recibir a Juárez y a su gobierno liberal, y al resistir los dos ataques de los conservadores provenientes de la meseta. Veracruz abrigaría la resistencia liberal y se convertiría en la cuna de la Reforma, pues allí se definieron las leyes responsables del enfrentamiento con la Iglesia. También allí se apoyó la maniobra militar que dio la capital a los liberales, y se reiniciaron las relaciones con los Estados Unidos, que culminaron con el tratado McLane-Ocampo.

Enfrascados en ese trasfondo y en la ruina total del país, hubo que tomar las medidas drásticas que afectaron naciones extranjeras que, al abrir el problema de las reclamaciones pendientes y de sus pagos, provocaron la intervención francesa y el imperio de Maximiliano. De nuevo, en este capítulo, la historia veracruzana sería determinante para la vida nacional al albergar los fenómenos históricos urdidos fuera de su perímetro.

La navegación de altura y los marinos representaron, sin duda, un papel de importancia en el movimiento de los actores del periodo histórico. Ante todo, ellos favorecieron los movimientos de los personajes y es legítimo pensar que el ambiente marino ayudó a la compenetración de los reformistas. Sin medios, Juárez pudo viajar hasta La Habana, cuando fue expulsado por Santa Anna. Navegaron los reformistas desde Manzanillo hasta Panamá, La Habana y Nueva Orleáns para llevar la Reforma



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a la sede del gobierno en Veracruz y enfrentarla con Miramón. Es posible que los marinos ni supieran de la trascendencia que para la historia de México tendrían los personajes, por ellos trasladados. También cabe evaluar la importancia que, para el conocimiento entre los propios reformistas, tuvo el ambiente de las naves al ayudar al alivio de las tensiones y a identificar las verdaderas personalidades.

Aparte quedaría la imagen enternecedora de un Guillermo Prieto conociendo el mar por primera vez, acarreado por Juárez y por Ocampo en silla de manos, o el juego con la arena que, poco a poco, promovió el trato de cordialidad y la franqueza dentro de la "familia" gubernamental.

Con la obsesión de tomar Veracruz Miramón comisionó a Tomás Marín, miembro de la marina nacional, para que adquiriera dos naves en La Habana, el Marqués de La Habana y otro que rebautizaron con el nombre de General Miramón, destinándolos a llevar voluntarios para atacar el puerto ocupado por el gobierno juarista.

Juárez, carente de naves guerreras y pensando en el peligro que suponía la presencia de navíos armados en la costa, declaró el 25 de febrero de 1860 que los navíos eran piratas con intención de que fueran blanco para cualquier nación. Además, el 26 de febrero, el Consejo de Ministros acordó contratar los vapores estadounidenses Indianola y Wave para que persiguieran a los piratas. El cónsul norteamericano en Veracruz, por su parte, se esforzó en disuadir a los tripulantes con el fin de que no llevaran a cabo la persecución y Juárez le retiró el exequátur. De esa forma el gobierno juarista obligó a que las dos naves contratadas más la corbeta Saratoga, también norteamericana, atacaran a buques mexicanos del partido conservador en aguas nacionales, pues habían anclado en Antón Lizardo el 4 de marzo.

Al mando del comandante Turner se llevó a cabo el ataque. Las naves mexicanas fueron apresadas y conducidas con todo y tripulantes a Nueva Orleáns donde el juez de distrito ordenó el 25 de junio de 1860 la devolución de las mismas con todo su contenido. Hubo sin embargo una apelación y durante el largo litigio se remataron los navíos. El fallo final del juez tuvo lugar el 2 de junio de 1870 y confirmó la sentencia inicial cuando ya los navíos eran inoperantes.

Pero, al comenzar el año de 1860, Miramón dio comienzo a los preparativos para lanzar una segunda embestida sobre la sede del gobi rno juarista, disponiendo las tropas necesarias y poniendo al frente de las mismas al general Miguel Negrete; iniciaron su marcha, junto con Miramón, el día 8 de febrero.

Por su parte, la ciudad de Veracruz hizo los preparativos necesarios redoblando la vigilancia, remodelando sus fortalezas, y complementando su sistema en defensa en lo que intervinieron ingenieros militares. Se contaba, además, con seis lanchas cañoneras construidas en los astilleros de Alvarado y recientemente puestas en servicio con tripulación de guerra y morteros de 68. El jefe de la plaza fue el general Ramón Iglesias y lo secundaba Gutiérrez Zamora.

Miramón con dos divisiones de infantería y una brigada de caballería rodeó



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Veracruz e intentó un parlamento para llegar a un armisticio y, al no lograrlo, abrió el fuego el día 15 de marzo de 1860. Esta vez bombardeó sobre la ciudad mientras Ulúa y las cañoneras se mantenían vigilantes. Los fuegos fueron implacables.

El peligro para el presidente Juárez y el gobierno era evidente. Ello causó una junta de guerra presidida por los dirigentes de la plaza y por el ministro Portearroyo para disponer la salida de Juárez y de su gabinete a San Juan de Ulúa. La salida fue aceptada por el presidente y se hizo en pleno fuego, hasta el punto de que cayera una de las bombas en la falúa que lo iba a conducir.

El fuego de los baluartes de los fortines y de las lanchas, así como el de los sitiadores hacía un ruido infernal. La población civil pagaba sus víctimas hasta que el 19 Miramón intentó un asalto desesperado que fue rechazado, quedando atrás el peor de los espectáculos de muerte, desolación y tragedia.[16]

Al retirarse Miramón, después de su segundo fracaso, la normalidad volvió a Veracruz y Ampudia con su columna de operaciones salió de la ciudad el 23 de marzo para dirigirse hacia el interior del estado, con el fin de amagar las plazas de Orizaba, Córdoba y Jalapa.

En medio de los esfuerzos que se llevaban a cabo para poner a salvo el material de guerra y los ar hivos, llegaron al puerto jaro ho las naves españolas que vinieron a plantear un nuevo problema internacional por motivo de reclamaciones, con la secuencia grave que significó la intervención francesa y el segundo imperio mexicano.[17]

16 Manuel B. Trens, *op. cit.*, p. 222.
17 *Ibidem*, p. 223-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO IX

# LA ÚLTIMA INTERVENCIÓN EUROPEA TAMBIÉN LLEGÓ POR VERACRUZ

1. La estructura de la marina desde Ayutla al Imperio
2. La política pretendió sostenerse con los puertos
3. Los nuevos conceptos de la economía
4. La penetración económica
5. Definición política y preparación para la última fricción
6. El desacuerdo de los comisariados franceses
7. Retiro de españoles e ingleses y la intervención de Francia
8. La caminata a la capital
9. La intriga continuó en Europa
10. La llegada de Forey a Veracruz y la segunda columna invasora
11. Las campañas en el interior
12. La convención militar con Francia y la aceptación de Maximiliano
13. Conclusión

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. La estructura de la marina desde Ayutla al Imperio

La situación de la república había sido confusa durante los años en que empezó la Reforma, dentro del último periodo de la dictadura de Santa Anna, que inició con ella su resquebrajamiento. Llama la atención el que con tanta confusión interna se mantuviera la importancia de la burocracia portuaria y de la legislación relativa a los navíos que ha ían el comercio, pero en ello radicaba la esperanza de mantener un instrumento económico redituable. Partimos así del 29 de enero de 1854 en que apareció el "Acta de navegación para el comercio de la República Mexicana",[1] habilitando a los buques mexicanos para el comercio exterior, siempre que se atuvieran a los aranceles establecidos y recíprocamente se daba el mismo derecho a los navíos extranjeros que tuvieran tratados de comercio en México. Los demás tendrían que pagar derechos aumentados para cualquier transacción y sólo trasportarían los efectos producidos en su propia nación, pues de lo contrario se expondrían a la pena de d comiso.

El acta de navegación definía:

> se con ideran como buques mexicano para los efectos de esta ley, los que lo son en la actualidad. . . los construidos en la República, o apresados al enemigo por buque de guerra o corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes, siempre que, además, pertenezcan exclusivamente a mexicanos sus respectivos capitanes.[2]

Pero la finalidad principal del acta no era otra que respetar las cláusulas recíprocas de los tratados y elevar las cuotas de los aranceles a todos los buques que no estuvieran al amparo de los tratados de sus naciones respectivas. El acta reflejaba así la bancarrota nacional que se trataba de aminorar exprimiendo, a través de las aduanas, hasta el último centavo posible.

Pero al iniciarse las actividade políticas de la nación en el estado de Guerrero, a través de las operacione del general Juan Álvarez que, como ya vimos, culminaron en el Plan de Ayutla, el gobierno de Santa Anna ordenó al comandante de Marina del Sur, Pedro Díaz Mirón, que alistara un buque para bloquear el puerto de Acapulco y

1 Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 296.
2 *Ibidem*, p. 299.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el 27 de enero de 1854 la orden fue terminante en cuanto a que se efectuara el bloqueo con los buques de guerra Carolina y Guerrero.

Curiosamente vino una secuencia de medidas y reglamentos, todos con el fin de asegurar y vigilar las costas. Fue en ese mismo mes de enero de 1854 cuando el gobierno decretó la organización de la Marina de Guerra estableciendo las plantas de buques y de personal, tanto en las embarcaciones como en las dependencias. Seis buques de guerra fueron señalados para vigilar el Mar del Norte (Golfo) y otros seis el del Sur (Pacífico). Se establecieron las listas de los oficiales que debían ir a bordo de cada uno y se erigieron las comandancias de marina, una para el Mar del Norte, con residencia en Veracruz y otra para el del Sur, con residencia en San Blas. También se inauguró una sección de marina en el ministerio de la Guerra, encargada de los asuntos de la armada. Finalmente el mismo decreto dispuso la entrada de veinte alumnos al Colegio Militar. Ellos debían ser "aclimatados" en las costas y "destinados" al servicio de la marina. Terminados sus estudios pasarían a bordo de los buques de guerra con el carácter de aspirantes de primera, para hacer el estudio y aprendizaje del pilotaje y las prácticas marineras. En todos los puertos hubo un servicio de capitanías con personal, cuyas labores fueron definidas.

Pero los esfuerzos no quedaron ahí: el 28 de diciembre de 1854 se estableció una escuela náutica en la isla del Carmen para adiestrar a la juventud destinada a la Marina Nacional:

> la dotación de alumnos de esta escuela será hasta de cuarenta. La admisión de éstos la declara el supremo gobierno, previos los informes correspondientes de la buena conducta de los interesados y no ser menores de doce ni mayores de quince.[3]

Los profesores del plantel atendían las asignaturas establecidas y también enseñaban idiomas y estos últimos recibían sueldo de cincuenta pesos, treinta menos que los anteriores. Todos los alumnos contaban con emolumentos de quince pesos para atender a su manutención, vestuario, calzado y lavado, pero los uniformes que usaban eran asignados por la Hacienda Pública al establecimiento.

Pocos años después, en el mes de mayo de 1857, el presidente Ignacio Comonfort insistió en el tema y estableció dos colegios náuticos, uno en San Juan de Ulúa y otro en Mazatlán que atendieron a veinte alumnos cada uno, y cuyos gastos costeó esa vez, totalmente, el gobierno federal. Siguieron después las escuelas de Tepic y Campeche.

Esos planteles se superpusieron a otros que, en la zona de Campeche y Yucatán, habían existido con anterioridad, regenteados primero por marinos españoles y luego por nacionales.

3 *Ibidem*, p. 305.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los esfuerzos que venimos describiendo se complementaron por la reglamentación, expedida en enero de 1857, para expedir las supremas patentes de navegación que, mediante treinta y dos pesos y la firma del presidente de la república, servirían para comprobar la nacionalidad de los buques durante dos años. Nadie más podría autorizar la navegación marítima. Los servicios administrativos de marina eran prestados por las mismas autoridades, tanto si se trataba de buques de guerra como de los mercantes, y los litorales del país se dividieron en departamentos marítimos que agrupaban el material flotante en escuadrillas, mismas que fueron suprimidas después para dejar las embarcaciones de guerra sueltas en cada departamento. La marina mercante dependía de los dos departamentos marítimos que existían en cada litoral, y de ellos se desprendían los comandantes generales de marina, a cuyas oficinas se subordinaban las capitanías de puerto para el despacho de los asuntos.

El comercio contaba, además, con el *Código de Comercio de México,* fechado en mayo de 1854, que fue el resultado de intentos fracasados hasta que Santa Anna logró que se promulgara para precisar las figuras mercantiles de acuerdo a la manera de ser y a las costumbres de los mexicanos. Fue el punto de partida que conjugó las necesidades internas y el desarrollo del comercio nacional. En su cuerpo se encuentra el título V "de los riesgos y daños del comercio marítimo" compuesto por las diversas secciones sobre las averías, las arribadas forzosas, el naufragio y la prescripción en las obligaciones del comercio marítimo.[4]

No se descuidó el esfuerzo para estimular la vida económica del país y con ese propósito el ministerio de Hacienda hizo el 17 de enero de 1855 una concesión al señor Alejandro Gellange a nombre de Lelong, Camacho y Compañía para establecer una línea de vapores, de nacionalidad francesa, que fueran del puerto de Havre, en Francia, hasta Veracruz y Tampico. Los vapores viajarían mensualmente y el viaje de regreso se emprendería a mediados de mes, de tal manera que se alternaran con los paquetes que llegaban desde Inglaterra llevando pasajeros, correspondencia y mercancías. Además la compañía podía establecer depósitos de carbón piedra para el uso de la línea, y el que se introdujera en el país, para ese propósito, sería libre de derechos y de contribuciones. Los barcos que lo trajeran tampoco pagarían otros derechos que el de cuatro reales por tonelada de las que midieran, siempre y cuando sólo trasladaran el carbón.

## 2. *La política pretendió sostenerse con los puertos*

El gobierno mexicano consideraba que en remuneración a las ventajas que le concedía, la compañía correspondería transportando gratis los efectos y la gente que

4 Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano,* t. II, p. 319-439.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

les indicaran, entre Veracruz y Tampico. La correspondencia entre Francia y México y hasta seis pasajeros que hicieran el viaje por orden del gobierno, también irían sin causar gastos.[5]

Y siguieron las medidas con el fin de sofocar la revolución cada día más fuerte en contra de Santa Anna: para ello se iba en busca de más dinero y el día 10 de marzo de ese año cada bulto de importación marítima en el puerto de Veracruz pagaría un real a una junta recién creada, que prepararía un informe con una cuenta general, comprobada, de los ingresos y egresos que hubiera tenido mensualmente. El 12 de abril se expidió otro decreto sobre circulación y exportación de moneda, ordenando que el dinero mandado en conducta a los puertos habilitados para la navegación de altura, pagaría en lugares preestablecidos el siete por ciento por circulación y el tres por exportación, y lo mismo se pagaría si el dinero conducido fuera en bultos y se introdujera en fardos por los puertos de Manzanillo y Tabasco. Los fardos mayores se reducirían a bultos, pagándose lo que resultara a las aduanas marítimas portuarias. Con ese dinero se pagarían los gastos del tribunal mercantil. El 27 de abril se inauguró un nuevo impuesto de dos reales por quintal de concha, de perla o nácar que se extrajera en las costas de Baja de California, que recaudaría la aduana marítima de La Paz, al tiempo en que se hiciera su exportación, y el gravamen sobre el producto sería destinado a la instrucción pública en la península. Al día siguiente se permitió la exportación de productos minerales en el territorio de la Baja California y su exportación debía hacerse sólo por el puerto de La Paz, que recaudaría en su aduana la décima parte del valor de lo exportado. Todavía el 28 de abril se concedió al comercio y a los acreedores de la deuda interior el pago de quince por ciento, en bonos de la deuda, en los derechos de importación que causaran sus mercancías importadas por los puertos.

La hacienda pública no lograba levantarse a pesar de las nuevas medidas y Santa Anna cayó. Al entrar Comonfort, la legislación sobre las importaciones reflejaba el cuadro patético que se plasmaba en el interior, pues además de derogarse el decreto que limitaba la importación de libros impresos por el puerto de Veracruz, junto con otras restricciones sobre el particular, también hubo que derogar el decreto del 8 de noviembre de 1853 que imponía derechos de importación de ganado caballar, mular, vacas o terneras, bueyes, toros o novillos, carneros, cabras con cría o sin ella, cabritos, cerdos, carne de res salada o de cerdo, carne de chito, jamón o pernil salado de tocino, manteca de cerdo, sebo de todas clases, lana de carnero, cueros de res al pelo de ternera o de becerro. Ello indicaba una grave escasez de esos productos y la pobreza creciente en el interior del país.

Poco debieron respetarse las leyes pues el 13 de octubre de 1855 hubo que insistir en restablecer el arancel marítimo en diversos estados de la república porque

5 *Ibidem*, p. 457-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

uno de los motivos de perpetuo empobrecimiento y disgusto. . . es el pesimo sistema fiscal que aún subsiste, las restricciones mercantiles, y la comparación entre las franquicias que disfruta el comercio de los Estados Unidos que tienen tan inm diato, y las vejaciones que los sistemas anunciados han hecho padecer a aquellos pueblos.

## 3. Los nuevos concepto de la economía

De manera especial consideramos importante el razonamiento del ministro de Hacienda al declarar, dando una vuelta en la manera de pensar, que

siempre que han tenido representación las ideas liberales, se ha ocurrido con ahínco al remedio del malestar que he manifestado y los proyectos de decretos diferenciales, abolición del sistema restrictivo, zona libre y otros, son como patentes testimonios del vivo interés que inspira esa parte preciosa de nuestro territorio. . .

De hecho anunciaba la llegada de un nuevo concepto de la economía que ya estaba planteado en la política. La conclusión era que se debía restablecer

el arancel marítimo en los propios términos que rige en toda la República, sirviéndose indicar las medidas que crea indispensables para acudir a las justas existencias de aquellos pueblos.[6]

También debe notarse cómo el mismo decreto preveía los perjuicios de la responsabilidad del gobierno, la indemnización al comercio por los perjuicios procedentes de la violación de la ley, y ya concibe la ilustración y el patriotismo de V.E. las dificultades en que nos veríamos envueltos en momentos en que la nación necesita de mayor paz y de impulso más uniforme.
Había pues que hacer las cosas de tal manera que:

una comparación que nos sea ventajosa, atraiga la emigración, desarrolle la riqueza, y nos haga entrar, no en una política de absurdas represalias, sino en la política de la confraternidad y el bien recíproco; haciendo al mismo tiempo respetables nuestros derechos, y dando mayor suma de garantías a nuestra nacionalidad.

6 *Ibidem*, p. 467.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las realidades se imponían y, bajo la presidencia de Juan Alvarez, se habló de las nuevas formalidades que afectaron el comercio exterior. Entre ellas apareció el aumento de un peso por tonelada a todos los buques que arribaran del extranjero pero, además, se aumentaba el rigor contra cualquier contrabando con energía; incluso se obligaba a desembarcar la comida sobrante del viaje, que se reembarcaba al zarpar el buque, de manera que no hubiera posibilidad de fraude. Establecían incluso un sistema de multas por cualquier falta de información o de documentos y los castigos podían llegar a provocar el decomiso del buque.[7]

El año de 1856 se caracterizó por los continuos levantamientos en la república y el gobierno pasaba, como vimos, de unas manos a otras. La consecuencia fue que las observaciones y las exigencias del partido liberal aferraban al presidente con mayor vigor a sus ideas y por ello se oponía a cuanto pareciera cesión o flaqueza en los principios que formaban su programa de conducta política. Las penurias del erario siguieron mostrando las circunstancias penosas del país y, a la vez que los funcionarios paralizaban las fuentes de riqueza, había que cubrir gastos excepcionales y cuantiosos para combatir la pobreza antes de que el gobierno sucumbiera a su acción disolvente. El ministro de Hacienda, Miguel Lerdo de Tejada, llegó a presentar la renuncia por no habérsele aceptado medidas que, sin cambiar la ideología política, trataban de remediar la situación. Cualquier presión ejercida sobre Comonfort para que no se aceptara la salida de Lerdo resultó inútil, ante la decisión del presidente que aceptó la renuncia el 3 de enero de 1857.

## *4. La penetración económica*

La república no podía avanzar al ritmo de los países industrializados, donde se creaba el imperialismo colonial que facilitaría las bases del imperialismo económico. Las actividades industriales desarrolladas en México fueron raquíticas y las viejas industrias establecidas continuaron con ritmo lento de desarrollo, en tanto que cuanto se imponía desde fuera logró un desarrollo progresivo, como sería el de los ferrocarriles y el establecimiento de las vías de comunicación. Las empresas fueron acompañadas de instituciones fundamentales crediticias, que causaron la penetración económica del país por los intereses extranjeros. También surgieron las necesidades interiores creadas por la lucha entre la Iglesia y el Estado, que se legalizaron mediante ordenamientos parciales decretados sobre temas específicos, creando así trastornos a la legislación civil general. Esas necesidades hicieron inevitable la existencia de una constitución que abrazara todos los puntos para

7 *Ibidem*, p. 469-73.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

resolver, definitivamente, la situación caótica que se reflejaba en el informe del ministro de Hacienda el 10 de febrero de 1857, donde se decía con absoluta franqueza:

> Las rentas que se recaudaban en el interior de la República por cuenta del gobierno general, eran absolutamente nominales, porque [de] la mayor parte de ellas estaban disponiendo las autoridades de los estados para cubrir sus atenciones, y el resto era insuficiente para pagar las del gobierno, en los mismos estados, y las diversas órdenes giradas sobre sus productos.

Entre los temas que tomó para su análisis algunos afectaron a la marina pues:

> El valor de los vapores de guerra de propiedad del gobierno que se habían mandado vender a Inglaterra, estaba hipotecado para cubrir los 1 800 000 y 200 000 pesos que varias personas y corporaciones habían prestado sobre ellos.
>
> Finalmente las aduanas marítimas, que constituyen la más pingüe de las rentas del erario además de las consignaciones, que de la mayor parte de sus productos están hechas por la ley para el pago de la deuda exterior y convenciones diplomáticas, tenían órdenes de pago por deudas de la última revolución y por otros diversos contratos, que ascendían a más de dos millones de pesos.
>
> Tal era el cuadro que ofrecía la hacienda pública en los momentos en que me encargué de su despacho.

Por esos motivos el ministro trató de remediar la situación con los decretos y reglamentos mencionados arriba, decretados en el año de 1857,[8] e insistía que en algunos puntos del litoral faltaron alimentos que se trajeron del extranjero, como la harina que se importó por Veracruz y Tampico, los víveres indispensables para la población de Coatzacoalcos y también para Yucatán.

El trasfondo jurídico y económico que se refleja en los puertos permite explicar, junto con el trasfondo político que provocó la existencia de dos gobiernos en el país (el de Juárez y el de Félix Zuloaga primero, seguido por el de Miguel Miramón), la necesidad del decreto moratorio de la deuda extranjera, después de la entrada de Juárez a la capital, cuando se planteaba la reunión del congreso constituyente y la aprobación de la Constitución de 1857.

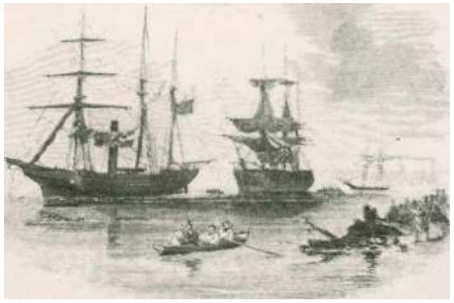
Además, mientras Juárez podía sostenerse con las aduanas marítimas, Miramón siempre estuvo en apuros económicos que repercutieron en el sitio de Veracruz de manera desfavorable, tanto para sus partidarios como para sus tropas y éxitos militares. A fin de conseguir dinero recurrió a medidas extremas y en febrero de 1859

8 *Ibidem*, p. 503-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**1860. El vapor mexicano Miramón capturado por la corbeta norteamericana Preble, anclado frente al puerto de Algiers L. A. (de una fotografía de J. H. Clarck de Nueva Orleáns) y según un apunte de W. Graham (Bibl. del Congreso, Wash.).**

concertó un empréstito público con la banca suiza Jecker y Co. Recibió tres millones y tres cuartos de francos en dinero a cambio de entregar bonos el Estado Mexicano, por valor de setenta y cinco millones que debían ser amortizados en determinados plazos. Cuando en noviembre de 1860 no pudo cubrir el compromiso, ni equipar las fuerzas de su ejército, Miramón mandó allanar la casa de un agente financiero inglés, protegida por el sello de la embajada británica y se incautó de seiscientos mil dólares, depositados con anterioridad por el gobierno mexicano para satisfacer las demandas de los poseedores ingleses de títulos correspondientes a un empréstito público mexicano.

## 5. *Definición política y preparación para la última fricción*

Poco después, en diciembre de 1860, Miramón fue derrotado en Calpulalpan y huyó a La Habana dejando a Juárez el terreno y también los problemas causados por la oposición de los conservadores a las leyes de Reforma. La violenta oposición le obligó a expulsar del país a quienes apoyaron el partido contrario y entre ellos al propio embajador español.

> Cuando España, Francia e Inglaterra reclamaron por los cuantiosos daños que habían sufrido sus súbditos a consecuencia de la anárqui a situación de México, y cuando fueron presentados para el pago los bonos de la banca Jecker, Juárez entretuvo primero a las potencias y después, repentinamente, mediante decreto, declaró sin validez todos los acuerdos anteriores con estados extranjeros. Como primera medida, suspendió por dos años los pagos y el servicio de intereses de los empréstitos extranjeros. Con la misma falta de consideración con que procedía contra los adversarios ideológicos en el interior del paí , así obró frente a las potencias europeas. . . Las consecuencias no s hicieron esperar mucho tiempo. La actitud extremosa de Juárez, en esta época decisiva, fue un poderoso impulso para el drama cuyo escenario debía ser su paí en los próximos siete años.[9]

Las tendencias monárquicas mexicanas se movían desde mucho antes. José María Gutiérrez Estrada escribió en 1840 su "Carta dirigida al presidente de la República", en el sentido de que la única forma de sacar a México de la anarquía sería imponer la monarquía con un príncipe de sangre real. La reacción contra la carta fue de tal naturaleza que Gutiérrez Estrada tuvo que embarcarse hacia Europa, de donde nunca volvió. Sin embargo, Santa Anna le encargó hacer las gestiones necesarias ante las

9 Egon Caesar Conte Corti, *Maximiliano y Carlota*, versión del alemán por Vicente Caridad, México, Fondo de Cultura Económica, 1944, p. 25.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cortes europeas para el establecimiento de una monarquía en México. El príncipe se concebía como una sombra bajo cuya soberanía nominal, y basándose en el apoyo que le daría, Santa Anna seguiría gobernando sin trabas. Todo se vino abajo al caer Santa Anna en 1855; pero las intrigas continuaron en la corte de Napoleón III, enlazadas a los problemas de las deudas. Gutiérrez de Estrada, Juan Nepomuceno Almonte, José Hidalgo, Eugenia de Montijo, Luis Napoleón, todos estuvieron inmiscuidos en la gran intriga de las reclamaciones que se presentaron ante el gobierno de Juárez con el apoyo de las escuadras de España, Inglaterra y Francia.

Cuanto más cerca estaba José Hidalgo de la emperatriz francesa, mayor importancia cobraba la cuestión mexicana y el decreto de moratoria produjo la mayor irritación. El conde de Saligny rompió las relaciones con México, como lo había hecho España, y el embajador inglés Sir Charles Wyke se dispuso a tomar medidas enérgicas. Los representantes francés y español recomendaron la inmediata intervención armada. El inglés retrocedía ante la posibilidad de utilizar la fuerza en defensa de los intereses británicos y opinaba que la ocupación de algunos puertos ejercería la presión necesaria en el gobierno mexicano. Pero el británico tampoco deseaba que otra potencia interviniera sola en México y quería, por lo menos, vigilar la actuación de los otros activando el cobro de sus reclamaciones financieras.

España replicó con energía en favor de la intervención declarada y no era menor el empeño de Saligny, representante de los intereses capitalistas franceses, que recomendaba, además de la intervención, el cambio completo del sistema de gobierno en México. También se explotó el que Juárez hubiera solicitado ayuda a los Estados Unidos. Las noticias, recibidas en septiembre de 1861, relativas a los sucesos de julio, sobre la indignación de los representantes de las tres potencias y las opiniones de los emigrados mexicanos, hicieron que Hidalgo presionara a Napoleón III.

> Si Inglaterra y España están dispuestas a ir allá y los intereses de Francia lo exigen, yo también tomaré parte, pero sólo enviaré la escuadra, no tropas de desembarco y si el país declara que quiere organizarse apoyado por las potencias europeas, le tenderemos la mano. Por otra parte. . . la situación de Estados Unidos es para esto muy favorable.[10]

La intriga comenzó con espectación y se fijaron en Maximiliano de Austria. Gutiérrez de Estrada fue encargado de hacer las "gestiones" en Viena. La corte francesa estaba decidida a poner la empresa mexicana en marcha y el embajador en México, Saligny, recomendaba cada vez más acalorado, desde abril de 1861, la intervención. El gobierno de Napoleón III se movió en Austria y se hizo la proposición a Maximiliano en Miramar.

10 *Ibidem*, p. 79.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El criterio de Napoleón no era del todo compartido por las otras naciones. Los tres representantes se reunieron en París para celebrar una convención que fijara el plan de acción común para activar el cobro de las reclamaciones que presentarían a México. Los celos existentes entre los tres países definieron el acuerdo de que la intervención armada no significaba obtener ventajas territoriales o de cualquier otra naturaleza. Además se obligaron a no influir en la situación interna del país ni en su derecho de elegir y constituir la forma de gobierno de acuerdo con sus leyes. Cada potencia nombró un delegado que presentaría las reclamaciones y haría las negociaciones.

La convención del 31 de octubre de 1861 se prestó a interpretaciones diversas: mientras Inglaterra pretendía estar alejada de los asuntos internos mexicanos, Francia entendía el derecho a gobernarse como el derecho de los conservadores y de los monárquicos. Cada país tuvo segundas intenciones y la convención se convirtió así en la base para la acción "común" de las potencias.

Los firmantes de la convención de Londres terminaron los preparativos para la expedición a México. Procedente de Cuba, el comandante general Rubalcava desembarcó con seis mil hombres en Veracruz, el 17 de diciembre de 1861, sin esperar la llegada de las escuadras inglesa y francesa, en cumplimiento de la orden fechada el 11 de septiembre, que fue revocada a destiempo. El 9 de enero llegaron los franceses con dos mil hombres de infantería de marina y unos seiscientos zuavos y soldados del ejército. Los ingleses desembarcaron ochocientos hombres de tropa de marina como para demostrar sus recelos ante la convención firmada en Londres.

Al tiempo que los franceses, llegó a Veracruz el comandante en jefe del ejército español, general Juan Prim, conde de Reus, casado con una mexicana hija de Francisco Agüero residente en México, casado con la hermana del ministro de Hacienda en 1862, don José González Echeverría.

Sus ambiciones y la popularidad alcanzada por él en España causaron que el gobierno lo mandara a México para alejarlo de la política española. El comandante de la expedición francesa y primer delegado de Francia fue Jean Pierre Edmond Jurien de la Gravière, instruido por el ministro de Relaciones, Thouvenel. Le ordenaron que debía ocupar, en unión de las demás potencias, importantes puntos de la costa y, si no obtuviera una rápida respuesta del gobierno mexicano, se le autorizaba una extensión de la acción llegando, si fuera necesario, a ocupar México. A pesar de la postura general de no intervenir en asuntos internos, se le recomendaba apoyar la parte sana de la población mexicana, si ésta deseaba un gobierno fuerte y estable. Hubo también instrucciones secretas de Napoleón al almirante Jurien como jefe supremo del ejército, que se entendería con el partido monárquico que debía sublevarse a la entrada de las tropas.

Mientras los comandantes español y francés estaban autorizados a penetrar en México, no sucedía lo mismo con el inglés, quien lo tenía expresamente prohibido, explicándose al almirante Dunlop la necesidad de evitar enfrentamientos con los



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

estados norteños de los Estados Unidos, en esos momentos en guerra civil, por las consecuencias que pudiera haber en el Canadá. Desde la firma de la convención de Londres, el norte estadounidense había logrado éxitos sobre los ejércitos del sur y la situación había cambiado. Para España también hubo cambios, pues los proyectos españoles para la monarquía mexicana se oponían a los deseos de Napoleón III.

En un ambiente de desconfianza entre las tres naciones, Napoleón supo del desembarco avanzado de los españoles en México y decidió el envío del general de brigada Lorencez con cuatro mil quinientos hombres más, con el fin de igualar el cuerpo expedicionario francés al español. "La emperatriz está furiosa contra los españoles y dice que en último caso Francia se encargará sola de la empresa", comentó el embajador Metternich en comunicación a su ministro Rechberg.[11]

Llegados a México los tres delegados de las fuerzas invasoras lanzaron una proclama aseverando que no venían como enemigos sino en ayuda del resurgimiento del país y para sacarlo de la anarquía y de la constante guerra civil. Pero, además en la reunión que entre ellos tuvieron se destacaron las exigencias de Saligny, opuesto a un avenimiento con las autoridades mexicanas, quien trataba de presentar un ultimátum inaceptable con el fin de abrir las hostilidades con México. En las peticiones estaba una cuenta por daños y perjuicios que llegaban a doce millones de pesos; más los bonos Jecker; más indemnizaciones indeterminadas por una miscelánea de males y el derecho de participar presencialmente, o por representación, en todo proceso criminal que implicara a los residentes franceses; más el derecho de ocupar Tampico y Veracruz en garantía de cumplimiento de las condiciones impuestas; más el derecho de recaudar los impuestos aduanales y de rebajar la tarifa a su mitad, con la inhibición impuesta al gobierno mexicano de aumentar sus propias percepciones para compensar la pérdida de sus rentas. Las condiciones fueron tan inadmisibles para el gobierno mexicano como para los comisionados inglés y español, que protestaron al unísono, sobre todo por el negocio de los bonos Jecker y consideraron que las peticiones francesas eran suficientes para justificar romper toda relación con los comisionados, anteponiendo las consecuencias de la guerra a la ignominia de conformarse a las pretenciones.

## 6. *El desacuerdo de los comisariados franceses*

El estorbo causado por Saligny fue grave, pues planteó el problema no definido en las instrucciones de si las peticiones tenían que ser apoyadas respectivamente o no, y ello significaba una larga espera para la contestación. Al surgir este problema la

11 *Ibidem*, p. 103.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intervención tenía siete días de vida. El g neral Prim había planteado una imagen inclinada a la amistad de la misión tripartita con el gobierno mexicano. El clima dificultaba las cosas, faltaban transportes para poder mover el ejército y, encima, estaba la dificultad de la inflexibilidad del enviado fracés relativa al crédito Jecker. Todo ello se conjuró para cambiar la agresión por la negociación y para que los expedicionarios no pudieran sobrepasar los límites de la convención de Londres.

Prim decidió su posición al saber que el almirante Jurien tenía órdenes terminantes de su gobierno en el sentido de intervenir, con toda la influencia de Francia, en favor de una monarquía en pro del archiduque Maximiliano.

> Mi firme propósito de aprovechar cuantas o asiones se me presenten de neutralizar las gestiones que practiquen los representantes de Francia. . . y más bien que pasar por la vergüenza de que una nación en que ejercimos dominio durante tres siglos, . . . venga a ser regida por un prín ipe extranjero, trabajaré porque conserven los mexicanos sus instituciones republicanas, si bien con las reformas indispensables al establecimiento de un poder fuerte y duradero.[12]

En éstas estaban cuando llegó la noticia de la llegada de Miramón el 25 de enero, cuando los comisionados británicos avisaron a sus colegas que Miramón staba por llegar a Veracruz y anunciaron su determinación de impedir la llegada de una persona que insultó a la Gran Bretaña con el saqueo de su legación. La discusión fue violenta y Prim se esforzó por apaciguarla. La misma tarde llegó el paquebot; el comandante Dunlop lo abordó, arrestó a Miramón y lo trasladó a una fragata británica.[13]

Los escritos de Prim al gobierno mexicano fueron contestados con evasivas y Zamacona llegó ofreciendo negociar y con una invitación muy diplomática en la mano para que los aliados se reunieran con los comisionados mexicanos en la altiplanicie, escoltados por dos mil hombres, a condición de reembarcar de inmediato a todos los demás. A pesar de la indignación del almirante fracés que pretendía ocupar las plazas indicadas, tuvo que aceptar la oferta de negociar por su falta de medios de transporte. Todos estaban de acuerdo sobre la necesidad de evacuar la costa después de tres semanas de estancia en el puerto, abandonado astutamente por el gobierno. Y el 25 de enero de 1862 el gobierno lanzó su famoso bando, poniendo fuera de la ley a los aliados y condenado a muerte a quienes colaboraran con ellos.

> El invierno de 1862 era anormal: los tónicos nortes dejaron de soplar, y los meses benignos resultaron tan malos como los peores en Veracruz. A principios de febrero tenían los franceses trescientos internados en el hospital, Prim había

12 R. Roeder, *Juárez y su México*, t. II, p. 479.
13 *Ibidem*, p. 479-80.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

embar ado a ochocientos de los suyos a La Habana, y los días sin vientos aplomaron con la amenaza furtiva de la mortandad las deliberaciones de los comisionados aliados. Se de pachó una nota a la capital, anunciando su intención de acantonarse en la altiplanicie para mediados del mes, con o sin el consentimiento del gobierno, y el 8 de febrero estando a punto de expedir otra nota del mismo tenor, rec ibieron la respuesta de Doblado, que propuso una conferencia para discutir las condicione del avance. Se concertó cita y diez días más tarde Prim y Doblado conferenciaron a olas en la aldea de la Soledad. Allá, cara a cara, en una casita abandonada, se tantearon mutuamente desde las diez de la mañana hasta las cuatro de la tarde, el conta to personal contribuyó no poco al arreglo que concertaron.[14]

Prim se comprometió a respetar la integridad de la república; se habló de la devolución de las aduanas; hubo alusión sobre las fortificaciones de los desfiladeros de la Sierra. Los preliminares de la Soledad fueron importantes para la intervención. Los aliados podían ocupar tres ciudades de la altiplanicie siempre y cuando, si fraca aran las negociaciones, volvieran a retroceder a la costa antes de empezar las hostilidades. Por el otro lado, los aliados aceptaron que sustituían las operaciones militares por las negocia iones diplomáti as y con ello el gobierno fue reconocido de hecho, si bien no de derecho, lo que fue resultado de la habilidad de Doblado que al hacerles admitir el convenio les obligaba a reconocer el gobierno.

A las dos de la mañana Prim entregó a Doblado el convenio firmado por sus colegas y Saligny tuvo que ceder, a pesar de sus protestas, insistido por los demás. La aduana fue devuelta y r flejaba de nuevo la crisis que pasaba el país, agravada por la ocupación. El propio Prim comentó que aquella aduana producía millones y que se había creído que, al tomarla, cualquier país podía cobrarse; pero ello no correspondía a la realidad, pues había sucedido todo lo contrario,

es decir, que la aduana en dos meses que estamos aquí no solamente no ha producido un peso, ino que a esta fecha me cuesta ocho mil duros, que la caja del ejército español ha adelantado para pagar a los empleados. Y ¿en qué consiste, pregunta usted? *Parbleu, e t tres simple: en empéchant de faire le commerce dans l'intérieur*. El mismo día que llegaron los españoles, las autoridades mexicanas dieron órdenes de suspender l comercio, ¡y se acabó! Los comerciantes han recibido cargamentos, pero como no han podido mandar al interior, al quererles hacer pagar lo derechos, han contestado que no tenían dinero, que no había medio.[15]

14 *Ibidem*, p. 482.
15 *Ibidem*, p. 484.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Star of India (1863). Buque mercante, que navegó durante la mayor parte del siglo XIX. Puerto de San Diego, Cal. Fot. C. B. G.**

## 7. *Retiro de españoles e ingleses y la intervención de Francia*

Los intereses británicos y españoles habían hecho a un lado el problema político y tuvieron que alejarse de las órdenes de sus gobiernos en virtud de que el juarista se creía capaz de pacificar el país y consolidar la administración. Además se había mostrado animado por el deseo patente de satisfacer las reclamaciones extranjeras. Por ello, España e Inglaterra no se consideraban con el derecho de rechazar al gobierno mexicano, auxiliando al partido que le era contrario y que consideraban casi aniquilado. Por otra parte no creían posible establecer una monarquía, como lo pensaba el comisionado francés, quien habría de reconocer su error.

El comisionado inglés coincidía con Prim y expresaba no tener duda de que el gobierno representado por Juárez y Doblado

> ofrece la mejor imagen de la opinión pública que se puede hallar en este desventurado país. A Juárez se le respeta todavía, como la personificación de un principio que el Partido Liberal luchó por tres años para mantener.[16]

Pero los franceses emprendieron la marcha tierra adentro el 25 de febrero, sin esperar la ratificación formal del convenio que llegó al día siguiente de haber partido hacia Tehuacán.

Las relaciones entre los comisionados fueron. cada vez peores debido a la personalidad del francés Saligny, enfrentado con el español y el inglés al mantener no haber firmado el convenio de la Soledad. Al reclamársele, acudió al uso de subterfugios:

> Es verdad que en la conferencia convinimos en dar la alocución al país, y en que se imprimiera y publicara, autorizándola con nuestra firma; pero el materialismo de firmar el borrador que queda del acto, no lo hicimos: esto es lo que he querido decir sin decirlo. A eso me contenté con replicar, pálido y convulso de ira: Señor conde, no le contesto a usted porque mi contestación sería demasiado dura, estando en mi casa. Salido Saligny, no se disipó el hedor.[17]

La marcha de los franceses principió con grandes dificultades, de acuerdo con el relato de uno de los oficiales que iban en la expedición.

> En el momento de emprender la marcha, apreció mejor el almirante las dificultades que, sin duda, le hubiese sido imposible vencer si en vez de avanzar

16 *Ibidem*, p. 486.
17 *Ibidem*, p. 490.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

pacíficamente, hubiese tenido que combatir . El problema de los trasportes estaba todavía sin resolución. A fuerza de recomponer dos carros viejos, abandonados en las goteras de la plaza, de pedir otros a La Habana, y de reclutar aperadores, el cuartel maestre había logrado reunir un pequeño e inadecuado convoy de once carreta de cuatro ruedas, treinta y dos de dos, y tres ambulancias, capaces de trasportar las provisiones de tres mil doscientos hombres, sin cargar el forraje de mil cien mulas. . .

Llevando seis semanas de estancia en un campamento insalubre, y cargando provisione para cuatro días, apenas si los hombres lograron mantenerse en pie. La marcha se inició a las seis de la mañana y para mediodía ya habían perdido los comandantes a la cabeza de la columna las dos terceras partes de sus contingentes. El almirante, regresando a galope en pos de agua potable, se conmovió profundamente al ver a las tropas más afamadas del imperio arrastrándose, sudorosos y despernados, a lo largo del camino; las mulas, asobinándose bajo sus cargamentos, lo delimitaban como otras tantas piedras militares. Al caer la noche, los zagueros alcanzaron el campamento, a pie o a pata; pero tan ardua resultó la experiencia que se hizo alto durante dos días en la Soledad y se rindió tributo mudo a la diplomacia de Prim y Doblado. 'La historia de la expedición mexicana', declaró el mismo oficial, 'no nos ofrece ningún episodio comparable a estas primeras etapas. Ochenta enfermos y doscientos desvalidos permanecieron en la Soledad, y en cuatro días la columna no había cubierto más que ocho leguas. ¿Qué hubiera pasado si el enemigo hubiera tomado el partido de impedirnos el paso, y si las guerrillas hubieran atacado a los pobres soldados, agotados por la fiebre y la fatiga?' Extremándose para alcanzar los límites de la tierra caliente, la columna se acercó a la sierra en el ocaso del sexto día.[18]

La disensión entre los france es, reforzada por la llegada de Lorencez era evidente y Prim se dio cuenta, lo mismo que el inglés Wyke, de las consecuencias que tendría la actitud francesa cuando exclamó:

pienso que el emperador de los franceses está muy lejos de querer lo que los comisiarios están haciendo; estos señores le están comprometiendo y le comprometerán más y más, hasta un punto que, cuando quiera retirarse de la descabellada empresa, no podrá porque estará empeñado el lustre de sus águilas, y hasta el prestigio y el honor del imperio. . . No lo comprendo, y la frialdad del lenguaje de Saligny me desespera.[19]

18 *Ibidem*, p. 492-8.
19 *Ibidem*, p. 497-8.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En 1861 las fuerzas combinadas no alcanzaron a los diez mil hombres de los cuales los franceses representaban eis mil y, todavía, Prim trató de suavizar las cosas visitando a Lorencez, cuando la ruptura entre los comi ionados parecía inevitable. Sólo consiguió que antes de tomarse determinaciones se esperara a la conferencia del 15 de abril con los representantes mexicanos.

El nueve de abril, en Orizaba, se protocolizó la disolución de la asociación de los aliados y se causó la ruptura entre ellos por las opiniones opuestas y la decisión absoluta de los franceses de iniciar la marcha sobre la capital, entendiéndose para ello con los conservadores.

La intervención tripartita terminó el 9 de abril y a í se notificó al gobierno de México. Los franceses se retirarían a la tierra baja para iniciar las operaciones militares después de que las fuerzas españolas hubieran evacuado el territorio, lo que se calculaba ocurriría el 20 y los comisionados tomaron sus caminos diferentes.

Sir Charles Wyke correspondió todavía a la invitación de Doblado para hablar de las reclamaciones británicas y firmó un convenio que arrancó el triunfo del fracaso además del reconocimiento del gobierno y, como Doblado tuvo facultades para celebrar tratados, sólo quedó pendiente la ratificación del presidente Juárez. El convenio aplazaba en realidad indefinidamente la ejecución de las promesas, pues iba a depender de un préstamo americano, en proyecto, y la ruptura de la triple alianza había facilitado a los inglese la libertad de poder negociar en favor de sus intereses. Más tarde el ministro lord Russell abandonó el botín.[20] Por supuesto, los franceses protestaron contra todo cuanto significara obligaciones de México para el futuro. Y Juárez también desaprobó el convenio, quedando Wyke con las manos vacías.

Prim consideró que el único camino abierto era la salida del territorio y así lo siguió hasta el fin, pues se negó a negociar con Doblado en virtud de que para él los desagravios eran un pretexto subordinado a otros intere es. Su única pr ocupación fue escapar con dignidad de una situación falsa y ello atrajo la gratitud de México, alterando la animadversión hasta entonces existente contra los españoles. Sin embargo la decisión de Prim produjo molestias e incluso críticas contrarias a su actuación. Entre sus oponentes, el capitán general de Cuba, Serrano, lo amenazó con que su conducta levantaría la indignación de la reina y provocaría la caída del gobierno de O'Donnell. En función de ello procuró convencerlo para continuar acompañando a los franceses en su camino hacia la ciudad de México. Incluso le negó los trasportes necesarios para retirar la tropa y lo obligó a embarcar los batallones en buques británicos. Prim actuó según sus convicciones más profundas y, teniendo en cuenta las circunstancias, salvó la dignidad con un gesto de caballero.

Por demás resulta interesante la información que se desprende de la correspon-

20 *Ibidem*, p. 501.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dencia del cónsul honorario de Alemania Hugo Finck al respecto de la ocupación francesa, publicada con prólogo de Juan A. Ortega Medina, que corrobora estos hechos.[21]

## 8. La caminata a la capital

El convenio preveía que, al fracasar las negociaciones, las fuerzas tendrían que retirarse hasta sus posiciones originales. Lo hospitales permanecerían en territorio mexicano bajo la protección de su gobierno. Malos entendidos, en cuanto al traslado de enfermos de un hospital a otro, hicieron pensar a Lorencez que los enfermos de Orizaba eran rehenes abandonados, por imprudencia, en manos del enemigo y que estaban en peligro inminente. El 19 de abril la columna francesa regresó hacia Orizaba, hocando con una partida de la caballería mexicana que así se enteró de la violación francesa del convenio. Ahí comenzó en la mañana del 20 de abril la o upación de M´xico, en la ciudad de Orizaba, evacuada por el general Zaragoza, que tomó posiciones en la serranía circundante. El mundo entero estuvo pendiente de los sucesos desde la ocupación de Veracruz y la prensa analizó los propósitos declarado de lo aliado de manera que se pudo adaptar la defensa del país a las contingencias de la coalición predatoria.

Las palabras del representante mexicano en Francia, De la Fuente, dirigidas a Thouvenel antes de su salida, fueron un oráculo y sacudieron a la opinión pública al sembrar la duda de lo que pudiera ocurrir en el futuro·

> 'México —le dijo— podrá ser conquistada, pero no sometida, ni se le conquistará sin que dé pruebas antes del valor y de la virtudes que se le niegan. México, después de haber sacudido el poder secular y hondamente arraigado de la España; Méxi o, que no quiso por rey a su mismo libertador; México en suma, que acaba de alzarse victorioso de una revolución terrible contra los resto de la oligarquía que pesaba sobre su demo racia, a ningún precio aceptará la monarquía extranjera. Crearla será muy difícil; pero sostenerla lo será más dodavía. Tal empresa será ruinosa y terrible para nosotros, pero lo será también para sus promovedore . Méxi o es débil, sin duda, comparado con las potencias que invaden su territorio, pero tiene la conciencia de sus derechos ultrajados, el patriotismo que multiplicará sus esfuerzos, y la profunda convicción de que, sosteniendo on honor esta lucha peligro a, podrá preservar al hermoso continente de Colón del cataclismo que lo amenaza. Protesto, pues, altamente, señor ministro, en nombre de mi gobierno, que todos los male que resulten de esta

21 Juan Antonio Ortega Medina, "La correspondencia de Hugo Finck, 1862", Facultad de Filosofía y letras, *Anuario de Historia*, UNAM, año IX, 1977, p. 267-90.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

guerra injustificable, y los que causen directa o inderectamente la acción de las tropas y de los agentes de Francia, serán exclusivamente de la responsabilidad de su gobierno. Por lo demás, México no tiene qué temer, si la Providencia protege los derechos de un pueblo que los defiende con dignidad'.[22]

¡Así fue! y se irguió Zaragoza a pesar de la sensación causada por la ocupación de Veracruz, después de haber reunido con dificultad una fuerza de cinco mil hombres para recibir el primer empellón francés. Obligado por la violación del armisticio abandonó su primera línea de defensa al pie de la sierra y buscó la manera de dominar el camino de Puebla para enfrentarse con los franceses, ayudados por las fuerzas de Márquez que acudía con dos mil hombres para apoyar a los invasores. Ocho días se preparó la marcha en Orizaba. Lorencez estaba convencido de que ''tan superiores somos a los mexicanos en raza, en organización, en disciplina, en moralidad y en elevación de sentimientos, que suplico a V.E. que tenga la bondad de decir al emperador que, a la cabeza de seis mil soldados, yo soy el dueño de México''. El 27 de abril los franceses salieron de Orizaba y en un día alcanzaron las cumbres de Acultzingo, límite de la altiplanicie, donde tuvieron el primer encontronazo con Zaragoza, al emprender el ascenso. En hora y media entraron en acción catorce compañías y la lucha duró tres horas. Los mexicanos salieron en retirada habiéndose superado para Francia el más elevado obstáculo del camino, que se reanudó sin lograr informes sobre los movimientos enemigos. De pueblo en pueblo, desavecindados todos, llegaron hasta Amozoc, donde supieron que Zaragoza se había fortificado en Puebla, y se celebró el consejo de guerra el 4 de mayo para preparar el ataque a la ciudad.

## 9. *La intriga continuó en Europa*

La gran intriga de las cortes europeas marchó paralela a los acontecimientos que tenían lugar en suelo mexicano, con motivo de la alianza tripartita y la ocupación francesa. De nada sirvió el fracaso de los preliminares de la Soledad y tampoco la retirada de ingleses y españoles de Veracruz. Los conservadores mexicanos y Napoleón siguieron incitando a Maximiliano para que se hiciera cargo de la corona. Por inercia natural Maximiliano de Austria estuvo en contacto con todos cuantos lo empujaban a la aventura y no escuchó los prudentes consejos de su hermano o la actitud de la corte austriaca.

La retirada de los aliados sembró alguna duda en el espíritu de Maximiliano a pesar de las seguridades dadas por Napoleón y por la emperatriz Eugenia, cuando las tropas estaban en Puebla, pues:

22 R. Roeder, *op. cit.*, t. II, p. 519.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> desde que nuestra acción fue liberada de trabas, el país se siente lo suficientemente seguro para expresar sus deseos y toda la gente se agrupa alrededor de Almonte, el desterrado de ayer, el dictador de hoy en aquellas provincias por las que pasaron en rápida marcha nuestras fuerzas. El próximo correo nos traerá probablemente la noticia de la llegada a México, el emperador comunica, sin duda, los mismos detalles al archiduque. Por desgracia al principio se han cometido muchas faltas; pero yo nunca he dudado el éxito de la empresa.[23]

Sin embargo la derrota de los franceses en Puebla produjo consternación en la corte francesa y el 14 de julio se enviaron refuerzos y dinero en vista de la crítica situación; mismos que, además de aumentar el cuerpo expedicionario a veintiocho mil hombres, fueron encabezados por el general Forey nombrado en julio de 1862 para hacerse cargo de las operaciones y de la empresa política. Bajo su mando quedó el propio Saligny, pues las intrigas francesas llevadas a cabo para la invasión habían saturado la paciencia del emperador. Tenía el encargo de que, si los mexicanos deseaban una monarquía, se anunciaría que Maximiliano era el candidato del francés. Pero había que esperar la llegada de Forey a México y la batalla de Puebla había puesto al emperador francés en un predicamento frente a su propio candidato Maximiliano. Un periodo de silencio sobrevino; hasta el archiduque temía el olvido, y que todo fraca ara. Llegó a sus oídos el rumor de que Juárez proponía una transacción al emperador francés y de que éste se disponía a reconocer a los estados del sur de los Estados Unidos para negociar e incorporar a la naciente "Unión" de los estados del sur una parte del territorio mexicano, contra el pago a Francia de una considerable indemnización de guerra.

El futuro lejano se delineaba por opiniones de particulares, como las del primer maquinista y de un oficial de marina del paquebote que unía el puerto de Veracruz con St. Nazaire, quienes mostraron su certidumbre en cuanto a que "la expedición a México será una aventura desgraciada de consecuencias imprevisibles e incalculables, incluso después de la toma de la capital".[24]

## *10. La llegada de Forey a Veracruz y la segunda columna invasora*

Forey llegó con sus tropas a Veracruz el 25 de septiembre de 1862, después de una travesía borrascosa en la que se averió seriamente uno de los trasportes de caballos. El desembarco se hizo con toda parsimonia; después atendería sin prisa los problemas

23 Egon Caesar Conte Corti, *op. cit.*, p. 137.
24 *Ibidem*, p. 144.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

militares planteados. En lo político procedió de inmediato colocando bajo su autoridad a Saligny y a Almonte. Dos proclamas aseguraron al pueblo mexicano que el emperador no le hacía la guerra, sino que la dirigía al gobierno. Inmediatamente declaró disuelto el gobierno de Almonte obligándolo a deponer el título de "jefe supremo de la nación". También Santa Anna staba al acecho, enfrentado con Almonte y ambos en persecución del poder supremo del país.

El desembarco de las tropas se terminó a mediados de noviembre cuando Forey llegó a Orizaba de donde no salió, haciéndose traer todas las provisiones necesarias por mar, a pesar de las presiones de Saligny y de Almonte, sus enemigos declarados.

La prudencia de Forey se aprovechó para volver a fortificar la ciudad de Puebla y Juárez presentó la guerra como una lucha nacional en contra de invasores extranjeros donde peligraba la libertad, la humanidad y la causa de la civilización. Nombró militares, preparó al ejército, consideró traidores a la patria a cuantos se unieron a Almonte, y con sus leyes draconianas, levantó a la nación. En consecuencia, al recorrerse el tramo de Veracruz a Orizaba, los soldados rezagados de Forey fueron atacados y sufrieron bajas, pues de mil ochocientos hombres de un regimiento habían llegado novecientos y los escuadrones de caballería staban diezmados. Encima dejaba atrás frente a Veracruz la escuadra averiada debido al mal tiempo. Trece naves zozobraron y las anclas de las demás garrearon, hombres muertos y barricas eran sacados por el mar hacia las playas, donde eran recogidos por los franceses. Bazaine, entonces segundo en el mando, hubo de acometer además una operación de limpieza de muertos y enfermos, remanentes de la estancia de los ingleses; se enviaron seis mil hombres hasta Jalapa y al día siguiente comenzó el desembarco de las tropas, todavía internadas en los trasportes. Todo iba bien. Los hombres saltaron al agua lo mismo que sus caballos, y alcanzaron las playas durante la mañana, pero en la tarde sobrevino el temporal y el huracán sacudió la región. Al alborear, el capitán Blanchot subió a una azotea para contemplar el p ctáculo de la furia marina:

> La faz de la tierra se esfumaba, ya no se p rcibía la costa, no más montañas azules, no más vertientes verdes. Un gigantesco velo amarillo remontándose al cielo, un inmenso nublón de arena, los bajos de mar fluctuando y desintegrándose con la tensión del ciclón, el mar sin superficie ni horizonte, un vapor general de espuma blanca precipitada como una bruma por el viento.

La fortaleza apenas se distinguía entre la furia del mar. En alta mar un buque de guerra quedó montado en las rocas.

> Se desliaban los mástiles, el casco fantasma, corveteando sobre los e polones, parecía a punto de brincar el arrecife con cada resaca; pero recaía siempre,



**Llegada de las fuerzas de Forey a Veracruz y su desembarco en noviembre de 1862, según el capitán Blanchot. Óleo sobre tela del autor.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

revelando el lívido flujo celía o de sus obras vivas rascando el mar exangüe. A su lado expiraban dos goletas, y más allá, en la bruma, se adivinaba una sombría masa de buques que garreaban sus anclas, virando pesadamente, proas al viento y espurriando a popa una vaga vaharada de humo: 'y ese vaporoso vistazo lejano le encogía a uno el corazón, al p nsar que la ruptura de uno de esos cables llevaría consigo la muerte de mil hombres'.

. . . Se hicieron esfuerzos sobrehumanos para lanzar un cable al buque encallado, pero el espacio engulló a los invasores, y la obra de salvamento se redujo finalmente a la preparación de puestos de socorro para los que la merced del mar vomitara on vida. . . el día terminó como empezó con esfuerzos tesoneros para organizarse contra el huracán. Al caer la noche, ocho buques se habían hundido y, penetrando la resaca nsordecedora, se oyeron los cañones del naufragio en la lejanía m ridional. La lenta agonía alargó la noche; pero la madrugada concedió a los trasno hados un respiro. El mar había rebajado lo bastante para alcanzar el buque de guerra con una soga de salvamento y desembarcar a la tripulación. A la avería gen ral se sumaron cin o buques mercantes: en total trece naufragios. Los bajeles de trasporte habían sobrevivido al temporal, y se volvió rápidamente a d s mbarcar a los hombres, ya que otros contingentes estaban por llegar.[25]

Aportar en Vera ruz en esas condiciones no era tarea encilla para lo capitanes. Al día siguiente volvió el temporal.

. . . una vez más la telaraña de agua y viento embrolló las densas masas de bajeles en resacas de movimiento espectral; y una vez más había que aparentar las tentativa de rescate. Directamente desde el norte vino volando un gran bergantín británico, barloventeando en busca del puerto; dos veces erró la bocana, y la tercera vez dobló el rompeolas y voló bajo un retazo de vela hacia el castillo, y lo eludió, y ganó la lúa del muelle y echó el ancla y allá mismo rompió el cable, y afondó a la vista de la multitud en la playa a tiro de cañón del salvamento. Se estiró la barra por disparar un cable de socorro; pero el mortero estalló, cortando el cable, y el día trascurrió ante el espectáculo del capitán izando a su mujer hasta el mástil, y de los marineros asiéndose a los obenques, y en calcular las horas que pudieran darse cabezadas los caedizos envueltos en la bandera. La bandera y la falda siguieron aleteando todo el día; entonces cayó la noche sobre el remolino de resacas subiendo de abajo. En la mañana el sol esponjó los estragos y se extendió otro r spiro obre las olas amarillentas.[26]

25 R. Roeder, *op. cit.*, p. 555-6.
26 *Ibidem*, p. 556.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La expedición se había convertido en motivo de preocupación para Napoleón, que sólo podría confiar en ella cuando sus tropas llegaran a la ciudad de México. Por otra parte Maximiliano, a pesar de seguir firme con referencia al trono mexicano, no deseaba causar trastornos en caso de que los planes del emperador francés cambiaran debido a la nueva situación. Pero Maximiliano rechazó sin embargo una posible candidatura al trono de Grecia y se prestó a recibir las influencias de Hidalgo, de Gutiérrez de Estrada y de Almonte.

Las avanzadas de Forey se movieron hacia Puebla en marzo y renacieron las esperanzas en las cortes europeas. Santa Anna se ofrecía para embarcarse pretendiendo preparar, en México, el llamamiento de la nación que Fernando Maximiliano deseaba para poder partir. Pero seguían los conservadores asediando Miramar; nuevas figuras aparecían; D. Francisco de Paula de Arrangoiz y Kint von Roodenbeck, acabado de llegar de México, entre ellos.

Forey llegaba a avistar Puebla y el 19 de marzo empezó el sitio de la ciudad, defendida por dieciocho mil juaristas a las órdenes del general Ortega. Puebla se rindió y el 19 de mayo de 1863 estaba en manos de los franceses, después de un sitio de sesenta y dos días y de haber caído prisioneros doce mil hombres, entre ellos quinientos oficiales y veinticinco generales.

Juárez manifestó la voluntad férrea de continuar la lucha hasta el último extremo, aun cuando no podía defender la capital, y la guerra tuvo que continuar siendo de guerrillas. El gobierno juarista abandonó la ciudad y se estableció en San Luis Potosí mientras Bazaine entraba en la capital el 7 de junio de 1863 a la cabeza del ejército francés.

La corte francesa se volcó en manifestaciones y regocijo por la toma de Puebla. Maximiliano pensó que los éxitos obtenidos por el ejército francés serían motivo para que Napoleón obtuviera los mejores frutos para Francia, en virtud de lo profundo de la intervención y de las circunstancias de la propia política europea. Lejos de sacar las conclusiones lógicas se preocupó de que Napoleón pudiera retirarse de la empresa mexicana. Las nuevas noticias sobre la llegada a la ciudad de México animaron a Napoleón para ordenar que se formara un gobierno mexicano provisional en el que figurara Almonte, y que se consultara a la nación para dar la impresión de una aparente libertad en la elección, con el fin de que, a toda costa, fraguaran los planes tramados y determinados en París, o sea, la monarquía y Maximiliano como emperador.

Forey, presionado y mal político, se dejó manejar por Almonte y tomó medidas enérgicas: se formó una junta y ésta nombró una regencia provisional; se esperaba además que la asamblea nacional, convocada dentro de cinco días, se declararía por la monarquía y por el archiduque, lo que Almonte comunicaría a Napoleón por el paquebote de St. Nazaire. Almonte abogó por sus amigos: Bazaine y Saligny. Al primero pedía que le hiciera general en jefe del ejército y al segundo director



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

exclusivo de la política. A Maximiliano anunciaba que para fin de agosto iría una comisión a ofrecerle la corona y, en esa forma, esperaba que pudiera partir hacia México a fin de octubre o a principio de noviembre.

Por su parte, Juárez se consideraba el único presidente legal y protestó con insistencia, poniendo en jaque a cuantos formaran las dos juntas, desautorizadas para determinar la forma de gobierno que se diera al país. Consideraba que no existía la monarquía que apoyaban quienes estaban fuera de la ley. A mediados de agosto decretó que los bienes de los mexicanos colaboracionistas serían incautados en favor del tesoro de la república.

En cambio, las juntas nombradas en la capital se consideraban representantes de toda la nación, cuando sólo tenían en mano el camino de Veracruz a la capital. A pesar de ello, el 12 de junio enviaron una carta al archiduque Fernando Maximiliano, invitándolo a aceptar la corona. La regencia nombró una comisión presidida por Gutiérrez de Estrada e incluyendo a Hidalgo para que entregara la invitación.

> A punto de escribir a vuestra alteza imperial, recibo la noticia de su proclamación —rezaba el telegrama de Napoleón a Maximiliano— como emperador en la ciudad de México. Me siento feliz por este primer resultado, espero que pronto todo México seguirá el ejemplo de la capital y que llamará a vuestra alteza imperial a reinar en él. La emperatriz une sus felicitaciones a las mías.[27]

A pesar del entusiasmo que crecía cada día en Maximiliano y también en Napoleón, debe considerarse que ninguno de ellos recibió el apoyo de las potencias europeas y menos aun de los Estados Unidos, de donde se pensaba que partiría la principal oposición a la monarquía mexicana. Ni siquiera el hermano de Maximiliano, el emperador de Austria, abandonó la actitud pasiva de su gobierno en cuanto al proyecto napoleónico. El gobierno imperial austriaco tampoco reconoció la comisión que debía llegar a expresar los deseos de la "nación" mexicana.

Tanto Almonte como Gutiérrez de Estrada incitaron a Maximiliano para que emprendiera el viaje, y evitaban que otros emigrados mexicanos se acercaran a Miramar. Las intrigas que se arrastraron en México motivaron que el general Forey fuera sustituido por Aquiles Bazaine en el mando de las fuerzas expedicionarias. Por lo mismo, el diplomático Saligny fue llamado a regresar a Francia, a pesar de que estaba a punto de casarse con un "buen partido" en México.

De Bazaine, a la cabeza del cuerpo expedicionario, esperaba Napoleón una enérgica y rápida pacificación militar del país y una dirección política más liberal; pero Francia deseaba, y esto lo recordaba el ministro de Relaciones Exteriores al general, que la ocupación mexicana fuera corta. Deseaba un control sobre la

27 Egon Caesar Conte Corti, *op. cit.*, p. 177.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

hacienda del Estado para, ante todo, cobrar su reclamacione y sus gasto , y de paso obtener las ventajas económicas posibles. Entre ellas el interés francés de explotar las famosas minas del estado de Sonora.

Napoleón, directamente, había exteriorizado a Bazaine el deseo de no volver a tratar el tema de los bienes de la Iglesia y sus nuevos dueños. Así ganó la animadversión de las fuerzas eclesiáticas, quienes llegaron a excomulgar a las tropas francesa , y a cerrarles los domingos las puertas de la catedral. De las rencillas de los partidos y de los engaños de los conservadores, Napoleón llegó a er consciente, pero debía liquidar la cuestión y esperaba que a la llegada del archiduque las cosas se arreglarían. Pensaba en que poco a poco podría retirar tropas y dejar un pequeño núcleo, al cual se unirían las monárquicas que aliviarían la carga del ejército francés. La garantía del imperio debía encontrarse en la opinión y en la voluntad del pueblo, que Maximiliano creía insuficiente.

Bazaine seguía su campaña. El avance de los franceses permitió que se multiplicaran las adhesiones al monarca pero, de hecho, no se pudo hablar de la derrota de las fuerzas juaristas, que aparecían en cuanto el ejército francés se movía, para ocupar las zonas dejadas atrás. El ejército de Bazaine no podía ocupar y mantener el territorio de su lado. Mientras tanto, en Europa, se llegaba al convencimiento de que ni Inglaterra ni España ni tampoco la propia Austria apoyaría al imperio mexicano y menos darían seguridades para su existencia, o protección frente a los Estados Unidos, donde el norte se imponía y defendía los principios republicanos. El único apoyo posible sería el francés, cuyas tropas abandonarían México poco a poco y a medida que se organizasen las fuerzas mexicanas y extranjeras. Aún de pués de haber evacuado México, dejarían la legión extranjera compuesta por seis mil hombres para permanecer en el país seis u ocho años, con el fin de lograr la estabilidad del gobierno. Quizá tan funesto para Maximiliano como el apoyo francés, fue la forma equívoca e intencionada en que los conservadores mexicanos informaron al monarca de la situación interna irreal mexicana. Nun a supo a ciencia cierta cuál era la realidad y contó con una visión imaginaria, urdida por reaccionarios nacionales en combinación con los exiliados en Europa.

## *11. Las campañas en el interior*

Las tropas francesas consiguieron defender el territorio con la ayuda de los generales Mejía, Miramón y Márquez, formando un gran arco al este y al norte de la capital, mientras el presidente Juárez se movía de un pueblo a otro. Aunque muchos de sus jefes mostraron poca lealtad, otros permanecieron inquebrantablemente fieles y la población lo siguió, sin condición, dondequiera que los franceses no los alcanzaban. Además, contaba con el apoyo moral y material, de manera secreta, de



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los Estados Unidos. Por encima de todo estaba la voluntad obstinada del presidente de salvar la Reforma y la situación difícil del país. Por otra parte, las medidas de astigo del ejército invasor, en contra de la población mexicana que hostigaba las partidas militares, afirmó la molestia y los sentimientos de toda la nación. Otro peligro fue Santa Anna, quien desembarcó en Veracruz, procedente de su isla de retiro, Santo Tomás, para ponerse a disposición de la regencia como digno veterano del ej´rcito. A la vez, llevaba la intención de medrar en la política y de explotar la popularidad de antaño, pues no dejó de publicar un manifiesto aconsejando la monarquía como forma de gobierno. Almonte y Bazaine, coludidos, se ocuparon de expulsarlo del país, mediante una orden fulminante del segundo para que se retirara de nuevo a su isla.

## 12. *La convención militar con Francia y la aceptación de Maximiliano*

El principio del año de 1864 planteó el proyecto del 30 de enero sobre la convención militar que habría de existir entre el imperio mexicano y Francia que, después de establecer la situación de su ejército, ordenaba a las bases francesas de las Antillas y del Pacífico que mostraran con frecuencia su bandera de guerra en los puertos mexicanos. El gobierno francés garantizaría a México las condiciones más favorables para el pago de los gastos de la expedición, que saldrían de un empréstito al que Maximiliano se obligaba. El 5 de marzo de 1864 llegó Maximiliano, acompañado de Carlota, a París para firmar la convención entre el Imperio y Francia, estableciendo que veinticinco mil soldados franceses quedarían en México hasta que se pudieran reemplazar mientras que la legión extranjera, compuesta por otros ocho mil, permanecería en el país durante ocho años. Se habló del mando de las fuerzas de manera confusa y se estableció que, cuando hubiera soldados de ambas nacionalidades, el mando correspondería siempre a un francés. Las condiciones económicas fueron redactadas por el ministro Fould, y Maximiliano se comprometió a cargas excesivamente pesadas que le obligaban a pagar doscientos setenta millones de francos por los gastos del ejército hasta julio de 1864. Luego mil francos por cada soldado al año, además de indemnizarse a todos los franceses cuyos daños fueron motivo de la intervención. Del empréstito que se iba a emitir, sesenta y seis millones ingresarían al tesoro de Francia, a cuenta de los doscientos setenta millones de indemnizaciones pendientes, salvaguardándose el interés francés ante todo.

El empréstito para el estado mexicano se acordó antes de que Maximiliano fuera emperador en México y sin consultar a consejeros o a la asamblea nacional y los escrúpulos fueron desvanecidos por los financieros franceses e ingleses que tomarían, desde un principio, gran parte del mismo, para cubrir sus reclamaciones y los



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intereses de las antiguas deudas. Además, el archiduque dispuso de ocho millones de francos para sus gastos, que cobró inmediatamente. El empréstito fue emitido al seis por ciento y consistió en doscientos un mil seiscientos millones de francos. En cambio, Maximiliano se negó a hacer transacciones con el estado de Sonora y las posibles minas que, se decía, allí existían. La convención se firmó en la tarde del 12 de marzo, un cuarto de hora antes de que los soberanos salieran de París, con carácter de provisional para que se le diera el texto definitivo en Miramar, cuando Maximiliano hubiera aceptado la corona.

El empréstito parece extraordinario y denota la falta absoluta de conocimiento de la realidad de las finanzas mexicanas que se tenía en Europa, si tenemos en cuenta los informes que analizamos, pertenecientes a la época anterior inmediata a la entrada de las fuerzas napoleónicas, referentes a la hacienda del país y a las recaudaciones de las aduanas.

La trascendencia de los pasos que se estaban dando era evidente y de ello pudo darse cuenta Maximiliano cuando, al regreso de Inglaterra, se enfrentó con la necesidad de firmar el documento de renuncia a sus derechos dinásticos: el pacto de familia que lo alejaba de cualquier pretensión a la corona de Austria o a su regencia. Su propia familia lo desheredaba y ello fue la última gran puñalada sufrida antes de abandonar el viejo continente. En marzo, las presiones fueron extraordinarias para evitar que Maximiliano se echara atrás. Napoleón escribió desesperado, al ver que la responsabilidad de la impopular intervención en México se le venía encima el 28 de marzo de 1864:

> Estoy consternado por la noticia que hemos recibido. Vuestra alteza imperial está comprometida con su honor frente a mí, a México y a los suscriptores del empréstito. Las desaveniencias familiares no pueden impedir a vuestra alteza imperial cumplir elevadas misiones en otra parte. Piense usted, pues, en su propia gloria. Una negativa me parece hoy imposible. Napoleón.[28]

A la vez, Maximiliano era asediado por los mexicanos: a punta de presiones lo convencieron con planteamientos de honor y la promesa de su hermano en el sentido de que se haría cargo de él y de su familia en el caso de que las cosas no fueran como esperaban, siempre que

> sea compatible con los intereses de mi imperio para asegurar vuestra posición en el mismo; así como tampoco dejaré en igual caso de extender mi cuidado fraternal a vuestra esposa la archiduquesa Carlota y a sus descendientes.[29]

28 *Ibidem*, p. 262.
29 *Ibidem*, p. 266.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Este ofrecimiento del 31 de marzo de 1864 quedó en pie y, rodeado de intereses ajenos, Maximiliano tuvo que tomar la decisión de renunciar a sus derechos ante la rigidez de Francisco José, su hermano, el 18 de abril, quedando así el camino de la corona totalmente libre.

Gutiérrez de Estrada ofreció la corona haciendo creer, con sus frases ampulosas, que toda la nación la ofrecía, y el archiduque cayó en la trampa para trabajar en favor de la libertad, el orden, la grandeza y la independencia de México, basando su monarquía en leyes constitucionales. Bandera, cañonazos, vítores y telegrama de apoleón, juramento, tedéum y firma de la convención militar ya suscrita en París, más todos los compromisos económicos. Nombramiento de embajador en Austria a Tomás Murphy y de cónsul a Herzfeld, Hidalgo quedó de embajador en París reclamando noventa mil francos de sueldo, en vez de los sesenta que le ofrecieron, y la salida de la pareja tuvo lugar el día 14 de abril de 1864, cuando se embarcaron en el yate imperial Phantasie, rodeado de la fragata Bellona y de seis barcos del Lloyd, todos empavesados y con las tripulaciones formadas en cubierta, preparados para escoltar durante una hora a las embarcaciones imperiales.[30]

Maximiliano salió por fin, contra viento y marea, y con la opinión adversa de Europa, excepto la de Francia y la de los conservadores mexicanos, pero incluso la de su propia madre y bajo la presión de su esposa Carlota.

## *13. Conclusión*

La confusión provocada por la dictadura de Santa Anna no impidió que se tomaran medidas burocráticas relativas a los problemas del mar. De ellas, la mayoría respondió a la ruina económica de la nación, pues al autorizarse todos los buques nacionales a practicar el comercio de altura, se buscó en realidad la reciprocidad de las ventajas que, por tratados internacionales, se habían concedido a los buques extranjeros; pero además estaba la intención de gravar todos los navíos, que no pudieran ampararse con las cláusulas de esos tratados, por medio de aranceles.

Los esfuerzos que se hicieron para la organización de la escuadra respondieron a los acontecimientos del estado de Guerrero y al levantamiento del general Juan Álvarez. Por ello surgieron medidas y reglamentos en 1854 destinando seis navíos a la vigilancia del Mar del Sur y otros tantos a la del Mar del Norte, que hicieron patente la necesidad de preparar personal profesional. Para ello se establecieron veinte plazas (prácticamente becadas por el gobierno) en la escuela militar. La preocupación relativa a preparar personal profesional cristalizó al crearse la escuela náutica de isla del Carmen al finalizar 1854 y, poco después, fue continuada por

30 *Ibidem*, p. 277.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Comonfort en 1857 al fundarse escuelas imilares en San Juan de Ulúa, Mazatlán, Tepic y Campeche.

La penuria nacional presionó de todas maneras y se buscaron nuevos motivos para recabar ingresos en el mundo marítimo; ello se evidenció al obligarse la adquisición, por parte de todas las naves, de los certificados de nacionalidad que sólo durarían dos años y tendrían que ser firmados por el propio pre idente. No cabe duda de que estas medidas, acompañadas del nuevo código de comercio, fueron destinadas a sacar de los trámites marítimos el mayor provecho económico para el fisco. Por otra parte significan que ese campo fue explotable, aun en los peores momentos.

En adición se celebraron contratos para establecer líneas de navegación extranjeras, que comunicaran el país con Inglaterra y con Francia, en 1855. Esas líneas se vieron comprometidas a prestar servicios al gobierno nacional.

Al agravarse la oposición en contra de Santa Anna se nota el aumento de los cargos contra los barcos y también contra el comercio, con el objeto de poner un mayor caudal al alcance del gobierno.

De hecho fue la imposibilidad de vitalizar la hacienda pública en ruina, además del embrollo político interno, lo que causaría la caída del dictador. Sin embargo, la reglamentación de 1855 nada logró corregir y el empobrecimiento siguió achacándose a la pésima organización fiscal y a los decretos diferenciales que se consideraron funestos.

Cuando los levantamientos arreciaron en 1856, aumentaron las penurias del erario y también se paralizaron fuentes de riqueza en el país. Comonfort no entendió la necesidad de cambiar situaciones y provocó la renuncia del ministro de Hacienda, Lerdo de Tejada. La industria nacional, raquítica, contrastaba con la viveza del desarrollo de cuanto procedía del extranjero y así dio comienzo la expansión de la penetración económica. Por ende, aparecieron las necesidades jurídicas creadas por la discrepancia entre la Iglesia y el Estado, y la república entró casi en liquidación al tener que vender los navíos de la armada y comprometer las aduanas marítimas para cubrir deudas, provocadas por la situación interior y por el hambre de Yucatán y Coatzacoalcos.

También las costas se vieron afectadas al reflejar la dualidad gubernamental representada por la oposición entre Juárez y Zuloaga-Miramón, así como sufrieron también por el trasfondo económico incapaz que justificó la ley moratoria de los pagos, decretada por Juárez, y el compromiso de Miramón contraído con la casa Jecker y el asalto a la embajada británica para hacerse de fondos. Por ambas partes los gobiernos mexicanos comprometieron el país con los gobiernos extranjeros quienes insistieron en el cobro de sus reclamaciones. Derrotado Miramón por Juárez y expulsados los conservadores del país por éste, se facilitaron las intrigas con la corte francesa, que propició la presencia de Francia, España e Inglaterra en el puerto de



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Veracruz. Mientras, cundió en Europa la intriga que llevó a la invasión francesa y que apoyó la instalación de la monarquía de Maximiliano, al que convencieron conservadores mexicanos y delegados de Napoleón III.

Los franceses violaron las condiciones establecidas en la Soledad, y la presión ejercida por Prim y su ideología liberal provocó el retiro de las tropas españolas y de las inglesas, rompiéndose así el compromiso de la intervención tripartita en abril de 1861. En ese mes dio principio la ocupación del país por las tropas francesas para someterlo, sin lograr conquistarlo.

Las tropas se detuvieron frente a Puebla y a la vez se hizo la intriga, en Europa, incitando a Maximiliano hasta lograr arrinconarlo y que cediera.

Mientras, el ejército de ocupación no lograba la toma de la ciudad capital lo que provocó nuevos nombramientos de oficiales franceses y la llegada de mayores contingente de tropa, encabezados por Forey. A su llegada a Veracruz, en septiembre, el francés no logró desembarcar las tropas hasta mediados de noviembre. Su tardanza posibilitó que Juárez trocara la resistencia en lucha nacional en contra de los invasores. Los ataques a los soldados de Forey se complementaron con sus pérdidas en el puerto y la dilación de los movimientos militares desesperaron y confundieron a Napol ón y a Maximiliano.

Las noticias de que Puebla había sido tomada (19 de mayo de 1863) por Forey produjeron el abandono de la capital por Juárez, y que Bazaine la ocupara el 7 de junio de 1863. El júbilo de Napoleón, pensando en las consecuencias económicas que el hecho podía tener, contrastó con la reflexión de Maximiliano en cuanto a la posibilidad de que se retiraran las tropas francesas, sin lograr derivar las conclusiones lógicas para su propia determinación. Las intrigas francesas cundieron también en México donde se planteó la necesidad de establecer la monarquía y, para ello, se contó con el servilismo de Almonte que ofreció el envío de la comisión que propondría la corona mexicana a Maximiliano.

Las protestas continuas de Juárez y su desautorización de las juntas ilegales, que determinaron semejante forma de gobierno haciendo el juego a los franceses, coincidieron con la incautación de los bienes de los colaboracionistas en favor de la república. El entusiasmo de Napoleón y de Maximiliano por sus propios proyectos no mereció el apoyo de las naciones de Europa y ni siquiera el de Austria.

Bazaine fue encargado de pacificar el país a la mayor brevedad ante la inminencia de la llegada de Maximiliano. Los problemas de México señalaron la necesidad de aliviar la responsabilidad napoleónica en ellos y el apoyo francés fue tan funesto como la forma equívoca e intencionada en que los conservadores informaron de la situación. Las campañas francesas hacia el interior fueron ayudadas por los conservadores, y la política de e e ejército ayudó a Juárez a mantener la Reforma y la situación incómoda para los franceses en el país.

En 1864 se firmó la convención militar entre Francia y Maximiliano, que lo



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

comprometió en exceso, y los préstamos favorecieron a los acreedores antes que al futuro imperio. Maximiliano entendió los pasos falsos que cometió al tener que firmar su renuncia a la herencia de familia y verse limitado a una protección particular por parte de su propio hermano.

La gran intriga europea terminó al salir Maximiliano, contra viento y marea, de Europa hacia México el 14 de abril de 1864, con un apoyo muy relativo de Napoleón y engañado por los propios conservadores mexicanos.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO X

# POR EL MAR VINO EL EMPERADOR

1. En el viaje se planeó
2. El nuevo dilema
3. La repatriación de las tropas francesas de apoyo y la caída del Imperio
4. La organización marítima del Imp rio
5. La escasez de navíos nacionales
6. La economía y los abusos de los intervencionistas en los puertos
7. El movimiento de buques
8. El papel de las aduanas en la intervención y en el Imperio
9. Conclusión

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *En el viaje se planeó*

Maximiliano y Carlota embarcado con sus acompañantes en el Novara fondearon el 18 de abril de 1864 en Civitavecchia, al ruido de los cañones de los barcos de guerra, surtos en el puerto, que hacían los honores debidos a las personas imperiales. Su desembarco se debió al deseo de visitar al papa, en la esperanza de que podrían arreglar los problemas mexicanos planteados entre el Estado y la Iglesia por las leyes de Reforma. La entrevista resultó protocolaria, pues nada se habló ni se resolvió de cuanto parecía ser el motivo sobresaliente de la misma.

Continuó el itinerario pasando frente a Gibraltar, a lo largo de la costa española, y de Portugal para acercarse a la travesía del océano Atlántico. A lo largo de la costa, los emperadores fueron recibidos con grandes honores debidos a que la reina de Inglaterra, y también los soberanos de España y de Portugal, ordenaron a sus fuerzas de mar y tierra que e los rindieran. En el fondo los honores fueron mal interpretados por Maximiliano, quien, además de considerarlos una deferencia hacia su persona, lanzó su imaginación al aire pensando que serían el anuncio de reconocimientos o d apoyo futuros que nunca tuvieron lugar.

o cabe duda, el mar se presta a la reflexión cuando se emprenden largos viajes, y de ahí que el emperador revisara los acontecimientos pasados y pensara, con indignación, en la renuncia a sus derechos de herencia que, establecidos en el pacto de familia, había firmado antes de salir. Mientras más lo meditó, mayor fue su desagrado. En su molestia fue incitado por Carlota, hasta el punto de redactar un documento revelador. De ía que había firmado sin conocer el contenido del documento y que, hasta el último momento, se ejercieron presiones morales reconocidas por varias personalidades de Austria, Francia, Bélgica y México y que se había tomado ventaja de la embrollada situación reinante entre Francia, Austria y en el espíritu de la propia pareja. Juraba no haber leído ni escuchado su renuncia y prote taba contra lo que llamaba un intento de usurpación. Pero, además, los consejeros de estado, T. Eloin y S. Schertzenlechner, aseguraban y declaraban que habían comprobado la presión ejercida sobre el emperador. Aunque el documento quedó en el secreto más absoluto, la firma de la renuncia había motivado tirantes relaciones entre el emperador de México y su hermano el de Austria.

Casi seis semanas duró el viaje marítimo en el que Maximiliano se entretuvo en redactar instructivos para su secretaría de gabinete. También tomó muchas decisiones y nombró funcionarios entre las personas más allegadas a él. Redactó las normas



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la etiqueta y del ceremonial, designó al maestro de ceremonias y al camarero mayor e hizo un proyecto completo del protocolo, que luego terminó de redactar en México, y que resultó en un tomo de alrededor de seiscientas páginas impresas con numerosos planos y dibujos. Incluso escribió una carta dirigida a Juárez, invitándolo a reunirse con él en la capital.

Así transcurrió el viaje y, a medida de que la temperatura del ambiente subía, el emperador se regocijaba pues no le gustaba el frío.

El 28 de mayo de 1864 apareció el ovara en la rada de Veracruz. Desde antes hubo preparativos para la recepción que tuvo lugar al amanecer, y la población del puerto despertó al estampido de los cañones de la fragata Themis, que anunciaba la llegada de la Novara.

Las comisiones oficiales se aprestaron a engalanar calles, plazas, palacio municipal y además edificios. A las dos de la tarde entró a la bahía el Novara y echó anclas al agua frente a San Juan, en medio de salvas de artillería. Los esp ctadores 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.

A las cinco de la tarde llegó Almonte al puerto, en medio del repique de campanas, los cohetes y las músicas militares, para embarcarse en los botes preparados de antemano y dirigirse con las autoridades porteñas, en comisión, a cumplimentar a los recién llegados.

Almonte, acompañado de autoridades y funcionarios de la administración pública, formó la gran comisión que, encabezada por Domingo Bureau, prefecto político del puerto, fue recibida por Maximiliano vestido de frac negro, chaleco, pantalón blanco y corbata negra, según el protocolo por él aprobado. La recepción oficial dio término con la presentación de Carlota y las autoridades volvieron al puerto, "faltándoles elogios que prodigar a los augustos salvadores de México".[1]

Al día siguiente los balcones y azoteas se llenaron otra vez de gente y, en la plaza de armas, se levantó un inmenso arco triunfal.

Desde temprana hora la comitiva oficial, reunida en el palacio, se dirigió al muelle y ciento un cañonazos, disparados por la marina y contestados por los fuertes, anunciaron que la chalupa real se había desprendido de la fragata imperial llevando, además, a bordo a Velázquez de León, al general Woll, al contralmirante Bosse y al comandante de la Themis.

Cien botes adornados formaron la valla desde la entrada de la bahía al muelle y los emperadores, recibidos por la comisión encabezada por Almonte, el general Salas, el prefecto Bureau, el comandante superior Marechal y el resto de las autoridades, emprendieron la marcha a pie, hasta ser recibidos por el presidente del ayuntamiento, Salvador Carrau, acompañado de los concejales. Se les entregaron las llaves

1 J. B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz*, p. 125-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la ciudad, colocadas en bandeja de plata, mientras se oía el himno imperial. De ahí partieron en carroza abierta, seguida por autoridades, cohetes, repiques, músicas y artillería hasta que ocuparon el ferrocarril que los conduciría a Soledad y a Loma Alta, que era el término de la vía.[2] De hecho, la recepción fue fría. Participaron las autoridades oficiales colaboracionistas y las de ocupación, mientras la indiferencia, y también la curiosidad popular fueron manifiestas. Se dice que Carlota lloró por despecho o por tristeza, quizá simplemente por emoción del trágico capítulo que se abría ante su vida. Daba comienzo la nueva era de la historia de México con el manifiesto que dejó el emperador al pasar por Veracruz principiando con la frase: "Mexicanos, vosotros me habéis deseado". Trece kilómetros de ferrocarril, tierra adentro, y luego el coche, que se quebró en los atascaderos de la sierra, para ser substituido por la diligencia. Otros de los carruajes de la comitiva volcaron, pero llegaron a su destino, donde el emperador emprendió de inmediato sus obligaciones y desde agosto a octubre recorrió las provincias inspeccionando los centros de la zona ocupada.

## 2. *El nuevo dilema*

Maximiliano siguió el derrotero de su camino histórico, al igual que Juárez. No vamos a describir ninguno de los dos porque no caben en el estudio presente. El uno en su carretela, enfrentándose a los problemas con la dureza de carácter que lo distinguía y el otro en la recién organizada y protocolaria corte de Chapultepec. Contra la corte y los ejércitos de intervención se levantaban los principios y las ideas:

> dar la vida por la independencia es recibir un gran bien; darla cuando se ve un hombre obligado por el ejemplo de tantos mexicanos dignos, apenas sería llenar un deber. Sin afectación de modestia. . . , repito que los hombres somos nada, que los principios son el todo. Que más grande nuestra causa que todos los tiranos y su poder y sus ejércitos, triunfará en breve; y que México renovara el testimonio espléndido que ofreció al mundo el 16 de septiembre de 1810, mostrándose digno del triunfo de su sagrada autonomía.[3]

Por otra parte, el contrato entre Francia y el Imperio se cumplía al pie de la letra. No obstante el deseo opuesto de Maximiliano, a principios de enero de 1865, se dice que retiraron ocho mil soldados franceses. Bazaine y el ministro de la guerra sabían de sobra, que los cuarenta y siete mil soldados a sus órdenes, eran insuficientes para mantener el Imperio sostenido por el ejército. Juárez dominaba tres provincias

2 *Ibidem*, p. 126.
3 *Ibidem*, p. 676.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

importantes en el norte y las tropas eran para los soberanos el "único refugio". Comenzaron los tira y afloja por las tropas, las necesidades políticas de Napoleón y su gobierno y la seguridad de los emperadores mexicanos.

La conciliación y la conquista resultaron difíciles. Maximiliano no autorizó la ejecución sumaria de prisioneros capturados en combate y, por otra parte, insistió en levantar el bloqueo francés de la costa del Pacífico destruyendo los frutos de ocho meses de patrulla mantenidos por la flota francesa, facilitando así a Juárez un mayor término de vida. Pero además se enfrentó Maximiliano con la Iglesia al aceptar las leyes de Reforma. Los problemas económicos tampoco ayudaron. El nuevo empréstito de abril de 1865 sólo logró ganar tiempo sin resolver el problema, pues para ello había que exportar producción que resultaba imposible ante la premura de la repatriación de las tropas. Las minas de Sonora y su explotación se interpretaron como una anexión disimulada del territorio nacional por Napoleón, y Maximiliano se hizo de oídos sordos. Los desatinos presupuestales, los intentos de reforma militar y el no lograrse cosa alguna hicieron que Maximiliano fuera observado con paciencia mientras cavaba su propia tumba.

El ejército francés llevó a cabo una campaña activa de febrero de 1864 a febrero de 1865. La apariencia de los resultados fue realmente mala para las fuerzas juaristas, pues todo parecía perdido. Pero el país no producía, Francia exigía los pagos de la deuda, y se acrecentaban las fuerzas republicanas, que fueron un grave problema para el imperio.

Vino poco a poco la resaca; desde abril de 1865 hasta 1866.

Desde 1865 sobrevino el término de la guerra civil de los Estados Unidos y la toma de Richmond dio la victoria al norte. Ello descartó la posibilidad de reconocer al imperio de Maximiliano en los Estados Unidos y, además, el ministro Seward presionó, en octubre, para que el ejército francés desocupara el territorio mexicano. Se razonaba que se atacaba un gobierno elegido por la nación, para remplazarlo por la monarquía, convertida en una amenaza a las instituciones republicanas. En consecuencia, viajó el barón Saillard en febrero de 1866 con el fin de arreglar, en México, la salida de las tropas francesas, tema que contrariaba profundamente al emperador y también a la emperatriz, porque esa decisión era considerada de alta traición al romper el tratado de Miramar. Los imperialistas se consternaron, unos renunciaron a sus puestos, otros se fueron a Europa y los que eran tenidos como liberales moderados renunciaron a sus carteras en el gobierno.

## 3. *La repatriación de las tropas francesas de apoyo y la caída del Imperio*

El regreso definitivo de las tropas fue planteado al fin por Napoleón, de tal manera que una parte saldría en noviembre de 1866, la otra en mayo de 1867 y la tercera en



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

noviembre del mismo año. Vinieron las gestiones en busca de ayuda en las cortes europeas y coincidieron las negativas de las mismas con los fracasos militares que tuvieron lugar en las campañas del norte del país. Aparte de esto, Napoleón sólo buscaba negociar otro tratado con Maximiliano, a fin de obtener el cincuenta por ciento de los ingresos de las aduanas de Tampico y Veracruz, para cubrir la deuda con Francia.

Con la pluma en la mano para extender su renuncia, Maximiliano volvió a ser víctima de la ambición de Carlota, y de ello resultó el viaje de la emperatriz a Europa en pos de la ayuda napoleónica que no logró.

Maximiliano estaba de capa caída. El propio Napoleón intentó convencerlo de que debía abdicar. El gabinete mexicano en peso había renunciado, aunque Maximiliano no recibió al presidente del Consejo de Ministros que llevaba la noticia. Napoleón dispuso que el ejército saliera de manera drástica, todo de una vez, en la primavera de 1867.

El 5 de febrero de 1867 salieron los últimos contingentes de la capital y Maximiliano contempló la marcha, consciente del significado que ello tenía para su imperio. Todavía la noticia del descalabro de Miramón en el norte detuvo a Bazaine en Orizaba, para ofrecer al emperador el escape de un pasaje en sus trasportes. Hubo de proseguir su marcha hacia el mar, en virtud del silencio de Maximiliano, quien había salido a su vez hacia el norte. Nada detuvo la retirada y su orden fue perfecto, excepto que la mariscala Bazaine, embarazada y obstinada, hizo dudar de si todo terminaría a tiempo. El mariscal

> irritado también por sus dificultades domésticas las venció con una virilidad que rehabilitó su reputación militar, "a pesar de sus errores" . . . "el mariscal es siempre utilizable en las mejores condiciones. En la primera guerra que venga, si el emperador obliga a su señora a permanecer en Francia se verá otra vez al gran soldado".

comentó uno de los censores franceses.[4]

Un mes tardaron los transportes en cargarse y el 12 de marzo Bazaine abordó el último.

Desde Europa también se hicieron presiones, pero para que Maximiliano no abandonara el trono, incluyéndose su propia madre, la archiduquesa Sofía, entre los que lo presionaron. El apoyo de Miramón y de Márquez tuvo poca importancia, y el emperador estaba a merced de las pocas fuerzas que los conservadores pudieron reunir.

4 Ralph Roeder, *Juárez y su México*, t. II, p. 760.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mientras los franceses salían de México, los republicanos, inflamados por el espíritu público y por sus propias victorias, ganaban terreno.

Las fuerzas imperialistas se reunieron en Querétaro, junto con Maximiliano, y el 14 de marzo los republicanos comenzaron el sitio de la ciudad que cayó el 15 de mayo, siendo apresados Maximiliano, Miramón, Mejía, Méndez, Severo del Castillo y los oficiales que estaban a sus órdenes.

Hubo juicio, abogados, defensa, presiones en San Luis Potosí sobre el gobierno de Juárez allí establecido, y el consejo de guerra sentenció a lo reos, a muerte, el día 14 de junio. Se pidió el indulto y el presidente permaneció impávido escudado en la ley. El 19 de junio de 1867 fueron fusilados el emperador, Miramón y Mejía. Juárez mandó que se embalsamara el cuerpo de Maximiliano para que fuera entregado a sus deudos, cuando lo reclamaran.

El viaje de Maximiliano estaba a punto de cerrarse con la vuelta de su féretro.

El emperador Francisco José había enviado a México al almirante Tegetthoff para traer a la patria los restos mortales de Maximiliano, lo que Juárez trató de aprovechar, aunque en vano, para obtener del emperador de Austria el reconocimiento del nuevo régimen.

En este tiempo el espíritu perturbado de Carlota seguía todavía ensimismado en ambiciones y planes. La monomanía de que la querían envenenar había cedido y ahora soñaba en Miramar que su marido era ''el soberano de la tierra'', ''el soberano del universo''. Y, entretanto, el mismo barco en el que un día había partido Maximiliano hacia su lejano imperio con el pecho lleno de miles de ilusiones, navegaba ahora rumbo a la patria trayendo a bordo su féretro cubierto con los colores rojo y negro de la bandera de guerra austriaca.[5]

## 4. *La organización marítima del Imperio*

Maximiliano fue marino y, a pesar del breve periodo que duró su imperio, también intentó organizar las cuestiones del mar. Es posible que soñara con armar una flota propia y por ello se preocupó de las leyes que se aplicaban. El mar se había regido por las ordenanzas españolas de 1802. De éstas se derivaron la mayoría de las provisiones decretadas en el periodo independiente hasta 1857, en que el gobierno liberal las consideró contraventoras del espíritu de la constitución liberal. Ésta abolió las matrículas de mar por tratarse de un servicio que obligaba a los hombres, habitantes de las costas y en edad reglamentaria, a servir durante cierto tiempo en los buques de guerra y en los cuerpos de la armada. Todos debían estar inscritos en la

5 Egon Caesar Conte Corti, *Maximiliano y Carlota*, p. 625.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

matrícula y, a cambio, disfrutaban de ciertos privilegios, como no pagar algunas contribuciones y disfrutar de la libertad de pesca o de navegación. Al volver a establecer la matrícula, Maximiliano requería que los vecinos de los pueblos de mar se inscribieran en ella para conocer, en cualquier momento, el número de hombres con que contaba, capac s de tripular buques y cubrir servicios conexos. Por su parte, creía que los matriculados considerarían una distinción honorífica pertenecer a la matrícula de su pueblo.

El Imperio estableció el ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, que expidió nuevos decretos, leyes y reglamentos para organizar los servicios marítimos del país y estructurar la organización. El esfuerzo fue importante, por lo extenso de la preocupación al referirse con detalle los servicios de guerra y mercantes considerando pagos, gratificaciones, alimentos, licencias, construcción de buques, primas para proteger el comercio nacional y demás. El resultado fue la publicación en 1865 de la *Colección de Leyes y Reglamentos y Decretos* que, interinamente, formaron el sistema político administrativo judicial del Imperio.

Ese *corpus* legislativo razonaba que las matrículas favorecían al país, porque forzar la gente de mar a servir en un momento dado producía demoras y causaba daños y arbitrariedades. Además debía asegurarse que los monopolios pertenecieran a quienes se mantenían del mar. Por ello las matrículas ordenaban que se afectaran cuatro grupos de hombres: 1) solteros; 2) viudos sin hijos; 3) casados sin hijos, y 4) padres de familia. Ninguna de estas clases podía llamarse a servir mientras se contara con los individuos de la anterior. Además, en la matrícula se inscribían todos los carpinteros, veleros, calafates y demás oficios relacionados con los barcos. Se dividía la república en tres distritos administrativos que se formaban en cuarteles, donde se hacía el reclutamiento por oficiales superiores, en función de comisarios de marina, o por capitanes de puerto que los representaban en los cuarteles.

Entre las obligaciones de los oficiales estaba la de poder disponer del personal inscrito, perseguir desertores, verificar las matrículas de los buques de comercio, armar y desarmar los mismos, hacer la policía de la navegación y sobrevigilar la pesca. Administrar averías y pérdidas y formar memorias de las pensiones y socorros que se dieran a los matriculados. Se reglamentaron los lugares adecuados para navegar en las costas y ríos y también aquellos donde se permitía la pesca. Incluso se ordenaba, para quienes pescaran con redes y sin embarcación, que sus practicantes pertenecieran a la matrícula. Las matrículas clasificaron a la gente de acuerdo con los conocimientos individuales y los dividieron en grumetes, aprendices, maquinistas y fogoneros, contramaestres y marineros, pilotos y supernumerarios, contramaestres de cabotaje, capitanes de navegación de altura, obreros de profesiones marítimas, aprendices de obreros y aun se registraban los considerados fuera de servicio. Con todo detalle se iban reglamentando también situaciones tanto referidas a los hombres, como a las embarcaciones.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En la misma fecha, 1 de noviembre de 1865, se indicó la manera de llamar al servicio a la gente de mar y a los obreros en nombre del Estado, y la forma de registrar las listas y las primas que se concedían a los buques nacionales, que emprendieran viajes de altura.

## 5. *La escasez de navíos nacionales*

Pero la situación derivada de las buenas intenciones legislativas no correspondió a la realidad, si se considera la escasez de buques nacionales que surcaban los mares mexicanos en la época. El astillero de Campeche, uno de los más importantes desde tiempos coloniales, construyó pocas embarcaciones entre 1827-1853. Habiendo iniciado su producción en 1827 con cuatro buques y un total de 218 toneladas, llegó a su mayor actividad en 1837 cuando se hicieron 9 buques con un total de 99 toneladas. Desde el año de 1845, en que se construyeron dos navíos, con 88 toneladas en total, no hubo actividad hasta 1851, cuando se construyó una nave de 155 toneladas y otra en cada uno de los años de 1852 y 1853, de 35 y 82 toneladas respectivamente. El estado decadente del astillero perduró hasta 1881 en que, de nuevo, se acordó establecer otro astillero en Campeche, en un punto inmediato al pueblo de Lerma. El interés mexicano por la construcción naval fue escaso entre 1853 y 1881. En los años anteriores, desde 1827, nunca construyeron más de nueve buques en un año y, excepto en dos años, cuando se registraron siete (1836) y seis (1835), nunca se pasó de la cifra máxima de cuatro embarcaciones. En total fueron sesenta y tres navíos los fabricados en un periodo de veintiocho años, para las necesidades totales de la costa.[6]

## 6. *La economía y los abusos de los intervencionistas en los puertos*

Por otro lado, el análisis de las cuentas y gastos de la intervención y del imperio, así como el de las aduanas marítimas y fronterizas, que hizo Manuel Payno, muestra cómo la recaudación aduanal, que siempre fue una entrada importante para la nación, se convirtió en un verdadero desastre durante el periodo de la intervención y del Imperio. Desde 1861 se hicieron siete liquidaciones en Veracruz. La primera, hecha por los españoles, que en siete meses no alcanzaron sesenta mil pesos de impuesto al movimiento marítimo, a pesar de que concurrieron cincuenta y dos barcos procedentes de los puertos extranjeros y de que la mayor parte de los de

6 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 388.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

''largo curso'' vinieron del Havre y de Burdeos. Otro tanto sucedió con los que procedían de Inglaterra y de España, que produjeron a las aduanas escasos siete mil, ocho mil o diez mil peso de derechos cada uno. Ello se debió al escandaloso contrabando de Veracruz, y a pesar de mejorarse la situación, cuando los empleados aduanales fueron destituidos, cualquier sargento de la ocupación, que estuviera en un muelle, sobrepa aba en autoridad al jefe de la aduana. En los muelles estaban a la vista ''provisiones, efectos para las tropas, y con este motivo los comerciantes o los pacotilleros sustraían del registro y liquidación multitud de fardos y de cajas que contenían otras mercancías'', comentaba Payno.[7]

La segunda liquidación que se hizo correspondió al periodo de catorce meses, después de la batalla del 5 de mayo, cuando el general Forey tomó el mandó, cuando el ejército francés fue reforzado. La aduana estuvo intervenida por los cónsules francés, español e inglé , y Forey encargó de la aduana a M. Doizan, que separaba los fondos para las deudas extranjeras. En ese periodo aumentó el producto aduanal, pero también continuó el contrabando, pues en catorce meses el total recaudado no llegó a dos millones, a pesar de los muchos barcos mercantes que entraron a puerto procedentes de Europa y de los Estados Unidos del Norte. Se dispuso además de 601 350 pesos que habiéndose aplicado, nunca se devolvieron al país.

La liquidación número 3 completó el año de 1863, porque la aduana pasó al gobierno establecido en México, y no fue dirigida por las autoridades militares que la entregaron al comisario imperial, M. Budin. Este dividió las aduanas en marítimas del sur y del golfo, nombrando un director para cada una de ellas. Luis J. Rolland fue el encargado de la aduana de Veracruz y autorizó que se aplicaran 221,149 pesos al tesoro francés.

La cuenta número cuatro correspondió al año de 1864, cuando el producto total alcanzó cuatro millones de pesos. Payno aseguraba que dejaron de entrar a las aduanas marítimas unos dos millones de pesos, debido a que Forey decretó la rebaja del cincuenta por ciento de los impuestos para popularizar su intervención. Pero, además, siguió el contrabando que se hizo por supuestos ''equipajes franceses, los cuales en cantidad considerable de bultos llegaban constantemente, sin que fueran ni presentados ni reconocidos por la aduana, pues a í lo dispusieron las órdenes de la autoridad militar''.[8]

La liquidación número 5 correspondió a 1865 y presentó un cuadro de productos regulares, porque las expediciones de los soldados franceses se proyectaron hacia el interior de la república, llegando a puntos muy lejanos. Además la vida de la corte inyectó una vitalidad ficticia al comercio de la capital. Por ello los productos europeos llegaron al puerto mexicano en cantidades mayores a las acostumbradas y

7 Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, t. II, p. 677.
8 *Ibidem*, p. 678.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el tráfico fue de tal naturaleza que Payno pensó en que, de haberse cobrado por todo, se hubiera alcanzado la cifra de diez millones de pesos. Pero comentaba:

> Es menester advertir también que cada mes venían de trescientos a cuatrocientos bultos para el emperador, los cuales se entregaban sin registro y sin pago de derechos, y es de creerse que no todos eran muebles ni objetos para los palacios, sino que una parte formaba la especulación de los muchos aventureros que rodeaban a lo que se llamaba la corte, y que no traían más misión que hacer, no importa cómo, de la manera más rápida, una fortuna con que regresar a su país.[9]

La sexta cuenta cubrió 1865 hasta el 31 de octubre. En ese periodo cesaron los empleados del Imperio en el manejo de la aduana. Volvieron los empleados franceses, que hicieron la liquidación número 7, según la cual tomaron 285 328 pesos, además de dieciocho mil y tantos, que cambiaron por oro y plata fuerte para embarcarla hacia Francia. No pudo Payno dar detalles sobre el año porque los libros estaban extraviados.

El octavo informe presentaba el resumen de cinco años desde 1861 en adelante y comentaba Payno:

> Con motivo de la injerencia militar y de la constante llegada de tropas, el número de equipajes era tan crecido que habría bastado para un ejército de doscientos mil hombres, viviendo con lujo que ni soñaron tener aquí los franceses, pues a la mayor parte de los jefes caracterizados, hasta los cubiertos y trastos de cocina se les compraron de cuenta del erario mexicano. Una parte de esos equipajes no eran más que efectos de comercio que venían a México y se vendían públicamente en ciertos almacenes. La partida de 431 000 pesos como producto de la exportación de oro y plata acuñada, es verdaderamente escandalosa. Hasta el momento no puedo ni formar un cálculo de la cantidad de plata extraída durante esos cinco años. . . cada convoy que bajaba a Veracruz llevaba una fuerte suma de pesos pertenecientes al tesoro francés, que giraba letras que tomaba el comercio. Estas sumas se embarcaban en los paquetes o buques de guerra sin pagar derechos y sin registro de la aduana. . . Estas y otras partidas que ha sufrido la nación, son de la exclusiva responsabilidad del gobierno francés, el cual por cobrar una cantidad que no llegaba a dos millones de pesos, erogó los gastos de la expedición y perjudicó a México en sus rentas, además de lo que importa la violación de todos los principios de derecho público.[10]

La última liquidación presentaba la distribución que se había hecho de los diecisiete millones de productos, recogidos en la aduana de Veracruz, pagando

9 *Ibidem.*
10 *Ibidem*, p. 679.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

acreedores extranjeros y más de dos millones adicionales que se aplicó al tesoro francés, aparte de la cantidad destinada a los acreedores franceses, cuando, en realidad, sólo quedaba liquidar los bonos de la convención de los que había una pequeña suma pendiente.[11]

## 7. *El movimiento de buques*

De interés especial resulta el estudio de Payno para el movimiento de buques que hubo durante el periodo, según los mismos nueve informes. Mientras los españoles administraron el puerto de Veracruz, llegaron buques franceses por 1920 toneladas y de otras naciones por 5 623. En el periodo de los franceses 1862-3, los barcos franceses alcanzaron 6 843 toneladas y los de otras naciones 24 129. Durante la época mexicana imperial, hasta 1863, no se supo el tonelaje de los barcos; pero los derechos por tonelada de buques franceses sumaron 3 831 y los de otras naciones 8 389. Hasta diciembre de 1864 los derechos por tonelada de buques franceses aumentaron a 11 276 y los buques con otras banderas alcanzaron 26 395. Hasta diciembre de 1865 sólo se conoce la cifra total de derechos por tonelaje, sin especificación, que alcanzó 29 607, cifra inferior a la englobada de lo producido por buques franceses y de otras naciones en el año anterior. Hasta octubre de 1866 los derechos por tonelada, también englobados, llegaron a 27 526 en el periodo administrado por los franceses, afectado por la convención de julio de 1866; después se recogieron 2 697, que cerraron el año de 1866. Sumada esta cantidad a la anterior resulta que el año de 1866 mantuvo el volumen y que lo acrecentó ligeramente.[12]

Indudablemente el movimiento del puerto de Veracruz durante la dominación francesa y el Imperio aumentó el volumen de buques que entraron y salieron, pero no fue la raquítica flota nacional la que lo produjo, y las consecuencias del mismo fueron funestas para el país. Veracruz se convirtió así en el indicador de la tragedia nacional y puso en evidencia la responsabilidad de los conservadores que intrigaron en Europa y también de loque se había ocasionado por las ambiciones de Napoleón.

## 8. *El papel de las aduanas en la intervención y en el Imperio*

La intervención y el Imperio fueron fenómenos que afectaron el puerto de Veracruz intensamente, al convertirlo en el punto de entrada que facilitó el acceso al resto de la nación. Su toma volvió a establecer la dirección de la corriente tradicional

11 *Ibidem,* p. 675-80.
12 *Ibidem, p. 682.*



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

histórica por la que los puertos se hicieron indi pensables en la vida del interior. En este caso la situación interna, anterior a la intervención, provocó la ocupación de Veracruz y, desde ese momento, el puerto fue, con los desembarcos, la carga y la descarga de los navíos, necesario para mantener la vida de la interven ión y del Imperio. Sin embargo, no fue éste el único puerto afectado por el fenómeno histórico. El estudio de lo ocurrido en los demás muestra cómo, al establecerse el centro del movimiento en Veracruz, éste se proye tó a los demás puertos aun cuando fueran de menor importancia marítima.

Las fuerzas que se hallaron en Veracruz afectaron al puerto de Tampico por medio de una expedición que tomó la plaza el 29 de septiembre de 1862. Lógicamente los empleados del gobierno republicano se negaron a servir y dejaron sus puestos, algunos incluso abandonaron la ciudad. La ocupación tuvo lugar durante poco más de un mes, porque Tampico volvió a pertenecer al gobierno republicano y los empleados se reincorporaron a sus puestos, y estuvieron en ellos hasta el 8 de agosto de 1863 cuando volvieron la fuerzas francesas para tomar puerto y aduana. El 8 de agosto de 1866 el gobierno juarista recuperó Tampico, después de la derrota francesa, y el puerto volvió a manos de sus empleados.

A lo largo de esas vicisitudes se observa cómo, de una recaudación de poco más de cien mil pesos en 1863, se pasó a poco más de medio millón en 1864; de ahí se saltó a un millón y medio en 1865 y en 1866 se bajó a medio millón. El año de 1865 fue un periodo comparativamente tranquilo para los franceses y u administrador cumplió con el cometido de favorecer la obtención de circulante para su gobierno, pero en 1866 hubo que enfrentarse con la entrada de las fuerzas gubernamentales que recuperaron el puerto.

Matamoros siempre fue una aduana de segunda clase, y se vio favorecida por la guerra civil de los Estados Unidos. El movimiento norteamericano en ese puerto obtuvo el volumen suficiente para equiparar su aduana a las de Tampico y Veracruz. Por allí salieron productos norteamericanos que se enviaban a Europa. Hasta 1864 quedó en manos del gobierno juarista, pasó a manos de los franceses, y el gobierno federal recobró el puerto un año más tarde. Mientras estuvo en manos francesas recaudó derechos por valor de un millón cuatrocientos ochenta mil peso .

Tuxpan fue un puerto de cabotaje que se habilitó para el tráfico extranjero y en mayo de 1864 se adhirió al nuevo orden quedando en manos del prefecto Anastasio María Llorente, y sus ingresos fueron reducidos por la cercanía de Veracruz.

Tabasco sufrió intensamente a causa de las expediciones francesas procedentes de Veracruz y llevadas en navíos menores de guerra, que tomaban la aduana y subían, a veces, hasta San Juan Bautista. Ocuparon la capital del estado, también muchos de los pueblos del interior. Los enfrentamiento fueron continuos entre los republicanos y los franceses que en ocasiones se replegaron a la costa protegidos por sus lanchas cañoneras.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sisal, complemento de Campeche, derivó su importancia del tráfico que había con los Estados Unidos y con La Habana. A partir de octubre de 1864 cayó en manos francesas y durante el Imperio fue administrado por una guarnición austriaca, que se ocupó en enviar el dinero obtenido en sus recaudaciones a Veracruz. Éstas oscilaron entre los doscientos y lo cuatrocientos mil pesos.

Campeche estuvo en manos francesas durante los años de 1864, 1865 y 1866, cuando los mexicanos del Imp rio lo administraron. Su movimiento o su recaudación no pueden compararse con los de Veracruz y sus ingresos aduanales estuvieron, poco más o meno , al nivel de los de Sisal.

Isla del Carmen fue ocupada por las fuerzas intervencionistas en 1864 y quedó en sus manos hasta 1866, con recaudaciones de alrededor de cien mil pesos anuales. De ellos hubo que pagar los gastos de administración y las atenciones civiles y militares. Y también las locales.

El istmo de Tehuantepec contó con dos aduanas: Coatzacoalcos, en el Golfo, y La Ventosa, en el Pa ífi o, puertos entre los que se proyectaba la construcción del ferrocarril. Coatzacoalcos pasó constantemente de una fuerza a otra, hasta el punto de que sus movimientos mercantiles se desconocieran.

Por el lado del Pacífico, aparte de La Ventosa que dependió de Coatzacoalcos, Acapulco también pasó repetidamente de unas fuerzas a otras durante la intervención y el Imperio entre los años de 1864 a 1866 y no fue posible conocer la importancia de su movimiento. Los empleados de sus aduanas pasaron a Tepic en el mes de enero de 1865 en calidad de emigrados, y allí los atendieron con dos tercios de su haber. En febrero de 1866 el administrador de la aduana acapulqueña volvió a ser responsable de la misma y las autoridades republicanas ocuparon el puerto durante unos trece meses consecutivos correspondientes al periodo de mayor apogeo imp rial.

San Blas se hizo depender de Mazatlán, porque allí residía el director de las aduanas del Pacífico. Pero desde 1865 lo insp ctores franceses viajaron de continuo a los puertos del sur porque, si salían, les cubrían gastos de viaje y gratificaciones. En mayo de 1864 el puerto fu incorporado al Imperio hasta que, a principios de 1867, con la adhesión del general Manuel Lozada a la república y con la desocupación de Guadalajara, la aduana volvió al dominio de la república.

Las aduanas del Pacífico siempre tuvieron menor importancia que las del Golfo y es así como San Blas recaudó en dos años y ocho meses poco más de medio millón de pesos. A pesar de que fue administrada por un mexicano, sufrió las visitas constantes de los in p ctores france es que hacían sus recorridos. La presencia de los navíos en el puerto fue muy escasa, pues los derechos de pilotaje durante los años de ocupación sólo alcanzaron alrededor de mil quinientos pesos.

Sin duda los puertos más importantes en el Pacífico fueron Manzanillo y Mazatlán. El primero cayó en manos francesas al final de 1864. Manzanillo tenía un



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

movimiento regularizado de mercancías y navíos desde años atrás, pues su rendimiento aduanal era de alrededor de un millón de pesos anuales. En 1866 fue ocupado por el general Corona, que lo sujetó en nombre del gobierno juarista, lo mismo que otras plazas del sur. Payno consideraba que las entradas del puerto eran buenas, a pesar de que los comerciantes pedían descuentos constantes en los impuestos de la zona. Todo el dinero recogido cubrió gastos de guerra franceses.

Mazatlán, el otro puerto importante de esa costa, fue ocupado en noviembre de 1864 y los franceses subsistieron en la ciudad hasta el 31 de octubre de 1866, cuando el mariscal, comandante en jefe, concentró sus fuerzas en la capital para retirarlas todas juntas hacia Veracruz. Constantemente fueron hostigadas por los republicanos, incluso en el momento de embarcarse y aun cuando el puerto estuvo sitiado en muchas ocasiones, su aduana produjo, en menos de dos años, una suma mayor a los dos millones que fueron el producto del comercio de cabotaje nunca interrumpido.

El puerto de Guaymas sólo fue ocupado durante ocho meses y los funcionarios franceses quisieron sustituir empleados nacionales por franceses o austriacos para lograr que, con el tiempo, los jefes de esas oficinas fueran extranjeros y de su confianza. Sin embargo, en el caso de Guaymas, los sonorenses y también el gobernador, Ignacio Pesqueira, pudieron retardar su ocupación militar acortando el periodo de la intervención.[13]

## 9. *Conclusión*

La Reforma y los conservadores, éstos aliados a las cortes europeas, plantearon en México la dualidad que culminó con la intervención francesa, de la que se desprendió el soñado Imperio conservador convertido en un escape del compromiso político francés.

Los emperadores abandonaron el Mediterráneo entre honores militares, y los volvieron a recibir a su llegada a Veracruz de parte de conservadores y de intervencionistas. En las seis semanas de viaje el emperador pudo reflexionar, después de la agitación sufrida durante su última época pasada en Europa, y puso fin a su problema de herencia familiar a la vez que se enfrentó a un futuro, incierto, con soluciones de protocolo.

A pesar de la recepción celebrada en Veracruz por colaboracionistas e invasores, el puerto, indiferente y curioso, sólo observó los sucesos. Ello fue un mal presagio del porvenir, pues hasta el coche imperial se quebró con la resistencia de los imponentes atascaderos de la sierra. Era falso que los emperadores fueran recibidos por el

13 "Informe de M. Payno", en Guillermo Tardiff, *op. cit.*, t. II, p. 680-90.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

''puerto''; también lo fue el que los mexicanos hubieran deseado al emperador, y mentira, igual, que el país estuviera pacificado cuando el apresurado soberano recorría sus provincias para familiarizarse con la nación y popularizarse. De hecho, considerar esas tres falacias significa que el Imperio emprendía, de antemano, el camino del fracaso. En el periodo imperial, el éxito militar de los franceses fue un flamazo y la mar gruesa liberal no se hizo esperar. El año de 1866 fue definitivo al terminar la guerra civil de Estados Unidos, que presionó a Napoleón para que ordenara el retiro de los expedicionarios. Ninguna gestión bastó para detener su salida. Bazaine ofreció pasaje en sus barcos al emperador, y el último de ellos zarpó en marzo de 1867 dejando a Maximiliano a merced de sus propias fuerzas.

Veracruz presenció de nuevo el aluvión del paso de los franceses, esta vez de salida, y quedó en espera de ver pasar el féretro del enemigo imperial, después de su fusilamiento en junio de 1867.

El Imperio, último capítulo de la intervención francesa, había terminado. La nación quedó en manos de la Reforma después del triunfo liberal.

A pesar de su existencia efímera, el Imperio trató de militarizar la vida marina intentando organizar legislativamente su estructura. La marina se hizo depender del ministerio de Relaciones Exteriores y *Marina,* que tuvo a su cargo los reglamentos y las leyes que debían regir, inspirados en principios conservadores opuestos a los precedentes. En cierta forma, esos principios imperiales restablecieron las ordenanzas de 1802.

Desde su propio punto de vista, la nueva legislación imperial significó un esfuerzo encomiable por lo minucioso, pues además de establecer la ''matrícula'', que ponía un arnés a los hombres de mar de acuerdo con un pensamiento militar conservador, se adentró hasta la intimidad en los diversos aspectos materiales, comerciales, jurídicos y administrativos que constituyen la base de toda organización marítima.

Sin embargo, los anhelos imperiales de reglamentar y organizar la marina quedaron, de hecho, en el aire por no corresponder, como siempre había sucedido, a la realidad del material flotante que debía hacerlos posibles. La escasez de naves y la falta de interés en su construcción es en verdad sorprendente durante ese periodo.

La utilidad de los puertos se cifró casi de manera estricta en la administración de las aduanas, que fueron exprimidas tanto por intervencionistas como por imperialistas en beneficio de las naciones que los apoyaban. Esos beneficios procedieron de un comercio que se hizo, como siempre, por marinas extranjeras, pues la nacional no intervino y es posible que sus exiguas naves se dedicaran a usos baladíes.

Detrás de todo esto, e imposible de valuarse, se levantó el contrabando como un símbolo de la protesta reformista y es posible pensar que si favoreció a los intervencionistas, también contribuyó al movimiento interno del país que ayudó a la estructura liberal que se erigía.

El hecho fue que en el periodo más agudo de la intervención el tonelaje extranjero



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

recibido en puertos mexicanos fue mayor que el pro edente de Fran ia. Quizá se deba a la gran cantidad de contrabando efectuado, pu s casi todos los pu rtos, excepto Veracruz, pasaban de manos interven ionistas a liberales y vi eversa, como sucedió en Tampico, Matamoros, Tuxpan, Tabasco, con San Juan Bautista, Sisal, Campech , Isla del Carmen, Coatzacoalcos y Ventosa; Acapulco, San Blas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CAPÍTULO XI

# LA NUEVA REPÚBLICA

1. El último tramo de Juárez
2. La formación del instrumento administrativo
3. La mejoría en la situación económica
4. La modernización material
5. Las comunicaciones marítimas
6. Edu ación marítima
7. La educación práctica
8. Los esfuerzos por una armada
9. La promoción de Quintana Roo
10. El esfuerzo del "régimen" en los puertos
11. El dragado
12. Compra de barcos
13. Conclusiones

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 1. *El último tramo de Juárez*

El gobierno liberal de Juárez volvió a restablecerse en la capital el 15 de julio de 1867, después de la salida de los franceses y a los 23 días de ocupada por Porfirio Díaz. Éste la había gobernado con carácter provisional y recibió a Juárez en Tlalnepantla desde donde éste entró bajo arcos triunfales y banderas, además de las expresion de júbilo popular que circundaban su coche negro, seguido por el guayín de Sebastián Lerdo de Tejada acompañado de Díaz.

Después de entregar el superávit de trescientos mil pesos al gobierno de Juárez, Porfirio Díaz declinó los cargos que se le ofrecieron y se recluyó en su hacienda de la Noria. Desde allí previó el poderío del partido burocrático, despiadado e indolente, raíz de las rivalidades en el núcleo de la autoridad mexicana.

La inquietud del país fue general. Juárez, con la intención de que se volviera al régimen constitucional, convocó elecciones de autoridades federales (14 de agosto de 1867) porque su periodo había llegado a término el 30 de noviembre de 1865, y continuaba en el mando por causa de la invasión extranjera; en consecuencia volvieron los levantamientos en diferentes confines de la nación.

Puesto en funciones el gobierno juarista, en la capital, aprobó y remitió el 30 de diciembre de 1867 un contrato, celebrado por Juan A. Robinson en representación de la compañía California Oregon and Mexico, para el establecimiento de dos líneas de vapores correo en el mar Pacífico. Al año siguiente habilitaron Puerto Ángel para el comercio de altura y cabotaje en el Mar del Sur.

Las noticias sobre la situación de los puertos habían sufrido trastornos y, en 1868, el ministerio de la Guerra insistió con fecha 22 de septiembre en que los capitanes de puerto remitieran informes mensuales del movimiento de buques y de pasajeros. Además requirió noticias semestrales con destino al archivo general. El gobierno de Juárez también se interesó en formar la estadística del comercio exterior, pues la república tenía que organizar los ramos de administración pública en el nuevo periodo de paz recién inaugurado. De los datos precisos dependería que se fijaran los impuestos justos a la importación de artículos provenientes del extranjero, que junto con otros impuestos serían la base para mantener el buen crédito de la nación. Por otra parte y dentro del mismo espíritu, obligaron a todos los comerciantes de Acapulco al pago de los impuestos aduanales completos, sin la rebaja del veinticinco por ciento de que disfrutaron en otras épocas.[1]

1 Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, t. II, p. 703-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El año de 1869 marcó en muchos sentidos la normalización de la vida nacional; hubo esfuerzos para conseguir una integración humana y política con el fin de poderse enfrentar al mundo nuevo existente en el exterior y que requería de un México con modificaciones internas profundas. Éstas deberían fraguar los gérmenes planteados en los brotes aislados, manifestados en el intento de armar una economía propia, que se consolidaría en un futuro mediante doctrinas y estructuras acordes con las necesidades y los recursos nacionales.

## 2. *La formación del instrumento administrativo*

Las distintas concesiones — ferrocarrileras, las vías marítimas de comunicación y trasporte y el paso por el istmo de Tehuantep c— suponían un nuevo esfuerzo dirigido a conectar y unir regiones distintas del país para convertirse en la infraestructura de un comercio que daría lugar a erigir las instituciones de crédito y de industria, y de manera muy especial trataría de dar forma a la minería, los hilados y los tejidos que se combinarían con una secuencia de medidas administrativas referentes al orden fiscal interno y a los aspectos externos del comercio.



**Costa de Ensenada, B. C. Fot. C. B. G.**



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En consecuencia de ese ambiente y también por la nueva problemática planteada, se aprobaron, a principios de enero de 1869,[1] los trazos generales para la construcción de caminos carr teros, ferro arrileros y telegráficos en Tehuantepec y también los proyectos para la canalización, diques, faros y demás obras pertinentes en el área. Dos días después se complementaron las disposiciones autorizando, sin cargo, la salida de minerales on el fin de facilitar la adquisición de materias primas, en bruto, por los industrial s de otros países. Y, al día iguiente, el 8 de enero, se ordenó el nombramiento de una comisión para que formara un proyecto de nuevo arancel.

Por otra parte, fra asó el contrato de la California, Oregon and Mexico para establecer la línea de vapores en el Pacífi o y lo puertos resintieron el esfuerzo económico que se hacía en el int rior del país, al ver subir los aranceles y recibir rotundos "no" a las peticiones de des uentos del puerto de Acapulco.

De continuo se procuró regularizar y dominar la información precisa de los movimientos de buques de altura y de cabotaje en los puertos. En consecuencia, se ordenó a las aduanas que registraran y estudiaran las entradas y salidas de toda clase d embarca iones, desde el año de 1867, hasta diciembre de 1868, y se facilitaron formas impr sas para que, ordenadamente, se registraran los datos sobre el movimiento de buques extranjeros y nacionales. No ba tó con la orden girada el 8 de febrero, sino que se insistió de nuevo el 15 de febrero de 1869 sobre el mismo asunto. A la vez, los cón ules y los vicecón ules fueron encargados de informar y de redactar reseñas políticas y mercantiles, además de que se obligaban a enviar copias d todas las fa turas y manifiestos relativos a mercancías y buques que fueran rumbo a la república.[2]

El gobierno de Juárez afinó la forma de hacer las visitas a bordo por parte de las autoridades portuarias en las naves que llegaban del extranjero y tuvo que intervenir dictaminando sobre un caso de d recho marítimo ocurrido en las aguas de Veracruz, a raíz de una reyerta y asesinato de marineros que venían en el bergantín-goleta italiano Margarita, urto en el puerto. El problema se resolvió aplicando los principios del derecho internacional que e consideraban fijados, como jurisprudencia marítima, aplicables a ese tipo de controversias. Según ellos, cada nación ejercía soberanía y juri dicción en toda la extensión de su territorio y en la parte del mar, identificada como territorial, al tratarse de buques mercantes cuando los incidentes tenían lugar entre personas de la tripulación y otras extrañas a ella, como fue el caso del Margarita.[3]

La tendencia del gobierno juarista en los asuntos relacionados con el mar y los puertos fue preferentemente administrativa y fiscal. Sin embargo, se derivó experiencia al tenerse en cuenta las quejas que se plantearon. Por ejemplo, la relativa a los retrasos en el movimiento de mercancías por causa de las inspecciones aduana-

2 *Ibidem*, p. 706-8.
3 *Ibidem*, p. 709-11.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

**Bahía y Puerto de la Paz, B. C.**
**Fot. C. B. G.**



les, cuando se emprendía el camino hacia el interior. Sin duda, hubo un esfuerzo en este sentido, a pesar de que la complicación se debía sobre todo a un intento de limitar, e incluso de eliminar, el contrabando de mercancías que escapaban a los impuestos tan necesarios para la nación.

Efectivamente, el 21 de abril de 1869 se determinaron las reglas para la importación de mercancías pues, aunque el gobierno no se manifestaba por el libre comercio, tenía que enfrentarse, mientras subsistiera el sistema rentístico y antes de modificar la legislación con las infracciones de la ley tratando de no perjudicar a los conductores de las mercancías. Para ello se modificaban los artículos más nocivos, en ese sentido. Se facilitaron los trámites para la expedición de los permisos de importación y se pospuso la confrontación entre las mercancías y los documentos. Las diferencias que aparecieran tendrían que resolverse a cargo de las casas comerciales relacionadas con esas importaciones. De la misma manera, y respondiendo paralelamente a las necesidades económicas, se reglamentaron de nuevo los derechos de faro, pilotaje y anclaje y se abrió al comercio de cabotaje el puerto de Soconusco.

Los hombres de la república restaurada también se hicieron eco de la necesidad de fomentar la industria nacional, naciente aún, por medio de exposiciones periódi-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Escuela Naval de Mazatlán. Fot. C. B. G.**

cas de sus productos en otros países con el fin de darlos a conocer, y pensando que interesarían a los inversionistas de fuera.[4]

A pesar de las medidas legislativas y administrativas, resulta claro que no fueron aceptados los reglamentos y hubo que organizar de manera especial el comercio proveniente de Europa, pues se había llegado a prescindir de los registros consulares y aun de los documentos de facturación, por lo que de nuevo se responsabilizó a los capitanes de las naves mercantes y también a los remitentes de las facturas de la exhibición de los manifiestos. Sólo se les eximía de presentar el recibo de los documentos firmados por el cónsul nacional en el punto de partida. La salida de las mercancías de las aduanas debía hacerse mediante los despachos y las facturas, y los ejemplares que antes se entregaban al cónsul se remitirían al gobierno por correo en el lugar de salida del buque.

Hubo que descubrirse también el que, escudados en el derecho de mercancías en tránsito, se establecieran almacenes ilegales en derredor del Distrito Federal que alimentaban el comercio local sin cubrir impuestos y en detrimento del comercio legal con el que rivalizaban y competían.

4 *Ibidem*, p. 711-4.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 3. *La mejoría en la situación económica*

A pesar de todo, el ministro de Hacienda al informar de la situación al Congreso se mostró relativamente optimista en el año de 1869, pues sin tener que acudir a medidas violentas, el gobierno había cubierto sus gastos con regularidad desusada, aun cuando en la última sesión se habían autorizado gastos cuantiosos y eliminado algunos de los impuestos que formaban las entradas del erario federal.

Hacienda confesaba que el comercio se había paralizado en los últimos meses del periodo fiscal y que la mala estación de los puertos había causado serias disminuciones en las entradas. Sin embargo, de que la situación hubiera mejorado, el ministro no se mostraba satisfecho. El gobierno carecía de crédito y tenía que operar al contado; había irregularidad en la recaudación de los productos de las rentas públicas; y los ingresos no alcanzaban a cubrir todos los gastos administrativos, incluyendo el pago regular de la deuda pública. Sin embargo, hubo equilibrio, pues los ingresos de ese año fueron de 14 187 276 y los egresos de 14 086 348, pero nueve millones de los ingresos correspondieron a la partida de aduanas, tanto marítimas como fronterizas, cuyas entradas representaban dos terceras partes de todas las rentas gubernamentales.

Comentaba el ministro de Hacienda en su informe correspondiente a 1869:

> ...en un país que tiene una extensión de costa tan dilatada como el nuestro, que se halla casi despoblado, y que en su mayor parte es accesible para buques que hagan el contrabando; sin resguardos marítimos suficientes para impedir éste;. . . tiene mucho incentivo el contrabando; bien se haga directamente en puntos despoblados de la costa. . . o bien suscitanto los importadores de mala fe asonadas y motines en los puertos con objeto de establecer un orden de cosas que dure mientras se verifica la descarga de las expediciones que están a la vista, y realizar éstas con el pago de una tercera parte de los derechos del arancel. Además, la debilidad marítima de la República la expone. . . a que cualquiera nación extranjera pueda bloquear impunemente sus puertos, con lo cual se ve privada la Nación de sus rentas principales, precisamente en los momentos en que las necesita con más urgencia.[5]

El ministro Matías Romero mostraba, además, pesar por la paralización del comercio nacional, que se debía a los rumores de una posible guerra en Europa y al descrédito que tenía la nación por los sucesos históricos que tuvieron lugar. Esos motivos influyeron en el cierre de establecimientos mercantiles nacionales que

5 *Ibidem*, p. 719-20.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

vendían sus efectos a comisión y a plazos; todo se conjugaba así para que las rentas públicas disminuyeran.

El ministro habló con elogio del nuevo arancel que se propondría al Congreso y se mostró contrario al establecimiento de zonas libres, como la de Tamaulipas, porque ellas contribuían al contrabando de las mercancías en competencia con las introducidas legalmente en el país. En cuanto al volumen de ese contrabando, aunque fuera desconocido, afectaba la economía de cinco o seis estados, algunos de los cuales eran de la mayor importancia. Al fenómeno contribuía también el que los empleados de las aduanas de Tamaulipas tuvieran sueldos que por bajos no posibilitaban una existencia decente.[6]

El hecho es que después del año de 1860 la marina nacional estuvo estancada por más de treinta años y las dispo iciones que acabamos de ver recayeron de manera especial, como sucedió con anterioridad, en las marinas extranjeras que se acercaron travendo el comercio a nuestros puertos.

Consistió la marina de la nación en embarcaciones pequeñas, de vela, con poco tonelaje y una que otra con aparejo de cruz. La mayoría de las naves fueron construidas en Campeche y en Laguna del Carmen donde siempre hubo los trabajadores especializados y también carpinteros de ribera, maderas adecuadas y de calidad para la construcción naviera.

Esas embarcaciones se destinaron a trasportar sal de las costas de Campeche y Yucatán y cacao de Tabasco a Veracruz y Tampico, regresando de esos puertos cargadas con productos del país o nacionalizados.

La llegada de Porfirio Díaz al poder creó e inició nuevos intereses por la marina pero, el fruto se logró en la última parte de su gobierno. Su candidatura fue proclamada el 15 de octubre de 1867 y el Congreso anunció la victoria de Juárez en las elecciones. El descontento fue general y se convirtió en la causa de más rebeliones mientras Díaz, silencioso, continuó retirado en su hacienda de la Noria sin aprobar, pero también sin reprobar, los sucesos armados que tenían lugar en su favor.

El Congreso eligió a Juárez el 12 de octubre de 1871, provocando así la protesta del partido porfirista, que volvió a las armas alegando el fraude electoral. Díaz lanzó entonces el Plan de la Noria el 8 de noviembre de 1871, declarándose antirreeleccionista, lo que no encontró apoyos amplios por el contenido del propio plan.

Las tropas del gobierno y el gobernador de Oaxaca se enfrentaron, y Félix Díaz fue asesinado. En ese ambiente tuvo lugar la muerte de Juárez el 18 de julio de 1872 y llegó Lerdo de Tejada a la presidencia, primero como interino y luego por elección, durando cuatro años en el poder y Lerdo fue quien inauguró el 1 de enero de 1873 el Ferrocarril Mexicano, que sirvió para unir la capital con el mar.

6 *Ibidem*, p. 721-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La reelección de Lerdo a la presidencia dio lugar a nuevos levantamientos de los que Díaz encabezó el más importante, conforme al Plan de Tuxtepec (1 de enero de 1876), desconociendo al presidente reelecto y proclamándose luego contra la reelección, de nuevo en el Plan de Palo Blanco del 21 de marzo de 1876.

Con la victoria de los revolucionarios Díaz asumió la presidencia en la capital el 26 de noviembre, entregándola al general Juan N. Méndez, cuya misión fue convocar a elecciones que favorecieron a Díaz para oponerse al gobierno de Iglesias. Rindió así la protesta con el apoyo de los militares y de muchos de los vencidos, tanto por él, como por Lerdo.

Al tomar el gobierno se enfrentó con las preocupaciones inmediatas de conseguir un equilibrio de las fuerzas políticas que representaban la autoridad; restablecer las relaciones con el exterior, que se encontraban en suspenso a causa de la intervención francesa; fomentar las inversiones de capital extranjero y construir vías de comunicaciones, especialmente ferrocarrileras.

De esa forma y con esas preocupaciones se inició el gobierno de quien hasta que la revolución lo sacara, en el siglo XX, detentaría la dirección del país, con la interrupción de 1880 a 1884 cuando presidió el general Manuel González el Manco, pero el general Díaz volvió a la presidencia el 1 de diciembre de 1884, cuando la situación financiera nacional era favorable.

## 4. *La modernización material*

México había llegado al momento en que se tendía a la modernización y para ello se utilizaron los avances y mejoras de la civilización moderna: los sistemas bancarios y las inversiones, la ciencia aplicada y las nuevas fuerzas mecánicas, la luz, los ferrocarriles, la movilización de los valores agrícolas, los negocios y las especulaciones estuvieron a la orden del día. Los esfuerzos y las concesiones que se comenzaron a trazar desde la época de Lerdo se definirían en el periodo porfiriano y complementarían los esfuerzos administrativos de Díaz con el capital y la técnica suficientes. En esa forma, México tomó el camino de una vida nueva, moderna, concorde con la civilización mundial. Las nuevas corrientes, tanto filosóficas como sociales, pudieron desarrollarse, muy a su manera, en el ámbito mexicano.

Por encima de todo estuvo la "administración" intachable, y la honradez de los hombres de confianza, paternalistas, que fueron producto del régimen y que, al envejecer con él, se convirtieron en insuficientes para la empresa a la que estuvieron destinados. Todo ello dio lugar a la Revolución.

Este marco general produjo el desarrollo del comercio y que se normalizara su relación con los Estados Unidos, conquistando el crédito del exterior, que daría lugar a la afluencia de capitales extranjeros para invertirlos en los caminos, las minas, los bancos, las máquinas y, sobre todo, los ferrocarriles, además de los inventos típicos del XIX, ante los cuales vibraba todo el mundo: luz eléctrica,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Pescadores en la costera de Mazatlán.
Fot. C. B. G.

telégrafo, teléfono, tranvías, etcétera, como dijimos antes. En esa forma se impuso la necesidad de adecuar puertos, navegación, líneas marítimas y demás elementos relacionados que servirían para conectar el país en el mundo del exterior.

Asimismo la paz impuesta, con su política, afectó a la cultura como en ningún otro lugar de América Latina y fue así como se contemplaron avances culturales indicadores de una verdadera revolución en el conocimiento técnico y humanista del país, a pesar de que ello planteara problemas de fondo, como el de que, en ciertos aspectos, se subyugaran a las influencias de la cultura europea, cuyas implicaciones fueron divergentes de la verdadera naturaleza nacional.

A lo largo de los muchos años que Porfirio Díaz estuvo en el poder, tomó medidas concretas relativas a asuntos marítimos, como por ejemplo el contrato firmado el 18 de enero de 1878 con Alexandre e Hijos para establecer vapores que hicieran viajes



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Estero de Mazatlán. Fot. E. V. L.




periódicos entre Veracruz, Nueva York y Nueva Orleáns; el firmado el 9 de octubre del mismo año con la Línea Interoceánica Belga Mexicana para establecer una ruta entre los puertos del Golfo, el Havre y Amberes; el telégrafo submarino para unir Veracruz, Tampico y Brownsville, que se estableció en 1881; a la vez que el Congreso decretó el 21 de mayo de ese año reformas portuarias en Veracruz, se organizó en septiembre la Compañía Mexicana de Navegación presidida por A. Busquet. En 1883 México contó con el primer trasatlántico nacional, el Tamaulipas, que entró en Veracruz el 18 de diciembre de 1883. Después de que el 15 de abril de 1884 se expidió el Código de Comercio, en 1885 se lanzó el henequén mexicano al mercado mundial, el cual fue conquistado. En 1888, el primero de marzo, se inauguró el Ferrocarril Interoceánico y al año siguiente, 1889, se iniciaron



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las obras portuarias en Tampico; a los cuatro años se terminaron los trabajos y se pudo inaugurar el Ferrocarril Interoceánico que unió Atlántico y Pacífico (1894). Pero la red ferrocarrilera que se construyó quedó desconexa al construirse con vista a la exportación de materias primas, pref rentemente mineras, sin tener en cuenta las líneas comerciales agrícolas del país. Todavía hoy los ferrocarriles no constituyen un verdadero elemento de integración demográfica, económica o industrial y tampoco ofrecen la infraestructura necesaria para el manejo de la carga que llega a los puertos. La mayoría del trasporte se hace por carretera y ello resulta en mayores costos y dificultades para el comercio de los productos agrícolas y pesqueros. El siglo se cerró con la inauguración de las obras portuarias para adecuar los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos a los extremos del ferrocarril interoceánico.

El principio del siglo XX, 1902, presenció cómo la obras portuarias de Veracruz llegaron a su fin.

## 5. *Las comunicaciones marítimas*

En 1878, puede decirse, comenzaron los movimientos tendientes a organizar de nuevo la mermada marina nacional y se aceptó la ayuda que la marinas extranjeras podían dar, como se había hecho con anterioridad a esa fecha, por intereses propios. Después del periodo juari ta se contaba con una estructura administrativa que permitía elaborar obre ella misma. A los contratos precedentes, fracasados o no, y a la menguada marina nacional de cabotaje se sumó el contrato celebrado por el gobierno federal con la compañía anónima la Línea Acelerada del Golfo de Cortés, por el que se estableció un ervicio de comunicación marítima que contaba con vapores de ha ta un mil toneladas. Éstos hacían recorridos entre los puertos de San Bla , Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe e Isabel, desde donde se tomaban vapores de río para ir a Ciudad Lerdo del estado de Sonora y de allí a los Estados Unidos (Fuerte Yuma) por medio de diligencias.

Los buques debían ser mixtos y llevar mercancías y se obligaban a trasportar una cierta cantidad de pasajeros y la correspondencia que se ofreciera. Dieciocho días tardaban en hacer el viaje redondo y la empresa recibía un subsidio de mil quinientos pesos en cada recorrido, a cambio de los servicios diversos que prestaba al gobierno. Entre ellos, era especial para nuestro propósito la obligación de llevar a bordo, en cada uno de los buques, un joven mexicano para que "hiciera el estudio de la ciencia de la navegación". El estudiante recibía a cambio mesa y camarote de primera clase en los navíos.

En caso de guerra, la compañía estaba obligada a armar sus buques, poniéndolos al servicio del gobierno, mediante una remuneración convenida de antemano.

El sustento de la compañía consistía en las tarifas de fletes autorizadas que contenían diversas cuotas y, entre ellas, la de veinticinco pesos por tonelada que



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cubría el recorrido de San Blas a Yuma y la de ochenta pesos por el pasaje de primera clase entre los mismos puntos.

A la par que se firmó ese contrato, el gobierno rubricó otro de navegación con Ritter y Compañía, de Veracruz, en representación de Alaxandre e Hijos, de Nueva York, para establecer un servicio de comunicación marítima de Veracruz a Nueva York y también desde el primer puerto a Nueva Orleáns con vapores de un mínimo de mil toneladas.

Para ir a Nueva York se haría un viaje redondo cada dos semanas, recalando tanto a la ida como al regreso los puertos de Frontera, Campeche, Progreso y La Habana. Los barcos destinados a Nueva Orleáns saldrían cada tres semanas y tocarían Tuxpan, Tampico y Matamoros. Como la frecuencia de los viajes a Nueva York era

**Camaronero, puerto adentro, en Mazatlán. Fot. E. V. L.**





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mayor que la de los destinados a Nueva Orleáns, el gobierno pagaría subsidios en los viajes de ida y vuelta a esa ciudad por la cantidad de 2 700 pesos, mientras que en los de Nueva Orleáns la ayuda sería de 2 000.

Un tercer contrato fue suscrito en 1880 con P. G. Méndez y Compañía de Veracruz, para establecer una línea de vapores que comunicaran Veracruz y Minatitlán con San Juan Bautista, haciendo escalas en Zontecomapan, Montepío, Alvarado y Tlacotalpan. Los navíos tenían que ser de vapor impulsados por ruedas y de casco de hierro, con un porte mínimo de cien toneladas. Se comprometían a salir tres veces al mes y la subvención era de 500 pesos mensuales por buque.

Para 1880 también se habían celebrado otros contratos utilizando, incluso, buques de bandera extranjera y se buscó la manera de establecer líneas de comunicación con Morgan City tocando el puerto de Gálveston, para llevar carga y setenta y cinco pasajeros con subsidio de 300 pesos (contrato con Enrique A. Mejía). Por otra parte se conectó Mazatlán con San Francisco mediante el servicio del vapor Newbom de la compañía de California, que debía viajar todos los meses tocando La Paz, Guaymas, Cabo San Lucas, Bahía de la Magdalena y recibiendo la cantidad de 1 800 pesos por cada viaje redondo. Los señores Bulnes y Hermanos de San Juan Bautista contrataron para comunicar San Juan Bautista, Frontera y Nueva York con los vapores de la compañía Alexandre, usando el vapor Frontera mediante una subvención de 250 pesos. Ese vapor fue el más antiguo de los vapores mexicanos pues en 1912-15 todavía se destinaba al tráfico de cabotaje.

También en 1880 se estableció el servicio, usando los vapores norteamericanos de la Mala del Pacífico, como les llamaron (Pacific Mail), consiguiéndose que, al ir directamente de San Francisco a Panamá tocaran mensualmente, tanto de ida como de vuelta, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, San Benito, Puerto Ángel y Tonalá, mediante una subvención estipulada en 3 000 pesos mensuales.

El gobierno de Porfirio Díaz recurrió a utilizar concesiones subsidiadas, que fueron la única forma en que la nación pudo establecer comunicaciones navieras que valieran la pena. Por mucho que se pagara de subsidio, la cantidad resultaba menor que cualquier otro arreglo, pues era indudable que el importe de los fletes proporcionados por la carga nacional de ninguna forma podía sufragar los gastos de una marina propia. Ello se demostró, en 1882, al establecerse en Veracruz, con los mejores augurios, la Compañía Trasatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa. Tres de ellos fueron dedicados al tráfico con aquel continente y uno al de las Antillas. Los vapores fueron el Oaxaca, México, Tamaulipas y Antuñano, de cinco mil toneladas de arqueo. Dichos buques fueron el orgullo mexicano por sus características y por el servicio que en ellos se daba; sin embargo, tuvieron que suspender la operación cuando la empresa quebró, y los buques terminaron siendo a los cuatro años, en 1886, embargados y rematados en Inglaterra por falta de pago.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por otro lado, en 1884, los armadores campechanos adquirieron un navío de vapor en Inglaterra, con casco de acero y capacidad de carga de 250 toneladas, que se llamó Campechano. Al servicio de carga que daba este vapor se adicionó el del vapor Frontera, anteriormente mencionado, cuyo capitán fue Payán, el decano de los vapores mexicanos durante bastante tiempo.

De importancia especial resultó la organización en Frontera y San Juan Bautista, de la compañía naviera Romano y Berreteaga, que trabajó con vapores de mayor tonelaje llamados Veracruz y Tabasco, de la matrícula de Frontera (Álvaro Obregón), que más tarde se constituyó en sociedad anónima bajo el nombre de Compañía Mexicana de Navegación. Ésta logró establecerse con provecho, de manera que pronto pudo adquirir y disponer de una flota considerable para el tráfico de cabotaje y de altura, radicándose al fin en el puerto de Veracruz. En 1886 la compañía puso en servicio los vapores Ibero y Campeche, de casco de acero y máquina de triple expansión. Éstos tenían capacidad de carga de 250 toneladas y sirvieron tanto para mercancías como para pasajeros, estableciendo una comunicación regular en los puertos del Golfo. El Ibero se perdió en el mar en 1907 sin que se volviera a saber de él y el Campeche fue comprado por armadoras de La Habana, que lo pusieron bajo la bandera de Cuba. Siguió la compañía en la compra de vapores y adquirió sucesivamente el Hidalgo, José Romano, Yucatán, Puebla, Sinaloa, Oaxaca, Tehuantepec, Tamaulipas y México, y posteriormente los Coahuila y Jalisco construidos ex profeso en los Estados Unidos. La misma compañía Mexicana de Navegación adquirió los vapores Benito Juárez, Porfirio Díaz y Cometa, que incrementaron su flota el año de 1904. Esos vapores fluctuaban entre las mil y tres mil toneladas de capacidad carguera y padecieron diferentes vicisitudes al principio del siglo XX.[7]

Con posterioridad se organizó la Reguladora del Mercado del Henequén y la Compañía de Navegación del Sureste. El Gremio de Alijadores de Tampico manejó, durante algunos años, buques cargueros y con asiento en Guaymas estuvo la Compañía Naviera del Pacífico, que desempeñó el tráfico de altura y cabotaje entre el puerto de San Francisco y el de San Benito en Chiapas, ruta en la que usaron barcos, como el vapor Pesqueira, de tres mil toneladas de carga, que estuvo al mando del capitán Francisco Miranda. En ese mismo tráfico la compañía tuvo a su servicio los vapores noruegos Oplan y Transit y los alemanes Cosmos y Curazao.

Aparte de la compañía naviera del Pacífico circularon en tráfico de cabotaje los vapores de madera: Bonita, Pinotepa y Luella, de quinientas a seiscientas toneladas de registro neto, pertenecientes a los señores Valle, comerciantes de Oaxaca, y el tercero de la propiedad del Ferrocarril Sud-Pacífico.

También navegaron bergantines de tres palos y casco de acero, pertenecientes a la

7 Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 412-6.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los camaroneros de 1978 en Mazatlán. Fot. C. B. G.




2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Compañía de El Boleo, de Santa Rosalía, B.C., y otras embarcaciones de armadores diversos, como los hermanos Juan y José Abaroa.

El esfuerzo por la comunicación marítima tanto entre los puertos nacionales, como entre los extranjeros, fue en esta forma vigoroso y contribuyó al fortalecimiento de las comunicaciones nacionales.

Desde 1874 el gobierno se ocupó de encargar a Inglaterra cañoneros guardacostas y fueron tres los que, a partir de 1875, cumplieron con el deseo expresado con anterioridad, de que se vigilaran los litorales. La novedad de esos vapores fue su casco de acero con máquina de vapor de triple expansión y dos calderas escocesas; dos de ellos con dos palos y aparejo de balandro y otros dos con tres palos y aparejo de barca pero, además, los cuatro contaban con un embono de madera y fondo de cobre para proteger su casco que desplazaba doscientas cincuenta toneladas.

La relación del número de barcos y compañías de trasporte que vemos organizarse tanto en el Pacífico como en el Golfo, son también francos indicadores de la mejoría en las actividades económicas del comercio nacional y del movimiento mercantil que se incrementó en las costas durante el periodo porfiriano.

El complemento de las necesidades planteadas por la navegación fue la construcción de diques, que se inauguró en 1883, cuando se botó el flotante de madera construido en Lerma, cerca de Campeche, a pesar de que su utilización hubiera de posponerse al fracasar la maniobra de botadura por haberse salido de las correderas. Hubo que corregir la situación y al fin el dique fue botado.

## 6. *Educación marítima*

Las escuelas para formar marinos fueron otro tema de preocupación para el gobierno. No se trató de crear de nuevo, sino de incrementar su importancia y de ponerlas a tono con la educación científica práctica de la época. Vimos cómo se requería a las compañías navieras particulares que se diera un lugar para la práctica de los educandos, pero en septiembre de 1882 aquéllas se inauguraron a bordo del pailebot Joven Gabriel, propiedad del director de la escuela campechana, quien embarcó a sus alumnos de primero y segundo años, procedentes de la misma, fundada el año anterior. Con el director de la escuela como capitán y el subdirector como piloto, los alumnos partieron en calidad de tripulantes que manejaron el buque en un crucero que llegó hasta los bajos de Alacranes. El recorrido fue un éxito durante un mes, y más tarde, el gobierno adquirió el velero para que en él se verificaran las prácticas de alumnos.

De importancia capital resultan estos esfuerzos para preparar marinos, si consideramos que en 1882 el país contaba con diez capitanes de corbeta, unos educados en España y otros en el Colegio Militar de Chapultepec. Los segundos fueron tenientes,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

casi todos prácticos; hubo cuatro guardias marinos, dos inspectores de máquinas y seis primero maquinistas. De ellos, unos se educaron nuevamente en España y otros en Inglaterra. Sin embargo, la escasez de los oficiales se sintió al tratar de mandar la corbeta-escuela Zaragoza alrededor del mundo, cuando hubo que contratar servicios de marinos británicos en 1891 y entre ellos estuvieron el comandante y el capitán de fragata que de empeñó el lugar de segundo de a bordo.[8]

Sin embargo, la educación naviera siguió atendiéndose y la experiencia adquirida en la escuela campechana cundió en Mazatlán, donde en el estero de El Astillero se destinó en 1888 el cañonero México a la Escuela Náutica de la localidad, a pesar de que no estaba en condiciones para navegar pero, fondeado, sirvió para el entrenamiento de los cadetes. La labor de esas dos es uelas, la de Campeche y la de Mazatlán, más los estudios que para la carrera del mar se hacían en el Colegio Militar de Chapultepe desde 1887, dieron muestra de la existencia de nuevas necesidades que obligaron, tanto a que se formara personal preparado como a que se mantuvieran y obtuvieran unidades flotantes que indicaran la existencia, detrás de las costas, de un país diferente de las características habidas hasta bien entrado el último tercio del siglo XIX.

Otra adición en mejora de la marina nacional fue la adquisición del Varadero Nacional de Guaymas, que obligó a cambiar las condiciones del taller adjunto y de las demás instalaciones. Pero el abandono y la abulia suspendieron las reparaciones que se necesitaron en la vía y en la cuna y quedó totalmente inútil.

## 7. *La educación práctica*

El interés educativo gubernamental queda de todas maneras cifrado en la adquisición del cañonero Zaragoza, del que hablamos arriba y que dio la vuelta al mundo, considerado como corbeta-escuela y mandado construir especialmente en los astilleros de Forges et Chantiers de la Mediterranée, del Havre en Francia. Ese buque, de casco de acero, espolón con bauprés, máquina de vapor de triple expansión y aparejo de barca, zarpó de Tampico en 1894, bajo el mando del capitán Reginald Carey Brenton, como instructor inglés, con rumbo al estrecho de Magallanes para llegar a Acapulco. Volvió a zarpar pero al mando del comodoro Ortiz Monasterio para, dando la vuelta al mundo, llegar a Tampico en 1897. En el Zaragoza recibieron instrucción un sinnúmero de oficiales, responsables de la marina mexicana durante muchos años. El navío participó también en los festejos que tuvieron lugar en 1892 en el puerto de Palos, para celebrar el centenario del descubrimiento de América.[9]

Otra nave importante para la educación de los hombres de mar fue el velero

8 *Ibidem*, p. 416-23.
9 *Ibidem*, p. 427-36.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Yucatán, comprado en Inglaterra en el año de 1897, que fue convertido en buque-escuela de grumetes y guardamarinas. Tuvo seiscientas toneladas de arqueo, casco de hierro y aparejo de barca de tres palos. Con anterioridad se dedicó a trasportar misioneros religiosos al África del Sur, de donde regresaba cargado de copra y de coco.

Desde 1898 hasta 1903 estuvo ocupado al servicio de la Comisión Hidrográfica, que levantó las cartas marinas de las costas de Quintana Roo desde Belice hasta Bahía, al norte de Isla Mujeres. En esa forma se lograron levantar, además de las cartas marinas, los portulanos de los fondeaderos.

Los grumetes y guardamarinas utilizaron el velero Yucatán de 1897 a 1900, de acuerdo con los programas de la escuela naval militar que los obligaba a permanecer, según los requerimientos de su estudio, seis meses continuos en la nave. Cumpliendo con la misión educativa, el velero estuvo fondeado en Lerma, cerca de Campeche, y al bajar la marea se sentó el buque sobre su propia ancla, provocándose así una vía de agua que lo echó a pique en abril de 1899. Por la poca profundidad de la rada (doce pies), el buque quedó sentado en el fondo y fue posible ponerlo a flote y repararlo. Alrededor de veinte años de servicio proporcionó el Yucatán, que terminó dedicado a escuela de grumetes al anclar en la bahía de Veracruz hasta que, picado su casco, se le destruyó por orden del gobierno.[10]

## 8. *Los esfuerzos por una armada*

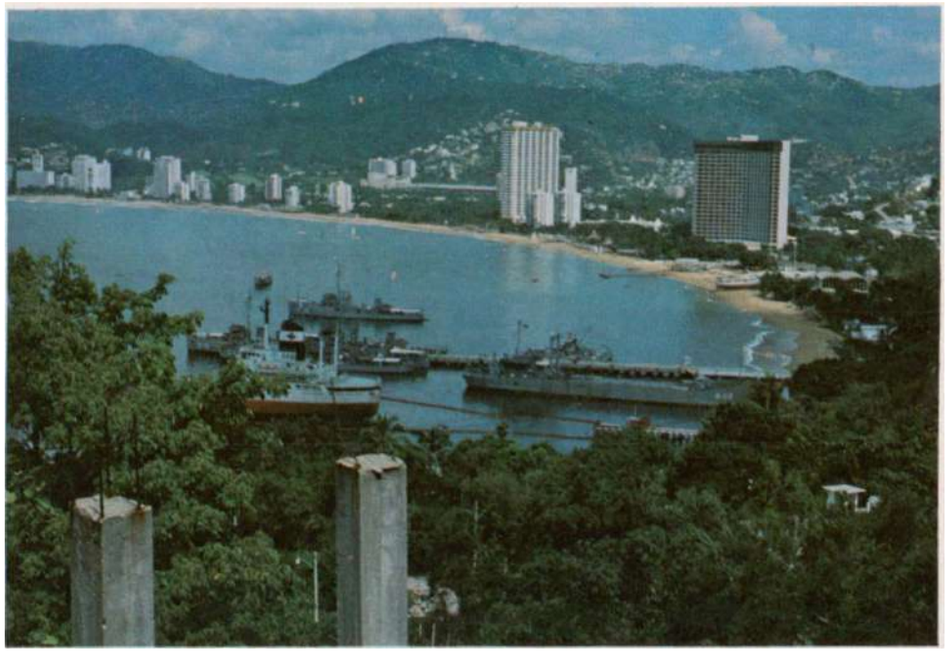
Debe pensarse en que el último periodo de Porfirio Díaz planteó la necesidad de educar marinos con el fin de dotar al país de un cuerpo preparado. Pero también debe verse que la historia y las posibilidades del país, como hemos visto, no favorecieron los esfuerzos anteriores, y hubo una falta constante de elementos para ello. En efecto, proyectos y decretos surgieron pero los resultados no correspondieron a lo deseado para satisfacer las necesidades de un país con la extensión de las costas mexicanas. Así por ejemplo, hablamos con anterioridad del decreto del 28 de diciembre de 1854 firmado por Santa Anna para crear la escuela náutica de la Isla del Carmen destinada a cuarenta alumnos del servicio de la marina nacional. Siguió el decreto de Comonfort, del mes de mayo de 1857, estableciendo colegios náuticos en la fortaleza de San Juan de Ulúa y en Mazatlán con veinte alumnos internos cada uno. También hubo escuelas en Tepic, Mazatlán y Campeche. Por detrás de esas instituciones estaba, entre otras y sobre todo, la tradición campechana donde, en 1771, se trató de establecer la escuela náutica que no cristalizó, a pesar de que se insistiera en ella de 1818 hasta 1824, cuando el segundo piloto de la Armada Española ocurrió al

10 *Ibidem*, p. 461-2.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Costera y bahía de Acapulco.**
**Fot. C. B. G.**

ayuntamiento con el mismo fin. Hubo tal cantidad de vicisitudes en esa escuela que su vida fue verdaderamente precaria. Sin embargo, la labor personal del director logró resultado que afloraron en 1845 cuando un discípulo de Cañas, llamado Leandro Salazar, abrió de nuevo la escuela. En Mérida se hicieron esfuerzos en el mismo sentido el año de 1841, por José Martín Espinosa de los Monteros.

Todo lo descrito facilita los precedentes, pero al terminar el siglo la labor se coronó con la apertura de los cursos, en marzo de 1882, de la Escuela Náutica de Campeche. Allí se graduaron los alumnos como pilotines, que hacían sus prácticas en las naves de la Compañía Trasatlántica Mexicana lo mismo que hacían los aspirantes a maquinistas, que salían de la Escuela d Maestranza establecida en el castillo de San Juan.

En el Pacífico los antecedentes, como sucedió en el Golfo, tampoco sobrevivieron y hubo que volver a fundar la Escuela Náutica de Mazatlán en 1882. Ésta fue la que seis años después de su fundación se estableció a bordo del cañonero México desechado por viejo. Después de dar servicio durante algunos años hubo de cerrarse la escuela y Mazatlán no ontó con otro plantel hasta 1921.

Sin embargo, la fundación más importante en estas actividades fue la de la Escuela Naval Militar sug rida por el brigadier de la armada José María de la Vega, jefe del



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina a cargo del general Felipe G. Berriozábal. Éste presentó razonamientos y descripcion s sobre el estado que guardaban instituciones oficiales de la época y también de la situación que tenían quienes a los menesteres marinos se habían dedicado.

Por un lado había necesidad de conservar el material y por el otro había que impartir una educación científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dedicaran a la carrera. Antes que atender a la compra de material se insistía en la necesidad que había de formar el personal idóneo para manejarlo, pues si el material podía adquirirse violentamente, no era posible formar los profesionales con la misma rapidez y se necesitaba un tiempo difícil de abreviar. En el pasado ocurrieron a utilizar profesionales extranjeros con altos costos. En Veracruz ya se encontraba el Arsenal Nacional que podría usarse para reparar las naves y se pensaba en completar el servicio con el dique flotante que convertiría el arsenal en una fuente de recursos para el erario, además de reducir el gasto nacional por las carenas que se harían en los buques nacionales. Ahí mismo se encontraba la Escuela Teoricopráctica de Maquinistas para la armada y marina mercante, y sus quince alumnos tenían casi un año de estudios. Se había ordenado la compra de un trasporte que, al igual que el Oaxaca en el Pacífico, haría los trasportes necesarios en el Golfo, de manera que los tres cañoneros se librarían de obligaciones para dedicarse a preparar las tripulaciones que tenían a su cargo.

Por otro lado, en Londres, se había comprado el Yucatán, que formaría las tripulaciones, tan difíciles de lograrse para los barcos del estado, y los grumetes tendrían obligación de servirlos durante doce años, después de haber terminado su carrera profesional. Se contaba también con el Zaragoza, que complementaba los estudios teóricos de los oficiales y que navegaría constantemente a vela, con el fin de facilitar la práctica marinera indispensable y el conocimiento perfecto de las costas y los puertos nacionales.

Arsenal Nacional, Dique Flotante, Escuela Teoricopráctica de Maquinistas, tres cañoneros, un buque de vela escuela de grumetes, dos vapores trasportes y el Zaragoza, escuela práctica para oficiales, eran los elementos suficientes para dar las bases y lograr, en unos ocho o diez años, un cuerpo de marinos de guerra, que compensara los gastos invertidos en su formación.

Se pensaba en constituir una marina de guerra, compuesta de cruceros rápidos y torpederos, que sirvieran para la vigilancia de las costas, sin pretenderse trasformar el país en potencia marítima. Extraña, sin embargo, el que al presentarse por primera vez en 1890 el nuevo proyecto para establecer la Escuela Naval Militar, se comenzara por hacer economías que llevaron a cerrar las escuelas náuticas de Campeche y de Mazatlán, y que cesaran cinco de los siete profesores que impartían asignaturas técnicas marinas, por haberse cambiado el plan general y preferirse la adquisición de tres buques de vela para impartir la instrucción en ellos.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sin embargo, después del análisis de la situación y de los estudios económicos necesarios de presupuestos sobre las necesidades y las posibilidades de la Secretaría, el presidente apoyó el proyecto para establecer la Escuela Naval Militar, que se puso en vigor por decreto presidencial.

Efectivamente, apareció el decreto para establecer en Veracruz un plantel en el que se "impartirá la instrucción científica militar y accesoria a los jóvenes que se dediquen a las carreras de Oficiales de Guerra y Maquinistas de la armada, el que se denominará Escuela Naval Militar".

La escuela dependería directamente de la Secretaría de Marina, que haría el reglamento normando las condiciones de admisión de los alumnos, el plan de estudios y se ocuparía de todos los requisitos necesarios.

La misma escuela serviría tanto para quienes hicieran las carreras militares, como para los pilotos y maquinistas de la marina mercante. Los gastos de la escuela serían señalados en la ley de presupuestos de 1897 a 1898 y se fundiría con la Escuela Naval Militar la Escuela Teoricopráctica de Maquinistas del Arsenal Nacional. A la vez, se decretaba que los cursos se abrirían el 1 de julio de 1897. Para el uso de la escuela se destinó el buque de vela recientemente comprado por el gobierno, donde se harían las prácticas y las clases de marinería. En la nave regiría un reglamento, a propósito, redactado por el secretario de Guerra y Marina. Los alumnos desde entonces tenían que hacer, por orden del mismo decreto de fundación, los viajes de prueba a bordo de los buques del Estado o de los navíos destinados a ello. Sólo para ciertas actividades tendrían que acudir al Arsenal Nacional.

La escuela fue inaugurada, provista de toda clase de enseres y muebles, en un edificio adaptado de la calle de Landero y Cos, en Veracruz, organizada en internado de régimen militar dotado de armas y parque, además de banda de guerra, y con quince profesores dirigidos por el capitán de navío, Manuel Eizaguirre.[11]

## 9. *La promoción de Quintana Roo*

Las costas yucatecas fueron reflejo de acontecimientos internos provocados por el levantamiento de los indígenas mayas en 1895. Por esos levantamientos hubo movimiento de tropas por mar y se establecieron puntos de aprovisionamiento y campamentos para apoyarlas en Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Vigía Chico, Bahía Ascensión, Xcalak y Payo Obispo (Chetumal). Las embarcaciones de poco porte operaron para comunicar, entre sí, esos puntos llevando tropas, víveres y pertrechos.

Aparte, se decidió con anterioridad establecer la vigilancia en el río Hondo, límite

11 *Ibidem*, p. 313-36.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Puerto Vallarta y bahía de Banderas. Fot. E. V. L.**

con Belice, para evitar la explotación clandestina de la selva y también el contrabando, hasta que el Tratado de Límites con la Gran Bretaña terminó la vieja controversia. El proyecto para construir un fuerte en la bahía Chetumal, frente a punta Calentura, se concibió para facilitar la vigilancia de la región pero se prefirió establecer un pontón en la zona con alojamientos para tripulantes y oficiales de aduana, que se trasladaría de un lugar a otro. El proyecto para el pontón se llevó a Nueva Orleáns y el 22 de enero de 1899 el pontón construido llegó a remolque hasta Chetumal, donde fondeó frente a la desembocadura del río Hondo, para desempeñar las funciones de sección aduanal. Desde ahí se vigiló la entrada y salida de embarcaciones y en las playas inmediatas se desmontó una zona de cuatro hectáreas, donde el subteniente de la armada, Othón F. Blanco, fundó una población que se llamó Payo Obispo (Chetumal), porque la tradición decía que en ese lugar se detuvo la expedición de Payo Obispo de Rivera, fundador de la ciudad de Bacalar.

Poco después se estableció la estación naval y se aumentó el número de la población de Payo Obispo, lográndose pacificar a los indígenas sublevados de Icaiche a los que, entre otras cosas, dieron armas. De esa forma se terminaron las irrupciones de aquellas tribus sobre Belice y se lograron relaciones cordiales. En 1906 Payo Obispo ya contaba con una población estable, la estación naval y la jefatura de la Flotilla del Sur, dos almacenes, taller mecánico y alojamientos para clases y marinería de la Flotilla, muelle de cien metros de largo, almacenes de agua, horno de pan y correo.

Lanchas cañoneras y pailebotes además de vapores, balandros y gabarras, intervinieron en la campaña en contra de los mayas. Se formaron dos flotillas, una de ellas situada en Payo Obispo y otra en bahía de la Ascensión. Siguió la construcción de un muelle en Xcalak, se reconoció el suelo mediante una perforadora y se adquirió la draga Porfirio Díaz.

La misión principal de la Flotilla del Sur, como se llamó, consistió en vigilar el río con vaporcitos de rueda a popa que atizaron sus calderas con leña de la ribera.

La campaña en contra de los mayas provocó, además, el establecimiento de una línea de comunicación de barcos de la armada entre Veracruz y Quintana Roo. Hacían escala en Progreso y salían quincenalmente. En esa forma abrieron una corriente comercial hacia Quintana Roo, y surgió un área de actividad en donde, hasta entonces, todo era aislamiento y casi despoblación.[12]

## *10. El esfuerzo del "régimen" en los puertos*

El movimiento de las costas y la intensidad creciente que reflejaba la marina denotaban una situación económica bonancible en contraposición a la ruina que

12 *Ibidem*, p. 462-7.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

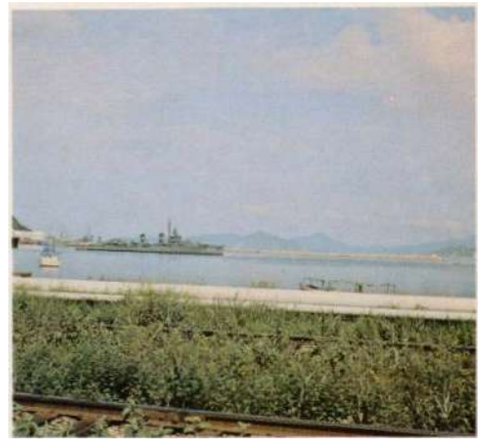
habían reflejado épocas anteriores. Desde el mensaje de Porfirio Díaz a la nacion en 1888, México fue capaz de atraer capitales y técnicos extranjeros que ayudaron a que se consolidara la nación; si bien esa consolidación tuvo productos residuales que plantearían la crisis ulterior. El hecho fue que antes de 1890 al cubrirse el último vencimiento de la deuda con los Estados Unidos, las actividades pudieron dirigirse hacia nuevos esfuerzos para facilitar las estructuras portuarias necesarias y adecuadas en los puertos de Veracruz y de Tampico, que fueron motivo para crear la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con la expedición del Código Sanitario y de la nueva Ordenanza de Aduanas.[13]

Resulta congruente que el 7 de marzo de 1902 el presidente, en persona, se presentara en el engalanado puerto de Veracruz para inaugurar con pompa oficial las obras portuarias veracruzanas, junto con sus ministros de estado y con el estado mayor presidencial. En esa ocasión se inauguró el muelle fiscal recién construido y se visitaron las obras del malecón, donde se edificaba la estación terminal del ferrocarril. Embarcado en el buque contra incendios ereida, y la comitiva en el remolcador Dolphin, se visitó el Arsenal Na ional, la fortaleza de San Juan de Ulúa y el dique flotante; asimismo los edificios en construcción, como el de Faros, el de Sanidad, el de la Aduana y el de Correos y Telégrafo. Usando de los medios de transporte "civilizados" Porfirio y su gobierno se retiraron de Veracruz, yendo a la estación en tranvía para tomar el tren del Mexicano.

Entre 1900 y 1912 se inauguraron un gran número de faros en lugares indispensables para la navegación y en 1910 el terminado edificio de Faros de Veracruz entró en servicio, aprovechando las fiestas del centenario de la Independencia Nacional y se puso en función el servicio de los barcos guardafaros Donato Guerra y Melchor Ocampo, construidos para ese fin con casco de acero y máquinas de vapor de triple expansión.

El Donato Guerra trabajó hasta que, por viejo, se retiró al castillo de San Juan, donde fue desguazado en 1922. Desplazaba trescientas cincuenta toneladas y lograba ocho millas de velocidad. El Melchor Ocampo, de construcción inglesa, bajo dirección mexicana, desplazaba cuatrocientas treinta y ocho toneladas, daba ocho millas y se perdió en la isla de Lobos el 13 de diciembre de 1922. En el Pacífico el servicio de faros fue atendido por el pailebot de dos palos Gravina.

Aproximadamente, del mismo periodo procedieron los dos buques contra incendio, únicos que tuvo México, el Nereida y el Tritón. Éstos fueron buques de casco de acero dotados de máquina de vapor y una bomba de potencia alimentada por una caldera tubular de cobre, que levantaba la presión con rapidez. Contaban con una manguera de lona de buen largo y seis pulgadas de ancho. El Tritón zozobró en el ciclón de marzo de 1927 y el Nereida, cuando ya no servía como barco contra



**Puerto artificial de Manzanillo. Fot. E. V. L.**

13 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. II, p. 104.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

incendios, se dedicó al servicio de faros para comunicar los bajos de Veracruz y Antón Lizardo hasta que se desechó por inútil.

## *11. El dragado*

La construcción de puertos artificiales mayores y el aumento del tamaño de los buques, que arribaban a ellos, causó la necesidad de cuidar muy en serio las profundidades de los puertos y de sus canales de acceso. Así, los nuevos puertos obligaron a que la secretaría de Marina cuidara el dragado de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Inicialmente el dragado estuvo a cargo de las dragas de la compañía inglesa Pearson and Son, que ocupó máquinas propias para esa finalidad. Una vez terminadas las obras portuarias, se contrataron dragas extranjeras, principalmente norteamericanas, que se ocuparon en mantener el calado necesario en los puertos. El alto costo de esa operación decidió la compra de dragas por el gobierno y la primera fue la Porfirio Díaz, que se aplicó a dragar el puerto proyectado en Xcalak en Quintana Roo, que nunca se construyó por haberse abandonado el proyecto.

La casa inglesa Lognits fue encargada de la construcción de las dragas Veracruz, destinada a Tampico, y la Tampico para utilizarla donde fuera necesario, con la idea de sustituir el servicio de las extranjeras.

Tras ese inicio, años después, aumentó la atención del dragado de los puertos y ello provocó la compra de varias de esas máquinas por la nación.

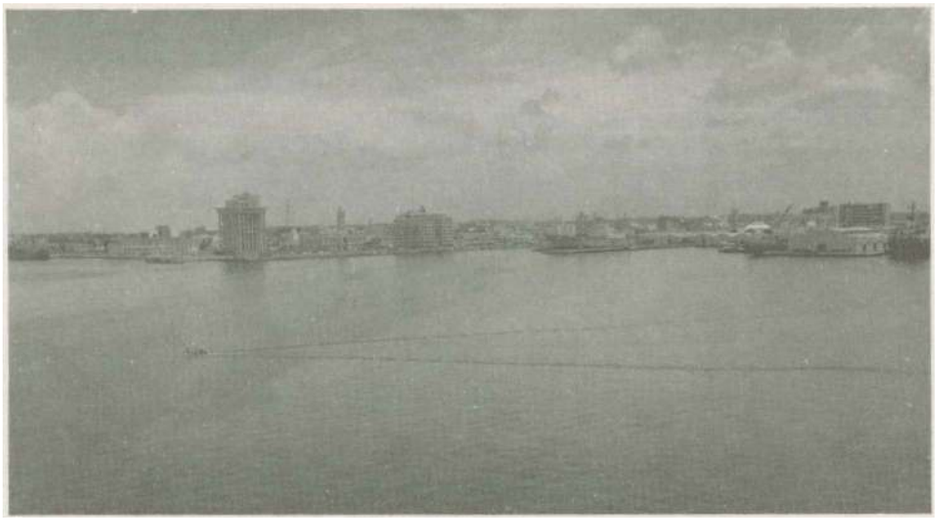
Al mismo esfuerzo de aprestar los servicios necesarios en los puertos, se debió la preocupación por el cuidado de los navíos y para ello, en 1897 llegó, remolcado por el vapor americano Yucatán desde el puerto de Tlacotalpan, donde fue armado, un dique flotante que se adquirió en Inglaterra. El dique de acero autocarenante tenía capacidad para buques de hasta mil toneladas. Lo fondearon frente al castillo de San Juan amarrándolo con cadenas a los argollones de los muros de la fortaleza. El mecanismo para que se autocarenara no funcionó y su deterioro fue constante, yéndose a pique en marzo de 1923. Sin embargo, el trabajo que desempeñó sirvió para conservar los buques nacionales y extranjeros y además obligó a mejorar las condiciones del Arsenal Nacional. Para ello se adquirió maquinaria nueva, y se ampliaron los talleres de ajuste y fundición, de acuerdo con la importancia que el puerto había adquirido.

El Pacífico también recibió los beneficios de estos avances y en el programa de construcción del puerto artificial de Salina Cruz se incluyó la construcción de un dique seco con capacidad hasta de diez mil toneladas de desplazamiento. El dique se puso en servicio y fue inaugurado por el presidente Díaz el 30 de enero de 1894. Su



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



**Puerto de Veracruz. A la izquierda los faros Juárez y el nuevo. Fot. P. R. R.**

funcionamiento ha sido constante, aun cuando se vio limitado a ocuparse en limpiar fondos por contar con un taller de escasa importancia.[14]

## 12. *Compra de barcos*

La entrada al mundo moderno significó también la compra de nuevos cañoneros, como el Tampico y el Veracruz, en los astilleros de Elizabeth en los Estados Unidos. Ellos fueron buques gemelos con cascos de acero níquel, de seiscientas toneladas y dos máquinas de triple expansión. Incluso tenían lanzatorpedos en proa, que nunca funcionaron. Su construcción los habilitaba para operar como transporte y tenían 41 metros de eslora, manga de 6.75 y puntal de 4.65. En conserva salieron de Nueva York en mayo de 1904 y con dificultades, por el mal estado de las calderas, llegaron a Veracruz. El Tampico se destinó a la costa del Pacífico y llegó a Guaymas a fines de 1906. El Veracruz quedó al servicio del Golfo.

A fines de 1905 se ordenó la construcción de los cañoneros Bravo y Morelos, en los astilleros de la casa Odero, de Génova, y también la del transporte Progreso. Los cañoneros fueron de 1 200 toneladas y su casco de acero tenía espolón, dos máqui-

14 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 468-78.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nas de 3 000 caballos, 73 metros de eslora, diez de manga y cinco de puntal. Alcanzaron diez millas de velocidad. El trasporte, que también estaba armado, contaba con cámaras para el trasporte de tropas y tenía 74 metros de eslora, once de manga y cinco de puntal, desplazando 1 500 toneladas.

De Génova salieron los cañoneros el 1 de enero de 1907 y llegaron a Veracruz. El transporte se terminó un poco después y llegó al mismo puerto en 1908. Los tres buques quedaron al servicio en el Golfo.

Para la costa del Pacífico se ordenó la construcción del transporte General Guerrero en los astilleros de Barrow, que se puso al servicio en 1909.

La adquisición de las nuevas naves dio un buen impulso a la marina de guerra nacional de manera que, a fin de 1909, contaba con cuatro cañoneros, un trasporte y un buque escuela. En el Pacífico había dos cañoneros, dos trasportes y existía además, en servicio, la Flotilla del Sur y de Bahía Ascensión en el territorio de Quintana Roo.[15]

En las nuevas naves de la marina mexicana visitó Yucatán el presidente Díaz en 1905. Para ese propósito se formó una escuadrilla por los cañoneros Zaragoza, Bravo, Morelos y Veracruz, seguidos por el vapor alemán Bismarck, ofrecido por sus contratistas, para llevar a la señora del presidente. En diciembre de 1909 el General Guerrero fue comisionado para embarcar y traer al país al presidente de Nicaragua, general José Santos Zelaya, después de la invasión de los "marines" a esa nación.

El año de 1911 marcó el principio de la Revolución Mexicana y las fuerzas maderistas atacaron las goteras del puerto de Acapulco, adonde intentaron entrar el 9 de mayo por la noche. Fue el cañonero Demócrata el que, al amanecer del día 10, atacó a las fuerzas revolucionarias en Pie de la Cuesta, por donde trataban de entrar al puerto. De ahí en adelante la marina sirvió a la Revolución.

Al establecerse el gobierno federal bajo la presidencia de Madero, el 6 de noviembre de 1911, no hubo cambios en la marina hasta que el general Félix Díaz se sublevó con las tropas de la guarnición el 16 de octubre de 1912 en Veracruz. Una columna del gobierno federal se dirigió en contra del puerto para someterlo.

Los cañoneros Zaragoza, Bravo, Morelos y Veracruz se encontraban fondeados en el puerto. El comandante del Morelos, Arturo A. Medina, no secundó la sublevación de Díaz y se alistó para hacerse a la mar, y navegar hacia Tampico si los demás comandantes apoyaban a Díaz. La determinación de los comandantes de los buques, al mantenerse con el gobierno federal de Madero, contribuyó a la caída de Félix Díaz, que se vio aislado.[16]

Así dio principio el importantísimo capítulo de la Revolución, que se contempló desde la costa con un impacto sobre Acapulco y otro sobre Veracruz.

15 *Ibidem*, p. 478-83.
16 *Ibidem*, p. 487-91.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

## 13. Conclusiones

Caído el Imperio se restableció la República y México, una vez orientado por Juárez, cayó en la aparente quietud de Porfirio Díaz. Hubo que ponerse al día con los cambios y reformas de la economía y el comercio internacional. El país se convirtió, como el resto de América Latina, en un punto más para el aprovisionamiento de economías ajenas.

Con respecto al mar, Juárez proporcionó la maquinaria administrativa moderna, las reformas del aranc l, las normas para la facturación, la información estadística portuaria, y sobre todo ello se montaron las reformas materiales que fueron el exponente del progreso porfiriano, apoyado en un orden administrativo, prolongado y permanente, que favoreció el desarrollo de las medidas necesarias para relacionar la nación con el exterior.

En esa forma se atendió, primero con marinas extranjeras que operaron por concesión, y luego con navíos nacionales a medida que ello fue posible, la necesidad de establecer líneas navieras para llevar pasajeros y carga.

De manera paralela se desarrollaron los instrumentos educativos imprescindibles, pues saltaba a la vista la premura con que había de promoverse la preparación de marinos profesionales para atender las necesidades de esta naturaleza. Arrancando de la Escuela de Campeche y adecuando la educación marítima a los postulados positivistas, científicos y prácticos, se adquirieron los buques-escuela y se sistematizaron los programas esp ciale educativos, cuyo corolario fue la fundación de la Escuela Naval Militar en Veracruz.

El crecimiento de las líneas de comunicación, con la tendencia a naturalizar las tripulaciones, requirió la reforma y modernización de puertos como el de Veracruz, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Mazatlán, además de que se pusieron en vigor zonas como la de Quintana Roo.

El último periodo de Porfirio Díaz puso las bases para que en el siglo XX se pudiera organizar y modernizar la marina, de acuerdo con los nuevos implementos científicos, con el nuevo tipo de navíos y con las nuevas necesidades, surgidas de las industrias y del desarrollo que el país requirió para satisfacer las necesidades nacionales, que poco a poco lo eslabonaron con el complicado mundo externo.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# CONSIDERACIONES FINALES

Los estudios de historia de México han llegado al punto en que debemos plantearnos si hemos aprovechado los materiales que están a mano, y si las consecuencias que de ellos se han derivado nos presentan la masa necesaria de conocimiento para poderla modelar, de manera que nos facilite el saber suficiente, si bien no total, sobre nuestro propio país.

Con pocas excepciones la tendencia de los historiadores ha sido, en términos generales, el estudio de la historia interna. Pero no hemos estado alerta ante la temática que ofrece la historia de las costas nacionales, que fueron la zona para establecer el contacto con el mundo y discutir la postura que el mexicano ha tenido ante la apertura representada por el mar y la enorme extensión de costa que envuelve a la nación.

Sorprende, por ejemplo, la cantidad de información que se deriva de las tan leídas crónicas de la conquista, como es el caso de la de Bernal Díaz del Castillo o las propias *Cartas de relación* de Cortés, para hablar sólo de obras muy conocidas, que tratan de la íntima relación mantenida al principio de la colonia con las costas y que, en su mayor parte, no fue aprovechada por los investigadores, que tanto las han manejado.

Contar o no contar con las costas y el mar imprime, de por sí, un carácter específico a la vida nacional, y la amalgama de esas dos posturas debería ofrecer sellos específicos para calibrar la población y la actuación total del país. Por un lado, experimenta un interés sobre el tema, como fenómeno local que surge por fuerza mayor en las zonas periféricas costeras nacionales y, por el otro, se encuentra en el interior del país una falta de conciencia sobre la existencia de la costa y su significado; pero, pese a ello, se proyectó y se produjo y produce la política y las normas que atectan el ámbito total del territorio nacional incluyendo las costas.

Que hay interacción entre lo que sucede en las costas y la historia general de la nación es indudable; empero ¿en qué consiste esa relación y qué se derivó de ella?

Por algo debe ser que los temas relacionados con las costas y con el mar han sido mencionados en la bibliografía histórica solamente de paso. Si bien sus autores no desconocen esa temática, ella se ignora al montar los lineamientos generales que han sostenido el país, y tal parece que la historia de las costas no es un complemento de la historia nacional hasta el punto de que, en nuestro caso, México no podría existir tal cual es, si se prescindiera del mar.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La historia de la conquista y de la colonia aparecen como el producto de una visión mayor, que concibió un mundo formado por imp rios marítimos cuyo objetivo fundamental se dirigía a otra parte y a otros intereses. Ese concepto genera en sí una amplitud en el pensamiento que podría obligar a revisar la división de la historia nacional, hecha desde un punto de vista político interno, para establecer los cortes tradicionales de prehispánico, colonial, independiente y nacional.

La inclusión del estudio complementario sobre el significado de las costas, las naves y los marinos, que a las playas llegaron y partieron, podría, posiblemente, obligar a pensar en vislumbrar de otra forma esa división clásica de la historia de México y de todo el continente americano.

Debe pensarse en que, después de provocar la historia interna, las costas reflejaron la historia del interior que ellas mismas ayudaron a hacer, y luego se convirtieron en el punto de contacto del interior con la historia externa general. En el siglo XIX fueron así la zona de fricción con el resto del mundo. La presión que a través de ellas ejerció la historia externa fue responsable, en parte, de que la historia nacional considerara otros procesos de asimilación y de alineamiento del país que dieron lugar a los periodos de ruina del siglo XIX que, en gran parte, pueden atribuirse a la irrealidad con que se atendieron las cuestiones del mar.

El resultado final para la historia moderna y contemporánea de México fue la falta de una tradición marinera y una infinidad de consecuencias que se pueden observar en la historia y en el carácter de los mexicanos.

El hecho fue que el descubrimiento del continente americano se debió al largo antecedente de la búsqueda de las especias, al avance de los métodos de navegación, a la adecuación paulatina de las naves mediterráneas para la alta navegación y a la existencia de marinos capaces de perder de vista en sus estelas las tierras europeas y de emproar sus quillas y sus velas en busca del mundo de las especierías. En ese derrotero se interpuso América donde, establecidos en el Caribe e impulsado por el motivo primordial del viaje, y en busca de su destino real, tuvieron lugar las exploraciones que los llevaron a Tierra Firme.

Las noticias sobre los nuevos reinos y las riquezas, y también los compromisos religiosos de conciencia ante pueblos gentiles, los llevaron a plantear la necesidad de la conquista del territorio mexicano, encabezada por Cortés.

Ahí se deformó y detuvo, pero no se abandonó, el proyecto inicial marino. De hecho, aquellos proyectos iniciales españoles hubieron de adaptarse a una nueva situación planteada por la existencia del continente americano, y al amoldarse se requirió el tipo de hombre adecuado que pudiera llevar las empresas a buen fin.

La controversia histórica entre el hombre de mar y el hombre de tierra, iniciada en España entre Colón y los Reyes Católicos, que no comprendían, sobre todo Isabel, la mentalidad del marino y su juego continuo con lo indefinido del mar, al reclamar ofertas concretas, comprobadas, sin aventura y sin quizá, llegó así al continente americano y resucitó al deslindarse las funciones de la acción marítima y contrapo-



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nerla a la terrestre, devaluando la del marino e insistiendo en la del conquistador.

Dos tipos de hombres con valores distintos se representaron en la empresa si se compara el carácter del conquistador del mar y el del conquistador de tierras. Por un lado, los marinos fueron responsables de hacer el viaje y de mantener la comunicación en apoyo de la colonia. Para ello se movieron en un elemento incierto y de zozobra, como el mar desconocido, que requirió de la tolerancia, de la habilidad y de la liberalidad determinantes de las características especiales de quienes a los quehaceres navales se dedican. Por otro lado se contrapuso la mentalidad del hombre intertérreo cuya vida se desarrolla en un ambiente sólido y cierto, donde se pueden imponer la conquista y las instituciones o los reglamentos y los esclavos y la religión, a lo que tarde o temprano no se escapa.

La contraposición en las dos actitudes explica que el marino no pudiera prolongar su quehacer hacia la conquista de las tierras americanas y que ello fuera motivo para el traslado de los terrícolas, capaces de poner en pie la conquista junto con las instituciones y los reglamentos.

La historia de lo sucedido en América fue el resultado del quehacer de los segundos, y los primeros quedaron limitados a mantener el nexo entre los dos continentes y aun de proyectarlo en continuación del proyecto español original hacia el mundo asiático. El divorcio, y a la vez la unión entre marinos y conquistadores, en la erección de las colonias españolas del mundo americano resultó en que, por un lado, se continuara la conquista y la colonia, especialidad de los hombres de tierra de la que fueron responsables y que, por otro, se establecieran los derroteros para la llegada a Oriente, y aun para la circunnavegación del globo, lo cual fue primero tolerado por la corona y luego impulsado al ver que podía ayudar a extender las posibilidades de la colonización. Estas dos hazañas son las que se encuentran como dinámica humana en la base de la historia general moderna y vale decir que poco se ha insistido en ello.

El periodo que podríamos llamar de establecimiento de la historia novohispana es, sin embargo, de confusión entre el proyecto marino y el proyecto terrestre. A pesar de haberse dividido los quehaceres, éstos se superpusieron en sus intereses y los hombres de tierra en persecución de su propio anhelo ayudaron al propósito del proyecto marítimo moviéndose en busca del Pacífico, a través de las tierras americanas, para ayudar a lanzar las naves de nuevo al océano recién descubierto. Éstas, a la par que ampliaron el territorio de su conquista, abrieron la posibilidad de navegación por las aguas del Pacífico hacia el Oriente desde México.

Si en un principio los marinos ayudaron a los hombres de tierra adentro para que llevaran sus conquistas a cabo, éstos, con sus expediciones y exploraciones, posibilitaron a los marinos para que siguieran el camino de su proyecto marítimo desde México. La colonia americana fue así convertida en el pontón de apoyo de la gran línea de navegación que unió España con el Oriente a través de México.

Los puntos de contacto y de penetración fueron los primeros que se determinaron



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en las costas mexicanas orientales. A ellos se acarrearon los hombres de tierra, que procedieron a la conquista, incitada por las noticias llegadas del interior, concentrándose en la Veracruz, el puerto que mayor facilidad proporcionaba para la penetración al interior de México. Pero siempre quedó el puerto comunicado con la isla de Cuba, convertida en el centro de la navegación del Caribe, a su vez ligado con España. Y esos nexos no se interrumpieron —y ello es paradójicamente significativo— ni con la destrucción de las naves de Cortés.

Huestes y pertrechos, órdenes políticas e intrigas se dirigieron hacia México para determinar su política. Todo fue conducido por las naves para tomar el camino de Veracruz, a pesar de los problemas de seguridad que presentaba. Y también lo fue la concepción colonial con su política militar estructurada, con la administrativa y la religiosa. De esa manera las naves llevaron a los puertos el nuevo modo de la vida colonial que impondrían en el interior del país los hombres de tierra. El gran proyecto marino tuvo que detenerse para dar lugar al acoplamiento que suponía la existencia de la nueva empresa terrestre, representada por el descubrimiento y la conquista de las tierras americanas con que no se había contado.

Esa interrupción y la espectacularidad de la conquista, justifican el que políticos, cronistas e historiadores se detuvieran a su vez para contemplar el espectáculo y que dirigieran la totalidad de su interés hacia él. Por ello entendieron el paso hacia el Pacífico como un producto de la historia propia de México en vez de considerarlo en relación con el correspondiente gran proyecto marino inicial.

El nuevo contexto obligó a sistematizar la navegación, por haberse determinado cristalizar la conquista de la Nueva España y de su colonización. Navegar de altura requirió niveles de organización superiores, concordes con su importancia, pues de ella dependía la vida colonial. Surgieron en consecuencia los reglamentos jurídicos, las aduanas y las estructuras administrativas se impusieron, incluso, a la libertad del marino respecto a la forma en que debía navegar. Todo ello era resultado de la filosofía de la gente de tierra, que concibió el manejo en el mar como la proyección de lo que fue el uso de los ejércitos terrestres.

Los marinos fueron responsables, sin embargo, de perfeccionar los derroteros para adecuarlos a los vientos, a las corrientes marinas y a las estaciones del año, y buscaron en el Atlántico la forma de salir del ámbito tropical para alcanzar los 38 o 40 grados de latitud y facilitar el viaje de retorno. Navegar el canal de Bahamas y proceder hacia el norte, posibilitó cerrar el ciclo de ida y de vuelta, desde entonces rutinario. La colonia y sus hombres de empresa terrestre quedaron así ligados a la metrópoli, empresa también de tierra, que se entusiasmaba por los nuevos hallazgos ultramarinos, en los que impulsaron el descubrimiento de tierra y la asimilación de ésta para dar con el mar de nuevo y repetir la experiencia.

Los hombres de la conquista americana correspondieron y respondieron en pocos años, con creces, a los anhelos de la corona en el sentido de que pronto llegaron al mar, y exploraron las costas del otro lado continental, hasta que la distancia y la



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

lentitud de las expediciones terrestres volvieron a imponer la necesidad de marinos, cuyos esfuerzos ya habían perforado el continente hacia el Pacífico por el estrecho de Magallanes (Fernando Magallanes, Juan Sebatián Elcano, García Jofre de Loaiza).

Los esfuerzos de Urdaneta por lograr el tornaviaje y la exploración marítima de la costa mexicana tienen el significado de corregir ese largo, peligroso y cansado derrotero hacia la especiería. La aplicación al Pacífico de la solución obtenida en el Atlántico, navegando hacia el norte, para elevar el derrotero de vuelta, requirió de la visión general del viaje total, lanzada desde La Rábida hasta las Filipinas para encajarlo a las observaciones climáticas y oceánicas brindadas, en gran parte, por las exploraciones de la costa mexicana hacia las Californias y luego hacia el norte, a las costas de los Estados Unidos. Esa visión general del viaje, interrumpido en México y de su posible continuación con la segunda parte del puente marino que se apoyó en nuestro país, es precisamente la aportación que se debe al gran fraile marinero.

El siglo XVI estuvo agobiado por los esfuerzos dirigidos a explorar y navegar las costas mexicanas, pero cabe insistir en los continuados fracasos de su colonización, sobre todo en el tramo del norte porque el valor de esa costa estaba en función del viaje al Oriente y no se evaluó de acuerdo con las necesidades marítimas. Los hombres de tierra trataron, en cambio, por todos los medios, de someterla a los proyectos típicamente coloniales.

Esos viajes del Pacífico tuvieron un doble sentido. Los unos fueron en busca del derrotero de la especiería y entre ellos se incluyó el de Urdaneta; pero los otros trataron de encontrar el soñado paso entre uno y otro océano por el septentrión. Si ese propósito nunca se consiguió, los esfuerzos, abortados, llevados a cabo brindaron un cúmulo de conocimiento sobre la costa occidental, que partió de la época de Cortés y continuó aumentándose durante la colonia, pues tanto las autoridades coloniales como los individuos particulares lo incitaron.

El simple recorrido de esos viajes conforma lo que venimos planteando. Aunque los intentos terrestres para comercializar la colonización de Baja California (Santotis Vizcaíno) fracasaron tercamente, el ansia por el saber distinguió sin duda a todos los navegantes y viajeros. Además de los dos mencionados, deben tenerse en cuenta los nombres de Álvaro Saavedra Cerón, Diego Hurtado de Mendoza, Hernando Grijalva, Diego de Becerra, Fortún Jiménez, Hernando Cortés, Francisco Ulloa, Hernando de Alarcón, Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrer. Entre todos decantaron los elementos valiosos, que al final del siglo XVI lograron plasmar la imagen occidental del continente al ofrecer el conocimiento necesario para los mapas y los portulanos que debían apoyar la navegación, ya iniciada, hacia el Oriente (Ruy López Villalobos, Andrés Urdaneta y Miguel López Legazpi). Esos viajes costeros ofrecieron, a la vez, las bases necesarias para facilitar la segunda etapa de la colonización de Baja California, que culminó con la fundación de Loreto por el jesuita Salvatierra en 1700.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los esfuerzos de exploración de las costas pacíficas en los siglos XVII y XVIII no se abandonaron, pues llegaron hasta los puntos más remotos para alcanzar Alaska y destruir, finalmente, el mito del paso entre los dos océanos (Nerváez, Malaspina). Estos fueron todos productos del quehacer de los navieros y los hombres de tierra no pudieron seguirlos con una acción paralela pues, como es sabido, la exploración terrestre quedó muy atrás y la colonización dejó mucho que desear en estos ámbitos.

Las costas mexicanas, sin embargo, no ofrecen los puertos naturales adecuados. Para la navegación hacia las Filipinas las naves sólo contaron con Acapulco, un buen puerto pacífico que se convirtió en lugar de partida y de llegada de los galeones. Los demás quedaron reducidos a puntos de protección y refugio por la escasa seguridad que ofrecen. San Diego, realmente apropiado, se inutilizaba por la gran distancia a que se encontraba de los accesos a la capital. Hacia el sur, Mazatlán, San Blas, Puerto Vallarta, Barra de Navidad y Manzanillo por su naturaleza geográfica no eran verdaderamente protegidos.

Acapulco se convirtió así en el centro nervioso de la costa desde Sonora hasta Guatemala y adquirió, aun cuando fuera temporalmente, a la llegada o salida de las flotas, una importancia capital y penetrante en la Nueva España, por el comercio que por el puerto se desahogaba. Además, varió en su derredor la población de una zona amplia debido al intercambio demográfico que produjeron quienes por él salían o entraban, o por los soldados del fuerte que allí se reunían. Lógicamente aparecieron los piratas en ese punto tan codiciado y en su contra se dispuso de una defensa que sólo alcanzó a proteger la entrada del puerto, nunca a la navegación. De hecho, se respondía con un instrumento terrestre en contra de un posible ataque marino y nunca se pensó —ello era imposible con la mentalidad de los hombres de tierra— en la necesidad de proteger la navegación con una escuadra, lo que hubiera sido adecuado.

Si el Pacífico contaba por lo menos con un puerto natural de primera como lo es Acapulco, no sucedió lo mismo con el Golfo, donde Veracruz fue el resultado de continuados y prolongados esfuerzos para lograr establecer un puerto artificial, protegido, también con mentalidad terrícola como era el caso del castillo de San Juan de Ulúa, que fue el principio de la cadena de fortalezas que se extendió hasta la frontera de Guatemala. Esos fuertes costaron mucho y sirvieron de poco, como se demostró cada vez que los piratas atacaron los puertos a sus anchas. En cambio la efectividad de la defensa marítima, que debió haberse generalizado, quedó comprobada con la persecución que el marino Eraso llevó a cabo con la escuadra de Barlovento. Esa fue la única vez en el Caribe que las fuerzas marinas extrañas fueron atacadas por una armada española. En vez de ello, en el diálogo entre la mentalidad terrestre y la marina, la primera se impuso arrastrando su propia tradición y confundiendo los métodos de defensa al preferir convertir naves concebidas como cargueros, que es lo que en el fondo eran los galeones, en castillos flotantes carentes de agilidad y de maniobra, cuyos movimientos pesados y lentos, era imposible que



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

compitieran con la ligereza y velocidad de los barcos menores construidos para la batalla, que usaban los piratas. En esa forma la táctica terrestre de la resi tencia se opuso a la táctica marina del ataque, representada ésta por los piratas; y las líneas de navegación se encontraron prácticam nte abiertas a cualquier embestida como también lo estuvieron las costas.

Detrás de todo, estaban las razones económicas surgidas con la aparición de los productos complementarios a la economía europea, que se habían puesto en movimiento con la aparición de la Nueva España y con el comercio de las Filipinas, concentrado en Veracruz y en el Caribe donde se establecieron sus derroteros. Pero, además, estaban los problemas políticos resultantes de la Reforma y de la Contrarreforma y los inter ses de las naciones que no participaron en el reparto inicial del continente.

Todavía debe considerarse, como otro de los motivos para la crisis española en América, la combinación representada en la oligarquía formada por el Estado y la Iglesia que ayudó al predominio de los terrícolas, al abatir el proceso del desarrollo burgués y la libre empresa con el sinfín de condicionantes y reglamentaciones que formaron el cuerpo de la legi lación, dirigidos tanto hacia las Indias como hacia la propia España.

Los piratas franceses primero y los ingleses y holandeses después representaron el enfrentamiento externo político y e onómico contra España y sus posesiones, así como también contra la navegación hispana en el mundo. La rivalidad naviera resultante de las luchas europeas fue el instrumento dedicado a lograr un nuevo equilibrio de naciones, buscándose ompen aciones en el exterior de los límites territoriales europeos. El ataque mostró un mayor vigor en el Caribe por la concentración, señalada ya, de los productos del continente entero, que arrastraba también los del Pacífico.

Por ser el punto de unión con La Habana y también con España, en la larga línea de navegación, el Caribe y la costa mexicana del Golfo tuvieron mayor importancia que la del Pacífico, y ello no fue sólo para España sino también para los piratas. El avance metódico que hicieron los piratas y el provecho que de la situación sacaron los "privateers", planteó por lo tanto a la Nueva España el grave problema de la defensa que se resolvió con la construcción de las inefectivas defensas terrestres arriba mencionadas, y el resultado fue que las colonias tuvieran que vivir en un constante estado de guerra y que, todavía en el siglo XVIII, siguieran reformando y adecuando las defensas terrestres junto al mar y concibiendo las tres zonas defensivas apoyadas en el fuerte de San Carlos de Perote, que no podía estar más tierra adentro.

El conversar con monólogos en línea paralela entre la mentalidad terrícola y la marinera, como lo hicieron Colón y los Católicos, parece haberse prolongado indefinidamente a lo largo del periodo colonial novohispano y se nota también, de manera clara, que en muy pocas ocasiones hubo un verdadero diálogo entre una mentalidad y la otra. Sin embargo, resalta que cuando coincidieron en el parecer se



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

debió a los intereses de conquista y de comercio que se aunaron. En esas ocasiones hubo colaboración entre unos y otros, como en el caso de las líneas comerciales filipinas cuando vimos que las autoridades terrestres viajaban hacia Acapulco en apoyo de la llegada de las flotas. Cabe pensar si fueron las flotas en sí o la comercialización de los productos que acarreaban lo que verdaderamente atraía la atención.

Salidos los productos del puerto de Acapulco el interés por el puerto y por la flota decaía y el primero quedaba prácticamente vacío.

Creemos que se puede afirmar que la Nueva España surgió de una mentalidad terrestre, de conquista y colonia; recorrido histórico que se desarrolló paralelo al recorrido histórico marino que en ella se apoyaba, y que le era ajeno. La preocupación por el mar se nota que perteneció a otros, a los marinos, y el grupo terrestre no admitió una tradición marina en su territorio, preocupándose sólo de los problemas internos que giraron en torno a la centralización y al poder, lo que prolongaba en América la misma actitud que observó la corona española; de ahí que su decadencia se reflejara en la marina, y sus problemas, sin entenderse propiamente, trataran de resolverse a punta de reglamentos, de legislación y de lineamientos rígidos. Así se pretendió manejar el carácter y la obra de hombres que lograron navegar aun contra los elementos, como lo hicieron los marinos que conducían la nave de Cubero. La corona representó así una absurda realidad tangible frente a la incertidumbre del mar y esto fue difícil de compaginarse.

Esa realidad concreta, la herencia terrestre, formada por los hombres de mentalidad de tierra, fue lo que se entregó al fin de la Colonia a la nación mexicana. Los hombres de la independencia y los novohispanos eran los mismos, pues los unos heredaron de los otros y lo que recibieron fue la tierra del imperio junto con su mentalidad apegada a ella.

Los marinos y su mentalidad no fueron incluidos en la herencia, y la nación mexicana quedó convertida, por inercia, en nación de mentalidad terrestre. Cayó el tramo del puente de navegación, que ligaba Acapulco con el Pacífico al salir el último galeón, el Magallanes, en 1815 y se desmoronó, con motivo de la independencia, el que ligaba a Veracruz con España; con rezago por la resistencia del castillo de San Juan de Ulúa que duró hasta 1825 y que, esta vez, fue efectivo como agresor contra la nueva soberanía de México, esperanzado y animado por la ayuda que debía llegarle desde Cuba por el mar.

La discusión de la soberanía mexicana con España continuó a pesar de que la caída de San Juan fuera el término físico de la Colonia en México. Todavía tuvieron lugar la expedición de Barradas en 1829 y la empresa anterior en contra de La Habana, llevada a cabo con los barcos en corso de la independencia, aventureros y corsarios que, si bien facilitaron un instrumento marítimo para la independencia, también fueron el principio de la presión externa sobre las costas que, a la larga, plantearían otros problemas.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La nación continuó en el siglo XIX manejando sus costas en la forma tradicional de la Colonia con ausencia total de marinos. Hay que comprender cómo la mentalidad terrícola quedó en pie en México al retirarse todo el aparato marino, ajeno, que rodeó al país durante la época colonial. La política nacional se ciñó después de la independencia en torno al poder y las continuas luchas que de ello resultaron inclinaron el país hacia un proceso ruinoso. De la ruina se trató de salir a punta de legislaciones aduanales e impositivas, poco constructivas, que se aplicaron a los puertos con intención de recabar los medios necesarios para sufragar los gastos nacionales. De hecho se gravó la presencia de las naves extranjeras en los puertos y el poco comercio que en ellos tenía lugar. Así manejados, los puertos siguieron representando la fortaleza de defensa junto al mar en vez de los puntos de apertura y de empresa hacia el exterior.

Los pocos navíos nacionales se dedicaron a quehaceres menores y la falta de marinos para navegarlos se suplió con españoles o con extranjeros. No pudo haber, así, una salida hacia el mundo, sin naves, sin marinos y prácticamente sin puertos propiamente dichos, pues los existentes eran el reflejo de la mentalidad terrestre característica del país.

A punta de leyes no se impidió que el resto del mundo existiera. Tampoco se logró aislar la nación cuando el mundo se presentaba insistentemente frente a las costas, que reflejaron la situación lamentable del interior de la república. Se chocaba de manera rígida con los lineamientos convencionales del exterior, y ello fue motivo para que las costas se convirtieran en el punto de fricción con el extranjero. Los puertos mexicanos del Caribe y del Golfo se convirtieron otra vez en el lugar de acceso hacia el interior del país.

Llegaron de nuevo las flotas francesa, norteamericana, española, inglesa y otra vez la francesa, todas ellas trasportadoras de ejércitos invasores, que eran el arma apropiada para atacar al país terrícola. Las marinas no tuvieron otro papel que el de trasporte pues iban a un país sin naves y sin marinos y la lucha principiaría a partir del desembarco. ¡Tan conscientes fueron, pues, los diversos invasores extranjeros de la naturaleza terrestre de México! Todos ellos entraron repitiendo la hazaña por Veracruz, igual que sucedió en la historia anterior, para emprender paulatinamente el camino hacia la capital, y sus batallas fueron todas en tierra, sin otra acción naval que la de los lanchones para el desembarco.

El derrumbe de los puentes marítimos y la desaparición de los marinos había sido real y funesto. El espíritu marinero estaba reducido a su más mínima dimensión local, costera; y en el centro, con mente terrícola, se trató de resolver el problema, en abstracto, con malos resultados.

El siglo XIX avanzaba y las necesidades del país cambiaron poco a poco después del imperio de Maximiliano, por encontrarse presionado por las revoluciones industriales y por el capitalismo, que avivaban la sed de nuevos productos necesitados en el resto del mundo. Situación, ésta, parecida a la planteada en los siglos XVI y XVII,



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

pero con la terminología diferente y típica del XIX. Por ello vino el despertar iniciado por Juárez, al plantear la nueva l gislación que permitiera en un futuro dar las bases para un posible desarrollo de los puertos. En ese inicio se apoyó el régimen porfirista al intentar el desarrollo portuario y adecuar las costas, para recibir los medios de comunicación establecidos en las demás naciones y abrir el paso al "progreso".

Sin embargo, estaba en pie —ello no se podía evitar— la mentalidad terrícola, y los puertos y las costas fueron puntos de entrada de nuevos lineamientos de evolución económica ajena. Por esos puertos entraron de nuevo la filosofía, la economía y la técnica que convirtieron a la nación, como al resto de Latinoamérica, en nueva zona de productividad de materias primas necesarias.

En términos generales, el siglo IX, con su mente de tierra adentro, sólo fue capaz de enfocarse hacia lo suyo, hacia adentro, y no se dio verdadera cuenta de que ver hacia el mar pudo haberle sido fundamental. En cambio México tuvo que aceptar muchas de las soluciones que le estaban llegando por el mar sin darse realmente cuenta.

De hecho los puertos y las costas se movieron en torno a la comunicación. En ninguna forma fueron lugares explotables en bien de la propia nación.

Apenas al final del siglo se dio lugar a nuevos intentos, tímidos todavía, que permitieron poner las bases para un posible desarrollo marítimo que, de hecho, no llegó a su plenitud.

El espíritu terrícola nacional no comprendió, ni aun al principio del siglo XX, la necesidad de que la población se volcara en un esfuerzo conjunto para convertir los puertos en el punto de partida que proyectara el país hacia afuera para meterlo en las corrientes contemporáneas. Las costas no fueron los apoyos necesarios para explotar los recursos económicos, o los industriales complementarios de la economía interna, que ofrece el mar. Los esfuerzos de Porfirio Díaz no lo alcanzaron porque se hicieron en otras direcciones.

El roce con el mar continuó siendo un fenómeno local costeño y la nación no se acostumbró a tener presente la existencia de sus dilatadas costas. El mexicano continuó construyendo una nación de espaldas al mar y quedaron en pie la mayoría de los problemas.

La nación mexicana es una nación pacífica, que no da lugar al montaje de una gran marina guerrera; pero, en cambio, el quehacer de una gran marina mercante y la formación de buenos y abundantes marinos están más que justificados por todas las razones: económicas, políticas y aun sociales. Las costas siempre estuvieron abiertas al mundo pero el país, históricamente hablando, fue poco consciente de esa apertura. Las costas y el mar significan nuevas formas de vida, nuevos recursos naturales, industriales y económicos que son necesarios para las actividades terrestres nacionales y que, en mucho, pueden cambiar la vida del país si las sabe desarrollar con la atención que, por su importancia, tiene el quehacer del mar.

Empresas nuevas todas ellas que requieren de la vitalidad de los jóvenes y de la



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

experiencia de lo viejos; pero que son empresas de juventud al abrigar la aventura, la firmeza de carácter, la liberalidad, la tolerancia y la iniciativa capaces de enfrentarse con la fuerza natural más aterradora, acompañada de la más extrema y sobrecogedora belleza.

Esperamos que el recorrido del trabajo presente contribuya a despertar la conciencia de nuestra nación que, por muchos motivos, puede y debe abocarse al mar y fomentar una nueva tradición, que sólo puede favorecerla, al tender los puentes navieros hacia el resto del mundo, con la misma poesía y grandeza que lo hicieron las otras nacione



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# APÉNDICE 1

## VIAJE DE FRAY ALONSO PONCE, VISITADOR DE LAS PROVINCIAS FRANCISCANAS, A LA NUEVA ESPAÑA EN 1584

> . . .después de haber padecido mucha tormenta de la mar y del viento; llegaron a la nao con tanto ímpetu y furia de las olas, que los mandadores y el piloto tuvieron por muy peligrosa la llegada, porque de los golpes que daba el barco en la nao recibían mucho daño, y de las muchas y grandes olas le entraba tanta agua que parecía milagro no hundirse allí a pique de la misma nao. Duró esto hasta que dentro de la nao dieron voces a los barqueros que se pasasen a la popa de la nao, porque allí estaba el batel, al cual podrían amarrarse y pasar poco a poco la gente que en el barco traían con la ropa, porque en él se iban todos a fondo, porque con esta diligencia con más seguridad y felicidad pudiesen pasar desde el batel a la nao, los cuales unos entraron dentro del barco y otros se colgaron de las sogas del navío, para poder subirlos a él como lo hicieron.

La maniobra fue juzgada por los de la nao como de sumo peligro hasta el punto de dudarse poder embarcarlos sin contratiempo. Pero la nao continuó en la espera de sus compañeros de viaje antes de hacerse a la mar y durante ella volvió la tormenta:

> . . .a las tres de la tarde se desamarró la nao con la fuerza del viento de la mar y estuvo en términos de perderse con toda la gente y hacienda que llevaban, porque si no se acudiera con mucha diligencia al socorro, alargando más el cable o marona con que estaba amarrada, en breve tiempo diera a la costa donde la mucha mar y olas que había se perdiera.

El remedio no fue suficiente, el viento y la mar gruesa aumentaron hasta que reventó la amarra de la nao en que estaba sujeta, a pesar de que era nueva y tan gruesa como una pierna de hombre. Echaron otra ancla para sustituir la perdida. También se perdió, así como otras dos que echaron sucesivamente. La angustia fue creciendo, se hizo de noche y la oscuridad fue absoluta. Todos estuvieron convencidos de que habrían de perderse.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> Los religiosos y pasajeros se ocupaban en prepararse para dar a Dios cuenta de las suyas. . . [culpas] y en hacer oraciones y derramar lágrimas a Dios pidiéndole misericordia de sus culpas. Era gran lástima y dolor ver tantas mujeres y niños pequeñitos estar esperando que se los tragara la mar enmedio de las tinieblas de la noche, la cual se gastó y pasó en esta forma.

El capitán optó por su única solución, izar velas y barloventear hasta que, a medianoche, se puso la luna, entre la punta de Salmedina y las Arenas Gordas en un tramo de aproximadamente una legua. Pero al ponerse la luna la oscuridad hizo todo más difícil y hubo que largar la última ancla para afirmar la nave y esperar, no arriesgándose a dar en un bajo como hizo la nao capitana, que estaba en las mismas bregas y se perdió.

Así se enfrentaron con la noche en espera de, al amanecer, regresar al puerto de San Lucas de Barrameda de donde habían salido. Llegó el auxilio que habían pedido de tierra para informar que no podrían entrar en puerto hasta la tarde, pues los bancos de la barra estaban cubiertos con menos de los once y medio codos que necesitaban de calado. Por la presión que el capitán ejerció, consintió el piloto de barra en intentar la entrada. A pesar de que por tres veces tocó en el bajo de la misma ''raspando por las peñas''.

Fondeada la nave, todos saltaron a tierra y dieron gracias a Dios. La flota había sufrido. Se perdió la capitana, unas naves se fueron a Cádiz para refugiarse de la tormenta, otras se perdieron frente a Sanlúcar junto a tierra, y de ellas se pudo salvar la gente y parte de la mercadería.

La Casa de Contratación tuvo que aviar una nueva capitana y otra almiranta y de nuevo se procedió al embarque para salir. El mucho retraso plantearía los problemas al llegar a las Indias. El padre comisario no encontró lancha para abordar cuando se ordenó y tuvo que hacerlo al día siguiente cuando, de nuevo, persiguió, en víspera de San Juan, a la nave que alcanzó dos leguas afuera, cuando fondeó. La abordaron allí,

> no con poco trabajo ni pequeño peligro, porque con el mucho viento y olas grandes que había, y por ir metida debajo del agua cuasi toda la chalupilla, que era pequeña, estuvieron a pique de perderse, pero el Señor los libró y ellos se metieron dentro de la nao.

Nuevas tormentas, noche barloventeando mientras se reunían las naves participantes en la flota. Se juntaron las de Cádiz con las de Sanlúcar y se hicieron a la vela con buen tiempo que sólo duró un día porque sobrevino la calma.

> . . .la cual duró hasta el día de San Pedro y San Pablo, veintinueve del dicho, que ese día vino viento brisa con tanta fuerza y tan buenas señales que toda la



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> flota alegró. Antes de salir de los cabos se descubrieron navíos que de lejos parecían moros, los cuales pusieron la flota en cuidado y hicieron que se parase. La nao en que iba el padre comisario se puso a punto de guerra, que fue placer verlo, pero conocido después no ser naos de enemigos, se quietó todo. También atemorizó mucho a los de la nao Santa Catalina una landre [tumor] que pareció tener un marinero, el cual, con frenesí, después de ser sacado de la nao y puesto en la chalupa con hombres que de él curasen, se echó una noche en el mar y se ahogó sin pod rlo remediar. El día siguiente, último de junio a las tres de la tarde, se volvió el viento brisa en un vendaval, o viento de la mar, que a toda la flota puso en gran tribulación; amainó la capitana todas las velas y dejóse estar de mar en través, a la cual siguieron todas las demás naos, y de esta suerte estuvieron hasta el otro día primero de julio que calmó aquel viento y volvió brisa, la cual no faltó hasta llegar a la Gran Canaria que fue a los siete del mesmo mes de julio, en que tomó el puerto la flota a las doce de mediodía. .. .

Dos días estuvieron en puerto para volverse a dar a la vela, con tanto viento que fue tormenta y se perdieron cuatro bateles de la flota y en uno de ellos también los cuatro hombres que en él estaban. Al alejarse del puerto se sosegó el mar y el viento, que los acompañó desde el 9 de julio hasta el 4 de agosto, en que se descubrió la isla Deseada. ''Fue tan buena esta navegación que hasta allí trujo la flota, que los antiguos y cursados en aquella carrera decían no haber visto tan buen viaje después que andaban en la mar.''

A vista de tierra se siguió la derrota día a día hasta entrar en el puerto de Ocoa en Santo Domingo, el 14 de agosto. Allí se detuvo la flota hasta el 18 para revituallarse de agua, carne, fruta y conservas. A pesar del temor de nuevas tormentas salió con viento suficiente y mar tranquilo aunque

> era más ordinario desde allí hasta la Nueva España haber ruines vientos y huracanes que viento próspero y favorable; pero Dios que no está obligado a los vientos ni a los tiempos hizo a aquella flota tan señalada merced que pasó por todo sin peligro ninguno hasta ver la tierra de la Nueva España, la cual se descubrió a nueve de septiembre, domingo al amanecer.

Sin duda, con todo y los buenos marinos, la derrota se colgó desde Cuba pues, si bien estaban frente a la costa novohispana, la tierra que avistaron,

> que se llama las Sierras de San Martín, treinta leguas del puerto de San Juan de Ulúa, donde habían de surgir y desembarcar, no le pudieron tomar aquel día, y así gastaron lo restante dél hasta la noche en irse acercando al puerto. Cuando anocheció se halló la flota sobre el río de Alvarado, catorce leguas antes de dicho



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



puerto, y prosiguió el viaje caminando con poca vela, para que cuando amaneciese estuviese sobre el puerto y entrase luego a dar fondo; pero no quiso nuestro Señor que fuese así porque para este lugar estaba guardado un tan gran peligro que muchas naos estuvieron a punto de perderse como se perdió una muy buena, y fuera de ésta la que en más peligro estuvo fue la nao en que iba el padre comisario, lo cual pasó désta manera.

Navegaban con poca vela para acercarse a San Juan de Ulúa durante la noche y en la nao Santa Catalina se ponía todo el cuidado para vigilar la aparición de los bajos y de los arrecifes, que abundan en la costa. El piloto y el maestre no abandonaban las sondas que llevaban y tomaban las profundidades. Incluso los frailes fueron velando junto con el padre comisario porque, atemorizados, no sosegaban en la cámara de popa y preferían acompañar al piloto y al maestre en su guardia presenciando las maniobras.

A las once de la noche se midieron setenta brazas de fondo y poco después, al echar el plomo de la sonda, hallaron fondo a treinta y siete brazas, lo que atemorizó a todos pues casi de golpe se disminuyó la profundidad. Se mandaron largar las velas



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de gavia para salir al mar y uno de los que emprendieron la maniobra gritó que los bajos estaban en proa. La turbación y el temor fueron tanto que

> sólo hubo lugar de cortar con hachas las sogas con que estaban amarradas las áncoras, que iban aprestadas para surgir en el puerto, y dando fondo a la una de ellas se tomaron las velas con que iba navegando la nao, y con esto paró de andar tan cerca del bajo y arrecife donde iban a dar, llamado las Cabezas, que con un cuerpo de nao que anduviera más, se quedara allí perdida, como se quedó otra que venía allí cuasi junto con ella, la cual no haciendo las diligencias necesarias y caminando más que convenía y con más descuido del que en tal sazón era menester, se perdió sin poder ser remediada. Los de la nao en que iba el padre comisario sacaron en la chalupa otra amarra y otra ancla, con lo que la amarraron y fortificaron de nuevo, y aforrando por dentro los cables porque no se les cortasen se aseguraron algún tanto.

Desde el Santa Catalina se avisó el resto de la flota con un tiro de una pieza de bronce que se disparó, todos pudieron escapar haciéndose de nuevo a la mar, menos el galeón Marqués de Santa Cruz que no pudo maniobrar y tocó cinco veces con lo bajo del timón en el fondo y de casualidad no se abrió la nave. Oraron y rezaron los frailes en la noche interminable, para salir de aquel peligro, "del cual nunca tuvieron tanto espanto como cuando fue de día, que vieron el peligro grande en que habían estado toda la noche, porque los peñascos del fondo eran tan grandes y se veían tan claros que causaban horror". Hasta las tres de la tarde no se levantó la brisa, el día 10 de septiembre, para sacarlos del aprieto y empujarlos hacia el puerto donde tampoco entraron, por no haber navegado las cinco leguas antes del anochecer para poder enfrentarse con la peligrosa entrada del canal. El final del viaje todavía hubo de proporcionar la última experiencia desagradable:

> Casi en su paraje [San Juan], un poco fuera a la mar, dieron fondo con una buena amarra que el maestre sacó de la nao que la noche antes se había perdido, para que les amaneciese frontero del puerto y entrasen luego en él; mas no les sucedió conforme a su pensamiento, porque la corriente de el agua era tanta, y una turbonada de viento y aguacero que vino tan grande, que se llevó la nao garreando y arrastrando más de ocho leguas abajo del puerto, a donde se hallaron cuando amaneció. Donde fue nuestro Señor servido de proveerles, después del mediodía, de un viento favorable con que en cuatro o cinco horas entró la nao en salvamento a dar fondo en el puerto de San Juan de Ulúa, martes infraoctava de la natividad de nuestra Señora, once de septiembre de ochenta y cuatro y no sin peligro porque tres veces tocó el timón en las peñas de la canal del puerto; pero fue Dios servido que no recibiese daño la nao.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El padre Alonso Ponce pudo por fin poner pie en tierra novohispana.[1]

Vemos que el viaje a América exigía de buenos arrestos en quienes lo emprendían para llegar, como decían, "en perfecto orden y concierto" a San Juan de Ulúa donde habiéndose amarrado las naves en el puerto, se daba la noticia de la llegada de la flota al virrey y a la audiencia de la Nueva España y se apresuraba la descarga, previa visita, de acuerdo con el registro que se hizo en Sevilla.

1 Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España,* edición y estudio de Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, prólogo de Jorge Gurría Lacroix, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976, 2 vols., vol. I, p. 4-11



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# APENDICE 2

## ORDEN REAL PARA EL PUERTO DE ACAPULCO AÑO DE 1567[1]

Don Gastón de Peralta, marqués de Falces, conde de Santisteban, mayordomo mayor de su maje tad en el reino de Navarra y su visorrey gobernador y capitán general en esta Nueva España y presidente de la audiencia real della etcétera. Hago saber a vos Juan del Hierro, alcalde mayor de la provincia y puerto de Acapulco, y bien sabéis cómo por mandado de su majestad, en su real nombre, se despachó en el puerto de la Navidad para el descubrimiento de las islas del poniente cierta armada y gente de que fue por general Miguel López de Legazpi y después quel dicho general y la gente y los navíos que llevó, llegaron a las dichas islas, vinieron dellas al puerto de Acapulco la nao capitana y el patax nombrado San Lucas, se despacharon en el dicho puerto de Acapulco los dichos navíos y otro nombrado San Jerónimo con más gente y socorro para el dicho general con los capitanes que en ellos se enviaron y porque se espera que su majestad es servido que se haga cerca de dicha jornada y descubrimiento y así mismo se tiene entendido que el dicho general Miguel López de Legazpi habrá enviado de las dichas islas algún navío o navíos con especiería y oro y otras drogas y cosas de valor, que habrá rescatado e habido con los rescates que llevó de su majestad, y llegarán con brevedad a dicho puerto, y los dichos navíos que se enviaron así al principio como con el socorro que después se envió, son muy buenos y que costaron mucha cantidad de pesos de oro y es necesario sustentarlos para cualquier efecto que su majestad sea servido y, cuando acaeciere llegar al dicho puerto, se reparen en él de las cosas forzosas y necesarias porque no se pierdan, siendo de tanto valor. A trueque de gastarse alguna poca cantidad en las cosas convenientes, y para que en su caso que su majestad mande continuar la dicha jornada se puedan aprestar con brevedad y no haya dilación ni peligro en su tardanza por no prevenir las cosas forzosas, y por evitar la costa grande que harían si en el dicho puerto por falta dellas se detuvieren mucho tiempo como por experiencia se ha visto, por la presente vos mando que en dicha provincia y puerto proveáis y hagáis lo siguiente:

1 *Fondo Colec ión Antigua*, vol. 336, Biblioteca d l Museo de Antropología, México, facilitado por la maestra Elena Estrada de Gerlero.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Partiréis desta ciudad de México con la brevedad que sea posible y llegado a la dicha provincia de Acapulco residiréis en el dicho puerto, proveyendo las cosas tocantes a vuestra jurisdicción conforme a vuestra provisión e instrucción que con el dicho cargo se os dieron y haréis reparar las casas que su majestad tiene en él para bastimentos y carpintería, tonelería, y herrería y otras cosas, de manera que se sustenten y no se caigan ni quemen teniendo dellas el cuidado que combiene y para el reparo forzoso y necesario de las dichas casas proveeréis los indios que sean menester pagándoles su trabajo pues la costa que en ello se podría hacer será muy poca.

Otro sí, proveeréis que los siete esclavos negros que están en el dicho puerto, que son un herrero que se llama Diego y una negra su mujer que se llama María y un hijo suyo muchacho y otros negros que ayudan al dicho herrero en la fragua, que se llaman Antón y Cristóbal y Gaspar, y otro negro que se llama Juan de Medina que es cordonero los cuales vos entregó el pagador Rodrigo de Areguren residan y estén en el dicho puerto hasta que por mí otra cosa, en nombre de su majestad, se prevea y mande, que el negro herrero pues es buen oficial y tiene fragua y las herramientas necesarias, entienda en hacer alguna cantidad de clavazón de todas suertes para los dichos navíos de madera, que se puedan proveer de la que hubiera menester cuando llegaren al dicho puerto para lo cual os proveerán los oficiales de la Real hacienda de diez o doce quintales de hierro de los cuales, y del hierro viejo que hubiere en el dicho puerto, se podrá hacer la dicha clavazón y estaréis advertido de entregar al dicho negro, por peso, el hierro y que, por peso, os entregue la clavazón para tener cuenta con la merma porque no haya fraude en ello.

Yten. Porque los dichos navíos tendrán necesidad de brea y alquitrán para brearlos y darles lado y alquitranar las jarcias y aparejos y también para lo embiar de respeto al dicho general Miguel López de Legazpi, y tengo noticia de lo que se ha hecho en los montes comarcanos al dicho puerto, para los dichos navíos que se han despachado en él será bueno y mejor que lo que traen de España y sale más barato que enviándolo desde la Veracruz y que hay buen aparejo para poder hacer cantidad de ello. Proveheréis cómo se hagan, desde luego, hasta cien quintales de brea y que sea muy buena y hasta cincuenta quintales de alquitrán y haréis proveer para ello los indios que sea menester de los más cercanos, aunque sean fuera de vuestra jurisdicción pagándoles su trabajo a razón de medio real por cada día de trabajo a cada uno con más la ida y vuelta a sus casas, a la dicha razón y haciéndoles todo buen tratamiento; y así como se fuese haciendo la dicha brea y alquitrán lo haréis encerrar en una de las casas de su majestad de manera que esté a buen recaudo.

Y porque una de las cosas más principales de que los navíos tienen necesidad son la jarcia y cables para los poder aparejar y para este efecto soy informado que en la dicha provincia, en partes muy cercanas al dicho puerto, hay muchas tierras de riego



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y humedad donde se podría coger cantidad de cáñamo, sembrándolo, procuraréis de visitar personalmente la di has tierras e tomar las que dellas os parecieren combenir para el fecto dicho, en nombre de su majestad, que para ello por la present en su real nombre vos doy poder y facultad cual en tal caso se requiere y señaladas las dichas tierras procuraréis de aver en aquella provincia o en la costa de Zacatula semilla de cáñamo, y que se iembre y beneficie poniendo en ello todo buen recaudo y diligencia como de vuestra persona confío, demás que los oficiales de la real hacienda tendrán también por su parte cuidado de procurar la dicha semilla así en la provin ia de Me huacán como en el valle de Atlisco y Tulancingo y pidiéndola haberos la enviarán, y si para conocer y entender la calidad de las dichas tierras para sembrar el dicho cáñamo y beneficiarlo como combiene no halláredes en aquella provincia persona cual convenga, me daréis la noticia dello para que yo la mande bu car y enviar.

Como por la experiencia se ha visto, se ha gastado mucha cantidad de pesos de oro en el bastimento de carne y pe cado en el dicho puerto, por haber poca cantidad de ganado en aquella provincia y no tener su majestad chinchorro en el dicho puerto, y agora, por orden vuestra, se está haciendo dicho chinchorro y es necesario que si se ha de seguir la dicha jornada de las dichas islas y del poniente y sustentar astillero en el dicho puerto, tenga su maje tad en la comarca dél algunas estancias buenas para tener y u tentar en ellas todo g´nero de ganado mayor y menor. Visitaréis personalmente las comarcas del dicho puerto y, habiendo comodidad y aparejo bueno, señalaréis y tomaréis para u maje tad tres o cuatro sitios de estancias y, en su real nombre, tomaréis la posesión dellas en forma para las poder poblar cuando y como a su real servicio conviniere, que para lo suso dicho vos doy asimismo poder y facultad cual en tal caso se requiere y embiaréis las posesiones que tomáredes y diligencias que hiciéredes, así de los dichos sitios destancias como de las dichas tierras para sembrar el cáñamo, a los oficiales de la real hacienda para que los guarde y tenga por títulos.

A causa de no haber en el dicho puerto barca ni batel alguno para el servicio del rey, para poder ayudar y servir a los navíos de las dichas islas cuando a él vinieren y para pescar para la provisión de la gente dellos y para poder traer sal, avéis comenzado a hacer con licencia mía una barca para su majestad para los dichos efectos y, porque conviene que ésta se acabe, daréis orden cómo se prosiga en la obra della y que se acabe con toda brevedad y pagaréis al maestro que la hace los sesenta y cinco pesos de oro común y los ocho mil cacaos en que con él os consertásteis allende de su comida, conforme al asiento que con él se tomó de escritura, que se hizo, que lo que montase conforme a lo suso dicho el gasto de la dicha barca y costo de chinchorro se os pagará en la real hacienda, a cuenta de la dicha jornada de las islas del poniente y haréisos cargo de la dicha barca y del dicho chinchorro como de haci nda de su majestad.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Como sabéis reside en el dicho puerto de Acapulco Juan López carpintero de ribera y según he sido informado de vos y del pagador Rodrigo de Areguren es muy buen maestro y gran trabajador y hombre necesario para aquel puerto, por que siendo Dios servido, que vengan navíos de las dichas islas como se espera que vendrán, podrá entender en todo lo necesario para los aderezar y aprestar y si se fuese de allí sería trabajoso hallar hombre que tan bien entienda aquel oficio y podría haber por esta causa dilación en el despacho de los navíos porque no todas veces se hallan en esta tierra semejantes oficiales y podría hacer falta: atento esto os concertaréis con él dándole de salario por el tiempo que sirviere, hasta que sea despedido, a razón de ciento y cincuenta o ciento y sesenta pesos de minas, poco más o menos, en cada año como mejor os pareciéredes concertar con él y hecho el concierto y acabada la barca, que está haciendo, porque hasta acaballa no ha de gozar deste salario se ocupará en visitar los montes para saber la madera que hay en ellos y a qué distancia del puerto está y qué géneros de madera para entender si habrá el recaudo necesario dello, para poder fundar astillero en el dicho puerto en caso de que se haya de fundar, así de encina y roble para corbatones y la demás ligazón del navío como de pinos para árboles y tablazón y que es de relación de la cantidad que habrá de cada género por más o menos, y si habrá algunos ríos por donde se pueda echar hasta la mar o por qué orden se podría llevar al puerto y embiármeeis esta relación firmada de vuestro nombre y del suyo y hecha esta diligencia se podrá ocupar en cortar y desbastar algunos árboles mayores y trinquetes y vergas con la demás madera, de que pareciere que podrán tener más necesidad los navíos que vinieren ahora, sea siendo los mástiles y vergas de piezas enteras o en ahí viéndolas en otras [formas] como sean de más provecho y que con más facilidad se puedan llevar al puerto.

Asimismo procuraréis que se hagan hasta ciento y cincuenta poleas, motones y roldanas y algunos vertellos, para los dichos navíos, de todas suertes del tamaño que sean menester y la madera de que se han de hacer la podrá desbastar Juan López, carpintero, y después de desbastada podrá hacer la obra el tornero que está en aquel puerto concertándoos con él lo mejor que pudiéredes y acabadas las encerraréis donde estén a la sombra porque con el sol no se acaben.

Yten, procuraréis de saber si hay sitio y aparejo donde se pueda poner una sierra de agua en el monte, lo más cercano que se pueda del puerto, porque habiéndose de proseguir la carrera de las dichas islas y tener astillero en el dicho puerto es necesario que haya la dicha sierra de agua para poder dar recado bastante de toda tablazón que sea menester.

Estaréis advertido que, cuando acaeciere venir algún navío de las islas al dicho puerto, me deis aviso con diligencia de su llegada con relación de lo que trujere, juntamente con las cartas que vinieren para esta real audiencia y para mí y para los oficiales de la real hacienda y las demás personas particulares con persona de recaudo y enviaréis los registros a los dichos oficiales, quedando allá un traslado



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

autorizado y no consentiréis ni permitiréis que se saque cosa alguna de los dichos navíos si no fuere por cuenta e razón y con licencia vuestra o estando vos presente y a personas seguras y de confianza, hasta en tanto que visto el registro se os diga lo que se debe hacer y en el entretanto que se os ordenare lo que avéis de hacer en lo tocante a los navíos y lo que en ellos viniere y lo que sea de aprovechar, en todo daréis de comer a la gente que viniere en ellos, lo necesario moderamente, y si hubiere enfermos tendréis cu nta con mandarlos curar y que se les dé el recaudo necesario.

Yten luego que llegare algún navío de las dichas yslas me daréis aviso de las velas, jarcias y aparejos que trae y de lo que será menester que se le provea para que luego se entienda en ello, de manera que no haya dilación en su despacho conforme a lo que su majestad hubiere proveído y mandado y a lo que en su nombre se provea y mande.

Porque, como sabéis, se huyeron del puerto algunos marineros y calafates por no ir en los navíos a las dichas islas, teniendo recibido sueldo de su majestad para el efecto y estando obligados a ello y, especialmente, quedaron en aquella provincia Juan González mulato y Francisco de Mena y Juan Valenciano y Diego Díaz grumete, procuraréis de saber si están en ella o sus comarcas o hacia Zacatula, y pudiendo ser habidos haréis prender aunque sea fuera de vuestra jurisdicción así a los susodichos, como a otros cualesquiera que se hayan ausentado del servicio de su





2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

majestad, y presos y a buen recaudo los enviaréis a la cárcel real desta corte para que sean castigados, y se cobre lo que a su majestad deven demás que en ésta ciudad en la de la Veracruz se tendrá también cuidado de los que por acá hubieren portado

De todas las pagas que hiciéredes en todo lo susodicho aunque sea en poca cantidad, porque lo que se provehe es para la necesidad forzosa, tomaréis las cartas de pago de las personas a quien las hiciéredes por ante escribano de su majestad si lo hubiere, y si no por ante escribano nombrado para vuestro descargo y tendréis cuenta e razón clara y particular para la dar cada y cuando os sea mandado.

Para los dichos efectos y para dar de comer a los dichos esclavos que están en el dicho puerto y al carpintero y tornero, os entregarán los oficiales de la real audiencia, por mandamiento mío, quinientos pesos de oro común de los cuales os haréis cargo y tendréis cuenta.

Otro si, me daréis aviso de todo lo demás que entendiéredes que conviene al servicio de su majestad que se provea en el dicho puerto, demás de lo contenido en esta memoria e instrucción en todo lo cual entenderéis con el cuidado y diligencia que de vuestra persona confío, como en cosa que toca al servicio de su majestad que para cada cosa y parte de ello en nombre de su maje tad vos doy poder y facultad quel en tal caso se requiere. Fecho en México a nueve días del mes de junio de mil e quinientos y sesenta y siete años.

El Marqués de Falces.

Fernando de Sandoval, escrivano.

Joan de Cuebas.

La superior orden que se dio para
el puerto de Acapulco

## SIGLAS:

A. P.: Alejandro Prieto
Bibl. del Congreso, Wash.: Library of Congres in Washington.
C. B. G. Carlos Bosch García
E. V. L. Elisa Vargas Lugo de Bosch
Inst. Invest. Estéticas: Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional Autónoma de México.
Inst. Invest. Históricas: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México.
P. R. R.: Pedro Rojas Rabiela.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

# BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Alba, Duque de y otros, *Mapas españoles de América, siglos XV-XVII,* Madrid, Academia de la Historia, 1951.
Aguado Bleye, Pedro, *Curso de Historia de España,* Madrid, Espasa Calpe, 1936, 3 vols.
Almazán, Marco A., "El galeón de Manila", *Artes de México,* 1971, núm. 143.
Amaya Topete, Jesús, *Atlas mexicano de la onquista,* México, Fondo de Cultura Económica, 1958.
Ávalos Guzmán, Juan, *Nuestras canoas en el Mediterráneo americano,* México, Editorial Litorales, 1959.
Bonilla, Juan de Dios, *Historia marítima de México,* México, Editorial Litorales, 1963.
Borah, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI,* México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
Bosch García, Carlos, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos, 1819-1848,* México, Escuela de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1961.
—, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos, 1819-1848,* México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974.
—, *Material para la historia diplomática de México,* México, Escuela Nacional de Ciencia Políticas y Sociales, UNAM, 1957.
—, *Problemas diplomáticos del México independiente,* México, El Colegio de México, 1947.
Calderón Quijano, José Antonio, *Hi toria de las fortificaciones de la Nueva España,* Sevilla, G. E. H. A., 1953.
—, " ueva cartografía de los puerto de Acapulco, Campeche y Veracruz", *Estudios de Historia novohispana,* M´xico, UNAM, 1971, vol, IV.
Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México, Guerra de independencia, 1810-1821,* México, Lito Ediciones Olimpia, 1973, 2 vols.
—, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario,* México, Secretaría de Marina, 1970, 2 vols.
Castro y Bravo, Federico de, *Las naos españolas en la carrera de Indias* (Colección de Manuales Hispania, vol. II, erie A), Madrid, Editorial Voluntad, S. A., 1927.
Ciudad Real, Antonio de, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España,* editorial y estudio de Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, prólogo de Jorge Gurría Lacroix, México, UNAM, In tituto de Investigacione Históricas, 2976, 1 vols.
Cobban, Alfred, *El siglo XVIII. Europa en la época de la ilustración,* Barcelona, Editorial Labor, S. A., 1972.
Cortés, Hernán, *Cuarta Carta de Relación* (Historiadores Primitivos de Indias), Madrid, Atlas, 1946-65. 2 vols.
Cortés, Hernán, *Cartas y Documentos,* introdu ción de Mario Hernández Barba, México, Editorial Porrúa, S. A., 1963.
Corti, Egon Caesar Conte, *Maximiliano y Carlota,* versión del alemán por Vicente Caridad, México, Fondo de Cultura Económica, 1944.
Cuevas, Mariano, *Monje y marino,* México, Editorial Galatea, 1943.
Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España,* México, Espasa Calpe, 1950, 3 vols.
Fisher, H. A. L., *Historia de Europa,* Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1946, 4 vols.
Garabana, Antonio Francisco, "El comercio del Oriente en la provincia mexicana", *Artes de México,* 1971, núm. 143.
García Arroyo, Raciel, *Biografía de la marina mexicana,* México, Secretaría de Marina, 1960.
Gardin r, C. Harv y, *Naval power in the conquest of México,* Austin, University of Texas Press, 1956.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Gaxiola, Francisco Javier, *Poinsett en México (1822-28). Notas de un libro inconcluso*, prólogo José Elguero, México, Editorial Cultura, 1936.

Grosvenor, Melville Bell, *Atlas of the World*, Washington, National Geographic, 1963.

Humboldt, Alejandro de, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1966.

Juárez, Benito, *Apuntes para mis hijos. Datos autobiográficos del Benemérito de las Américas tomados de su archivo privado*, prólogo de Vicente Sáenz, México, Editorial Cronos, 1955.

León-Portilla, Miguel, "Viajes a California de Francisco Ortega", *Estudios de Historia Novohispana*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1970, vol. III.

Lerdo de Tejada, Miguel M., *Apuntes Históricos de la heróica ciudad de Veracruz*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857, 2 vols.

Mathes, W. Michael, "Datos biográficos sobre el Almirante de las Californias Isidro Atondo y Antyllón" *Estudios de Historia novohispana*, México, U AM, 1971, vol. IX.

Martínez del Río de Redo, Marita, "La piratería en el Pacífico", *Artes de México*, 1971, núm. 143.

Miquel i Vergés, José María, *Mina, el español frente a España*, México, Editorial Xochitl, 1945.

Obregón, Gonzalo, "El aspecto artístico del comercio con Filipinas", *Artes de México*, 1971, núm. 143.

Ortega Medina, Juan Antonio, "La correspondencia de Hugo Fink, 1862", Facultad de Filosofía y Letras, *Anuario de Historia*, UNAM, año IX, 1977.

Palavicini, Félix F., *México, historia de su evolución constructiva*, México, Distribuidora Editorial Libro, S. de R. L., 1945, 4 vols.

Parry, J. H., *El Imperio Español de Ultramar*, Introducción de J. H. Plumb, tradu ción del inglés por Ildefonso Echevarría, Madrid, Editorial Aguilar, 1970.

Pasquel, Leonardo, *Aspectos de la navegación mexicana*, México, Editorial Citlaltepetl, 1970, vol. 1.

Quintana, José Miguel, "Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el siglo XVII", *Artes de México*, 1971, núm. 143.

Ramírez de Arellano, Manuel, *Apuntes para la campaña de Oriente 1859, febrero, marzo y abril*, México, Imprenta de J. M. Lara, 1859.

Rivera de la Torre, Antonio, *Francisco Javier Mina y Pedro Moreno*, México, Departamento Editorial de la Dirección General de Educación Pública, 1917.

Robelo Arenas, Ricardo, *Historia general de la Fortaleza de San Juan de Ulúa*, Veracruz, s.ed., s.f.

Roeder, Ralph, *Juárez y su México*, versión castellana del autor, México, Impr nta Nuevo Mundo, 1952, 2 vols.

Secretaría de Relaciones Exteriores, *La diplomacia Mexicana*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1910-1913.

Tardiff, Guillermo, *Historia general del comercio exterior mexicano. Antecedentes, documentos, glosas y comentarios, 1503-1868*, México, edición del autor, 1968. 2 vols.

Timmons, Wilbert H., *Morelos Priest, Soldier, Statesman of Mexico*, El Paso, The University of Texas, 1970.

Torre Villar, Ernesto de la, Moisés González Navarro y Stanley Ross, *Historia Documental de México*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1974, 2 vols.

Trens, Manuel B., *Historia de la H. Ciudad de Veracruz y de su Ayuntamiento*, México, s.ed., 1955.

Velázquez Chávez, María del Carmen, "La navegación transpacífica", *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 70.

—, "La Real fuerza de San Diego de Acapulco", *Estudios Históricos Americanos*, México, El Colegio de México, 1953.

Vicens Vives, Jaume, *Atlas de Historia Universal*, Barcelona, E. Teide, 1969.



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html