

BARCO CORSARIO MEXICANO "UNICO"

En 1847 el buque "Único" con bandera mexicana y patente de corso apresó un barco de los Estados Unidos en el mar Mediterráneo, destaca las circunstancias en que se dan las negociaciones para armar un buque con patente de corso, y las presiones de los Estados Unidos, que ocasionan que finalmente se declare que el buque efectuó actos de piratería.

ESTA, LA HISTORIA DEL " ÚNICO ", BARCO QUE, CON BANDERA MEXICANA y patente de corso expedida por el gobierno de México, hizo presa de un barco norteamericano en aguas del mar Mediterráneo en 1847.

LOS DATOS

El barco armado para el corso mexicano en contra de navíos norteamericanos, fue un falucho de 60 toneladas de desplazamiento, construido bajo lineamientos de la ingeniería naval

española, armado con un cañón de 18 libras y 69 entusiastas tripulantes perfectamente armados. Su armador y Capitán respondía al nombre de Lorenzo Sisa y era oriundo de la costa catalana.





El nombre de "falucho" que designa este tipo de barco del Mediterráneo, contiene en su etimología la descripción y el uso de este tipo de embarcaciones:

La voz original de la que deriva "falucho" es FALUA. Aparece por primera vez en documentos del idioma español en 1582, designando una embarcación menor destinada a los jefes. Proviene probablemente del árabe falúwa pequeña nave de carga, que primitivamente significó "potranca".

La voz derivada "FALUCHO" aparece documentada en el español hacia 1843 designando una embarcación costanera de vela latina, o un sombrero de dos picos que usan marinos y diplomáticos, siendo el origen hipotético de esta última acepción la voz "Faluúcho".

EL CONTEXTO

El episodio corsario mexicano es producto de varios episodios particulares de la historia de México. Sin pretender hacer una lista exhaustiva, los más relevantes son:

El General Juan Nepumoceno Almonte (hijo natural de José María Morelos), Ministro de Guerra de México durante estos sucesos de 1847, principal promotor de la guerra de corso contra los Estados Unidos. Habiendo vivido en Nueva Orleans durante su juventud, observó con gran interés la intervención de corsarios norteamericanos a favor de países iberoamericanos contra buques españoles, durante las guerras de independencia. Esta intervención en los asuntos políticos españoles fue tan descarada, que de poco sirvió el tratado de 1795 que reguló la última etapa de la guerra de corso y que, tanto los Estados Unidos, como España firmaron debidamente. A pesar de estipularse en ese tratado la obligación de equipar los barcos corsarios con tripulaciones nativas del país que ejerciera el corso, muchos capitanes españoles se vieron atacados y derrotados

por supuestos barcos iberoamericanos en los que no había una sola persona que no hablara inglés.

El aislamiento diplomático de México durante este episodio bélico con Estados Unidos que frustró posibles alianzas estratégicas con las potencias europeas que pudieran servir de contrapeso a la enorme presión norteamericana.

El enojoso episodio de 1838 con Francia, provocó que el Gobierno francés no quisiera ni oír hablar de cualquier colaboración con la venta de las presas tomadas por corsarios mexicanos, en puertos franceses. Ningún funcionario del gobierno galo recibió al enviado del General Almonte.

Por su parte, el Gobierno británico, aunque recibió al enviado Almonte, tampoco hizo nada. Cuando el titular del Foreign Office, Lord Palmerston, declaró enfáticamente ante el enviado mexicano, que los norteamericanos eran "muy desagradables", es muy probable que este desagrado fuera provocado más por el recuerdo de la treintena de barcos que las seis fragatas norteamericanas les hundieron en la breve guerra de 1812, que por la avasallante actitud yankee en contra de México.

En cuanto a España, su actitud fue contradictoria ante la solicitud mexicana de vender las presas tomadas en corso, en puertos españoles.

Por su parte, ciertos sectores del gobierno de su Majestad Católica vieron en la iniciativa mexicana el modo de vengarse de los agravios que les infligieran los corsarios yankees durante las ya citadas guerras de la Independencia americana.

Esta actitud, asumida principalmente por funcionarios gubernamentales españoles destacados en Cuba, fue la que hizo concebir expectativas favorables a Juan Nepumoceno Pereda, el enviado del General Almonte para

llevar a cabo esta misión. Sin embargo, otros sectores del Gobierno de Madrid, encabezados por funcionarios del Ministerio de Guerra, temían que un apoyo a México complicara la ya sumamente delicada posesión de Cuba y las Filipinas ambicionadas por Estados Unidos, aparte de desencadenar las consabidas represalias de Washington, tanto en el ámbito militar, como en el comercial.

El Gobierno de los Estados Unidos se dio cuenta muy pronto de los movimientos mexicanos para armar barcos en corso contra sus buques mercantes. En una carta del Secretario de Estado norteamericano, James Buchanan, al representante de su país en España, Romulus M. Saunders, fechada el 13 de junio de 1847, le informa que el 25 de octubre del año anterior, Juan Nepumoceno Pereda partió de la ciudad de México rumbo a Veracruz para embarcarse hacia La Habana.

Pero esta comunicación no es más que el principio de una serie de acciones de todo tipo que los Estados Unidos ejecutaron para detener el intento mexicano de poner en jaque la seguridad de sus buques mercantes. Desde advertencias diplomáticas de diversos tonos, hasta la amenazante presencia de barcos de guerra en Gibraltar, fueron múltiples los recursos que los funcionarios norteamericanos pusieron en juego para poner fichas a su favor en el tablero de la guerra con México entre 1846 y 1848.

En este sentido, los norteamericanos presionaron fuertemente al Gobierno español en torno al cumplimiento del tratado de 1795, en lo concerniente a la guerra de corso, fingiendo astutamente amnesia ante el hecho que ellos lo pasaron por alto durante los episodios ya narrados de las guerras por la independencia de los países iberoamericanos.

EL ESCENARIO

Los diferentes capítulos de esta poco conocida historia corsaria mexicana se desarrollaron en ámbitos diversos, ubicando a sus personajes en escenarios de todo el mundo.

La trama central de la historia se tejió entre los despachos del Ministro de Relaciones Exteriores de México y el del Secretario de Estado norteamericano. Éstos involucraron a las delegaciones diplomáticas de cada país, al igual que a la Casa Blanca y al encargado del Poder Ejecutivo mexicano, el General Salas.

Pero esta historia, debido al carácter y a la magnitud del conflicto entre México y los Estados Unidos, también involucró escenarios internacionales. Así, nuestros personajes aparecen en La Habana, Cádiz, Algeciras, Barcelona, Madrid, El Havre, Marsella, París, Londres, Liverpool y Bruselas; en sus afanes, unos por sacar adelante sus proyectos, y otros por destruir los intentos de los primeros.

También esta historia involucró un enclave geoestratégico de primer orden como Gibraltar, y lugares remotos y tan ajenos al México de esa época como Oran, Argel, Tánger y Mers-El-Kebir. Todavía más lejos, y aunque parezca increíble, autoridades y estrategias mexicanos planearon llevar la guerra de corso contra los Estados Unidos hasta lugares tan lejanos como la India y las Filipinas, o sitios tan bien guardados por las potencias europeas como el Estrecho de Suez.

Fue en las viejas aguas del Mediterráneo Occidental, en una superficie que forma aproximadamente un triángulo cuyos vértices son Gibraltar al oeste, Argel al este, Barcelona al norte, y a las islas Baleares en el centro, donde navegó el falucho "Único", único barco corsario de la historia naval de México.



LOS HECHOS

Después de múltiples trabajos y negociaciones los enviados del Gobierno mexicano a Europa consiguieron armar un barco para el curso contra los Estados Unidos.

El barco fue un falucho de construcción española llamado "Rosita". Vicente Ortíz de Suástegui, agente comercial de España en Argel, cuenta las circunstancias bajo las que armó el corsario mexicano:

"El "Rosita" había cambiado de nombre por "San Antonio", se hallaba fondeado en Orán desde el 10 de febrero de 1846, siendo su Capitán Lorenzo Matas, de la matrícula de Premiá del Mar, procedente de Mataró. Anteriormente se había dedicado al contrabando, pero hacía tiempo que se encontraba "inoperoso", hasta que sus armadores dispusieron que regresase a Gibraltar, zarpando hacia allí el 24 de abril de 1847 con carga de lastre."

Si bien es cierto que el falucho no tenía autorización para llevar armas, fue un hecho que desde abril de 1846 había traído desde España un cañón y algunos fusiles.

Esto provocó que nadie sospechara la verdadera misión del barco al zarpar en abril de 1847, debido a que no embarcó más armas para hostilizar, fuese como pirata o como corsario, barcos de los Estado Unidos ni de cualquier otra nación.

Luego de zarpar, el Capitán Lorenzo Sisa, que era quien realmente comandaba el falucho, procedió a transformar el "Rosita" en corsario mexicano. En primer lugar le cambió el nombre imponiéndole el de "Único". Después arrió la bandera española e izó la bandera mexicana en la entena mayor. Seguidamente colocó en lugar visible (probablemente clavándola en el mástil) la patente de curso expedida por el General Almonte, y

procedió a nacionalizar como mexicanos a los miembros de la tripulación española del falucho, mediante el método expedito de llenar y repartir en cubierta las cartas de nacionalización en blanco que para tal efecto le hiciera llegar el enviado de Almonte, Juan Nepumoceno Pereda. Este último procedimiento era de vital importancia para el éxito de la empresa, pues con él se cumplía el requisito del tratado de 1795 que estipulaba que para que un corsario no fuera condenado como pirata, por lo menos el 60% de la tripulación debería ser originaria del país que hubiere de ejercer esta forma de beligerancia naval en contra de otra nación.

Después de navegar por aguas de Gibraltar, donde fue detectado (no podemos dejar de sorprendernos ante la eficacia de la inteligencia norteamericana de esa época) por el Cónsul interino de los Estados Unidos, Horatio P. Sprague, el "Único" viró al noreste rumbo a las islas Baleares.

En aguas cercanas al puerto de Ibiza, el "Único" se encontraría con su destino.

Desconocemos exactamente la fecha, pero lo cierto es que un poco antes del primero de mayo, el "Único" apresa la corbeta norteamericana "Carmelita" que, al mando del Capitán Edwin T. Littlefield, transportaba un cargamento de café desde Ponce, Puerto Rico, hacia Trieste.

El día 1º de mayo de 1847, el "Único" fondeó en Barcelona en horas de la tarde, llevando consigo a la "Carmelita" y pasando a la historia por someter a un barco norteamericano a tan dura prueba a manos de un barco con bandera mexicana.

A pesar de las ordenes expresas del Cónsul mexicano Sebastián Blanco de evitar fondear en Barcelona, como más adelante el propio Blanco diría: "para nuestra desgracia "el Capitán Sisa sepultó las esperanzas mexi-

canas en la guerra de corso, al mismo tiempo que el ancla del "Único" desaparecía bajo la superficie de las aguas del puerto catalán.

En efecto, después de varios días en que las autoridades catalanas sospecharan tanto de la nacionalidad mexicana de la tripulación del "Único", como del puerto y la fecha del último zarpe del falucho (el Capitán Sisa declaró el 1° de mayo que el barco había zarpado 34 días antes del puerto de Veracruz), actuaron bajo órdenes directas de Madrid.

El día 14 de mayo, el Comandante de Marina, García de Santa María, se comunicó con el Jefe militar de la zona, el General Pavía, que se hallaba en lucha contra las facciones carlistas en la zona montañosa catalana, informándole de las órdenes enviadas desde Madrid en torno al caso del "Único". Acatando éstas, el General Pavía dio órdenes a su subalterno inmediato, General Ramón de la Rocha, quien ostentaba los cargos de General Segundo Cabo de Cataluña y Gobernador de la plaza de Barcelona, de detener al Capitán Sisa junto con toda la tripulación del "Único". La aprehensión tuvo lugar a las 6:30 de la tarde y se hizo sin avisarle al Cónsul mexicano Blanco. El cargo fue el de piratería ejercida por súbditos de la Corona española en contra de propiedades y ciudadanos de los Estados Unidos de América.

Lo que sigue es un larga serie de protestas y recriminaciones del Cónsul Blanco ante las autoridades españolas bajo el argumento de que éstas habían violado la soberanía de México al no respetar los actos de su Gobierno, apresando arbitrariamente un barco con su bandera que ejercía legítimamente su actividad como corsario.

Estas protestas cayeron en el vacío por dos razones: una política y otra jurídica.

Era obvio que las autoridades espa-

ñolas no podían hacer a un lado la enorme presión, tanto diplomática, como militar, ejercida en su contra por los Estados Unidos (recordemos los barcos de guerra en Gibraltar), para dismantelar las acciones mexicanas. Por otro lado, la presencia del "UNICO" en Barcelona provocó el nerviosismo de los sectores del Gobierno español que pensaban que esto aumentaría los riesgos y peligros en Cuba y las Filipinas.

Ello provocó diferencias de opinión con otros sectores gubernamentales de Madrid pensaban que la cosa no llegaba tan lejos, estos asuntos podían ser tratados al margen del episodio corsario mexicano en aguas españolas. Obviamente estas diferencias de opinión ocasionaron no pocos intercambios bruscos de opiniones entre el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Guerra y el Almirantazgo español que no contribuían para nada al mejor desenvolvimiento de un Gobierno acosado ya por fuertes crisis internas y externas.

Jurídicamente el problema fue que el Cónsul Blanco nunca se dio cuenta que las bases de su reclamación nada tenían que ver con los argumentos que las autoridades españolas expusieron como fundamento para el encarcelamiento del personal de servicio en el "ÚNICO".

En efecto, mientras que el Cónsul defendió una y otra vez el derecho de México a ejercer el corso contra los Estados Unidos, derecho que, según el, España se negaba a reconocer de manera inexplicable, la administración española ponía el acento en la nacionalidad de los tripulantes del "ÚNICO", pues en ningún momento se tragó el cuento de la mexicanidad de tales sujetos. De este modo, desde el momento mismo en que el gobierno español comprobó que los tripulantes del falucho "ÚNICO" eran en realidad españoles, automáticamente se vio obligado

a acusarlos de piratería debido al estado de no beligerancia existente entre España y los yankees, y ante el riesgo agregado de sufrir de inmediato las represalias de éstos últimos.

Finalmente, todo este enojoso asunto para el gobierno español fue saldado mediante la salida precipitada del Cónsul Blanco de España, la discreta liberación de los marineros del falucho, y un juicio por piratería en contra del capitán del "ÚNICO", Lorenzo Sisa. Este juicio duró cinco años, al cabo de los cuales Sisa fue liberado, pues su condena abarcó los cinco años de su encarcelamiento.

Nada más se sabe del destino del barco después de su desafortunado arribo a Barcelona.

CONCLUSIONES:

Nuestras conclusiones están orientadas en torno a las lecciones que pueden extraerse de este poco conocido episodio de la historia naval de México.

- Los episodios de la historia naval y marítima de México forman buena parte del patrimonio histórico y cultural de la nación.
- La historia naval y marítima de México tienen todavía muchos episodios poco conocidos.
- Es necesario investigar e incorporar estos episodios navales al discurso y a la iconografía de la historia general de México.
- La difusión de este segmento del patrimonio cultural mexicano puede hacerse mediante mensajes múltiples dirigidos a públicos diferenciados (por edad, por ocupación: población abierta, estudiantes, turistas, etc.), para hacer del discurso de la historia parte de la cotidianidad de los ciudadanos mexicanos.