

E4J4
7861
Ej. 2
F

Estudios de Historia de la Marina.

A P O R T A C I O N

PARA UN

Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana

Por el

Teniente de Corbeta

Arturo López de Nava



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

ESCUELA NAVAL MILITAR

Veracruz.

Al
Comodoro Piloto Aviador,
Don CARLOS CASTILLO B. BARRERO.
.El Autor.



SECRETARIA DE MARINA
INSTRUMENTOS DE GUERRA
Y CULTURA NAVAL
INSTRUMENTOS DE GUERRA

A los Cadetes
de la
Escuela Naval Militar.

Aprobado por el Primer
Congreso Mexicano de Historia en Oaxaca.
Noviembre de 1933.

Talleres Autográficos
de la
Escuela Naval Militar.
Veracruz.
1934.

Al Lector:

Para el desarrollo de esta "Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana", debo no poca ayuda y consejos, a los Sres. Comodoro Piloto Aviador, Don Carlos Castillo B. Barreiro, Capitán de Fragata Don Mario Rodríguez Malpica y Teniente de Corbeta Don Francisco J. Dávila, a quienes, con estas líneas hago público testimonio de gratitud.

El Autor.

INTRODUCCION.

Escribir la historia de nuestra marina militar, es una tarea árida y difícil. Lo precario de los acontecimientos, la miniatura de las figuras y la pobreza de las fuentes de información, harán que se resienta toda narración que se intente, de la falta de animación y colorido, requisitos indispensables para el adorno y amenidad de los trabajos históricos.

Con ser tan poco atractiva, resultaría, sin embargo, de alguna utilidad, si el que ha de ocuparse en escribirla, lejos de contentarse con una relación escueta de los acontecimientos, acomete de lleno su discusión formal, no como simples sucesos aislados, desconectados de las otras y distintas actividades de la vida nacional, sino pesando su importancia, aclarando las relaciones a menudo obscuras entre la vicisitud marítima y la terrestre, y aún apurando los límites de la historia, tras de explicar en cada caso cual hubiera sido el rumbo probable de los acontecimientos de haberse nuestro país dirigido con más energía y constancia hacia el mar; investiga si los obstáculos con que hemos hasta ahora tropezado son de carácter permanente o si debemos aspirar a removerlos con sólo subordinar nuestra actividad a la aplicación de ciertos principios, que hoy por hoy, se consideran como normativos en todo país que aspira a tener cierto rango en el mar.

Ese carácter conceptual, más que narrativo de la historia de nuestra marina, le presta un interés incalculable, porque en el cuadro escueto y a menudo sombrío de nuestra actividad naval, el lector podrá ver con meridiana claridad, cuan equivocada ha sido la conducta de muchos de nuestros gobiernos, por más que buen número de tales regímenes, encuentren justificación en su falta de cultura marítima y en la sempiterna penuria del Estado.

Injusto sería atribuir por completo a tal ignorancia la debilidad y desaciertos de nuestra actividad marítima, ya que el propio análisis conceptual de nuestra historia naval, nos llevaría al conocimiento amplio de esos factores, como la configuración física del territorio, el carácter del pueblo, la densidad de población y los sacudimientos propios de nuestra violenta evolución histórica, que nos han empujado siempre a la vida continental, porque todo faltaba hacer en el interior -¡Hasta la Patria!- y no hubiéramos podido hacer acto de presencia en el mar, sino con la arrogancia ridícula de una falsa potencialidad.

La marina ha ocupado la mente de nuestros gobiernos; han convenido todos en que su sostenimiento es indispensable para la vigilancia fiscal; muy útil para las operaciones tácticas de litoral; insustituible como medio de transporte a las regiones apartadas del territorio, como Yucatán y la Baja California; necesaria para la defensa y respetabilidad nacional, y aún algunos yendo más lejos, atribuyen a su falta

buen número de las desgracias nacionales. Almonte, que con tanta frecuencia anduvo equivocado en las cosas de la Patria se expresaba, no obstante, así con clara lucidez: " Si desde que se hizo la Independencia se hubiera decretado la organización de la marina que había entonces y fomentado posteriormente, es indudable que con tan oportunas medidas se habrían evitado a la Patria los innumerables males y sacrificios que ha reportado en la dilatada serie de 19 años, por el desarre glo en que ha estado: No se hubiera perdido el territorio de Texas; tampoco se hubiera substraído a la obediencia del gobierno, Yucatán; no habrían sido bloqueados con impunidad nuestros puertos por las fuerzas navales de Francia, y por último, la Marina de Guerra Mexicana habría progresado en todos sus ramos, dispensando al comercio su protección y hoy se hallaría en un estado capaz de florecer, conservando con sus útiles e importantes servicios el decoro y la dignidad nacionales". (1).

En la Memoria del 11 de Enero de 1844, se lee lo siguiente: "Dolorosa pena se siente al recordar que muchos buquecillos muy despreciables de Texas y Yucatán bloquearon nuestros principales puertos y a la vista de ellos se apresaban las embarcaciones mercantes y aun consiguieron llevarse la falúa del puerto". Estas y otras más sentidas quejas se encuentran en cuantas Memorias se escribieron y redactaron entonces, pero ni Almonte, que tanta importancia concedía a la Marina, ni cuantos defendieron con calor los presupuestos de la Armada Naval, hicieron referencia a los factores que determinan y nutren en todos los países a los armamentos navales, es decir, a las condiciones básicas del poder naval, lo que revela una lamentable carencia de cultura marítima; pero que encuentra disculpa si atendemos al nivel de la cultura general de entonces, ya que hasta los gobiernos de países de persistencia histórica en el mar, los ignoraron por mucho tiempo como los de España, en que su desconocimiento produjo la decadencia; pues hoy la nación española encuentra, que todo cuanto es necesario para constituirse en una potencia oceánica lo poseyó, pero que, para desgracia suya, la política de sus gobiernos anduvo siempre descaminada.

No hay que exagerar tampoco, la falta de cultura marítima de nuestros gobiernos y conviene tener en cuenta observaciones oficiales atinadas, aunque incompletas sobre el problema de la marina. "Como toda especie de Armada Naval, se lee en una Memoria, participa su naturaleza de la organización de fuerzas militares que constituyen la interior del estado y dependen inmediatamente de los ramos de la riqueza pública, que sostienen en vigor los intereses políticos de las naciones".

(1). Memoria de Guerra del 28 de Enero de 1841. Archivo del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra.

"He sabido, decía Almonte, que una marina militar, no puede subsistir sin los auxilios de la mercantil". Una observación nos parece más acertada: ".la fuerza naval conven- drá sostenerla con utilidad en la República, para el impor- tante servicio de proteger el comercio marítimo nacional, im- pedir el clandestino en lo dilatado de nuestras costas, ca- las y surgideros, por cuyo vicio se extravían sumas de consi- deración con menoscabo de la Hacienda Pública y de los espe- culadores honrados, para auxiliar y facilitar las comunica- ciones de los puntos excéntricos de la República, proteger en cuanto su fuerza lo permita la conservación del territorio mexicano y últimamente para COMBINAR EN ESTE ENSAYO DE MARI- NA MILITAR, LAS BASES DE UNA ARMADA NAVAL, que las institu- ciones políticas de la nación hacen preferible a toda otra fuerza para la seguridad interior, aumento y progreso, ri- queza y consideración de las naciones extrañas".

Con ser incompletas estas observaciones sobre el arduo problema de la marina, hubieran bastado para producir ópti- mos frutos, de no haber quedado consignadas sólo en las Me- morias Oficiales, sin más valor que los buenos deseos que en- cierran, pero que las condiciones casi miserables de la Ha- cienda Pública y la inestabilidad política de aquellos gobier- nos, hicieron del todo impracticables.

Nada extraño, entonces, que ningún pensamiento ulterior informe a la marina mexicana en su desarrollo, cuyo nacimien- to festinaron exigencias militares por la ocupación española de San Juan de Ulúa. Aconteció el lance intrépido de nuestra primera escuadrilla y cuando parecía que era un cachorro que probaba a ser león, nuestro gobierno retrocedía desilusiona- do ante los gastos de una armada naval, más cara que un ejér- cito, "tres veces más", y comenzó a vacilar en la adquisición de buques, por más que ordenaba la construcción de varios, recomendando a nuestros agentes externos, que si la política de las potencias oceánicas hacia las repúblicas de América ya no era hostil, se suspendieran las construcciones navales, minorándose hasta donde fuera posible el número de buques.

Ocurrió luego la confederación de Panamá. Se aprobó en principio la formación de una marina militar confederada, que tras de garantizar la soberanía de las nuevas repúblicas ame- ricanas, llevara la guerra a tierras enemigas, si España, obstinada, no reconocía nuestra independencia. En la Memoria de Guerra del 16 de Marzo de 1830, el Ministro informaba a las Cámaras que: "ciertas consideraciones políticas de suma trascendencia, impidieron la concertada coordinación de di- chas fuerzas".

Abandonada por circunstancias que estudiaremos posterior- mente, la idea de la confederación panamericana, nuestra na- ción se encontraba ya, agitada por la guerra civil, pues co- mo muy bien dicen los Sres. Velarde y Escobar: "Desde México

IV.

hasta Chile, todos los Generales que contribuyeron con el esfuerzo de su brazo y el ardor de sus corazones al triunfo de la guerra emancipadora, apenas cesaron el estampido de los cañones y el estruendo de las trompetas militares, sintieron el ansia de dominar en las relaciones civiles como antes habían dominado en las batallas".

Desde entonces la nación mexicana empieza a recorrer la trayectoria tortuosa de su existencia. La marina sigue como parte del todo dicha trayectoria. Junto al episodio heroico que afirma las virtudes de la raza y del Cuerpo, encontramos el borrón de marinos que faltan a su deber de lealtad jurada a las instituciones, siempre en forma precaria, pues la potencia de sus armamentos no fué nunca peso decisivo en la balanza del suceso histórico, dando a veces la impresión de haber sido arrastrados, muy a pesar suyo, por la fuerza misma de los acontecimientos.

Lástima grande de estas contradicciones a la elevada opinión del Ministro de Guerra y Marina, que se expresaba así, en 1835: "A la marina se libra en parte la defensa exterior de las naciones, la regularidad de su comercio y las garantías de los intereses del Erario; en este Cuerpo no se encuentran felizmente los elementos que en otros para propender a los disturbios políticos, porque separados sus individuos de la influencia de ella, extraños a los intereses de los partidos, sólo atienden a conservar el honor de su pabellón a la vista de amigos y de enemigos".

Es hasta el remanso de paz de la época porfiriana, en que la presencia de algunos buques militares en nuestros litorales, dan la impresión de una génesis madura de la fuerza naval mexicana. Sin embargo, nada hay más engañoso. Los armamentos navales con los que por entonces se dotó a la nación, además de ser inadecuados a sus necesidades, formaron, y no del todo, esa marina que nosotros llamaremos de transición, es decir, la necesaria al ejército para el servicio de transporte y para su acción táctica en el litoral, pues salvo ligeros avances que se notaron en las fuentes de la riqueza pública —industrias, agricultura, comercio y las comunicaciones férreas a distintas direcciones del país—, quedó mucho por hacer, y los factores determinantes de nuestro poder naval, quedaron imperfectamente removidos. Es más aún. Nosotros no hemos encontrado en cuanto documento hemos visto de aquella época, la tesis de una política marítima firmemente orientada de aquel régimen, por más que no desconozcamos la importancia de algunos proyectos que por entonces se elaboraron.

La misma construcción de puertos, respondió en aquella Administración a una ilusión de la economía oficial: la ilusión aduanera. Con ser tan costosas tales obras, han servido únicamente para que lleguen a nuestras clases acomodadas los

pianos de Alemania, la perfumería de Francia, los lujos europeos, aumentando así el contraste de clases de la sociedad mexicana y determinando la sangría funesta de nuestra importación suntuaria. "Con razón los puertos se azolvan, -dice un escritor-, los malecones los destruye el mar y el pueblo queda indiferente porque tiene más lógica que sus sabios".

La Ciencia Náutica, sí logró con la fundación de la Escuela Naval y con el personal que se educó en el extranjero, notables progresos. Desde entonces los métodos de nuestra navegación se modernizaron y mejoraron, no obstante, las insuficiencias del material y las navegaciones de poco aliento.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

CAPITULO PRIMERO.

- I.- Cultura Marítima Pre-colonial.
- II.- Los Factores del Poder Naval.
- III.- La Situación Geográfica.
- IV.- La Configuración Física.
- V.- La Densidad de Población.
- VI.- El Carácter del Pueblo.
- VII.- Las Modalidades de la Colonia.

La población pre-colonial de nuestro país vivió alejada del mar. Todas sus guerras fueron continentales. Su comercio, que en años muy cercanos a la llegada de los españoles era intenso y bien organizado —aunque se resentía de la falta de moneda y de transportes— se efectuaba a través de los largos caminos del altopiano, por entre el riñón de las serranías y al lomo de los indios que recorrían gran parte del territorio, traficando de preferencia con productos aztecas, de una civilización más avanzada. Los aztecas, que como ha dicho un pensador eminente, tenían la inspiración tolteca, eran un pueblo de mercaderes, título que no exceptuaba al que lo poseía de la consideración social —como en Europa en aquellas épocas sucedía— sino que eran vistos como personas respetables, agentes de su gobierno en las comisiones de administración.

La Capital del Imperio Azteca, foco el más poderoso de civilización, atrajo todas las corrientes de los pueblos que le eran vecinos y tributarios, siendo ésto la causa, tal vez, así como la natural riqueza continental y el atraizo muy notable de su civilización, por muy avanzada que se le considere, lo que determinó su alejamiento del mar, pues el conocimiento de la navegación lo poseían, como lo demuestra el tráfico de aquellos indios en los mares cercanos a nuestras costas, en los lagos y canales del interior. Sus embarcaciones fueron la balsa y la canoa. Usaron como propulsor el remo y aun conocieron el uso de la vela.

"Si a otras naciones, —dice Clavijero— puede echarse en cara la ignorancia de las construcciones navales, esta reconvección sería injusta dirigida a los mexicanos, porque no habiéndose hechos dueños del mar sino en los últimos tiempos —de su morarquía, no tuvieron necesidad de pensar en aquel adelante. A los pueblos que ocupaban las playas de ambos mares, antes de que llegasen a ellas los mexicanos, bastábanles aquellas barcas de que se servían para la pesca y para su comercio con las provincias vecinas, porque exentos de codicia y ambición, que son por lo común la causa de las navegaciones largas, no aspiraban a usurpar a otras naciones lo que legítimamente poseían, ni querían transportar el oro y la plata que no les hacían falta" (1).

Parece que, dada la configuración montañosa del continente, la falta de buenos caminos y de caballos para el transporte, debieron ser las rutas marítimas el medio de comunicación de los pueblos mexicanos. "Pero la América, a diferencia del Viejo mundo, dice Garcia Granados, tiene su mayor extensión de norte a sur, poniendo grandes obstáculos a las migraciones de los pueblos, tales como son las diversidades de clima, la aspereza de las montañas, lo impenetrable de los bos-

(1).— Clavijero. Historia Antigua de México.

ques tropicales y la escasez de buenos puertos y bahías. Los mares que bañan las costas de América, tienen otras desventajas que impidieron que se pudiera formar una población de pescadores y de navegantes, como es, muy especialmente por el lado del Océano Pacífico, la falta de ensenadas y la fuerte reventazón de mar, que dificulta el desembarque en la mayor parte de sus playas; a lo cual se agrega la ancha faja de calmas que separa el continente septentrional del meridional. Si en el Océano Pacífico son las calmas, en el Mar Caribe y en el Golfo de México son los huracanes los enemigos más peligrosos de la navegación, de modo que tampoco allí se pudieron establecer relaciones entre pueblos de ambos continentes". (1).

No obstante el remoto establecimiento de los llamados pueblos marítimos en las costas de Sonora, Sinaloa y la Baja California, y los pueblos de civilización maya-quiché del Sureste, más aventajados que los primeros en los conocimientos marítimos, la verdad es que no fué el mar por donde buscaron aquellos pueblos su engrandecimiento y poderío.

II

Hasta la vida de la Colonia, es cuando abundan los acontecimientos marítimos. La historia de entonces es rica en luchas de piratería, corsarios y expediciones en las que generosamente se riega sangre mexicana; como aquellas a Filipinas, Santo Domingo, la Florida, Honduras y Wallix, (hoy Belice), pero en lugar de un ordenamiento cronológico de la minucia histórica marítima colonial —que se saldría de los límites de nuestro estudio— haremos un ligero comentario de las ideas, preocupaciones y modalidades que informaron nuestra existencia de entonces, porque no cabe duda que fué de la Colonia de donde nuestro país tomó los lineamientos de su fisonomía, los rasgos esenciales de su carácter, los ideales e inquietudes de su espíritu, el acervo inicial de su cultura, que son precedentes que el Lector debe tener en cuenta, así como la configuración física del territorio y su situación geográfica, la influencia de la política de los gobiernos, carácter e ideales del pueblo mexicano, si aspira a conocer de manera más íntegra las causas determinantes, así como las vicisitudes a través del lento proceso de nuestro desarrollo, de nuestra actividad militar y comercial en el mar.

El Comentario de la Colonia, de ser amplio, resultaría escabroso, ya que se trata de una civilización como la española, que si tiene hondas preocupaciones y vastas deficiencias, se abona a su favor altos ideales y nobles y felices realizaciones. Por fortuna, nos bastará una sencilla revisión de la vida corriente de entonces, para que el Lector adquiera

(1) R. García Granados. Historia de México. Pag. 34. Tomo I.

la convicción de que aquellas actividades, no fueron, por cierto, de las que conducen al verdadero progreso, al industrialismo, que es el secreto de las grandes nacionalidades.

Entonces será fácil convencerlo de que tales circunstancias fueron bastantes para que nuestra presencia en el mar fuera precaria a poco de nacer el país a la vida independiente, porque la evolución de los pueblos no es sino obra lenta del tiempo, y salíamos de la colonia sin industrias, sin capitales, con escasa población y con tantos problemas por resolver, que no nos era posible dirigirnos, desde luego, y por senda llana, hacia la prosperidad y el progreso.

La ocasión histórica que entonces se nos presentaba de organizarnos en una nacionalidad potente, tal vez fué decisiva, porque mientras el país se derrumba en ese abismo de asonadas y cuartelazos que tanto abundan en su historia y acude a revoluciones a que se ha visto forzado a ir, para conquistar su bienestar social y su libertad política, se forma en América una nacionalidad tan potente, que las influencias inevitables de su poderío estorban nuestro desarrollo libre y natural.

III.

Si nos atuvieramos al concepto puramente geográfico, nuestra situación continental no podía ser mejor para el desarrollo de la potencialidad marítima. Situado nuestro país entre dos mares y siendo algo así como el eslabón de enlace de los dos continentes americanos, parece estar destinado a ser el lugar de recalada del tráfico universal.

El Abate De Pradt ponderaba la situación geográfica con relación al porvenir marítimo de México, pero cuando escribía en 1825: "debemos esperar ver maravillas en el Golfo de México que llegará a ser el centro de comercio del universo. La América libre e independiente haciendo sus negocios ella misma, trabajando con espíritu de propiedad, con tanta libertad, con tantos deseos de adelantar, como medios había usado España para retenerla"; pasaba por alto la plástica montañosa de nuestro suelo, la falta de ríos navegables, lo desierto de nuestras costas y no tomaba en cuenta el ya por entonces crecientemente poder de los Estados Unidos del Norte, ni las condiciones de nuestra situación política, económica y social.

Cuando nuestro país nació a la vida independiente: "no había, dice Rabasa, un pueblo para hacer una nación, ni hombres para regirla, ni costumbres políticas sobre que forjar leyes de gobierno. En resumen, había en el inmenso territorio una población escasa y dispersa, reunida por una administración de segunda mano, ni centralizada, ni descentralizada repartida en provincias sin articulación alguna, que no habían hecho nunca un esfuerzo común, ni las había acercado el inte-

rés recíproco, ni las había juntado un peligro general. Allí no había habido nunca nada nacional. El nombre de Nueva España como designación colectiva, se había cambiado por el de México para seguir designando el territorio; eso era lo que constituía la Patria". Lejos pues de estar capacitados para aquella acción en el mar que esperaba De Pradt, con miras desde luego hacia el exterior, teníamos que sufrir un largo proceso de agitaciones y guerras, de las cuales como de crisol doloroso, pero necesario, tenía que surgir la Patria.

Mientras esto se cumplía, los Estados Unidos del Norte, recorrían la trayectoria de su engrandecimiento en forma inusitada en la historia. Hacían del Golfo de México y del Mar Caribe una especie de mares interiores, por las posiciones estratégicas con que los circundan, y abrían la ruta interoceánica de Panamá.

VI

La naturaleza del territorio contribuye en gran parte a la formación del carácter histórico de un pueblo. La contradicción entre la enorme cantidad de costas mexicanas —unas cuatro mil seiscientas cincuenta millas marinas— y la pobreza de nuestra vida histórica en el mar, es sólo aparente. Si se medita que la masa montañosa de la Sierra Madre, que en forma de dos ramas recorre el territorio, determina el más poderoso obstáculo para la comunicación entre las altiplanicies centrales y los territorios marítimos, estaremos tocando uno de los aspectos más importantes de la cuestión. Desconectada la región central de la periferia marítima por las abruptas serranías y por la falta de caminos fáciles, el comercio marítimo nacional entre nuestros puertos, no ha sido posible, ya que, como muy bien comenta un escritor: "no tenemos comercio de cabotaje, por que los hombres de las costas, no habían de ir a vender los productos de su tierra a otros hombres también situados en las costas, que tenían los mismos productos. Mucho menos habían de aventurarse por el Océano en busca de pescado que no tenía demanda en otros pueblos también de la costa, por más que fuera valioso para los del interior".

Si ahora nos fijamos en la falta de ríos navegables de gran volumen líquido y cauces apropiados, ya tendremos una razón más para explicarnos nuestro alejamiento del mar y aún para refutar esa injusta acusación, que aunque velada, se ha hecho muchas veces al pueblo mexicano, de falta de aptitud y espíritu marineró, pues basta recordar que donde la naturaleza del territorio no ha sido un obstáculo para la floración de la vocación marítima, el mexicano se ha dirigido al mar con singular energía, como en la zona del Sureste del país, donde la masa montañosa se deprime y corren nuestros mejores ríos.

Si a estos obstáculos agregamos la falta de una vía in-

"Sin una fuerte densidad, escribe Loyo, no es posible el desarrollo de las grandes industrias que exigen numerosa clientela nutrida y no lejana. Precisamente por eso tienen escaso auge en México las industrias periodísticas, editorial y las artes populares no pueden salir de la etapa folklórica. Por esa baja densidad no hemos podido hacer una red de comunicaciones secundarias, terciarias, etc. Por eso algunos servicios sociales no se pueden implantar y es difícil mantener la seguridad pública. El bandolerismo es difícil de extirpar en las poblaciones dispersas. Y las tierras secas y mal regadas del altiplano exigen alta densidad, esto es, potencia humana, potencia de trabajo y potencia económica y financiera".

Para el poder naval, la densidad de población que más lo beneficia es la de los territorios marítimos, particularmente la de la masa que tiene ocupaciones marineras, pero dado que por causas geográficas e históricas el emplazamiento del núcleo principal de la población está en la altiplanicie, el movimiento será hacia la periferia, cuando un aumento considerable de aquella población, sea motor que acelere la expansión vital del país hacia las costas, tan ricas en productos para toda clase de explotaciones.

VI.

El estudio del carácter del pueblo mexicano está por hacerle la psicología colectiva. Pretender estudiarlo, recorriendo sus rasgos más salientes de cuantos ensayos se han hecho, con fines más bien literarios que científicos, sería correr el riesgo de extraviarse, atribuyéndole como propios, aquellos que pudieran también ser comunes a otros pueblos.

Es vicio de predicadores, dice Pereyra, hablar de nuestra indolencia, de nuestra imprevisión, de nuestra ignorancia, de los pecados capitales y de todos los otros como privilegio mexicano, o si acaso hispanoamericano, o si a tanto se llega: latino; pero aún suponiendo —sin conceder— que nuestro carácter se resienta de tales maldades, nada indica que no pudieran ser desterradas, sin correr el riesgo de acabar con los sentimientos populares, como observa Janet.

Si el mexicano no ha hecho presencia enérgica en el mar, —aseveración que no invalida a nuestros heroísmos navales de otros tiempos— débese en parte a la naturaleza del territorio, a su agitada vida histórica de pueblo libre e independiente, a su obscura y prolongada vida colonial, informada por una economía equívoca y absurda, y con los ejemplos de costumbres inapropiadas para formar un pueblo astuto y práctico en las actividades modernas.

Rabasa asienta que: "el terruño ata al individuo y arraiga a las familias, que emigran poco; la familia se estrecha y tiene lazos que dan a los pueblos el aspecto de reunión de

hogares que ha llamado la atención en varios escritores extranjeros recientes; el parentesco se conserva reconocido a muchos grados de distancia, como en las sociedades patriarcales, modelos de unión, prevaleciendo de este modo el SENTIMIENTO SOBRE EL IMPULSO DE ACCION, a la riqueza se prefiere el bienestar, un cambio de residencia dentro del propio país, es sacrificio de lo más caro; LA FACULTAD PRODUCTORA SE ENERVA y sólo se ejercita en lo que es posible hacer sin penas tales".

Ahora bien, lo que importa es no apocar el espíritu nacional con valoraciones tan absolutas como rígidas. La sociología que estudia y analiza las fuerzas que animan a la masa social, presenta a los ideales como transformables si se ejerce sobre la mentalidad del pueblo, la acción lenta pero segura de la atracción social: Prensa, Cátedra, etc. Nada nos hace creer que nuestro carácter sea un obstáculo para la actividad naval.

VII

Los comentaristas de la obra de España en América, están conformes en conceder a aquella nación el haber sido por su carácter, audacia y espíritu de raza, el pueblo más apropiado para la conquista, pero por su falta de industrias, escasa población y las preocupaciones de su mentalidad, la menos capacitada para la obra de la Colonia. En la América española se sacrificaba también a los aborígenes, aunque sin exterminarlos, como consecuencia de ideas que formaban algo así como una doctrina nacional. Sin embargo, no quedó en ella el pavoroso problema de razas como el que dejaron Francia en Haití, y Holanda e Inglaterra en sus colonias.

El español se mezcló con el indio y un mestizaje quedó en pie, no error biológico digno de ser castigado a perpetua dependencia, como quiere Morand (1), sino capaz y fuerte para la vida, conciente de su responsabilidad histórica y apto para cumplir sus más altos destinos. Quedó, no obstante, sin mezclarse una gruesa porción de población autóctona que ha permanecido estacionaria, al margen de posteriores desarrollos, en la vida vegetativa, donde la retienen, si hemos de creer a un escritor, el apego por su civilización y una mal digerida asimilación de las rudimentarias inspiraciones de la abnegación cristiana.

Dividieron los españoles el territorio en grandes latifundios cargados de privilegios. Conserváronse, sin embargo, infinidad de poblaciones indígenas, y justo es aclarar que si éstas no desaparecieron, fué por que se les dotó de ejidos

(1). Paul Morand. Hiver Caraibe.

y de los terrenos llamados "propios". Con los ejidos se aseguraba a los pueblos su subsistencia y con los "propios" se garantizaba la vida de los municipios.

La organización social de entonces presentaba crueles desigualdades. Los altos cargos de la Iglesia y del Gobierno, las posiciones privilegiadas en las industrias y en los negocios, sólo las disfrutaban los españoles. Al mestizo se le dejó la ocupación vil y la actividad mediocre. Al indio, la labor ruda y el tributo.

Se impulsó la cultura y se fundó en 1533 la Universidad de México, que siguió hasta el fin del Gobierno Virreynal, un criterio científico unilateral, pues sabida es la intolerancia de entonces, y con sólo siete cátedras, cuya sola enunciación da idea de aquella cultura: Teología, Cánones, Sagrada Escritura, Bellas Artes, Literatura y Gramática.

La Cultura marítima, puede decirse, que en México se inició en los albores de la Colonia. Sus frutos por entonces, fueron escasos. Durante su largo período, España nos protegió con su flota militar, pero las ideas que nos informaron en aquellas actividades, nos han estorbado por mucho tiempo para crear una flota mercante y militar. Sólo la obscura contribución de sangre aportaba el país para los galeones del Virrey. La desilusión es completa.

Coincidió, por otra parte, aquella época con el pavoroso desgaste de la Marina Española. Cuando parecía, como dice el Teniente de Navío Don Manuel Andújar: "que todos los ensueños de la historia y todos los presentimientos de la ciencia y todas las aspiraciones del progreso, despertaban a ser realidad viviente y energía de acto, ante el llamamiento poderoso de aquella raza templada en ocho siglos de lucha y reconquista"; la nacionalidad española equivocó el camino.

Se apoderó de Carlos V y de Felipe II, el ideal de un imperio universal cristiano y gastaron en su intento por ese imperio imposible, uno real, poderoso y efectivo. Lo intentaron todo y lo derrocharon todo. Eran dos personajes de aquellos que dice Debesold: "luchan solos contra un enemigo impersonal, contra el espíritu impalpable de su época, empeñados en hacer la desgraciadísima guerra que a despecho de todas las victorias, ha de acabar con la derrota del temerario".

No había política nacional posible con aquellos monarcas puestos a la cabeza de los más extraños y diversos pueblos. España se agotó en prolongadas guerras que azotaron a Europa muchos años. Su marina salió de ellas gloriosa, pero exhausta. Lo demás es conocido.

!Con razón de los libros que comentan y estudian a la España poderosa del Siglo XVI y su declinar hasta los desas-

ron para el comercio exterior los puertos de Tlacotalpan, Mata Gorda, Matamoros, Soto la Marina y Pueblo Viejo de Tampico, en el Golfo, y los de Acapulco, San Blas y Mazatlán en el Pacífico, era ya tarde; la revolución de independencia estaba por consumarse.

Nuestro comercio con las colonias hermanas sufrió también los errores de aquella imbecilidad que adolecía el gobierno, y a poco de establecido tal comercio con Perú y Filipinas, se le clausuró. ¡Y todavía nos maravillamos, dice Don Pablo Macedo en su obra "La Evolución Mercantil": de que se haya necesitado casi un siglo desde la independencia de la América española, para que las nacionalidades formadas por sus fragmentos, hayan comenzado a formar entre sus intereses una solidaridad que el régimen colonial hizo imposible, porque es-
trébó por cuantos medios estuvieron a su alcance, todo contac-
to entre sus antiguas colonias!.

CAPITULO SEGUNDO.

I.- La Independencia.

II.- Origen de la Marina Militar Mexicana.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

I.

La revolución de Independencia fué una guerra continental. La falta de una marina insurgente que hubiera facilitado el aprovisionamiento de armas y pertrechos, y aun tomado participación en el suceso táctico a lo largo del litoral, retardó lamentablemente su terminación. Tal marina era fácil de conseguir de haber acudido a las potencias enemigas de España, o aun a la misma Inglaterra, que aunque su aliada en las luchas contra Bonaparte, tenía justos resentimientos por la participación española en la independencia de las colonias angloamericanas.

Acudieron nuestros héroes al extranjero, pero además de las dificultades para la salida del país de las comisiones diplomáticas -debido a la vigilancia rigurosa de las costas por la marina española- y de los defectos que pudiéramos llamar de forma en la expedición de los poderes a las personas nombradas como agentes, hubo de parte de nuestros libertadores la falta de un plan definido y una completa ignorancia del momento histórico, como asegura el Señor Puga y Acal, al acudir en demanda de ayuda a los Estados Unidos del Norte, que desde entonces -como ya está históricamente probado- abrigan miras expansionistas con respecto a nuestro país, y además, porque la ayuda que allí encontrarán no podía ser franca y decidida por el agradecimiento que en su política de neutral, debía mostrar tal nación para con España, por la ayuda decidida de esta potencia en su guerra de independencia. Esta conducta, que no acusa sino ignorancia, halla, sin embargo, justificación, en la idea de una solidaridad continental y en los postulados de democracia y libertad, que desde aquella época viene haciendo alarde de suyos la Unión Americana.

En los principios de la lucha, ninguna ayuda se recibe del exterior; fracasan las misiones diplomáticas antes de llegar a su destino y Allende, Hidalgo y Aldama, son capturados y fusilados después. La marina por entonces es un elemento del cual no sabían servirse los sublevados. Antes de la derrota de Calderón, un golpe de mano hizo caer en poder de los insurgentes el Puerto de San Blas, importante apostadero de la Marina española en el Pacífico -dicho puerto era una amplísima bahía en aquella época. La desviación que se hizo después de las aguas del Río Santiago que desembocaba en él, produjo su total azolvamiento- y por ende todos los barcos de guerra que se hallaban allí fondeados y otro que llegó cargado de víveres el mismo día de la rendición del puerto, pero que lejos de ser utilizados, se les desmontó la artillería que fué conducida tras de rudas penalidades al campo de batalla de Calderón, donde fué nuevamente recuperada por los realistas. ¡Triste torpeza debida a la falta de hombres capaces de utilizar aquellos elementos!

Hasta la correspondencia de Alvarez de Toledo, -ex oficial de la Marina Española- con el Congreso de Apatzingán es que se habla en forma clara de la necesidad de una marina:

"que hiciese el corso y el comercio", y como resultado de las proposiciones que hiciera aquel marino, se dieron los primeros pasos a ese respecto, como se desprende de las declaraciones rendidas por Morelos, en su proceso:

".....que por Mayo de este año recibió el congreso una carta de Alvarez de Toledo, y otra el deponente, de las cuales, en la primera, y también en la otra insertaba una contestación que decía haberle dado el Gobernador de Luiciana, reducida a manifestarle que devían tener esperanzas en que los auxiliasen los Estados Unidos: que en estas cartas y en otras dos que también dirigió al Presidente del Congreso, y a Coz, proponía, digo manifestaba, las escaseces en que se hallaba y las esperanzas, que no obstante, tenía concebidas. En la del Congreso proponía las medidas que a su entender podían y devían tomarse para llevar adelante a la revolución, y lograr el objeto, siendo una de ellas la traslación del Congreso y demás corporaciones a las cercanías de la costa, para facilitar la correspondencia, el establecimiento de una marina que hiciese corso y el comercio, el envío de un Plenipotenciario que pudiese tratar con el gobierno Angloamericano; y el de algún Comandante con algunos oficiales que mandasen la tropa que se había quedado y mantenido sobre las armas, que eran como cuatrocientos hombres por que no podía pagar más, pues habiendo con que, tenía prontos como dos mil y podrían levantar un ejército de diez mil, y que para todo ésto necesitaban dinero, sin expresar cuanto: que en consecuencia se acordó la traslación del Congreso a Tehuacán, como ya lo tiene declarado, y se puso a ejecución; se nombró de plenipotenciario al Lic. Herrera, y a Peredo se le dió la comisión de la Marina, y también a Elías, avilitando al primero con quince mil pesos que se le dieron, y trece mil que se le remitieron después, con orden de que en el camino recogiese lo que pudiese, al segundo que es Peredo con mil pesos, y a Elías con seis mil, a más de otros mil que le dieron para el camino, siendo el concierto que se hizo con él, el de autorizarlo para el corso, y que agregando él seis mil pesos a los seis mil que aquí se le daban, se avilitaría, con un barco, y de las presas que hiciese daría la mitad al Congreso, a más del casco de los buques y su armamento, que lo cedería por entero: que todos éstos salieron de Puruaran en diez y seis de Julio, siendo las últimas noticias de que llegaron a la Costa de Veracruz; añadiendo, que como Alvarez de Toledo, no mandó original la carta del Gobernador de la Luiciana, sino que sólo la suya, no le dió crédito el deponente, y se opuso a que se le franqueara lo que pedía en ella, y el título de Teniente General que el Congreso quería despacharle por que no debía creérsele bajo su palabra, mayormente cuando no había acompañado las credenciales que dijo tenía de los Diputados a las Cortes Americanas, a excepción del Ilmo Sor. Pérez Maniau, - y de otro cuyo nombre y apellido no tiene ahora presente, para que viese lo que podía negociar con los Estados Unidos, por cuyas razones no creyó la carta, que suponía del Goberna-

dor de la Luiciana, y solo consiguió que no se le diese el título de Teniente General, sino el de Mariscal de Campo, que en efecto se le remitió.."

Como resultado de estas proposiciones de Alvarez de Toledo, hemos visto en lo dicho por Morelos, que se dispuso la traslación del Congreso a Tehuacan, que fuera tan desgracia da para aquel caudillo, ya que le acarreó ser capturado en Tezmalaca y fusilado poco tiempo después. Que se nombró al Lic. Don José Manuel Herrera, Ministro Plenipotenciario en los Estados Unidos, y al Coronel D. Francisco Antonio de Peredo para que formase una marina, así como al Señor Elías - Bear, quien de acuerdo con Peredo y un italiano que Puga y - Acal dice: "llamábase Amigoni, y con Alvarez de Toledo, debía ocuparse de la campaña y tráficos navales por Nautla y Boquilla de Piedra, puertecillos descuidados por la vigilancia española de las costas".

El Doctor Herrera que no se presentó jamás en Washington, cooperó, sin embargo, con sus gestiones en Nueva Orleans a las expediciones que más tarde se presentaron en nuestras costas; una en Boquilla de Piedra a las órdenes de Alvarez de Toledo, con cargamento de pólvora, y la otra a las órdenes de Don Juan de Galvan, quien en septiembre de 1816, dice el mismo Sr. Puga y Acal, "se presentó frente a Coatzacoalcos a bordo de la Goleta "La Patriota" con el armamento que tuvo encargo de comprar y apresó a la Goleta española: "La Numantina" después de un combate, que fué el primero que se dió con pabellón mexicano".(1).

Este pabellón mexicano no hemos aclarado debidamente cómo era. En un cuadro mural de Historia de México, editado por la Casa Bouret y Cía, aparece una bandera cuadra de ajedrez blanco y azul con una águila coronada al centro, como el pabellón usado por los corsarios mexicanos. Puga y Acal en el libro que hemos citado no dice cómo era, pero sí refiere: "que según un certificado que se publicó y puede verse en la Gaceta del Gobierno Virreynal del 2 de Enero de 1816, Anaya (2), se ocupó desde su llegada en hacer admitir un pabellón mexicano que él había inventado entre los que usaban los piratas del Golfo, cuyo Almirantazgo se encontraba en la Isla Barataria, y envió a Rosains, más de doscientas patentes de corso, de las cuales este jefe insurgente sólo aceptó siete, sin haber hecho uso de alguna".

Merudearon las expediciones en aquella época y aún sería de interés histórico sacar del olvido innmercido los nombres de muchos patriotas corsarios que desplegando una auda-

(1).- Puga y Acal. La Face diplomática de la Guerra de Independencia. (2).- Gral insurgente Juan Pablo Anaya.

cia infinita, ayudaron con elementos traídos del extranjero a mantener el fuego de aquella lucha a la que debemos Patria y Libertad.

Aunque hemos dicho que no se solicitó la ayuda inglesa para nuestra guerra manumisora, es necesario confesar que nuestra causa contaba en aquel país con decididos partidarios que aún llegaron a levantar la voz en su defensa en la Cámara de los Comunes (1), y se nos dispensó una política de tolerancia y un disimulo, que no supimos aprovechar ventajosamente. Asegúrese que la protección encontrada por la expedición de Don Francisco Javier Mina en los Estados Unidos, se debió en gran parte a recomendaciones inglesas.

Sin embargo, los Tribunales de Almirantazgo de tal potencia, en virtud de no estar estos países reconocidos, a los corsarios se les negaba personalidad como tales, razón por la que fueron aprehendidos algunos de ellos, como el Comodoro Brown, al servicio de los insurgentes, que fué aprehendido y conducido a la Antigua, por una fragata de guerra, inglesa, donde fué condenada su fragata llamada "Hércules".

"Otro incidente demostró por aquellos tiempos -dice Puga y Acal (2), -la ignorancia de los Jefes de la Revolución con respecto a la política mundial. Fué ésta la llegada a Antón Lizardo de la Fragata de Guerra Inglesa "Aretusa". Noticias que llevó a Morelos el Capitán Don Agustín Niño, quien había estado en Tlalixcoyan, referentes a que el Capitán de dicha fragata había insinuado a los costeños ofreciendo: "Paz, Libertad y Comercio a la Nueva España", impulsaron a aquel a dirigir al "Almirante o Ministros de la Gran Bretaña", la siguiente carta, por conducto del Capitán del "Aretusa".

"Ya que la fortuna ha proporcionado la deseada libertad de esta vasta nación americana en términos de poder contratar con las otras, lo hago a nombre de ella y consulta de su Congreso, como miembro de él y benevolencia de continuar con la gran Británica, condescendiendo a su inclinación que ha manifestado a nuestros costeños de Tlalixcoyan, el Capitán de la fragata inglesa que allí se halla, y las papeletas insertas en las papeletas de comercio de esa noble nación, se ha dignado insinuarnos con la inscripción siguiente: Thomson, Glas Gow. La Gran Bretaña ofreciendo paz, libertad y comercio a la Nueva España. Y principio por los efectos y utensilios útiles a la Nación, y con los que afianzará mejor el comercio, con esa, podrá V.E. mandar se nos traigan fusiles, pistolas y hojas de espada en cualquier número que sean, avisándonos antes su precio para proporcionar su valor, en la inteligencia de que por ahora y en primera remesa se pagará a reales

(1).- Son conocidos los discursos de Mr. Marryat en la Cámara de los Comunes. (2).- Puga y Acal. Obra citada.

de contado el valor de ocho mil fusiles, dos mil pares de pistolas, y seis mil ojas de espada, y en lo sucesivo se pagarán con reales y efectos del reyno todo el demás armamento de esta clase conforme la contrata, o todo en reales concluida la guerra que tenemos pendiente con el reyno español y francés, cuyas débiles fuerzas en este reyno presto acabarán, sirviendo a V.E. de norte que el gobierno de nuestro Congreso está establecido en la mayor parte de este vasto reyno. Los demás efectos que consume esta nación, se irán pidiendo con arreglo a la contrata y capítulos que celebremos a consecuencia del primer pago, y recibo del señalado número de armas, sus precios y demás condiciones, siendo la primera de nuestra parte, que el citado número de armas se ha de recibir y pagar a la Punta de Antón Lizardo, Jurisdicción de Tlalixcoyan, donde el expresado Capitán de Fragata se insinuó según parte de nuestro Capitán Don Agustín Niño, de aquella vecindad. Por importar al mejor éxito de nuestro gobierno no puedo menos que recomendar a usted las noticias de Cadiz y Francia, y las que hubiere de Roma. Las que aquí estamos palpando son: que los españoles y pocos franceces que aquí existen están acabando de realizar sus efectos y despachando los reales a Cadiz. Protexto a V.E. bajo mi palabra de honor que esta Nación cumplirá gustosa cuanto tratemos y solo aguardo de V.E. la resolución y precios para plantear la seguridad y cumplimiento de todo. Dios guarde a V.E. muchos años. Quartel General en Tehuacan, Jurisdicción de Orizava, Agosto 27 de 1812. JOSE MARIA MORELOS. Vocal y Capitán General de América. Exmos, Sres Almirantes de Marina o Ministros de la Gran Bretaña". La contestación a esta carta decía lo siguiente:

"Barco de S.M. Británica nombrado "Arethusa", fondeado en el Puerto de Antón Lizardo. Diciembre 13 de 1812. Señor: Tengo recibida una carta de V. fecha 27 de Agosto de este presente año en la que me incluye un pliego para el Gobierno Británico, y estoy impuesto por un Oficial del exercito de su mando que la firma que la suscribe es la misma que usa usted, y supongo que será verdad, en cuya contestación dirijo esta, significándole que los informes dados a V. por el Capitán Don Agustín Niño son falsos, pues no he tenido relación alguna con la costa de Tlalixcoyan después de mi arribo a esta, ni tampoco tengo recibidas instrucciones de mi gobierno para dar a usted ningunas esperanzas de auxilio de la Gran Bretaña. Por lo respectivo al pliego que venía incluso; tomaré las providencias más activas para ponerlo en manos de mi Almirante. Antes de concluir ésta no tengo menos que poner a su disposición mis servicios como amigo, pero siempre suplicándole por la paz y el soisego entre V. y el Gobierno español, pues el único objeto e interés de esta mi carta es evitar entre VV. la efusión de sangre, como obra puramente de humanidad. Qualesquiera relaciones que V. quiera con el Gobierno Británico o con el Español, lo verificará mandando un sugeto a la Isla de Sacrificios con bandera blanca a contestar conmigo, pues luego que lo vea echaré el bote y pasaré a contestar con

él, y será para mi el día de mi mayor felicidad en esta vida, si logro ser el instrumento de la paz entre VV. y el Gobierno Español.

Permitame V. me tome confianza de incluir en este papel las últimas noticias de España, por el que verá V. que aquella tierra está ya libre del yugo Francés.

Soy de V. su más afectísimo y seguro servidor. JOSE HOLENCES COFIN.— P.D. Estoy informado que usted tiene prisionero a un caballero de Veracruz, nombrado Gurry, suplico a V. tenga la bondad de avisarme. Sr José María Morelos, etc. etc" (1).

"Era, —dice más adelante el Sr. Puga y Acal— verdaderamente inusitado el procedimiento para entablar tales relaciones y tenía que resultar ineficaz; por que la contestación del Capitán del "Aretusa", estuvo perfectamente ajustada a la política internacional ostensible de la Gran Bretaña, que en 1811 y 1812 había ofrecido a las Cortes su mediación para poner fin a la rebeldía de las colonias españolas de América, mediación que no fué aceptada al fin, por que precisamente era condición de ella que se permitiera a los ingleses comerciar libremente con dichas colonias".

Por último diremos, que aunque no pueda negarse la importancia de los servicios que los barcos insurgentes prestaron a la causa de la independencia, se advierte en cuanto por entonces se hizo para utilizar el mar, un profundo desacuerdo entre los caudillos de la revolución, además de ignorancia para explotar en provecho nuestro el interés de negociantes que nunca faltan para estas empresas, así como para aprovechar las circunstancias políticas del momento histórico, razón por la cual, todos los episodios marítimos militares que entonces acontecen, tienen el aspecto de meros esfuerzos esporádicos, que si prestan aliento a nuestra lucha —que en ocasiones parecía extinguirse— no son suficientes para hacer la cobrar la fuerza necesaria para el logro de la victoria.

II.

El Abate De Pradt, en un artículo periodístico publicado en Europa en defensa de la causa de la Independencia Americana, decía entre otras cosas, comentando la obstinada resistencia de los españoles en Ulúa, que: "en difinitiva esa resistencia inducirá al Gobierno de México a proporcionarse en Inglaterra y los Estados Unidos, buques mayores de los que ha usado hasta ahora, y el resultado final de toda esta conducta, no será otro que el haber creado una marina militar en México". (2).

(1).— Fuga y Acal. La Face Diplomática de la Guerra de Independencia.

(2).— Daniel F.O'Leary. Correspondencia de extranjeros Notables con el Libertador. Pag. 258. Tomo I.

En efecto, sabido es que la guarnición española de San Juan de Ulúa, se empeñó en mantener en su poder dicha fortaleza, y si bien en un principio bajo el mando del Mariscal de Campo, Don José Dávila, no hubo hostilidades perjudiciales para el puerto de Veracruz, ni que imprimieran a aquella resistencia los caracteres de una lucha desesperada y sangrienta, las circunstancias cambiaron completamente cuando dicho Jefe fué relevado del mando por Lemaur, ya que este último ordenó un continuo bombardeo sobre Veracruz. La fortaleza habíase mantenido por más de dos años bajo el Comando de Don José Dávila por los auxilios que recibía de la Habana y el comercio con puertecillos de la costa, que no era posible impedir por carecer de una marina, y si bien esta ocupación pacífica no dejaba de tener influencia en los negocios de México, la situación se hizo intolerable por la conducta agresiva de Lemaur.

La necesidad que había desde el principio de aquella resistencia, de apoderarse de la fortaleza, obligó al Gobierno Mexicano a pensar en comprar barcos, tanto para el ataque táctico de aquella fortificación como para impedir la llegada a ella de los socorros que recibía del exterior. Era, por otra parte, un paso más a la seguridad de nuestra independencia.

Se lee en una Memoria que por entonces, (1822) redactó el Ministro de la Guerra Don Antonio Medina, marino de profesión, que los españoles habían dejado en el país: "un bergantín que era menester carenar, una goleta próxima a botarse, dos botes útiles en San Blas, y en Veracruz una goleta, y un bote al servicio aduanal de Campeche"; lo cual no era una marina, pero se prometía tenerla pronto, pues se mandaría a los Estados Unidos a Don Eugenio Cortés, -peruano de origen- oficial realista de una de las fragatas de Acapulco, con objeto de que comprara en aquella nación, una fragata y ocho corbetas, que serían el principio de la marina militar mexicana.

"Como el Gobierno Mexicano no tenía fondos disponibles en aquella época -asienta Don Lorenzo de Zavala (1)- el Señor Cortés tuvo necesidad de tomar a crédito diez lanchas cañoneras y las Goletas "Iguala" y "Anahuac", con varios pertrechos que luego sirvieron para la rendición del Castillo. Desgraciadamente no llegaron a Cortés los fondos que esperaba para el pago de las sumas a que ascendió el costo de esos artículos y tuvo necesidad de sujetarse a prisión que en semejantes casos sufren los deudores. Don Ricardo Mead, americano, que había manifestado en España sus simpatías por la causa de la libertad y de los liberales de ambos mundos, se ofreció por fiador de la suma que debía al Gobierno Mexicano por los buques mandados a hacer o comprados por Cortés, y éste salió de la prisión en virtud de la fianza. La cantidad fué religio

(1). L. Zavala. Ensayo Histórico de las Revoluciones en México. Pag. núm. 222. Tomo I.

samente satisfecha algunos meses después y M. Mead descargado de la responsabilidad que generosamente se había tomado por el Gobierno Mexicano y el honor de su comisionado".

La Goleta "Iguala", comprada por Cortés en 1822, fué el primer buque de guerra en que se izó de manera oficial el pabellón nacional y por lo tanto arranca de aquella Goleta la formación de nuestra marina militar. Esta Goleta no debe ser confundida con la Corbeta de igual nombre que dió fondo en el puerto de Veracruz, a las cuatro y media horas de la tarde, del día 30 de Noviembre de 1837, y fué contratada en Baltimore, por el Señor Don Pedro de Negri, por acuerdo del Gobierno Mexicano. Expediente: Buques de Guerra Nacionales. 14 b.1836. El contratista de la corbeta "Iguala", don Pedro de Negri, en carta fechada en Baltimore, en 8 de Noviembre de 1837, dice al Ministro de Guerra y Marina de México. "Excelentísimo Señor: Hoy sale para el Puerto de Veracruz la Corbeta de Guerra llamada "Maryland" que contraté con ese Supremo Gobierno y notifico a Vuestra Excelencia que dicho buque va sin armamento ni pertrechos algunos de guerra, a motivo de las rigurosas leyes existentes en este país; por nada estuve a punto de perderlo, por los continuos alborotos de los texanos, así es que tomé la determinación de que quedase todo el armamento para conducirlo yo mismo en el paquete que va a salir en tres días para dicho puerto de Veracruz, este era el único medio de poderlo salvar como los Sres comisionados que también salen con dicha Corbeta darán fé a su llegada. No dudo excelentísimo Señor que esta Corbeta será enteramente de plena satisfacción para ese gobierno y Nación, pues nada absolutamente se ha omitido para su mejor construcción, fortaleza y hermosura. Dios y Libertad. Baltimore 8 de Noviembre de 1837. Pedro de Negri. Rúbrica.

La Comandancia General del Departamento de Veracruz, en oficio núm 125, mesa primera, decía: "Excelentísimo Señor: - Por la nota de Vuestra Excelencia fecha el 14 del actual, en que se sirve transcribirme la que con la misma fecha se pasó al Señor Director General de la Armada, quedo impuesto de que el Excelentísimo Señor Presidente ha ordenado que la Corbeta llegada a Veracruz, procedente de Baltimore, con el nombre de "Maryland" con destino al servicio de la Nación, se le dé el nombre de la "Iguala". Dios y Libertad. Jalapa, Diciembre 20 de 1837. Firma Ilegible.

Por entonces, otro incidente reveló la falta de plan con que se obraba para la formación de la Marina de Guerra y como se derrochaban los fondos públicos. Fué la llegada a nuestras costas del navio "Asia" y del bergantín "Constante", que habiéndose separado de la flota del Perú, se presentaron a rendirse en Monterrey, en la costa del Pacífico -- hoy en poder de los Estados Unidos, por los Tratados de Guadalupe -- habiendo recibido el primero el nombre de "Congreso Mexicano". Damos a continuación unos artículos del acta de rendición:

Antonio Arguello, Capitán de Caballería y Comandante Militar de este Territorio, correspondiente a los Estados Unidos Mexicanos, remite a México el siguiente Tratado de Capitulación hecho entre el Comandante del Navío "Asia", Teniente de Fragata Don José Martínez, su guarnición y tripulación y el Señor Gobernador Don Luis Antonio Arguello: Artículo Primero: Don José Martínez pone a disposición del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el Navío "Asia" con todas sus fuerzas y pertrechos y el Bergantín de Guerra "Constante" que el seis de Abril se separó bajo un tiempo, que si no tiene alguna desgracia será comprendido en un todo como el Navío.

Artículo Segundo: El Gobernador de este Territorio en compensación a la entrada de los expresados buques afianza la seguridad de los individuos que lo guarnecen, sus propiedades, sus fueros, preeminencias y conducta de toda la Confederación, como igualmente su libertad individual con arreglo a las leyes que rigen en estos estados sujetándose en todo a ellas.

Artículo Tercero: Don José Martínez, Comandante en Jefe de estas dos fuerzas, ofrece inmediatamente jurar la independencia e igualmente sus oficiales, tropa y tripulación, para lo cual estan prontos, exepctuando a los individuos que quisieran pasar a la (provincia) península o a otro cualquier punto del Dominio Español, a quienes el Gobierno facilitará los auxilios necesarios, embarcándolos por cuenta del Estado a los puntos que designaren. Siguen cinco artículos. Dada en el Presidio de Monterrey a primero de Mayo de 1825. José Estrada. José Ramirez. José de Cárdenas. Antonio Ventura Roqueta. Conforme y ratificada en todas sus partes. Luis Antonio Arguello. José Martínez. Es copia del original, lo que certifico. Monterrey 22 de Mayo de 1825. Arguello.

La anterior capitulación que aparece en la Gaceta de la Federación de aquel año, fue acompañada en su publicación del siguiente comentario: "El Señor Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, lleno de la más gloriosa satisfacción por un suceso que tanto contribuye a la seguridad de nuestra Independencia y al Honor de la Nación Mexicana, ha aprobado en todas sus partes la capitulación anterior, y ha mandado en consecuencia, que se ejecute el pago de alcances de la tripulación española en los términos convenidos.

Podemos darnos cuenta del armamento y condiciones del navío "Asia" por el siguiente documento que existe en el expediente del "Congreso Mexicano", en el archivo de la Secretaría de Guerra.

ESTADO que manifiesta el en que entró en este puerto el Navío Nacional de los Estados Unidos Mexicanos, nombrado el "Asia", de porte de sesenta y ocho cañones, mandado por el Teniente de Fragata, Don José Martínez.

OFICIALES DE GUERRA.	ARMAMENTO.
Comandante.....1.	Cañones de a 24.....26.
Oficiales Mayores.....3.	Cañones de a 18.....28.
Guardiamarinas.....0.	Cañones de a 8.....6.
Tropa de Infantería108.	Cañones de a 8 de bronce...2.
Tropa de Artillería.....38.	Cañones de a 12 de fierro...1.
Oficiales de Mar.....31.	Obuces de a 24.....4.
Artilleros de Preferencia.18.	Balas de a 24.....1000.
Artilleros Ordinarios.....53.	Balas de a 18.....1040.
Marineros.....137.	Balas de a 12.....50.
Grumetes.....55.	Balas de a 8.....400.
Total Plazas.....444.	Balas huecas de a 8.....20.

Este buque entró al Puerto de Acapulco el 17 de Junio de 1825, con el objeto de reponer su arboladura y aparejos siguientes: Un mastelero de Gavia, dos de velacho, dos perchas para otra verga de gavia, tres masteleros de juanete...etc.

Para terminar copiaremos un comentario de Don Lorenzo de Zavala, con respecto al Navío "Asia". "La adquisición, principia diciendo; no era de mucha importancia, aunque el suceso debía de llamar la atención por su singularidad. Los buques pasaron a Acapulco y el gobierno cometió la torpeza de habilitar y hacer carenar el Navío para dirigirlo al Golfo Mexicano, remontando el Cabo de Hornos, gastando en esta inútil expedición más de trescientos mil pesos, fuera de los doscientos mil que costó en Valparaíso el mismo Navío y que pagó después el gobierno a los que hicieron los suplementos en aquel Puerto. El Navío "Asia" después de los gastos referidos, fuera de los de tripulación, gratificaciones y sueldos de retiros a los que lo entregaron, fué abandonado en el Puerto de Veracruz". Y agrega más adelante: "Quizá una vanidad ridícula y perjudicial de tener un Navío de línea en la Armada Mexicana, tuvo parte en estas absurdas providencias".

CAPITULO TERCERO.

I.-- La rendición del Castillo de
San Juan de Ulúa.

I.

Como una protesta por los Tratados de Córdoba, que más tarde las Cortes Españolas declararon nulos, (9 de febrero de 1822), el Brigadier español D. José Dávila, se refugió con los efectivos militares a sus órdenes en el viejo Castillo de San Juan de Ulúa. Abandonada de tal manera la Ciudad de Veracruz, fué ocupada por las tropas insurgentes el 27 de octubre de 1821.

La fortaleza de Ulúa construída sobre un gran banco de madréporas del bajo de la Gallega, contiguo a Veracruz, era por la consistencia de sus muros una fortificación inexpugnable con los medios de que podía disponer el gobierno mexicano. Sin embargo, careciendo el bajo de la Gallega de gran extensión y de cultivo, los medios de subsistencia de la guarnición de Ulúa, tenían que procurarse forzosamente del exterior, pero nuestro Gobierno, que carecía de Marina, tampoco podía evitar aquellos abastecimientos.

En tal virtud y para evitar el bombardeo de Veracruz, con el que amenazaba constantemente el Comandante de la Fortificación, se permitió por mucho tiempo que aquella tropa se proveyera de sus vituallas en tierra.

Comprendiendo el gobierno la urgencia de que cesara aquel estado de cosas que no dejaba de tener molesta influencia en nuestros asuntos y lastimaba profundamente la independencia de México, procedió a mandar reiteradas comunicaciones al Brigadier Dávila, para disuadirlo de prolongar aquella resistencia. Decíale Iturbide:

"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 hoy hace alarde la península, y una obstinada resistencia no produciría otro efecto, 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 auxilio por mar, y prohibiendo enteramente los de tierra. ¿Qué recurso le quedaría a V.S.?"(1).

Las dos fragatas y la docena de goletas de que hablaba Iturbide, no pasaban de ser un mero proyecto del Emperador. En otro lugar de este estudio, ya referimos las tribulaciones del General de Marina Don Eugenio Cortés, enviado a los Estados Unidos para la compra de barcos, en los que sólo logró adquirir y al crédito las Goletas "Iguala" y "Anahuac", y algunas lanchas cañoneras que formaban por aquel tiempo todos los armamentos navales mexicanos. La contestación del Brigadier Dávila fué altiva y digna del orgullo español.

(1). Lerdo de Tejada. Apuntes Históricos de la Ciudad de Veracruz. Pag. 238. Tomo II.

El 24 de Octubre de 1822 se encargó del mando de la fortaleza al Brigadier español Don Francisco Lemaur, el que desde luego entró en pláticas con Don Antonio López de Santa Anna, Comandante de la Plaza de Veracruz, a propuesta de este último y que le hizo para entregarle dicha plaza sin resistencia. Convenido por ambos que las fuerzas españolas desbarcarían con dicho objeto, éstas lo efectuaron a las 12 horas de la noche del día 26, cayendo en el urdido engaño del Jefe mexicano, el cual las rechazó con pérdidas nuevamente al Castillo.

Como represalia por aquella celada, el Brigadier Lemaur, ordenó el bombardeo de Veracruz, que dió principio desde la mañana del día 27 hasta las nueve horas, causando inmensa alarma a la población. El General español Don Antonio Echávarri, al servicio de México, atribuyó aquella estratagema de Santa Anna, al deseo de este último de que las tropas españolas lo capturaran a él (Echávarri) y lo fusilaran. Las circunstancias de aquel suceso y la moral de Santa Anna, daban no pocos fundamentos a las sospechas del ex-Jefe español.

El emperador Iturbide temeroso de una deslealtad de Santa Anna, y cuyo gobierno se encontraba cada día más inestable, se puso en camino de Veracruz pretextando los arreglos que venían haciéndose con la Guarnición de San Juan de Ulúa. En la Ciudad de Jalapa tuvo lugar la entrevista del Emperador y Santa Anna, teniendo un buen resultado, solo aparente para el Emperador, pues al despedirse el inquieto y ambicioso militar, se dirigió violentamente a Veracruz, sublevándose con el Regimiento número ocho del que era Jefe y proclamando la República el 2 de Diciembre de 1822.

Esperanzado Lemaur de que aquellas agitaciones políticas, tras de arrastrar al país a la anarquía, provocaran una reacción favorable a España, aceptó, desde luego, el armisticio que le propuso el indigno Santa Anna de acuerdo con la Diputación Provincial. Lemaur felicitó a Santa Anna por su rebelión y le ofreció cuanta ayuda le fuera necesaria.

Las primeras operaciones de Santa Anna se dirigieron sobre Jalapa, ciudad que atacó del 20 al 21 de Diciembre y en cuyo ataque fué rechazado con grandes pérdidas, por las cuales, se concentró nuevamente en Veracruz, no sin antes proponer a su aliado el General Victoria, fugarse ambos a los Estados Unidos. Tal fuga la evitó la viril contestación de Victoria: "Compañero: vaya usted a Veracruz a sostener su puesto, y cuando le presenten la cabeza de Victoria hágase a la vela. Pero mientras yo viva es honor de usted permanecer a mi lado defendiendo la causa de la libertad".

El Gobierno de Iturbide puso bajo las órdenes de Echávarri, los efectivos militares que había destacado sobre Veracruz. Durante el tiempo del asedio de dicha plaza hizo su-

frir Santa Anna nuevo y sangriento engaño al Mariscal Echávarri, con la simulada entrega de la Escuela Práctica de Artillería. Poco tiempo después el Mariscal, no obstante su agria enemistad con Santa Anna, y cediendo a duros compromisos, proclamó el Plan de Casa Mata el día primero de febrero de 1823, por el cual reconocía el movimiento revolucionario contra Iturbide.

El Plan de Casa Mata provocó la caída del Emperador e interrumpió temporalmente las pláticas que los comisionados del Imperio venían sosteniendo con los Sres. Juan Ramón Osés, Santiago Irisarri y Blas Osés, Agentes del Gobierno español para transmitirle las proposiciones que hiciese México para lograr el reconocimiento de su independencia.

Caído Iturbide, el nuevo gobierno nombró a Victoria para que reanudara las pláticas interrumpidas con los comisionados españoles, debiendo servir de base en todas ellas, el reconocimiento de nuestra Independencia y la entrega inmediata del Castillo de San Juan de Ulúa.

"Mientras que pasaban tranquilamente aquellas inútiles pláticas --dice Lerdo de Tejada (1)-- se suscitaba en Veracruz una cuestión con el Jefe español de Ulúa, que iba a precipitar al fin el conflicto que hasta entonces se había procurado evitar aún a costa de vergonzosas humillaciones. Con motivo de algunas violencias que la tripulación española de un bote perteneciente al Castillo, había cometido contra un pescador mexicano que vivía en la Isla de Sacrificios, fué allí en busca de dicho bote la Balandra de Guerra Nacional "Chapala", a lo cual se opuso el General Lemaur, haciendo valer que la citada Isla y su fondeadero así como todos los puntos anejos al Puerto, habían estado siempre bajo el dominio de la fortaleza, habiendo sido esto reconocido también por el nuevo gobierno de México, cuando pidió permiso al Castillo para que anclase allí la Goleta "Iguala" que debía escoltar a Iturbide; en uso del derecho que ejercía la fortaleza sobre la isla había obligado varias veces por la fuerza a que fueran al Castillo los buques que anclaban en dicha isla con el objeto de defraudar los derechos que allí se cobraban, y por último, que en virtud del mismo derecho habitaban en la isla algunos súbditos españoles, y aún había allí algún ganado perteneciente a individuos que residían en San Juan de Ulúa".

Esta conducta intolerante de Lemaur fué apoyada por los comisionados españoles que estaban en tratos con el gobierno de México, ocasionándose por tal motivo la ruptura entre ellos y nuestro comisionado, el cual debidamente autorizado les envió sus pasaportes y una enérgica nota por las agresiones de Lemaur.

(1).- Lerdo de Tejada.- Apuntes Históricos de la Ciudad de Veracruz, Pags. 266-67. Tomo II.

Exaltada por tantos motivos estalló al fin la indignación popular, y presionadas las autoridades por el pueblo, determinaron impedir toda comunicación, con tierra, de los españoles, y activar los trabajos de las fortificaciones que habían empezado a hacerse. Todavía se celebraron nuevas pláticas con el Brigadier español y una vez fracasadas, comenzó el bombardeo de los españoles al puerto a la una de la tarde del día 25 de septiembre.

Los efectos del bombardeo fueron desastrosos. Veracruz, aunque insalubre por el azote del vómito, era una Ciudad importantísima. Su magnífico faro instalado en la torrecilla de San Juan de Ulúa guiaba a las embarcaciones que traían los productos de Europa. El movimiento comercial era muy grande.

La Ciudad con sus murallas tenía la recia fisonomía de las ciudades fortificadas. Sus 16,000 habitantes vivían ricos y felices, no obstante los rigores del clima y la carestía de la vida. El alquiler de las casas era muy elevado. Las mejores costaban tres mil dólares de renta anual. "Los principales edificios, cuenta el Dr. Alcocer, estaban coronados por un mirador, desde el cual se gozaba de una espléndida vista de la ciudad y del mar. Servía para respirar allí la brisa fresca de la tarde y atisbar la llegada de los barcos".

Doloroso fué entonces el espectáculo que vió la ciudad. Presas de intenso pánico, salieron precipitadamente más de 6.000 personas, que fueron a refugiarse a Orizaba, Jalapa y Alvarado. La ciudad tomó un triste aspecto. Las calles desoladas, centenares de casas destruidas y un alarde inútil de valor de las tropas mexicanas que eran batidas con ventaja por los cañones de la fortificación. Lerdo de Tejada calcula que se dispararon sobre Veracruz en los veintiseis meses de bombardeo unas 50,000 balas y granadas de cañón.

Impotente el gobierno ante aquel enemigo por carecer de barcos militares y no poder con solo la Goleta "Iguala" y las lanchas cañoneras impedir la llegada de auxilios a los de la fortaleza, comisionó con urgencia al Sr. Mariano Michelena para que adquiriera algunos buques de guerra en Londres. Michelena compró, dice Zavala (1), "a precios subidos, sea por falta de conocimientos o por otro motivo, la Fragata "Libertad", embarcación empleada en el giro de la India Oriental, de más de mediana edad, y poco ap propósito para hacerla de guerra, la Fragata "Victoria", y el bergantín "Bravo" que aunque igualmente antiguos tenían el mérito de ser buenos para el fin que se les destinaba".

Bien precarias eran nuestras aspiraciones navales de en

(1).- L. de Zavala.- Ensayo Histórico de las Revoluciones en México. Pags. 221-22. Tomo I.

tences. Se querían barcos para incomunicar y rendir San Juan de Ulúa y aunque se pensaba comprar algunos buques más, todo dependió de la política de las potencias oceánicas. En 1824, el Secretario de Hacienda, decía a nuestro Ministro Michelena en Londres: "Transcribiendo lo que digo a Don Francisco de Borja Mignoní, añadiré a V.E. de orden del S.P.E. que deja a su prudencia y a su acreditado tino el minorar el número de fragatas a dos, siempre que la marcha de la política de las potencias marítimas de Europa se dirija a deponer toda actitud hostil contra estos países y a reconocer formalmente nuestra independencia que aleje de este modo todo el peligro y cuidado para su defensa exterior, y reduciendo también, en este caso a la mitad o en su totalidad la compra de buques menores respecto a los que tenemos ya aquí, ya que la manutención de una Armada, aunque no sea numerosa es infinitamente más onerosa en nuestras costas que la de un ejército, que una vez tomado el Castillo de San Juan de Ulúa, lo ha de defender siempre con mayor ventaja, como seguridad y economía. En tal concepto, se deja también al arbitrio de V.E. el transigir con la Casa de Barclay Herring y Cía, sobre los medios de reducir su contrata al número menor de dichos buques...". (1).

Excelente tino tuvo nuestro Ministro para reducir el número de nuestros buques. La compra del bergantín "Guerrero", fué por entonces un escandaloso asunto, pues habiendo pagado nuestro gobierno \$50,000.00. por tal concepto, ¡el bergantín nunca apareció! El Senador Alpuche decía a propósito de este turbio negocio, lo siguiente:.. "en mayo de 1825, escribió desde Londres el Sr. Michelena al Ministro de Guerra, que el bergantín "Guerrero", marinado, tripulado, armado y listo, con el costo de \$50,000.00 estaría en Julio en Veracruz, con sus máquinas admirables; esto mismo dijo en carta particular al Señor Presidente de la República. Pasó Julio y todo el año de 25, sin parecer el "Guerrero" y las máquinas; entra el año de 26, llega el Señor Michelena a México sin el bergantín; el Ministro le pregunta muchas veces de él y el contesto se reduce a elogiar su admirable construcción, arboladura, tripulación, etc". (2).

Otra mutilación importante sufrió nuestra marina por aquella época. La Corbeta "Tepeyac", comprada en Estados Unidos en 300,000.00., de los cuales el gobierno había satisfecho 250,000,00. fué vendida al Gobierno Ruso en la cantidad que adeudaba el gobierno mexicano después de estar tres años en el Delaware.

Ya que nos hemos ocupado de la compra de barcos nos anticiparemos diciendo que en 1826, nuestro Ministro en Londres Don Vicente Rocafuerte, retiró de la Casa Barclay Herring y

(1).— La Diplomacia Mexicana, Tomo III. Sría de Relaciones.

(2).— Correo de la Federación Mexicana. 10 de Abril 1827.

Cía, la cantidad de £ 63,000, para prestarlas sin consentimiento de nuestro gobierno al de Colombia, el cual atravesaba por situación difícil debido a la quiebra de la Casa Bancaria Goldschidt y Cía, de Londres, que manejaba sus caudales. El Libertador Bolívar, empeñado en liquidar aquella deuda propuso al gobierno de México, dos fragatas de guerra compradas pocos años antes por Colombia en los Estados Unidos. Nuestro Gobierno no aceptó aquella oferta y tuvo que resignarse a vender sus derechos a la casa Martínez del Río, la que cobró el empréstito mexicano muchos años después.

Desde luego, aquella Escuadrilla en su hora de empiezo, no alejaba del todo las inquietudes de México, pues si bien comenzaba prestando utilísimos servicios, aprehendiendo a no pocos barcos que aprovisionaban a los de Ulúa, no era remoto que España, haciendo un último esfuerzo por soportar aquellas comunicaciones, mandara varios de sus buques militares de estación en la Habana, donde parecía recobrar sus antiguos bríos por la gestión activa e inteligente de Vives.

Además, era evidente para todos los mexicanos, que la toma del Castillo de San Juan de Ulúa no alejaría por completo los riesgos que amenazaban a nuestra independencia, pues la proximidad de la isla de Cuba era fuente abundante de peligros para México. La idea de apoderarnos de aquella isla engendrada por esta necesidad de defensa, que coincidía, con los sentimientos fraternales de México por aquel país hermano, determinó que a partir de 1824, Alaman encauzara su política a lograr dicho objetivo, alentado tal vez, con las insinuaciones nada verdaderas de Mr. Mackie, Agente de Inglaterra.

También en 1824, Alaman se había apresurado a firmar con el representante de Colombia un Tratado de Alianza Ofensiva-defensiva, por el cual ambos países se comprometían a prestarse mutuo auxilio con sus fuerzas marítimas y terrestres. Sin embargo, fué hasta el 19 de Agosto de 1825, que Torrens, nuestro agente diplomático en aquel país firmó con el Secretario de Relaciones de Colombia, un convenio en que se estipularon las condiciones según las cuales aquel país nos ayudaría a la ocupación de San Juan de Ulúa. "Ya se aprestaba la marina a marchar a aguas mexicanas, cuando Torrens recibió instrucciones en el sentido de que tratase de impedir su salida. No conocemos el texto de estas instrucciones y por ello no se sabe si la manera personal de pensar de Torrens influyó en ellas, de cualquier manera; lo que si es verdad es que el encargado de negocios puso todo empeño en que el convenio del 19 de Agosto quedase insubsistente". (1).

(1).— L. Chávez Orozco.— Un Esfuerzo de México por la Independencia de Cuba. Prólogo. Pag. XXXI. Archivo Histórico Diplomático Mexicano. Sría de Relaciones. México.

Mientras tanto, el Puerto de Veracruz seguía despoblándose y las cosas no parecían tener fin, cuando entró el año de 1825. En Abril de este año se sublevó la prisión que se había establecido en la Isla de Sacrificios, pero fué a tiempo dominada y la Goleta "Iguala" impidió las comunicaciones de los sublevados con el Castillo. Después de estos acontecimientos llegaron tropas frescas al Castillo y el Brigadier Lemaur fué relevado del mando por el Brigadier Coppinger. En Agosto y Septiembre que son meses de un intenso calor la guarnición de Ulúa comenzó a dar muestras de un completo abatimiento, pues por la falta de víveres frescos se había desarrollado entre ellos el escorbuto.

Por estos meses se redoblaron los esfuerzos mexicanos tanto bélicos como pacifistas, pues se entablaron nuevas pláticas con la guarnición española, para conseguir la entrega del Castillo. Los españoles no hubieran cedido si un acontecimiento no los hubiera desalentado completamente.

El 5 de octubre se presentó a la vista del Puerto una escuadrilla enemiga compuesta de cuatro buques. El Comandante de las fuerzas navales mexicanas Don Pedro Sainz de Baranda, destacó en la mañana del día seis, desde el fondeadero de Sacrificios y a las órdenes del Capitán inglés de Marina Don Carlos Smit, a la Fragata "Libertad", los bergantines "Victoria" y "Bravo", las Goletas "Papaloapan", "Tampico" y "Orizava", el pailebot "Federal" y la balandra "Chalco", para que entablaran combate con la escuadrilla española. A las cuatro de la tarde, dice Lerdo, (1), encontrándose cerca los buques españoles, se presentaron los nuestros en línea desafiándolos al combate, el cual no pudo tener lugar por aproximarse demasiado la noche y haber comenzado a soplar un viento del Norte, que puso en dispersión a ambas fuerzas, reuniéndose de nuevo las nuestras el día 10 en Sacrificios, de donde pasaron a situarse a la Isla Blanquilla, para impedir que anclaran allí los buques españoles como lo hacían antes, y no permitir que se acercaran al castillo. El día 11 volvió a presentarse a la vista la flotilla enemiga y la nuestra se situó en el Canal. A las diez de la mañana habiéndose acercado los cuatro buques de guerra enemigos, se pusieron en facha con la idea seguramente de atraer a los nuestros, para que abandonaran el punto que habían tomado; pero éstos permanecieron allí, y a las dos de la tarde, después de estar así cuatro horas, a la vista unos de otros, se hicieron de la vuelta de afuera los españoles, sin volver ya a presentarse en los días siguientes, por haber regresado a la Habana, rehusando el combate con nuestra escuadrilla".

Perdidas las esperanzas del Jefe español de recibir re-

(1).— Lerdo de Tejada. Apuntes Históricos de la Ciudad de Veracruz, Pags. Tomo II.

fuerzos y víveres de la Habana, presentó al Jefe mexicano un proyecto de capitulación que fué aceptado con ligeras modificaciones, y según el cual los españoles desalojarían el Castillo, con los honores de la guerra y serían conducidos a nuestro costo y en buques nacionales hasta la Habana.

Para efectuar tal transporte el gobierno alquiló el Bergantín mercante "Guillermo" y a la Goleta "Aguila", que según lo estipulado dió escolta al barco de guerra mexicano "Victoria" en el cual hizo el viaje Coppinger.

El día 23 de Octubre a las ocho de la mañana el "Victoria" y los dos transportes se hicieron a la vela. "En aquel momento, dice Lerdo, y según lo convenido se arrió en el Castillo el pabellón español, haciéndose el saludo correspondiente, y a las once, cuando se habían perdido ya de vista aquellos buques que conducían los restos de la guarnición, izó allí Barragan con sus propias manos el pabellón nacional, que saludaron con tres salvas de artillería en la fortaleza y plaza, y con toques de músicas militares". (1).

Encanta el final de esta jornada por la caballerosidad desplegada por españoles y mexicanos. Lerdo comenta conmovido la caridad de las familias mexicanas atendiendo a los heridos y enfermos españoles que quedaron en el puerto. En el "Victoria" habían hecho viaje a la Habana en calidad de rehén los oficiales mexicanos Don Ciriaco Vazquez y Don Mariano Barbabosa, que el Jefe español en Cuba regresó en la misma embarcación manifestando que confiaba en el honor de la nación mexicana.

Con respecto a la llegada del Bergantín "Victoria" a la Habana, se lee, en una carta escrita desde aquella ciudad, lo siguiente: "A la fecha no dudo estará Vm. informado que el día cinco del corriente, entró en este Puerto un bergantín de guerra mexicano conduciendo al Comandante del Castillo. (el Señor Copinger) que capituló con sesenta y cinco hombres solamente, porque ciento veinte se hallaban enfermos y los demás murieron. Los dos comisionados que bajaron a tierra, no podran decir que se hallaron desairados, el tiempo que estuvieron aquí; pues hasta un banquete les dió un comerciante de Veracruz; y por donde quiera que iban en la Ciudad les seguía un concurso numeroso, que manifestaban en sus semblantes el alboroto que sentían de verlos en nuestro territorio. Los gachupines se hallaban absórtos y espantados con esta declaración de adhesión a sus paisanos de V, y ver algún tiempo flamear en el Puerto el pabellón de Anahuac". (2).

(1).- Lerdo de Tejada. Apuntes históricos de la Ciudad de Veracruz. Pags. 93-4. Tomo II.

(2).- Citado en Un esfuerzo de México por la Independencia de Cuba, Pags. 48-9. Archivo Histórico Diplomático Mexicano Sría de Relaciones. México.

CAPITULO CUARTO.

- I.- El Congreso de Panamá.
- II.- La Marina en la Confederación
Americana.

I.

La guerra de independencia americana, se resentía de una lamentable falta de ligazón y estrechamiento entre los focos principales de la revuelta: México con la Capitanía de Guatemala a la zaga; los países septentrionales de la América del Sur y las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Esta dispersión de esfuerzos, debida a la plástica montañosa y enorme extensión del continente americano -teatro de las operaciones- así como a la falta de mutuo conocimiento de los países sublevados, por la incomunicación en que vivieron en el largo período del coloniaje, determinó, más tarde, los insuperables obstáculos para que se realizara la idea de una confederación de repúblicas, que manteniéndolas en una cohesión política internacional, les diera al mismo tiempo, una gran fuerza y respetabilidad ante las naciones del mundo.

Por entonces, ningún hombre, por extraordinario que pareciera su prestigio y actividad, hubiera podido ejercer un mando único en países tan incomunicados como distantes, y la guerra no podía desarrollarse sino bajo la inspiración de innumerables caudillos, cuya unión, entre otras cosas, dificultó la misma independencia conque cada uno había obrado durante el curso de las operaciones, produciéndose así, aquel crecimiento desmedido de aspiraciones personales, de tan funesta influencia en la vida histórica de los países hispanoamericanos.

No obstante las enormes dificultades que se presentaban para la unión, tanto por el medio físico, como por la desorganización social, inexperiencia pública de los pueblos y la falta de unidad militar en los grupos armados, debióse a Bolívar la más vigorosa tentativa para lograrla. Desde 1818, escribía a Pueyrredón: "Luego que el triunfo de las armas de Venezuela complete la obra de la independencia, o que circunstancias más favorables nos permitan comunicaciones más frecuentes y relaciones más estrechas, nosotros nos apresuraremos con el más vivo interés a entablar por nuestra parte el pacto americano, que formando de todas nuestras repúblicas un cuerpo político, presente a la América al mundo con un aspecto de majestad y grandeza sin ejemplo en las naciones antiguas".(1).

Más apasionaba a Bolívar esta idea, cuanto más se iban manifestando entre los gloriosos grupos armados de la sublevación americana, las hondas diferencias que más tarde los dividieron, conjuntamente a los pueblos, en irreconciliables partidos. Era preciso, en concepto de Bolívar, asienta Lewis, reunir a ese cuerpo amasado con ríos de sangre y carne de héroes, para formar de todos sus componentes una América unida,

(1). Pedro A. Zubieta. El Congreso de Panamá y Tacubaya. Pags. 17-18.

que pudiera llamarse: "la reina de las naciones, la madre de las repúblicas".

Sin embargo, era natural que en aquel ambiente, el pensamiento de Bolívar no despertara un sentimiento unánime de aprobación de parte de los gobiernos hispanoamericanos. Las Provincias Unidas del Río de la Plata rechazaron la idea de la Confederación desde un principio, y sin ocultar las suspiencias que les producía la pretendida influencia de Colombia, decían en un manifiesto: "Esta idea nos asusta y nos hace mirar con horror el proyecto de celebrar tan temprano un Tratado común entre Estados, que bajo diferentes aspectos, no pueden sin imprudencia comprometerse en semejante pacto". Por su parte, Chile reconocía en nota del 8 de Abril de 1826: "que una confederación de los estados americanos bajo las indestructibles bases de su particular independencia y soberanía, produciría a la causa americana en general, el gran resultado de oponer una formidable masa de poder, recursos y luces contra las acechanzas y esfuerzos con que tal vez podría amagarla la Santa Alianza Europea"; pero, al excusarse de asistir al Congreso de Panamá por ser un asunto de la competencia del Poder Legislativo, del que carecía por entonces, expresaba sentir: "un pesar proporcionado a la magnitud e importancia de la materia". Tampoco concurrió Brasil, no obstante que aseguraba: "que la política del Emperador, tan deferente y generosa como es, estaba siempre pronta a contribuir al reposo, dicha y gloria de América".

Esto, no obstante, tras de múltiples esfuerzos logróse al fin reunir en Panamá el año de 1826 el Congreso Americano, formado por los Plenipotenciarios de México, Centro América, Colombia y Perú, los cuales, tras de diez conferencias informales, lograron redactar y aprobar un Tratado de Unión Perpetua de los países contratantes, los cuales seguirían con servando el derecho de soberanía para su régimen interior, pero fiaban sus relaciones internacionales a la política de conjunto de la Asamblea.

Seis eran los propósitos inmediatos del Congreso de Panamá.— 1/o. Formar y renovar de la manera más solemne entre todos los nuevos estados de América, una confederación perpetua contra España.— 2/o. Publicar un manifiesto sobre la justicia de su causa y su sistema de política para con todas las demás potencias de la cristiandad.— 3/o. Concluir una convención de navegación y comercio entre todas ellas, como aliadas y confederadas.— 4/o. Decidir con respecto a la Isla de Cuba y Puerto Rico, si se reunirían para libertarlas del yugo español, y en ese caso, qué contingentes de hombres y dinero suministraría cada una de ellas.— 5/o. Tomar las medidas convenientes de común acuerdo, para llevar la guerra a los mares y costas de España.— 6/o. Determinar si estas medidas se extenderían a las islas Canarias y Filipinas.

Las partes contratantes estipularon, además, por medio de sus representantes en el istmo, una convención de armamentos, que constituirían la fuerza armada de la Confederación, la cual se compondría de un ejército de 60,000 hombres y una Escuadra Naval Confederada, compuesta de tres navíos de línea del porte de setenta hasta ochenta cañones; diez fragatas de cuarenta y cuatro hasta sesenta y cuatro; ocho corbetas de veintiocho hasta treinta y cuatro; seis bergantines de veinte hasta veinticuatro y una goleta de diez a doce cañones; apreciados estos buques por sus portes dados, a razón de setecientos mil pesos un navío, cuatrocientos veinte mil una fragata; doscientos mil una corbeta y noventa mil un bergantín, de los cuales, le correspondía a México aportar, dos navíos de setenta a ochenta cañones, dos fragatas de sesenta y cuatro, otras dos de cuarenta y cuatro y seis corbetas de veinticuatro hasta treinta y cuatro.

El resultado de todo esto, como es bien sabido, fué estéril. La asamblea americana de Panamá que debió de reinstalar se en Tacubaya, según su propio convenio, no logró reunirse más. Su fracaso fué el golpe de muerte para el Libertador.— Las fogatas de la anarquía, los horrores de la Guerra a Muerte, las fatigas de la campaña y los puñales de los asesinos, no habían abatido su ánimo. Fué hasta que se disipó de su mente la imágen de una América unida, cuando su vehemente carácter se reprimió, y apareció en su persona, aquel aspecto sereno, de filósofo, en 1828.

Conmovedora serenidad. Su talento diplomático, su genio político y guerrero, su vida activa al servicio de América, sólo habían producido aquellos laureles con los que él veía coronar una obra trunca. Fué entonces, cuando en su espíritu sobrenadaba, entre los restos del naufragio, como dice un escritor, "la vela latina de su volterianismo; un sentimiento de mesura en las cosas y en las ideas; una actitud ecuánime para juzgar de todo; una sonrisa de amargura."

La historia ha recogido aquella noble figura en su actitud, aquel gesto amargado del héroe, para tremolarla junto con la utopía del istmo frente a los ideólogos americanos. Ha transcurrido un siglo y el pensamiento de Bolívar cada día asombra más por su clarividencia. Lo previó todo, pero tal vez confiaba demasiado en la capacidad de su genio para realizar tal obra. Aquello era una labor de siglos.

II.

Lo verdaderamente interesante para nosotros, no es comentar los defectos de que pudiera haberse resentido la vida de aquel Congreso, y mucho menos las consideraciones de orden

profesional sobre la naturaleza de aquellos contingentes y de manera particular la Escudra Confederada Americana, a quien alguien, a priori, pudiera tachar, tal vez, de híbrida, dada la heterogeneidad, no del todo por cierta, de sus elementos constitutivos, sino la reflexión que nos sugiere, al parecer este escueto suceso, y nos lleva a considerar, cuan otro hubiera sido nuestro porvenir, si al terminar las luchas libertarias, apaciguamos nuestros ánimos, apagamos los rescoldos de la sublevación, sofocamos nuestras ambiciones y unidos todos estos países por aquel pacto sagrado, presentando ante el mundo el espectáculo de una fuerza imponente, orientamos nuestras actividades a la consecución inmediata de nuestro bienestar.

Pero, bien considerado, ese pasado de nuestra historia no podía ser de otra manera. Los sucesos históricos, cuya génesis no es siempre palpable, son resultado de causas, algunas de ellas obscuras, que los precipitan y determinan: "estos profundos de cultura, orientación y economía," dice Altamira. Esto no obstante, conviene detenerse un poco en el estudio de la gran ilusión del istmo, porque si la marina, como vamos a verlo, era en la opinión unánime de nuestros pensadores, el medio más efectivo de conseguir la unión de los jóvenes países; éstos, por su parte, estaban incapacitados tanto por el medio físico como por su impreparación social, para crear y sostener tales armamentos, motivos por los cuales, perdimos aquella ocasión histórica que se nos presentaba para constituirnos en nacionalidades potentes.

Para el Lic. Alberdi, el Congreso de Panamá, debió ser esencialmente marítimo. "Nuestro mal -decía a la Facultad de Leyes de la Universidad de Chile- (1), no es mal de opresión extranjera, sino mal de pobreza, de despoblación, de atraso y miseria. Los actuales enemigos de América están abrigados dentro de ella misma; son sus desiertos sin rutas, sus ríos esclavizados y no explorados; sus costas despobladas por el veneno de las restricciones mezquinas; la anarquía de sus aduanas y tarifas; la ausencia de crédito, es decir, la riqueza artificial y especulativa, como medio de producir la riqueza positiva y real". Y agregaba más adelante: "la vida exterior los debía absorber en lo futuro. En ella somos inexpertos, porque hemos sido educados en la domesticidad colonial y para la vida privada y de familia. Dejemos que nuestros pueblos empiecen su grande aprendizaje. La necesidad de esta nueva tendencia se revela por el movimiento normal de las cosas de América, de íntima y mediterránea que antes era, ahora se hace externa y litoral. Había sido hecha para vivir en reclusión y se la hizo habitar lo más central de nuestro suelo; desde su entrada en el mundo, ha salido a las puertas para recibirlo. Los pueblos mediterráneos si quieren prosperidad en adelante, que aguarden a los tiempos de los caminos de fierro,

(1).- Alberdi. Memoria sobre la conveniencia de un Congreso Americano.

por ahora, bienaventurados los que habitan las orillas de los mares, porque sólo éstos pueden ver la cara del mundo y recibir con su contacto el espíritu de la vida moderna".

Analizando las ideas eminentes del Lic. Alberdi, no se puede menos que sentir admiración por la amplitud de sus miras y la profundidad de sus observaciones, que sin embargo, ya habíamos encontrado antes en la correspondencia del Abate De Pradt con el Libertador: "la América está demasiado ilustrada para no haber distinguido desde luego la naturaleza de las principales relaciones que van a establecerse entre los diversos estados: la configuración del país, las sólidas barreras que la naturaleza ha colocado entre ellos, el número y volumen de las corrientes de agua que los atraviesan por todas partes y que penetran en su interior a una distancia inmensa, constituyen a la América en un país provisto de todos los atributos marítimos, y destinado a las operaciones náuticas, y por lo tanto, las relaciones marítimas, serán superiores a todas las demás".(1).

Estas opiniones favorables a la marina, constituyen la nota común de cuanta literatura se escribió por entonces, en favor o en contra de la Asamblea Americana. Es más aún. Hasta Don José Luis Mora, que en su "Indicador de la Federación", tan rudamente combatió a los proyectos del istmo, decía así en 1833: "reunir las fuerzas de naciones esparcidas en un continente vastísimo, de población muy escasa, separadas por centenares de leguas, por desiertos inhabitados, por montañas y cordilleras inaccesibles, es el mayor de los delirios. Si a lo menos estas naciones tuvieran MARINA, y una marina respetable, el proyecto aparecería menos extravagante, pues sus comunicaciones serían en este caso menos difíciles, y aunque con gastos inmensos, más perjudiciales que la invasión que se trata de precaver, una Escuadra combinada podría acaso impedir la; más no teniendo cada una de ellas, ni todas juntas, elementos ningunos para formar una Armada que pudiera llamar se tal, menos podrían prestarse oportunamente y con fruto, auxilio ninguno en casos apurados. En Europa, las grandes potencias pueden confederarse y obrar de concierto porque todas están en contacto, tienen marina, caudales de tropas de que disponer, todo con inmediación a cualesquiera de los puntos en que se ofrezca obrar. Además, las fuerzas militares, en todas direcciones atraviesan un terreno poblado, que con más o menos dificultades, siempre ofrece los medios de subsistir; pero en América, como hemos notado, falta todo esto, y así, la pretendida confederación entre las naciones que la habitan, es de tan fácil ejecución, como la que se pretendiese hacer con los habitantes de la luna".

Si ahora intentamos aclarar cómo entendían aquellos pen

(1). De Pradt. Colección O'Leary. Cartas.

sadores las cuestiones navales, nos encontramos con más de una decepción. Pese a su cultura histórica puesta de manifiesto constantemente en todos sus escritos, padecía, la mayoría de ellos, de una ideología, noble, pero peligrosa. Si en 1826 por el acicate de la Santa Alianza, eran menos los pensadores románticos de nuestra política, en los años posteriores, 1862 y 1866, de nuevas tentativas de unión americana, tanto los Vicuña Mackena, como Bilbao, Alberdi, Vigil y Carrasco Albano, discurrían con un infantilismo que da pena.

Con calor se pronunciaban contra toda tentativa de organización militar, por el principio de que "donde hay soldados hay guerra", y se perdían en ilusiones de una guerra PURAMENTE COMERCIAL, como si fuera posible hablar de la organización social de un gran pueblo, de su grandeza, de su presencia pujante en el mar, sin antes pensar en la fuerza militar que debe servirle de base. Está bien que los civiles, sobre todo en América, clamen contra el militarismo que tantas veces ha vulnerado sus derechos, pero que confundan el espíritu militar de un pueblo, que es según Almirante: "fruto del razonamiento, consecuencia de su dignidad y condición de su vida", con el espíritu ríjoso, rebelde e indisciplinado, es dar una muestra de incomprensión por las instituciones militares.

Para nosotros, lo verdaderamente grande del Congreso de Panamá, era la fuerza naval y militar que proyectaba. Es verdad que tales instrumentos bélicos aún no eran bastantes, para que a su amparo pudiéramos vivir libres ya de preocupaciones en el futuro, y que aun para organizarlos, hubiéramos en contrado no pocas dificultades, pero por más que Inglaterra y Francia en fuerza de recelarse, nos hayan abandonado a los riesgos de la política de los Estados Unidos, siempre hubiera sido posible encontrar en la política europea, modo de sostener y acrecentar aquellos armamentos, y determinar así, más libremente de nuestros destinos.

Si tanto la desorganización social, como la inexperiencia pública de los pueblos americanos, las rivalidades de los caudillos y la ideología romántica de nuestros políticos, eran inapropiadas para la formación de la Armada Naval Confederada, otra circunstancia, no menos desgraciada nos impedía formar tal marina militar, y era la ausencia entre los aliados de Panamá, de las naciones marítimas hispano-americanas.

Los países signatarios del itsmo, eran los menos capacitados para hacer acto de presencia en el mar. México, Centro América, Colombia y Perú, son pueblos de arraigada vida continental. Encaramados en las altiplanicies de los dos mil metros, el mar no podía entrar súbitamente en sus costumbres. Por otra parte, carecen de un número suficiente de ríos navegables, --camino que andan, que decía Pascal-- y al mar no se puede ir por la corriente brusca de los torrentes. Por otra parte, los indios, que como ya hemos dicho, no tenían

medios civilizadores para luchar con el trópico, tuvieron que ser altiplanos por necesidad, a pesar del suelo árido y del ambiente reseco. Los españoles, que eran navegantes, vinieron después, pero las tierras fecundas de las comarcas marítimas no les interesaban, y se internaron en las altiplanicies en busca de los tesoros de los aztecas y de los incas.

Las modalidades del suelo y del clima, no sólo nos apartaron del mar geográficamente, sino que hicieron en los países de la América de Bolívar --que así llamaremos a las naciones aliadas en Panamá-- más difícil la organización política y social, factores indispensables del poder naval.

"La organización de los gobiernos estables en Sudamérica, --dice Enseñat-- ha sido más difícil en unos pueblos que en otros. Cada uno ha tenido que resolver problemas distintos derivados de su conformación. Durante mucho tiempo el gobierno fué cuestión de geografía. El continente era muy vasto; los medios de acción de las autoridades escasos o nulos. Bajo este aspecto, los países americanos se dividen en dos grandes grupos, que corresponden a sus mares: los del Atlántico y los del Pacífico. Los del Atlántico con sus llanuras interminables, que hacen horizonte como el océano; los del Pacífico con su suelo quebrado. De un lado la Argentina, Uruguay y Venezuela (1); del otro lado Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia. La República Argentina tuvo que resolver el problema de reducir a la obediencia y al orden al caudillaje armado que ella misma levantó para luchar contra las fuerzas españolas, caudillaje que brotaba de sus vastas llanuras como la espuma del choque de las olas. Era natural que en aquel suelo inmenso se formaran prestigios regionales, caudillos de provincias, las que por sus dimensiones geográficas son estados. La organización lógica de un país tan extenso era la confederación con un caudillo en cada centro. En los países del Pacífico se observa un fenómeno análogo. En el Perú, las capitales interiores, como el Cuzco, Arequipa o el remoto Tarapacá, son semillero de revueltas. Allá se refugian los descontentos, se organizan los movimientos subversivos. Mientras el lejano gobierno de Lima recibe la noticia de una sublevación militar, equipa un ejército para dominarla y lo envía a su destino, han transcurrido meses, tiempo más que suficiente para que la revolución se haya extendido y consolidado, y los reclutas se hayan convertido en soldados aguerridos. Lo mismo ocurría a Bolivia, a Ecuador y a la Nueva Granada. El problema de estos países fué dominar las montañas para acortar las distancias entre la capital y las extremidades".

"Chile ha sido una excepción de la regla general, porque su suelo es muy angosto y el mar que lo baña le sirve de camino para poner en comunicación sus ciudades australes con

(1).-- En 1826, Venezuela pertenecía a Colombia.

el centro. Si una revuelta se pronunciaba en cualquier parte de su suelo, no tenía tiempo de consolidarse ni de extenderse. La mano del gobierno le caía encima al nacer y la sofocaba. Ni la agitación se hacía endémica, ni podía prender el militarismo, que descansa en el prestigio que crean las revueltas afortunadas. Así como la Pampa ha dado su fisonomía a la historia Argentina y el suelo montañoso a la de los países del Pacífico, el mar ha dado la suya a Chile. El mar ha sido el gran arquitecto de la nacionalidad chilena, tanto en el orden político cuanto en el administrativo y comercial. El mar ha significado el orden; el comercio que fomenta la inmigración y el desarrollo de las industrias, y desenvuelve los intereses que son el dique en que se estrellan impotentes las revueltas. Los chilenos no han sido mejores que sus hermanos de América, sino que la peculiaridad de su suelo les creó una situación más favorable para mantener el orden público". (1).

Hemos llegado al punto en que todo se nos va a volver sombrío. El comentario de las ideas políticas del Itsmo y su fracaso, corresponde a otro lugar y a otros hombres. Aprovechemos tan sólo aquí, la gran enseñanza de aquellos tiempos en lo que se refiere a la marina. Esta sólo es posible, cuando un pueblo ha transpasado los estados primarios de su cultura; cuando ha salido victorioso de su lucha con el medio físico y el clima, y cuando ha terminado los ensayos violentos y a menudo trágicos de su organización social.

(1).- Juan B. Enseñat. Historia de la América Latina. Colección Oncken.

CAPITULO QUINTO.

- I.- México y la Independencia de Cuba.
- II.- Decadencia de la Marina Militar -
Mexicana.

I.

La ocupación por los españoles, del Castillo de San Juan de Ulúa, tenía una molesta influencia en los asuntos de México. No sólo se exageraba en Europa la importancia del último punto del dominio español, considerándolo como "el Gibraltar de América", sino que, además, la dignidad nacional sufría con tal motivo, vergonzosas humillaciones.

Nuestra incapacidad militar para apoderarnos del Castillo, por carecer de marina -impedidos los auxilios exteriores hubo de rendirse aquella fortaleza- fué la que obligó al Mando militar mexicano a observar con la Guarnición del Castillo, una política de tolerancia, que si bien era lo único que podíamos hacer, era por cierto, una manera demasiado triste para nuestro decoro.

Habiendo prohibido Lemaur que en Veracruz se disparara pieza alguna de artillería, teníamos muy a nuestro pesar, que ser descorteses con todos los buques extranjeros que fondeaban en Sacrificios, y hacían las salvas de cañón saludando a nuestra bandera, acontecimiento que hablaba a las claras de nuestra falta de libertad, lo cual estábamos empeñados en negar, por todos los medios, muy principalmente en Europa.

Para librarnos, pues, de situación tan penosa, era evidente para todos nuestros hombres públicos, que más que empeñarnos en atacar desventajosamente al Castillo, era mejor quebrantar o exterminar la fuerza militar española en Cuba, desde donde, como hemos dicho, partían los auxilios para los refugiados de Ulúa.

Tal vez demasiado confiados en nuestras propias fuerzas, y alentados por falsas insinuaciones inglesas, como con las promesas de un levantamiento general de los patriotas cubanos, así como en la ayuda de nuestra aliada Colombia y en la perspectiva risueña de la Confederación de Panamá, a partir de 1824 toda la política de Alamán giró en torno del objetivo de apoderarnos de Cuba.

¿Cuál era el pensamiento político de Alamán? Sólo lo conocemos fragmentariamente. Hay en las instrucciones giradas a sus subalternos, en las notas firmadas de su mano, deseos de sondear en la política de recelos de las grandes potencias, suspicacias de vernos aventajados por Colombia, etc., pero en ninguna de ellas, y es natural, se encuentra todo el panorama de sus pensamientos políticos.

Alamán era hombre de talento. ¿Pero no era un iluso como tantos otros a quienes engañó el espejismo de nuestro porvenir? Porque ilusión era creer que Cuba hubiera sido nuestra. Ningún país de América, con excepción de Panamá, tiene la importancia de Cuba para las miras estratégicas y los intereses comerciales de las grandes potencias.

De todas éstas, ninguna estaba más resuelta a apoderarse de Cuba que los Estados Unidos, sólo que conociendo esta nación las ambiciones inglesas y francesas, daba largas al asunto, empeñándose en que Cuba no dejara de pertenecer a España.

Toda la política americana de entonces, dirigida con segura mano por el Presidente Adams, se esforzaba por conseguir el reconocimiento de las repúblicas americanas continentales y que no cesara por ningún motivo la dominación española en Cuba y Puerto Rico. El Ministro Clay urgía a sus subalternos diplomáticos para que vigilaran toda tentativa extranjera de apoderarse de estas islas, pues los Estados Unidos estaban resueltos a tomar las armas para no permitir un cambio político en aquel lugar de las Antillas.

Por nuestra parte, el Ministro Michelena en Londres, planteaba en esta forma el asunto de Cuba, al Ministerio de Relaciones exteriores de la Gran Bretaña, considerando la probabilidad de que Cuba se revelara al Dominio español: "Llegado este caso, ¿Podrá ser independiente? ¿Se agregará a alguna potencia del Continente Americano? Este es el punto de la cuestión, y sobre el cual desearía el Gobierno de México saber la opinión del Gobierno Británico. Basta echar la vista sobre el mapa y medir la distancia que hay entre el Cabo San Antonio y el Cabo Catoche, para convencerse que la isla de Cuba es un apéndice del Continente Mexicano (sic), al cual parece haber estado unida en tiempos anteriores. Cuba puede considerarse como un almacén y astillero formado por la naturaleza para el uso de México. En fin, se considera que esta isla es la llave del Seno sobre cuyas bases se extiende la población mexicana, y fácilmente se convencerá que ninguna potencia americana tiene mejor derecho que México, para reclamar la posesión de Cuba, cuando llegue el caso de separarse de España, acontecimiento que es preciso preveer, y que la prudencia aconseja al Gobierno de México de ponerse de acuerdo con el de la Gran Bretaña sobre asunto de tan alta trascendencia" (1).

México ante Cuba aparece en aquella época como un paladín esforzado de un alto ideal americano. Sin embargo, toda su gallarda actitud la veremos perderse pronto ante el empuje de las leyes sociológicas que luego lo precipitaron en la anarquía. Duros destinos. Cuba es para México, condición "sine qua non" de su grandeza o el grillete más apretado de su esclavitud. Cuba sin México, está destinada al yugo impe-

(1).— Citado por L. Chávez Orozco, en "Un Esfuerzo de México por la Independencia de Cuba". Pag XXV. Prólogo. Secretaría de Relaciones Exteriores. México.

rialista. México sin Cuba es un prisionero dentro del Golfo deMéxico.

El Presidente Victoria que aseguraba a Poinsett, oponerse personalmente a los proyectos mexicanos sobre Cuba, alentaba secretamente tales proyectos, y entre ellos, el del General Santa Anna, Gobernador de Yucatán, de armar una expedición a Cuba fué uno de los más ruidosos y que provocaron alarma en los Estados Unidos. En efecto, el entonces Gobernador y Comandante Militar de Yucatán, llegó a embarcar quinientos hombres al mando del Capitán Ricardo Toscano, el cual tuvo que regresarse precipitadamente a Campeche, de donde había salido, noticioso por un barco mercante de los Estados Unidos, que algunos barcos españoles andaban cruzando por aquellas aguas.

El acontecimiento fué insignificante, pero el General Santa Anna lo revistió de inusitado ruido. Dos Proclamas redactadas por el Comandante Militar de Yucatán, exhiben la megalomanía oratoria de aquel Jefe. Reproducimos aquí una de ellas.

El Comandante General del Estado, a la
División destinada a la Isla de Cuba.

Soldados: Dejáis por unos días vuestro suelo para ocupar el de un vecino enemigo. Vuestro objeto debe ser poseer de una de las principales fortalezas de la Habana. El estado de guerra en que nos hallamos con la Nación Española, el interés de este país y los clamores de hombres virtuosos de la Isla de Cuba, que han pedido un auxilio aunque pequeño, a la República Mexicana, dirigiéndose a mí como a un General de ella, autoriza la actual empresa. Ocupar por un ardid militar una posición al enemigo, redimir de perjuicios a la Nación procurando las ventajas sin cuento, y libertar a un país de hermanos, son servicios inapreciables y que no debo excusar. Soldados: a la operación que vais a ejecutar precede un plan combinado. Militares y muchos de aquellos habitantes cooperarán con vosotros a su logro y sostendréis a toda costa el punto que debéis ocupar, mientras yo me incorporo a vosotros.

Soldados: Váis a hacer un servicio de los más importantes a la Patria y cuyo éxito os elevará a la clase de héroes. Váis a asegurar para siempre la independencia de la República, proporcionando la de la Isla de Cuba.

Soldados: la nación deposita hoy en vuestro valor y virtudes los destinos de millares de hombres. Yo al mandaros a nombre de nuestro gobierno, con cuyos sentimientos estoy identificado, no dudo que quinientos de vosotros basten al logro del intento, a imponer y aún a arrollar a un puñado de soldados mercenarios, con que cuenta el Capitán General de dicha

Isla; pues de otro modo fuerzas sobradas tenemos sólo en Yucatán para acometerla activamente y con el más vivo entusiasmo.

Soldados: Yo quedo con el sentimiento de no poderos acompañar. Los destinos que desempeño en el estado me privan por ahora de la satisfacción más dulce que podría lisonjear a mi corazón; pero os prometo que en llenando el objeto de vuestra misión me tendreis muy pronto con vosotros. Entre tanto; puesto que vuestras divisas son la virtud, la subordinación, el valor, cumplir como soldados de la Patria haciendo su gloria y la vuestra. Yo os ofrezco que nuestro sabio y justo Gobierno os lo premiará con la generosidad que acostumbra y que vuestra bizarra conducta será admirada por las generaciones presentes y futuras. Campeche a 7 de Marzo de 1825. Antonio López de Santa Anna. (1).

La proclama redactada con tonos épicos por el caudillo veracruzano, dejaba a salvo el honor del General con la promesa de que "pronto estaré con vosotros". En México, que se creía que Santa Anna en persona mandaría la expedición, causaba, no obstante, muchos temores por lo dudoso del éxito. Gómez Pedraza se expresaba así, refiriéndose a la expedición y a Santa Anna, a quien tomaba como jefe de ella: "Hay que dejarlo, pues si tiene éxito, será una gloria para la Patria y si fracasa nos desembarazamos de él".

En los Estados Unidos la prensa comentaba el caso de modos diferentes. Unos pretendían ver la mano oculta de Inglaterra, otros las primeras tentativas de Bolívar. El Gobierno Mexicano se empeñaba a la vez en hacer silencio en medio del bullicio. A este propósito, el Gobierno decía al señor Obregón, en una comunicación del tres de Agosto de 1825: "Por la nota de V.E. no 104, se ha enterado el Presidente de la República de las voces que corrían en esos estados acerca de la expedición intentada contra la Havana por el General Santa Anna e interpretaciones que se hacían de ese hecho. Se ha comunicado a V.E. cuales son las ideas del Gobierno sobre la Isla de Cuba, y ahora debo decirle que el general Santa Anna obró sin instrucciones ni órdenes algunas sino sólo por su propia autoridad, lo cual con otros motivos hizo que se le removiese de la comanda. Gral de Yucatán, más sin embargo, convendría que a esto no se le diese demasiada publicidad, por que en ello se interesa el concepto que del Gobierno se forme, pues que la independencia con que obró dicho general en esta ocasión podría servir a nuestros detractores de argumento para provar la debilidad de la obediencia en los Jefes que se hallen a alguna distancia del centro de la autoridad superiora". (2).

(1).- Archivo del Depto de Marina. Sría de Guerra.

(2).- Un Esfuerzo de México por la Independencia de Cuba. Pag 9. Archivo Histórico Diplomático Mexicano. Sría de Relaciones. México.

A pesar de lo declarado por el Gobierno, todo hace creer que Santa Anna obraba de acuerdo con el Presidente Victoria. Hemos tenido en nuestras manos el legajo incompleto de una investigación previa mandaba llevar a cabo por el gobierno y que fué abandonada sin terminarse. Lo prueba, además, la circunstancia de que el Gobierno se limitó a relevar a Santa Anna de su puesto político y militar de Yucatán, para conferirle otra comisión en México.

La publicidad del frustrado proyecto hizo que el gobierno Americano manifestase al de México, por conducto de su plenipotenciario Poinsett, su deseo de que Cuba permaneciera bajo el dominio de España. Desde entonces, hasta a fines del año de 1826, no ocurrió ninguna otra tentativa ostensible, por más que se siguieron urdiendo infinidad de proyectos.

Nuestro Plenipotenciario en Washington, Don Pablo Obregón, no obstante que conocía las intenciones americanas de no permitir un camino político en Cuba, alentaba al gobierno a mantener sus miras, y éste, que con la rendición de San Juan de Ulúa tenía sin ocupación a sus buques militares, determinó enviarlos a Cuba, con objeto de cruzar aquellas aguas.

La comisión si bien era peligrosa, servía a nuestros intereses marinos para su adiestramiento. La escuadrilla puesta a las órdenes del valiente y enérgico Comodoro Don David Porter, comenzaba a corregirse de los vicios propios de una estancia prolongada en puerto. El marino Porter, de nacionalidad norteamericana fué sin duda el más ilustre de los pocos extranjeros que sirvieron con lealtad y entusiasmo a la República. Su valor, su pericia y honradez, eran prendas que lo hicieron merecedor del mando de nuestra marina. Más tarde los hechos probaron plenamente la confianza que en él se había depositado.

En diciembre de 1826, salió pues, de Veracruz con rumbo a Cuba, la Escuadrilla Mexicana compuesta de la Fragata "Libertad", armada con cuarenta carronadas, los bergantines "Victoria", "Bravo" "Hermon", de veinte carronadas el primero y de diez y ocho los dos últimos, proponiéndose nuestro gobierno reforzarla lo más pronto posible con los buques que se estaban construyendo en el extranjero.

El bloqueo de Cuba era peligroso con sólo aquellos elementos, pues como hemos referido, el gobierno español de la isla cobraba nuevos bríos con la labor activa de Don Francisco Dionisio Vives que estaba encargado del gobierno desde el año de 1823, pero por otra parte resultaba de gran importancia, pues con motivo de la libertad de comercio que había sido decretada algunos años antes, era muy grande el número de embarcaciones que llegaban a los puertos cubanos, por lo cual el crucero mexicano principió haciendo numerosas presas, muchas de las cuales fueron destruidas y otras mandadas a Vera

cruz. Lerdo afirma que fueron veinte y cuatro los buques destruidos por los barcos de la escuadrilla de Porter.

El Marino español Don Angel Laborde, Comandante de las fuerzas navales españolas en Cuba, que auxiliado con fondos por el Gobernador Vives había podido reparar y poner en buen servicio a muchos de sus buques, salió inmediatamente a combatir a nuestra escuadrilla, la cual en atención a su inferioridad, se retiró a Cayo Hueso, pero sin abandonar su comisión, pues desde aquel punto, y burlando el bloqueo de los españoles, los buques mexicanos verificaron frecuentes salidas, ocasionando en todas ellas, perjuicios al enemigo.

En cuanto a la conducta escrupulosa de Porter para no violar la neutralidad de los Estados Unidos, y de la disciplina de las tripulaciones de los barcos a sus órdenes, podemos darnos cuenta de ellas, por lo dicho a este respecto, en la correspondencia del Señor Francisco Pizarro Martínez, Agente secreto del Gobierno de México, en Nueva Orleans (1): "Reservado. En carta de 24 de Marzo me dice desde Cayo de Huesos, un amigo de confianza, entre otras cosas lo siguiente: "La Escuadrilla Mexicana compuesta de la Fragata "Libertad" y los bergantines "Bravo" y "Victoria" permanece aún en este puerto. El "Hermon" ha ido a Veracruz con prisioneros. La disciplina a bordo de estos buques se ha mejorado mucho, y están que da gusto verlos. Los antiguos soldados de Marina hacen de excelentes marineros, y manejan muy bien la artillería. He visitado al Comodoro Laborde en calidad de parlamentario enviado por el Comodoro Porter: Laborde me dirigió al General Vives. En el día hay sobre este puerto cuatro fragatas españolas; y son tales los gastos que originan tener a todos los buques españoles en actividad de servicio, que en la Habana están echando rayos. El Comodoro Porter adopta los medios más eficaces para molestar al enemigo, y para perfeccionar su oficialidad y gente de mar en sus deberes respectivos. El bloqueo es nominal; la Escuadrilla puede salir al mar cuando guste por cualesquiera 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 a comunicar todo cuanto se de sus planes, pero si no estoy muy equivocado ha de dar muchísimo quehacer a sus enemigos antes de que se retire de estas aguas. Siendo demasiado prudente para arriesgar una acción, no la daría hasta no estar seguro de salir victorioso. Su escuadrilla se mantiene por la mitad de lo que gastaría en Veracruz".

(1).— Chávez Orozco.— Un Esfuerzo de México por la independencia de Cuba. Pag. 157. Archivo Histórico del Cuerpo Diplomático Mexicano, Sría de Relaciones. México.

La eficiencia de nuestra marina era proclamada con admiración en todas partes. Las mismas dotaciones españolas, que antes sentían desprecio por nuestras unidades navales militares, se mostraban preocupadas por la arrogancia e intrepidez de nuestra Escuadrilla y de su Comandante, el Sr Porter. Pizarro Martínez, escribía desde Nueva Orleans, en Julio de 1826: "en esta ciudad se advierte un número muy crecido de emigrantes españoles, que han venido huyendo de España y de la Habana, y que han dicho que lo propio ocurre en los demás puertos del Norte. Entre los emigrados hay algunos desertores de la escuadra de Laborde, quienes aseguran ser grande el descontento que reina en las tripulaciones de los buques que la componen y que si no desertan todos es por que no pueden. Añaden, 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....."(1).

El Gobierno Mexicano creyó conveniente autorizar a Porter para distribuir algunas patentes de corso, a fin de intensificar el crucero, contra el comercio marítimo español, y aunque aquel marino sólo distribuyó una autorización, ésta dió magníficos resultados, pues el buque armado con tal carácter, llamado "La Molestadora", hizo un brillante crucero en aguas cubanas y más tarde en el mediterráneo, donde operó por espacio de cinco meses. Lerdo dice que en éste último mar, dicho buque apresó a dos bergantines, un místico, cuatro bombardas, un falucho y una tartana.

Irritado Laborde por la audacia de nuestros buques de guerra y por las frecuentes pérdidas que sufría el comercio español, determinó operar contra las costas de México y de Colombia, presentándose en persona frente a las de este último país, nuestro aliado, y el cual había destacado también a varios corsarios contra Cuba. Por entonces, a las costas mexicanas sólo vinieron algunos buques pertenecientes a la escuadra de Laborde, los que lograron apresar a algunas embarcaciones mexicanas, en su mayoría pequeñas, que hacían el servicio de cabotaje. Entre ellas se cuenta a la Goleta Nacional "Gertrudis", que fué recobrada por su propia tripulación y puesta, diligentemente, a salvo.

El año de 1827 fué de gran actividad para nuestra joven marina. Esta contaba en aquel año con un navío, dos fragatas, una corbeta, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneros, dos correos de California y cuatro balandras (desarmadas). De estos buques había que descontar del servicio al navío, que como se dijo en otro lugar se había rendido en Monterrey y venía navegando hacia el Golfo de México, pasando por el Cabo de Hornos y del cual, sino fuera por los 214 reemplazos que tomó presos durante su travesía al aprehender al

(1).- Chávez Orozco. Obra citada. Pag. 157.

bergantín español "San Buenaventura" podría decirse que no prestó un solo servicio a la República. El resto de los buques estaban, unos en estado avanzado de vida, y otros, los menos, habían sido construídos recientemente. Entre éstos se encontraba el bergantín "Guerrero" que había sido construído en los Estados Unidos y vino a ocupar el lugar vacío que dejara sin llenar nunca el bergantín imaginario, del mismo nombre, del General Michelena. Durante el año estos buques se ocuparon del crucero en las aguas de Cuba que hemos referido, así como en numerosos viajes, reconocimientos hidrográficos, transportes de caudales, tropas y armas, a varios puntos de la costa.

En los últimos meses del año, los buques de la Escuadrilla de Porter, se fueron reconcentrando poco a poco en Veracruz, y en Diciembre el gobierno dispuso que aquella escuadrilla reanudara sus operaciones contra Cuba. La escuadrilla se componía en esta ocasión de los bergantines "Hermon", "Bravo" y "Guerrero. Iniciado el nuevo crucero con toda actividad, bien pronto el arrojo y decisión del Capitán de Navío David H. Porter, sobrino del Comodoro Jefe de la escuadrilla, y Comandante del bergantín "Guerrero", lo llevaron a un encuentro fatal, en el que sucumbió cubierto de gloria. Navegando frente a las costas cubanas, la mañana del 1/o de febrero de 1828, el bergantín "Guerrero" avistó al bergantín español "Marte" y a la goleta "Amelia" que custodiaban a veinticinco barcos costaneros. Sin vacilar un solo instante arremetió nuestro bergantín contra el comboy enemigo, dispersándolo, obligando a las embarcaciones de comercio a buscar refugio en las costas cercanas y persiguiendo tenazmente a los buques militares hasta la barra de Banes (1), a donde llegaron con innumerables averías causadas por los disparos de cañón del buque mexicano.

"El subdelegado de Banes, dice Lerdo, (2), en vista de lo que pasaba avisó inmediatamente a las autoridades de la Habana y a las dos de la tarde del mismo día salió de allí en busca de nuestro bergantín la Fragata "Lealtad", montada con 54 cañones y 300 hombres. Este buque avistó al "Guerrero" a las cinco de la tarde y aunque el Capitán Porter luego que reconoció a la Fragata trató de huir, tomando rumbo hacia Cayo Hueso, por no poder medir sus fuerzas con un buque

(1).- Lerdo asienta que la persecución fué hasta el Puerto de Banes. Esto no pudo ser, pues el puerto está a 460 millas próximamente de la Habana. Si tomamos en cuenta que la "Lealtad" salió de este último puerto a las dos de la tarde y a las cinco de la misma tarde avistó al "Guerrero", es lógico pensar que se trataba de la Barra de Banes, que está muy próxima a la Habana, según el rumbo de Mariel.

(2).-M. Lerdo de Tejada. Obra citada. Pág 256.

tan superior al suyo, la fragata tomó sobre él la posición conveniente para impedir que se le escapara, sin perderlo de vista durante la noche, y encontrándose estos buques muy inmediato uno del otro, al amanecer del día siguiente no era posible ya esquivar el lance; pero en la forzosa disyuntiva de perecer luchando o rendirse humildemente a la superioridad el enemigo, aquel bizarro marino y los 194 hombres que iban a sus órdenes, tomaron la heroica resolución de agotar el primer extremo de esta disyuntiva, aceptando tan desigual combate".

La lucha principió a las seis de la mañana del día once con un intenso fuego por ambas partes. Dos horas y media duró el desesperado combate y nuestros marinos, no obstante su inferioridad manifiesta, dieron pruebas de temerario arrojo. — Como después de transcurrido este tiempo nuestro buque se encontrara muy agobiado, el Capitán de Navío Porter reunió a la oficialidad en la popa del bergantín, decidiendo éstos, en atención a los sentimientos generosos expresados por su Comandante, rendirse a la fragata. Exaltado Porter declamaba a la bizarra tripulación, cuando una bala de cañón le arrebató la vida, ahorrándole la pena de la rendición. Una vez prisionero, el "Guerrero" llegó el día 13 a la Habana, donde después de haber sido reparado, se le incorporó a la escuadra española, con el nombre de "El Cautivo".

La noticia del desgraciado encuentro llenó de duelo a la República, en donde por primera vez hubo un movimiento de simpatía unánime por la Marina. Hasta en lugares demasiado alejados de los litorales, se pronunciaron vibrantes discursos en pro de su engrandecimiento y se recolectaron fondos para comprar barcos de guerra en el extranjero. El Gobierno no supo aprovecharse de aquel movimiento y nada se hizo al fin, con las cantidades, si bien no muy grandes, que comenzaron a recolectarse, muy principalmente en el puerto de Veracruz y en la Capital de la República. Lerdo refiere también las honras fúnebres que se hicieron al Cadáver del Capitán Porter — en Veracruz y las cantidades con las cuales el Congreso alivió a los deudos de los héroes de aquella lucha. La Armada Nacional guardó un luto riguroso por espacio de treinta días. Por último, diremos que el fracaso del "Guerrero" no aminoró los bríos de nuestra escuadrilla, la cual continuó haciendo el crucero de Cuba con toda actividad. El Bergantín "Bravo" hizo trece presas más y el "Hermon", cuatro, antes de regresar definitivamente a Veracruz.

Nuestra postura frente a Cuba cada día era más falsa, pues en el interior de nuestro país arreciaba la tormenta política. En los comienzos del drama nacional, ambiciosos y patriotas llegaron al odio en sus opiniones. Algunos de los responsables de aquellas tristes páginas, justo en convenir que amaban a México, sólo que, como dice un escritor, mal aconsejados por encubiertos enemigos, nos dimos a perseguir mil idea

les políticos, olvidándonos que la pala y el azadón son los verdaderos instrumentos de nuestra prosperidad. Era natural pues, que la Marina no pudiera vivir y menos prosperar en aquel ambiente caótico. De allí lo prematuro de su decadencia.

II.

La pérdida del "Guerrero" no fué la causa que nos obligó a abandonar el crucero en las aguas de Cuba, sino la miseria del erario, la vergonzante pobreza del gobierno la que dió al traste con nuestra flotilla. El 14 de marzo de 1827 el Secretario de Guerra y Marina había presentado a las cámaras, el Plan de Organización de las fuerzas navales, con un gasto anual de un millón de pesos, para una marina compuesta de diez buques del porte de corbetas y bergantines: "tres de cada clase para Veracruz y los cuatro restantes para San Blas", pero el proyecto no pasó de tal, y en 1830, el Ministro del Ramo, proyectaba en virtud de tal imposibilidad, una marina auxiliar: "reducida al gasto anual de trescientos mil pesos, que a lo sumo podrían sufragar las rentas nacionales". Esta marina auxiliar debía formarse con buques menores que los existentes, los cuales podían ser adquiridos con el producto de la venta, del navío y ocho buques menores. "Las razones para esta venta, decía el Secretario de Guerra obran en la actualidad para convenir en la de cierta clase de pertrechos navales y en la de embarcaciones que tanto por el estado presente de las rentas públicas, cuanto por las numerosas bajas del personal facultativo no pueden armarse. Semejante medida se apoya además en el concepto mismo que envuelve el decomizarse en ella una suma considerable invertible en la conservación de buques, que imposibilitados de salir a la mar, ocupan pasivamente al personal existente, con rendimientos tan gravosos como innecesarios en todas circunstancias, no así estando arreglado el número y porte de buques análogo a nuestra posibilidad, pues entonces, podrían evacuarse las comisiones de mar que ocurrieran, manteniéndose en honor y disciplina a las dotaciones y no en la inutilidad y sonrojo de que debe estar muy distante la oficialidad y gente de la Armada Naval, por los ordenados servicios que ha prestado a la causa pública.

Como vemos, el estado de nuestra marina en 1830 era ya deplorable. Suspendido el crucero de Cuba y vueltos los barcos a Veracruz, amarrados que fueron a sus boyas, la mayoría del personal facultativo se apresuró a solicitar su baja, separándose entre éstos el Comodoro Porter que tan valiosos servicios había prestado. Esto último había tenido lugar en el transcurso del año de 1829.

En los primeros meses de este año, las poblaciones costaneras del Golfo vivían en constante inquietud. Se acentuaban

los viejos rumores de una expedición española de reconquista con las más exageradas noticias de barcos y escuadras que habían sido avistadas. El presupuesto de la Armada, si bien para ese año, montaba a la suma de \$981,190.00. era sólo imaginario pues el Erario estaba lejos de poder cubrir ese presupuesto y los buques no estuvieron en estado de servicio, y el personal marineró era tan escaso que no podía cubrirse siquiera una de las dotaciones.

En tan lamentable situación financiera nuestro gobierno tuvo que hacer frente a la expedición española organizada en la Habana y puesta a las órdenes del Brigadier Barradas, la que desembarcó en Cabo Rojo el 27 de julio. El gobierno tuvo que hacer inmensos sacrificios para poder oponer a tal tentativa, un ejército apenas superior y desbaratar aquellos proyectos de la monarquía española.

Para calcular nuestros esfuerzos militares de aquella época debe pasarse, como lo aconseja Pereyra, de la rigidez de las cifras del presupuesto a la esencia de los hechos. El mismo escritor pregunta. ¿Donde estaba el Ejército? Y se contesta así mismo. "El ejército desbandado, disuelto, corroído pero insolente, era el símbolo y el instrumento de la discordia, no el brazo armado de la Patria".

En cuanto a nuestra marina, oigamos lo que dice Don Lorenzo de Zavala: "Había una lista de empleados de Marina que causaban un gasto considerable a la Tesorería Nacional, y la mayor parte ocupaban las oficinas de la Capital, habiendo algunos que nunca habían visto el mar. El Almirantazgo de Don Manuel de Godoy en tiempos de Carlos IV, sería más costoso, pero no tan absurdo y ridículo, como estos destinos, en una República en donde nada debe hacerse sino absolutamente lo necesario.



SECRETARIA DE MARINA
DIVISION DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

DON ANTONIO DE MEDINA.
(Veracruzano. Ex-Oficial de la Marina Española)
Primer Secretario de Guerra y Marina de México
Independiente.

Al tratar del origen de nuestra marina militar, lo hicimos consistir en la llegada a nuestro país de la Goleta de guerra "Iguala", comprada en los Estados Unidos, y que dió fondo en el puerto de Alvarado por el mes de abril de 1822. Conviene, sin embargo, advertir, que antes de este acontecimiento y de que en dicho buque se izara el pabellón nacional, habiase organizado el Ministerio de Guerra y Marina, a cuyo frente, la Junta Soberana Provisional Gubernativa puso a Don Antonio de Medina, veracruzano y antiguo oficial de la marina española, cuyos asuntos en su mayoría despachaba el Generalísimo Almirante don Agustín Iturbide, entre los cuales, los de marina estaban reducidos por entonces: "a recibir y contestar los partes de los capitanes de los puertos y los buques que salían de ellos".

Poco después, se estableció la Secretaría del Almirantazgo a cuyo frente se puso a don Francisco de Paula Alvarez, y tal medida no sabemos si atribuirla a proyectos más amplios del Gobierno, y que sin duda debió inspirarle un activo marino que por entonces colaboraba con Iturbide, don Eugenio Cortés y Azúa, o a una vanidad ridícula de la Junta Gubernativa. El hecho es que la Armada nace con esos organismos, simultáneamente a nuestro primer gobierno.

Como el Almirantazgo no tenía ideas y carecía de un plan maduro para la organización de nuestra Marina, es permitido pensar, que Cortés, que se había unido a Iturbide cuando todavía éste era un jefe de facción, fuera su asesor en todos los asuntos navales que más tarde se le presentaron como Generalísimo Almirante y como Emperador. Cortés y Azúa era uno de aquellos muchos marinos americanos al servicio de la marina española, que se alistaron en las filas de la insurgencia.

De este Jefe eminente, disponemos de pocos datos y algunos en detalle contradictorios. Sabemos que era peruano de nacimiento, que por los años 1808-09, era Segundo Comandante de la Corbeta de Guerra española "Astrea", fondeada en Valparaíso, donde servía como Guardiamarina el más tarde Almirante don Manuel Blanco Encalada, su amigo, y aunque algunos aseguran (1), que desde la América del Sur se fugó con destino a México, para engrosar las filas independientes, Alamán lo hace llegar a Acapulco, todavía en servicio en una fragata y abandonar aquel puerto con la columna del General Donallo, con objeto de venir a la capital a recibir órdenes de navegación y dejar por fin el servicio español, una vez llegado a nuestra Metrópoli (2).

(1).- B. Vicuña Mackena.- El Almirante M. Blanco Encalada. - Pag. 21.

(2) Alamán.- Historia de México. Pág. 155. Tomo V.- 1854.

Ya en las tropas manumisoras, figuró desde luego como Ayudante de Iturbide, en unión del Conde de Regla y del Peñasco y el Marqués de Salvatierra, en cuyo conjunto aristocrata, pretendía ver Alamán: "un aire de corte, los rudimentos de lo que después fué la Casa Imperial".

Cuando en realidad Iturbide se convirtió en Emperador, Cortés fué comisionado a los Estados Unidos del Norte, a comprar a crédito los primeros buques, sufriendo transitoria prisión por la demora de pago de nuestro Gobierno, y al volver al país, fué el Jefe de la Escuadra Imperial, y después en unión de don Pablo de la Llave y el antiguo Secretario del Almirantazgo, don Francisco de Paula Alvarez, negociaba las condiciones del reconocimiento de nuestra independencia por España, con los delegados españoles: el Brigadier don Santiago Irisarri, don Ramón y don Blas Oses.

Formada pues, nuestra Marina de Guerra original, con los buques comprados por Cortés en los Estados Unidos y con los que después se compraron en Inglaterra con los dineros del empréstito, casi todos los Comandantes y Segundos Comandantes eran Oficiales de marina ingleses y norteamericanos, de cuya competencia no cabe dudar, y que tan brillante papel hicieron en las operaciones de auxilio para la rendición de San Juan de Ulúa y el crucero en las aguas de Cuba. Entre éstos, los más distinguidos fueron el Comodoro don David Porter y su sobrino el Capitán de Navío don David H. Porter, norteamericanos, y el Capitán de Navío don Carlos Smith, inglés.

Otro marino eminente que por entonces figuró en la nómina de nuestra Armada, fué el campechano don Pedro Saiz de Baranda, que sirvió en la marina de guerra española desde el año de 1798, en que ingresó como Guardiamarina en la Academia de Marina del Ferrol. Sirvió como Oficial en el Navío "San Fulgencio", y luchó en Trafalgar a bordo del "Santa Ana", navío insignia del General Alava, en donde fué herido de gravedad, ascendiendo a Alférez de Fragata. Sirvió después en otros buques y fortalezas de costa, y en 1815 estuvo encargado de fortificar la plaza de Campeche reparando sus murallas, entrando al servicio de la Armada como Capitán de Fragata en 1822.

Como se ve, aquella Marina contaba con Jefes que eran marinos experimentados, a cuyas órdenes y vigilancia se formaron bizarras marinerías y no pocos Suboficiales. Los Oficiales del Cuerpo General, cuya formación necesita de las Escuelas de Náutica, se preparaban en éstas de modo deficiente. La más famosa de esas Academias era la de Campeche, abierta en 1822 bajo la dirección de don Luis Cañas, que no llegó a tener más de dos docenas de alumnos. Preparábanse en ella pilotos para la Marina mercante, pero la escasez del personal hacía que muchos fueran admitidos en la de Guerra. Otras dos Academias, una en el Golfo y otra en el Pacífico, dirigidas

por españoles, reunían un número semejante de alumnos.

Con todo y ser deficientes los medios de aquellas Academias, con sus alumnos, instruídos en Aritmética, Algebra, Geometría, Trigonometría, Cosmografía y Náutica, la Armada tuvo con el tiempo magníficos Oficiales y muy buenos navegantes. Podrá tal vez objetarse que nuestras navegaciones de poco aliento, no eran ruda prueba para la técnica de aquellos hombres, pero debe recordarse, que si bien nuestros buques militares, por lo general, navegaban en aguas territoriales, los barcos mercantes llevaban la bandera nacional hasta QUAN TONG, en CHINA, con oficiales que tenían el mismo origen que los militares.

Pero es más aún. Aquellos nuestros Oficiales de Marina, no eran sólo navegantes, ni su cultura profesional estaba reducida al campo de las ciencias náuticas. Abrid los libros de las academias oficiales y os encontraréis con macizos textos de Táctica Naval—tan complicada entonces en sus evoluciones—que asombra que dicha disciplina, tan olvidada entre nosotros en los últimos años, hubiera ocupado en los programas de entonces, lugar tan preferente.

Y no eran tales textos de doctrina militar, un mero propósito de cultura libresca, sino intento firme de realización inmediata, como lo prueban los numerosos partes de ejercicios verificados y la festinación con que se publicaban y adaptaban las "Instrucciones y Señales para el Régimen y Maniobra de Escuadra", dispuestas por el Excelentísimo Señor don Joseph de Mazarredo Salazar, adaptado para el uso de las Academias de Náutica de la República de México, según lo ordenado por su primer Presidente don Guadalupe Victoria. México. Año de 1825; libro que ocuparía menos nuestra atención, si no reflejara la cultura militar de entonces.

Resulta difícil, sin embargo, calcular el grado de capacidad de aquella marina. La técnica reflejada por las Academias y por los hombres de entonces, no es la técnica realizable por el Instituto, dado que la deficiencia de los medios materiales mutila los más caros anhelos de realización. Si acaso el desnivel entre la técnica realizable y la irrealizable, nos daría el pulso para conocer el grado de tensión del espíritu del personal, que siempre hace acopio de ciencia por labor habitual, trabajando para el porvenir, al servicio de ilusiones de mediata verificación. Pero lo que desde luego podemos asegurar, es que el personal de aquella marina, preparado en Mexico, ya tenía el doble aspecto militar y marinerero que caracteriza al personal de las marinas modernas.

Esa preparación militar desde las aulas, en aquellas Academias incipientes y la impresión y adaptación de un texto de Señales y maniobras para las escuadras, de preferencia a otros textos mas elementales, indican que estábamos ur-

gidos de una marina militar eficiente. Porque es curioso observar, que mientras la Ordenanza Naval en vigencia seguía siendo la antigua, que pregonaba la obediencia al Rey en su articulado y disponía castigos bárbaros como el de baquetas, suprimido en España por infamante por real orden del 3 de Mayo de 1821, el de cañón y de lengua atravesada, se festinara la publicación de un código táctico. ¿Pero acaso no teníamos en 1825 muchos proyectos, ilusiones y temores? La Santa Alianza, el Gobierno Español de Cuba, el vencimiento total de España y la Confederación de Panamá.

Mientras la oficialidad estudiaba la táctica, el Almirantazgo, y más tarde la Secretaría de Guerra y Marina, discutirían sobre la organización de la Marina, haciendo preguntas insistentes a muchas personas caracterizadas, como don José de Aldama y los Generales Mier y Terán, don Pedro Celestino Negrete y don José Morán, recibiendo respuestas angustiosas que arredraban su ánimo, ya de suyo desalentado con el elevado costo del material flotante.

Lamentábanse todos de que el estado de infancia en que se hallaba nuestra nación, no permitía desarrollar grandes proyectos, tales como obras en los puertos, dársenas, diques, varaderos y arsenales, sin los cuales el material a flote resultaría inseguro, caro y de poca duración. A la vez se quejaban de la falta de marina mercantil que nutriera a la militar, para lo cual proponían fomentar aquélla por toda clase de medios, considérandolo, no obstante, obra de mucho tiempo, dada la poca dedicación al mar de los mexicanos.

En cuanto a la organización militar y a la clase de buques que deberían adquirirse, don José de Aldama, escribía en 1822: ".la clase de buques pueden constar de dos fragatas de 44 cañones, dos corbetas, cuatro bergantines y diez goletas, y el sistema gubernativo que proporciona más unidad y menos trabas es que los Comodoros o Brigadieres Comandantes Generales de las Escuadras y Costas, permanezcan en la Corte, como miembros del Almirantazgo, y con éstos deben entenderse los respectivos comandantes de Departamento, a quienes están subordinados los buques; estos dos Jefes tomarán el mando de sus respectivas escuadras solamente en el caso de una guerra marítima, bien sea a la defensiva en los puertos o para la ofensiva a la vela, pues debiéndoles considerar ya maestros, no necesitan del ejercicio de los aprendices y Oficiales, para perfeccionarse en el arte, debiéndoles estar prohibido decidir por sí en los asuntos intrincados y sólo reservados a la junta plena del Almirantazgo, o al Gobierno Ejecutivo, al mismo tiempo que en caso de guerra y al frente de las fuerzas a su mando, deben obrar con entera y absoluta libertad, sin sujeción a instrucciones que las más de las veces malogran las operaciones, y si obrasen mal por imprevisión, falta de conocimientos o abandono, su sangre debe de

lavar las manchas que reciban las águilas (1)."

El Almirantazgo, de vida efímera poco o nada fué lo que hizo, y hasta el gobierno de Iturbide se organizó la Escuadra Imperial, cuyo Jefe era don Eugenio Cortés, y dos Departamentos navales, uno en Alvarado que después se trasladó a Veracruz, y el otro en San Blas, apostadero antiguo en la costa del Pacífico. Esta organización se conservó mucho tiempo, por más que se gestionaba el cambio del apostadero en el Pacífico al puerto de Acapulco, aunque tal proyecto, se decía en 1828: "debería acometerse en mejores tiempos, en que pueda erogarse su costo equivalente a la suma de 179,000.00."

En 1827, nuestra Marina original tenía los buques siguientes: Navío "Congreso Mexicano," antes "Asia", Fragatas "Libertad" y "Tepeyac", Corbeta "Morelos", bergantín "Guerrero", "Bravo," "Victoria" y "Constante", cuatro cañoneras y siete goletas. De estos barcos había que descontar del servicio al navío, de cuya inutilidad nos hemos ya ocupado, y a la Fragata "Tepeyac", que fué vendida al gobierno ruso; otros barcos como la Fragata "Libertad" eran inapropiados para el servicio militar.

Desde el nacimiento de tal Marina, los proyectos del Gobierno se fueron modificando de acuerdo con el estado económico del erario y las circunstancias políticas de la nación. Cuando se trató de rendir San Juan de Ulúa y no teníamos por remoto un ataque de la Santa Alianza, nuestro gobierno probó a adquirir una fragata de 44 cañones y ocho corbetas de 26, que se computaron en el país de su construcción en un millón, cuatrocientos mil pesos, pero "atendiendo a la economía de tiempo y caudales" fueron substituídos por ocho goletas y cuatro balandras cañoneras de construcción inferior en maderas y en fábrica, cuyo costo no ascendió a doscientos mil pesos.

Apenas llegados al país los buques adquiridos se reconoció su inferioridad para los fines inmediatos para la rendición de San Juan de Ulúa, por lo que el gobierno tomó providencias para adquirir dos fragatas de 44 cañones, tres corbetas de 26 y dos bergantines de 20, cuyo costo se calculó en un millón treinta mil pesos. Las dificultades que ocurrieron en los países en donde se habían encargado estos buques, fueron causa de no llenarse las intenciones del gobierno y que sólo se recibiesen oportunamente para la rendición apurada de Ulúa, una fragata de 40 carronadas, un bergantín de 20 y otro de 18, que tuvieron por costo hasta nuestros puertos del mar del norte (Golfo de México), la cantidad de cuatrocientos veintitres mil doscientos cuarenta y cinco pesos. Por este tiempo ocurrió la rendición del navío "Asia" y se firmaba la alianza con la República de Colombia, por cuyo motivo pen-

só el Gobierno de México organizar sus fuerzas navales bajo un pié defensivo, competente y económicamente arreglado. Con ese intento se presentó a la Cámara de Diputados, el 14 de marzo de 1827, el plan para las fuerzas que debían establecerse en ambos mares, y cuyo gasto no excediese de un millón de pesos.

Ya dijimos que la miseria en que cayó el erario en 1828, como resultado de la desorganización interior y de la agitación política, nuestra Marina, que con sus mejores elementos mantenía el crucero en las aguas de Cuba, tuvo que abandonar aquellas operaciones, amarrar los barcos en los puertos y resignarse a perder el conjunto de Oficiales facultativos con que contaba.

El Ministro de Guerra, don José Antonio Facio, decía en una Memoria en 1830: "Como las circunstancias de la nación han ido variando en términos de no poderse erogar en la actualidad el millón de pesos que debería cubrir aquel plan de arreglo, parece de necesidad se admita oportunamente el proyecto de una marina auxiliar reducida al gasto anual de trescientos cincuenta mil pesos". Facio proponía vender el navío y ocho buques menores, para economizar las sumas que se gastaban en su conservación. Este proyecto no fué estudiado a tiempo por las Cámaras y nuestra Marina original terminó con el hundimiento de aquellas quillas, las que en un tiempo soñamos ocupar en grandes empresas, pero que las fuerzas prepotentes de nuestra gestación social, redujeron a la impotencia.