

Históricas Digital

Carlos Bosch García

“Las costas. Zonas de fricción y reflejo de las crisis”

p. 285-348

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CAPÍTULO VII

LAS COSTAS. ZONA DE FRICCIÓN Y REFLEJO DE LAS CRISIS

1. La confusión política de Guerrero a Bustamante
2. La sublevación de Veracruz y el tratado de Zavaleta
3. Situación de la marina
4. La ruina afectó el desarrollo naviero
5. La marina extranjera, fuente de reclamaciones
6. El intento para ordenar la transacción portuaria y su impacto económico
7. Las fricciones y conflictos internacionales y su reflejo en las costas
8. Intercambio marítimo y malentendido diplomático
9. La crisis francesa y la intervención en Veracruz
10. Nuevas cargas para la minimizada marina
11. Reajustes económicos a cargo de las costas
12. Y siguió el caos político y económico afectando los puertos
13. La fricción con los Estados Unidos
14. El frente en el Golfo
15. Consecuencias económicas del bloqueo y la crisis política
16. El problema del transporte mundial
17. La revisión de los cargos marítimos y la vigilancia de las costas
18. Conclusión



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



1. *La confusión política de Guerrero a Bustamante*

México tomó, al llegar Guerrero al gobierno, un derrotero político difícil pero indudablemente claro en cuanto a la decisión de mantener su independencia sin ninguna cortapisa. Tanto el episodio de San Juan de Ulúa, como los ataques a la colonia española en Cuba, o la expedición de Barradas confirman esta impresión. También debemos pensar que estos tres acontecimientos, fundamentales a nuestro parecer, indican cómo el país desde muy temprano gravitaría hacia el Golfo, que se convertiría en la pantalla y palanca de los sucesos políticos ocurridos en el interior. En cambio, la función de la costa occidental de la república parece perder la importancia que con anterioridad derivaba básicamente de la existencia del comercio con el Oriente, mismo que decayó y desapareció en el siglo XIX. Así pues, queda como resultado de los movimientos independentistas un país inclinado hacia el Golfo, que nunca se convertiría en el centro de las actividades nacionales porque éstas se desarrollarían en la meseta y sólo algunos puntos privilegiados de la costa los reflejarían.

Casi a la par de la expedición de Barradas tuvo lugar la adhesión del general Anastasio Bustamante —vicepresidente de la república, mientras Guerrero fue presidente— al Plan de Jalapa firmado el 5 de diciembre de 1829. Este plan fue el inicio del caos político mexicano, al levantarse Bustamante en armas en contra del gobierno y al encabezar el cuerpo de reserva que Guerrero le confió, en previsión de que hubiera otra expedición invasora española. La razón de Bustamante para levantarse era su identidad conservadora, que lo ponía al frente de una reacción que proclamaba el restablecimiento de la Constitución y de las leyes violadas, por haberse concedido facultades extraordinarias al presidente. El Plan de Jalapa significaba además la destitución de Guerrero y el cambio del partido que prevalecía en el gobierno.

Guerrero, después de convocar el Congreso a sesiones extraordinarias para el 11 de diciembre salió, en contra de Bustamante, hacia Puebla, con la tropa que pudo obtener en la capital, dejando a José María Bocanegra como presidente interino, nombrado por el Congreso para ese fin. El 18 de diciembre emprendió la marcha y sufrió de continuas infidencias y traiciones por parte de personas ambiciosas del poder, que causaron su retiro con un grupo mínimo de tropas a su estado.

No obstante la difícil situación política, se promulgó el decreto sobre fomento y navegación marítima el 25 de agosto de 1829, que representó un esfuerzo para organizar la marina:



Siendo del interés de la nación promover el fomento de la pesca y navegación marítima como base de la población de las costas que la hagan industriosa y rica, con diferentes ejercicios de mar; en uso de las facultades extraordinarias. . . he venido a expedir el decreto que sigue:

Art. 1. Todos los mexicanos que, inscritos en los ayuntamientos inmediatos al mar, ejerzan la profesión marítima, quedan exceptuados de toda especie de servicio militar de tierra; pero no del que en turno les corresponda en la armada naval.

Art. 2. Los que dan igualmente de ambos servicios militares de mar y tierra: 1. Los capitanes o patrones que fueren propietarios de una embarcación, cualquiera sea su tamaño, con tal que ocupare en ella cuatro hombres para arriba, incluso el propietario, y navegante esté o pesque con el mismo buque; mas no si lo hubiere con otro. 2. Los capataces de cualquiera especie de pesca, o armadores de grandes pesquerías; entendiéndose es excepción durante el tiempo que las tengan en ejercicio.

Art. 3. Que para las demás circunstancias concernientes a la pesca y navegación, reglas particulares de inscripción y turno en servicio militar de la armada naval, se declara vigente el decreto de las Cortes Españolas de 8 de octubre de 1820, mientras el Congreso General no acuerde lo contrario.¹

La caída de Guerrero fue, sin embargo, inevitable y de nada sirvieron sus esfuerzos.

Se levantaron otros estados secundando el centralismo del partido conservador, entre ellos Yucatán y Campeche, donde las tropas se opusieron contra el gobierno de la federación. El Congreso declaró a Guerrero en imposibilidad de gobernar la República, y Bustamante tomó posesión de la presidencia el 1 de enero de 1830, sin que hubiera ninguna elección. La protesta por las armas efectuada por el partido yorkino abrió lo que se llamó la guerra del sur a consecuencia de la cual Guerrero moriría más adelante.

El gobierno de Bustamante formado por personas “decentes” fue de grandes represalias políticas y de caos administrativo, que Santa Anna aprovechó para dar su primer asalto a la presidencia en abril de 1833 presentándose como salvador de la nación.

De hecho, el caos se debió a que se habían agotado los fondos del préstamo oneroso negociado en Londres durante el gobierno de Victoria, y a que había quebrado la firma Barclay, Herring, Richardson y Cía. de Londres, ocasionando grandes pérdidas al erario nacional mexicano. La falta de fondos dio por resultado que el gobierno federal cayera en manos de usureros, haciendo que un grupo de ricos

¹ Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, México, edición del autor, 1968, t. I, p. 359.



mexicanos y extranjeros medraran con las necesidades del erario que crecían día a día. Los hombres que “no eran de bien” se enfrentaron, en cambio, con una lucha que tendía a constituir una nacionalidad fundada en bases reales y trataban de incorporar al pueblo mexicano a un estilo de vida y a una economía más generosa y humana.

Los esfuerzos de Guerrero por mantener la legalidad de la república federal en el sur, debían resultar inútiles y, para ello, se refugió en el puerto de Acapulco, de donde fue sacado por intrigas y conducido hacia su muerte por el aventurero Picaluga. Después de su asesinato el 14 de febrero de 1831 la administración de Bustamante tuvo que enfrentarse a graves cargos.

La responsabilidad de la muerte de Guerrero se hizo caer sobre los ministros Alamán y Facio. Al primero se le formó causa y se defendió en tal forma que resultó absuelto, aun cuando juzgado por sus propios enemigos. Facio emigró y se estableció en París, en donde publicó unas memorias. Dice en ellas, “que teniendo Picaluga su bergantín al servicio de Guerrero en Acapulco, no podía sacarlo de aquel puerto sin resentir graves perjuicios, por lo cual se presentó en México pidiendo al gobierno, como indemnización para privar a Guerrero del servicio del bergantín Colombo, la cantidad de cincuenta mil que el gobierno accedió a darle por la importancia que tenía privar a Guerrero de recibir auxilios por agua para estrechar el sitio por tierra, y poder reducir el puerto de Acapulco a la obediencia del gobierno. Que cuando esto se había concertado, el mismo Guerrero viendo ya desesperada su situación, determinó embarcarse con dirección a algún puerto fuera de la República y que, habiendo elegido para su embarque el mismo bergantín de Picaluga, éste lo condujo a Huatulco sin previo acuerdo del Ministerio”.

Bustamante nunca podrá quitarse el cargo que se le ha hecho de la muerte de Guerrero, el representante del partido liberal y por consiguiente de la verdadera revolución. La personalidad de Guerrero estorbaba a la reacción que representaba el partido escocés. De cualquier manera que se explique este bochomoso acontecimiento siempre quedarán de por medio los cincuenta mil que entregaron a Picaluga, pues esta suma era muy grande en la época y representaba un gran sacrificio para el gobierno.²

Había empezado el largo periodo de desavenencias políticas, de irregularidades constitucionales, planes y contraplanes, de feroces apetitos personales y de vicios políticos. Bustamante, Santa Anna y Gómez Pedraza se liaron en pronunciamientos y contrarrevoluciones y desfilaron por la presidencia Gómez Farías y Múzquiz y,

2 Félix F. Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 317.



entre acciones liberales y reaccionarias, llegó la república de sistema federal surgida del desconcierto que produjeron los pronunciamientos y los presidentes de la misma.

El clima resultaba tan nocivo para las relaciones internacionales como para la práctica del comercio con el exterior, y también para el desarrollo de la marina nacional mercante mientras pasaban por la presidencia Bravo, Canalizo, Herrera, Paredes, Salas, Anaya y Santa Anna que subió y bajó del poder, unas veces en toda la gloria de su dictadura y otras cubierto de ignominias.

Nuestro país no había decidido, como tampoco lo había hecho durante la colonia, la entrada franca a la filosofía de la modernidad y se aferraba todavía a la cultura tradicionalista que representaba, y que había heredado de la colonia. Por ello quedaba en pie, y en el fondo del alma de los mexicanos, un sistema de señorío en el que se distingue la tónica localista y la falta de una concepción generosa de nacionalidad y solidaridad, que hubiera podido aunar los esfuerzos de los partidos políticos en pos de fines más altos, que nos hubieran llevado al encaje con el mundo moderno, planteado en el exterior desde principios del siglo XIX. México, así como el resto de Latinoamérica, no había logrado todavía desprender los beneficios de la nueva concepción de la vida que hubiera resultado en un orden económicosocial distinto del que había precedido.

2. La sublevación de Veracruz y el Tratado de Zavaleta

A la vez que tuvieron lugar estos sucesos en la política interna, en 22 de enero de 1830 salió del país el ministro plenipotenciario de los Estados Unidos, Joel R. Poinsett, embarcándose en el puerto de Tampico, pero dejando organizadas las logias masónicas yorkinas y habiendo intervenido a través de ellas en la complicada política mexicana. Pero lo más trascendente es que, con ellas, proporcionó una estructura a los partidos liberales, perpetuándose así el movimiento pendular conservador-liberal de la política nacional. Días después, el 29 de enero, llegó el nuevo encargado de negocios de los Estados Unidos, Antonio Butler, que se ocupó en presentar reclamaciones fundamentales para las relaciones entre los dos países, y que promovió el serio conflicto de Texas, territorio que terminó por anexarse a los Estados Unidos, dando lugar a la guerra y a la revisión de la línea de frontera en el norte. Bustamante continuó las represalias después de la muerte de Guerrero hasta que, el 2 de enero de 1832, la guarnición de Veracruz pidió la caída del gobierno mediante una sublevación. Los coroneles que mandaron la sedición se trasladaron a la hacienda de Manga de Clavo para pedir que Santa Anna encabezara el movimiento. Después de varias escaramuzas y de que el levantamiento cundió, llamaron a Manuel Gómez Pedraza, quien desembarcó en el puerto de Veracruz el 5 de octubre



de 1832 y firmó el Tratado de Zavaleta y junto con Santa Anna entró en la capital, el 3 de enero de 1833. Santa Anna fue elegido presidente, y vicepresidente Valentín Gómez Farías, quien, por ausencia del primero, que se encontraba en Manga de Clavo, el día 1 de abril de 1833, tomó posesión de la presidencia; Santa Anna se apareció en la capital el 16 de mayo.

Gómez Farías fue el autor de las reformas liberales, llevadas a cabo por el partido liberal y de acuerdo con el Congreso, que representaron los anhelos de los verdaderos revolucionarios de la independencia. Al comprender Gómez Farías que la nación necesitaba mantenerse fuera de la influencia del clero y de los elementos reaccionario, actuó de acuerdo con el Congreso y dictó las leyes que fueron precursoras de la Reforma y de la Constitución de 1857.³

3. *La situación de la marina*

A través de este complicado telón de fondo de acontecimientos políticos que no debemos tratar aquí en extenso, el gobierno de la incipiente nación mexicana se esforzó en juntar y organizar los elementos necesarios para el establecimiento de la marina nacional. La preocupación por el mar surgió de manera clara, como en el periodo de la insurgencia, pero poco se avanzó. Todo volvió a plantearse en el informe que el general José Joaquín de Herrera, segundo ministro de Guerra y Marina del gobierno de México independiente, rindió al Primer Congreso mexicano en su sesión del 13 de noviembre de 1823, a pesar de que comenzaba por expresar su absoluta ignorancia sobre el ramo. La primera exclamación del secretario fue de pobreza, por lo que no se compraron las embarcaciones necesarias, destinadas a proteger el país y el comercio. La adquisición se vio reducida a dos goletas y seis balandras cañoneras, que se comprometieron en la defensa contra el Castillo de San Juan de Ulúa. Pero, además, se lamentaba de que “equivocos fatales y las circunstancias políticas y extraordinarias en que se viera el departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques del norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México”. Fue por ello que, cuando el gobernador de San Juan trató de tomar la isla de Sacrificios, tuvieron que manejar las naves los vecinos del puerto de Alvarado. Además, al considerar que el gobierno había declarado el bloqueo del castillo, estaba consciente de que sólo la marina podía garantizar los resultados del esfuerzo y, por ello, subrayaba que debía mantenerse un interés especial en sostenerla y aumentarla. Para ello, se pretendía fomentar la marina mercante en lo posible con el fin de sacar de ella a los mejores hombres para destinarlos a la guerrera. En un

³ *Ibidem*, p. 322.



principio, convenía recuperar los marinos procedente de Estado Unidos que, contratados, tuvieron que retirarse debido a la situación confusa del país. Éstos, aunque extranjeros, no debían considerarse como tales, pues habían defendido los mismos ideales de libertad que los mexicanos.

La escuadrilla tuvo que moverse con hombres de infantería que cubrían Veracruz y las costas, pero convenía dedicar a este servicio batallones especializados. El Congreso debería fijarse en las ordenanzas de la marina, que en la fecha eran las españolas de 1793 y, por confusas, se convertían en un obstáculo para el progreso de la marina militar. Tener una marina incipiente y echar mano de los mejores ejemplos, era ocasión para formar las instituciones necesarias que posibilitaran el mayor grado de perfección. De momento había que abolir el sistema de matrícula reemplazándolo por un sistema de reclutamientos voluntario, que aumentaría las filas de los batallones a la custodia de los buques.

La falta de una escuela o de academias náuticas, donde se enseñara el arte de navegar, era razón para la falta de marinos que necesariamente hubo de suplirse con españoles partidarios de la independencia o con marinos extranjeros. Crear academias náuticas era de absoluta necesidad y el gobierno decidió establecer una de ellas en la ciudad de Tepic “a cargo de un profesor de buenas circunstancias”. También se pensaba crear otra de ellas en las costas del Seno para que en las dos se mantuviera un grupo de jóvenes “huérfanos de militares y ciudadano que consagran su vida a las libertades patrias”.

El departamento de Marina se encontraba establecido provisionalmente en la barra de Alvarado, debido a los ataques de la fortaleza de San Juan sobre Veracruz y resaltan tanto la escasez de sus medios como el que todo estaba por hacerse.

Por ella [la barra] sólo pueden pasar buques que calen quince o dieciséis pies; admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesaria para el establecimiento del Arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente conducidas por el mismo río. En las costas del Mar del Sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos; Guaymas, San Diego y Monterrey. En el tercero existe aún el departamento de Marina y los buques; oficiales y marinería y maestranza que se designan en el anexo número uno.

Para sostener la marina militar era indispensable establecer arsenales y almacenes destinados a reparar y reemplazar los buques, pues los que había en el momento no merecían ni el nombre, debido al estado lamentable de su conservación. El hecho era que México contaba en las fechas del informe de Herrera con un bergantín, dos goletas, siete balandras y dos lanchas cañoneras y un personal compuesto por



trescientos treinta y cuatro individuos que incluían desde capitane de navío y de fragata hasta individuos de marinería y de maestranza, e parcidos en su mayoría en los puertos de San Blas y de Veracruz; personal de cuenta y razón compuesto por veintidós individuos más, y todo operaba mediante un presupuesto anual de 708.012 pesos.⁴

A pesar de haberse establecido para el servicio de la marina de guerra el ministerio de Guerra y Marina, por el primer gobierno independiente, para despachar lo referente a la marina de guerra y a la mercante, la junta soberana provisional gubernativa estableció la secretaría del Almirantazgo que duró poco o nada. Iturbide organizó la Escuadra Imperial, bajo el mando de Eugenio Cortés con dos departamentos navales, uno en Alvarado, que luego pasó a Veracruz, y el otro en San Blas. La organización se desmorionó en esa forma durante bastante tiempo, pero su eficiencia e idiosincrasia, pues con ella interfirieron los problemas económicos y políticos del país.

El recuento de navíos de la marina de guerra en el año de 1827 deja mucho que desear: expresa el resultado de la interferencia, si se piensa en la magnitud de las costas mexicanas. Para esas fechas, existían el navío Congreso Mexicano, las fragatas Libertad y Tepeyac, la corbeta Morelos, los bergantines Guerrero, Bravo, Victoria y Constanza, cuatro cañoneras y siete goletas. Pero de esta nómina había que descontar algunos, pues un navío era ya inútil y la fragata Tepeyac fue vendida al gobierno ruso, aparte de que otros barcos de la lista como la fragata Libertad eran poco apropiados para el servicio militar.

Los acuerdos del gobierno modificaron la situación al transcurrir del tiempo y plantearse necesidad, como ocurrió con la resistencia del castillo de San Juan, que obligaron a la compra de navíos que, si bien no se efectuó completa, resultó en la llegada de algunos buques menores al país. Claro que al llegar las naves se descubrió que no eran adecuadas al propósito que se les destinaba. Hubo que volver a solicitar fragatas de cuarenta y cuatro cañones, tres corbetas de veintiséis y dos bergantines de veinte, cuyo presupuesto de compra subió a un millón treinta mil pesos y las dificultades, esta ocasión en el país donde se encargaron, impidieron la llegada del lote completo destinado a la rendición de San Juan. Sólo llegaron una fragata de cuarenta arronadas, un bergantín de veinte y otro de dieciocho, que costaron cuatrocientos veintitrés mil doscientos cuarenta pesos. A la vez, se rindió el navío español Asia, venido de El Callao y se firmó una alianza con Colombia, que obligó al gobierno de México a pensar en organizar las fuerzas navales con propósito defensivo, y bajo un plan competente y económicamente programado.

En consecuencia la Cámara de Diputados recibió el 14 de abril de 1827 un

⁴ "Informe del general José Joaquín de Herrera, secretario de Guerra y Marina en el gobierno de México, al primer Congreso Mexicano en su sesión pública del día 13 de noviembre de 1823", en Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 229, 238.



programa para organizar las fuerzas navales que se pensaban establecer en ambos mares, pero los representantes limitaron el gasto a un millón de pesos.

4. La ruina afectó el desarrollo naviero

El año de 1828 fue de miseria para el erario, en consecuencia de la de organización interna y de la agitación política. Los pocos elementos que mantenían el crucero en aguas caribes, contra la idea de Cuba, tuvieron que abandonar las operaciones para amarrar los barcos en los puertos, perdiéndose en esa forma el conjunto de oficiales facultativos competente de que se disponía.

El ministro de la guerra Antonio Facio reconocía la dificultad de erogar el millón de pesos para el proyecto propuesto, y afirmaba que de no aprobarse habría que recurrir a establecer una marina auxiliar, en cuyo caso el gasto se preveía en trescientos cincuenta mil pesos anuales. Por otra parte, consideraba juicioso vender ocho buques menores y un navío, que costaban al erario en manutención y conservación. Con ello se recuperaría algún dinero para aplicarlo al plan. Sin embargo, las Cámaras no estudiaron el asunto a tiempo y hubo que deshacerse de aquellas quillas hundiéndolas. Si la situación de la armada era poco brillante durante aquellos años, la mercante también dejaba que desear, si se tiene en cuenta que en 1830 la Secretaría trataba de hacer cumplir la ley de matrículas dirigiéndose a los gobernadores de los estados litorales. Por conducto del ministerio de Gobernación, se le decía que, mientras no estimaran los ayuntamientos la ley de 27 de octubre de 1820, las cosas marcharían mal. Debían ver cómo los buques mercantes nacionales se veían dotados de extranjeros con la simulación de ser nacionalizados y así se aprovechaban de las ganancias que producía la navegación. Éstas desaparecían del país al emigrar los individuos, ocasionando el perjuicio lógico a las costas, que se veían desiertas y sin capitales. Asimismo insistían en la existencia de las dos academias náuticas regidas por oficiales de marina, de “mucho mérito” para destinarlas a la preparación de los marinos, que facilitarían el cumplimiento de la ley de matrícula, pues se consideraba necesaria para el orden económico de los buques mercantes nacionales y para fomentar el comercio.⁵

La marina de guerra mexicana sirvió sólo para reprimir los levantamientos: en Tabasco, donde fue en julio de 1832 contra Martínez de Lejarza, que estaba en connivencia con el gobernador Robirosa; en 1834 en el mes de junio se llevó a cabo el bloqueo de Sisal, que estaba en rebeldía, y el bloqueo duró hasta el 23 de agosto en que la plaza se rindió. Mientras tanto, en 1833 la goleta Moctezuma viajó a Matamoros transportando tropas y, en noviembre, fue a Nueva Orleans convoyando dos trasportes y de paso se carenó.

⁵ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 260 y sig.



5. *La marina extranjera, fuente de reclamaciones*

Si las actividades de la marina de guerra fueron, como vemos, muy pobres, no ocurrió igual con los problemas que plantearon los buques ajenos que se acercaron a nuestros puertos para hacer el comercio. Se entrevé un fenómeno importante, a nuestra manera de ver, pues los puertos mexicanos, a partir del siglo XIX, fueron preferentemente receptores de las marinas extranjeras que les dieron movimiento, mientras que desde el punto inver o resulta que los puertos fueron punto de partida para el movimiento mariner nacional y carecieron casi de importancia debido a la escasez de tonelaje existente en el país. Por ello se notan las irregularidades de la navegación mercante extranjera desde muy pronto; ellas dieron lugar a las reclamaciones y a las protestas tanto por parte del gobierno mexicano como del norteamericano, que era el que tenía mayor número de barcos en las rutas mexicanas. Las protestas y las reclamaciones llegaron a su punto culminante con la estancia en México del ministro Antonio Butler que las sistematizó, para convertirlas en un instrumento de presión que forzara al gobierno mexicano a ceder los territorios del norte del país a los Estados Unidos. En esta forma, cobran una importancia especial las reclamaciones y, entre ellas, abundaron las relacionadas con la vida del mar y de los puertos.

Para los propósitos de este estudio, cabe hacer a un lado lo referente al comercio de armas que se hacía por la frontera del norte, dirigido a los grupos indígenas.

El comercio, en general, fue en aumento y para 1826 alcanzaba el millón de dólares. Una de las mayores dificultades fue que los exportadores norteamericanos no respetaran las leyes mexicanas, y que se produjera la desconfianza mexicana que incitó a confiscar las mercancías norteamericanas, cuando las reglas consulares eran desconocidas en los Estados Unidos.

El propio ministro Poinsett reconoció los motivos del resentimiento y analizó las causas de su existencia al razonar el 21 de octubre de 1826:

Las medidas del gobierno contra los Estados Unidos están producidas por un sentimiento de celos y temor indefinido que surge del contacto constante con nosotros. Como tienen una elevada opinión de su forma de razonar creen que nosotros participamos de los mismos sentimientos hacia ellos y miramos su prosperidad progresiva con ojos vigilantes y celosos. No se les puede convencer de que estamos en posición de aprovechar esa prosperidad sin miedo alguno, sin que importe lo grande que sea. La hostilidad de la administración hacia los Estados Unidos no encuentra eco en la opinión pública ni tampoco en el Congreso.⁶

⁶ Véase Bosch García, *Historia de la relaciones entre México y los Estados Unidos (1819-1848)*. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1974, p. 183.



Claro que el desprecio por las leyes nacionales se acompañaba con numerosas infracciones de los viajeros que entraban en la República. Los comerciantes no se resignaban a detener el comercio de armas que se continuaba ilícitamente con las poblaciones del interior.

El gobierno mexicano inició en abril de 1828 la presentación de sus propias reclamaciones, protestando ante los Estados Unidos por el arribo de naves al puerto de Matagorda, que no tenía aduana establecida ni estaba autorizado a recibir comercio del exterior. La población, sin embargo, favoreció el intercambio, apoyándose en el decreto número 141 de 27 de septiembre de 1823, que lo autorizaba sin el pago de impuesto durante siete años bajo condición de que las mercancías fueran destinadas al consumo local de Texas. Pero el comercio se extendió infaliblemente afectando regiones adyacentes e infringiendo las leyes de la Te orería. Por ello el gobierno pidió que las entradas de mercancías se concentraran en los puertos establecidos y reconocidos para ello, y amenazó con tratar a los comerciantes que hicieran lo contrario en calidad de contrabandistas.

Sin embargo, los problemas aduanales continuaron. Los aduaneros de Veracruz interceptaron el paso de una partida de cera, al parecer procedente de España, aunque luego se le permitió el paso por comprobars , mediante documentos fehacientes, que se importaba desde Rusia y que sólo fue reexpedida de los Estados Unidos. Aunque en 1828 hubo poco movimiento, por razones que ya conocemos, las aduanas de Tabasco también fueron motivo de reclamación por aplicar impuestos a unos alambiques y otros aparatos de cobre destinados a usos mecánicos, que no estaban previstos en las leyes. La reclamación fue recibida pero no se resolvió.⁷

El tratado de comercio, que había discutido y firmado y que resolvería las dificultades al normar la relación entre los dos países, se estancó cuando se presentó a las ratificaciones por complicarse con problemas de límites y por la llegada del nuevo ministro Antonio Butler. Sin embargo, no impidió que el comercio creciera en el año de 1830 y los comentarios del general Miguel Barragán, al Congreso de la Unión en 17 de noviembre de 1830, seguían planteando la situación delicada:

La agricultura padece. . . El comercio se arruina porque con el temor de nuevos saqueos a que da lugar la relajación del orden judicial y el desarrollo de la licencia, los comerciantes se circunscriben a los giros más necesarios y la riqueza pública padece. La autoridad se envilece y pierde aquel prestigio que le es tan especial y necesario, sea porque las pasiones prevalecen en los juicios de los magistrados o sea porque las mismas pasione caracterizan de tiránicos los procedimientos que, en circunstancias pacíficas, se guardarían en el orden de la justicia. . .

⁷ *Ibidem*, p. 184-5.



La hacienda pública pierde su equilibrio con los gastos extraordinarios de guerra y comunicaciones interiores y se hace sumamente dificultosa su administración en un pueblo que, como el nuestro, es insuficiente aun en tiempo de paz, y en donde su organización es tan viciosa y embarazosa que parece calculado para proteger las dilapidaciones.

El ejército se desorganiza con la desertión e indisciplina al influjo de una especie de guerra, en la que el soldado llega a vacilar entre el contraste inevitable del temor y la obediencia y su afecciónes personales.

La libertad de imprenta se convierte en licencia con que se calumnian las mejores intenciones. . .⁸

Las reclamaciones presentadas por México no progresaron y tampoco lo hizo la discusión del tratado con Estados Unidos. La indignación de Butler llegó al extremo de que cuando en diciembre de 1831 se aprobaron las ratificaciones por parte de México, el ministro había amenazado con su retiro que producía una situación de tirantez entre las dos naciones.

Ratificación o no del tratado de comercio entre los Estados Unidos y México, el comercio continuó durante la última parte de 1832 y el principio de 1833, aumentando el número de problemas que surgían y ya se hablaba del regocijo que tendría el presidente norteamericano si el gobierno de México no saldaba las reclamaciones a su país. Por otra parte, se cobraba derecho de tonelaje a los barcos mexicanos que llegaban a la aduana de Nueva Orleans, ignorando el tratado ratificado y se inauguraban líneas de comercio entre Nueva Orleans y Brazoria, que llevaban refuerzos y mercancías a los texanos, sin respetar los derechos que debían pagar los productos extranjeros al entrar en territorio mexicano.

6. *El intento para ordenar la transacción portuaria y su impacto económico*

Tal parecía que se ignoraban disposiciones, tal como la ley de comercio, fijando los requisitos a que debía sujetar e el manifiesto prevenido en el artículo séptimo del arancel de aduanas marítimas y en el cual se aclaraban puntos.

Esa ley dejó situaciones oscuras pero se precisó y reformó por la de 17 de junio de 1831 en lo referente a la presentación de manifiestos de buques y demás temas tratados. Hablaba de las visitas que debían hacer los capitanes de puerto, personalmente, a toda clase de buques que arribaran y prohibía que se pasara a bordo de los buques entrantes antes de ser admitidos a conferenciar.

8 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 387-8.



Al efecto deberán examinarse todos los documentos que hagan al caso y detalla el tratado 5, título 7 de la Ordenanza Naval, con las precauciones en su reconocimiento que por lo común se observan en estos casos, para evitar por el contacto inmediato la comunicación de la enfermedad que se trata de prevaler. En esta prohibición, que debe ser rigurosa, se comprende la de subir a bordo de los buques entrantes, los prácticos y pescadores que sean llamados a pilotear las embarcaciones, debiendo hacerlo desde los botes en que se dirijan a ellos; y si por algún evento irremediable tuviesen que subir, continuarán a su bordo sin plática, hasta que las tripulaciones de los expresados bajeles la reciban; últimamente, determinadas que sean las cuarentenas, se señalarán sitios a sotavento de las poblaciones y buques del surgidero, con la bandera de la nación respectiva en el tope de proa, para manifestar el estado de incomunicación en que se encuentra, lo cual se vigilará por medio de rondas, que en el discurso de día u noche se establecerán, según lo permitan las circunstancias de los puertos, contribuyendo a ello los buques de guerra en donde los hubiere. . .⁹

Además, el movimiento de los puertos no era indigno si juzgamos por los impuestos cobrados en las aduanas marítimas, pues se hicieron importaciones y exportaciones durante el año económico, del 1 de julio de 1831 al 30 de junio de 1832, en la forma siguiente:

ADUANAS MARÍTIMAS	IMPORTACION	EXPORTACION
Acapulco	29.389.2.9	339.5.8
Alvarado	12.089.5.6	
Bacalar	2.272.4.9	371.3.6
Campeche	75.174.1.6	448.5.0
Gálveston	4.505.4.4	262.5.5
Coáztacoalcos	209.4.0	
Guaymas	174.010.4.4	7.880.02
Huatulco	30.755.7.8	
Manzanillo		
Matagorda	11.491.2.0	
Matamoros	404.051.2.6	47.690.4.7
Mazatlán	158.406.1.0	13.914.2.4 ¹⁰

La concurrencia de productos extranjeros para satisfacer la alimentación de la población convertía el país en un mercado valioso, y ello provocaba graves perjui-

⁹ *Ibidem*, p. 399-400.

¹⁰ *Ibidem*, p. 413-4.



cios que se resentían en la industria rural del país. Sobre todo la llegada de harinas extranjeras, cuya introducción se había prohibido por las aduanas. Por ello el vicepresidente de la nación pedía el 29 de mayo de 1833 que se estableciera la vigilancia necesaria para remediar el mal, toda vez que esas harinas competían en precios con las nacionales.

El 19 de septiembre de 1833, se pidió a los administradores de aduanas marítimas que, por todos los correos que salieran para la capital de la república, enviaran relaciones de la entrada y salida de buques para que se supiera a diario el movimiento de todos los puertos de la república tanto del Mar del Norte como del Sur. La circular registraría los nombres de los barcos, su procedencia, el cargamento que contenían, los consignatarios a que estaban destinadas las mercancías y la lista de los pasajeros.¹¹

Además se pusieron en función otros puertos, como Pueblo Viejo, San Blas, Sisal, Soto la Marina, Tabasco, Tamaulipas, Tuxpan, Isla del Carmen, Loreto (Baja California).¹²

7. *Las fricciones y conflictos internacionales y su reflejo en las costas*

Estados Unidos consideró, en cambio, entrado el año de 1833, que la estabilidad de México no presentaba garantías, pues la situación interna del país causó retrasos en los pagos y dudaron de los recursos nacionales para el efecto. Sin embargo, continuaron presentando sus reclamaciones en sentido excesivamente general y la Secretaría de Relaciones tuvo que pedir explicación de las quejas referentes a vejaciones que los norteamericanos sufrían en México, porque de lo contrario no habría posibilidad de juicio. Esa explicación se dio el 23 de septiembre y mostraba que el navío Robert Wilson fue apresado por las aduanas de Veracruz, al descubrirse un cargamento de moneda mexicana falsa. El ministro norteamericano sostenía que el barco había sido maltratado y que su detención causaba pérdidas para los Estados Unidos, aparte de que México tendría que hacerse responsable en el caso de que los marinos fueran víctimas de malaria o de pestes mientras residían en el puerto. Lo más interesante de la queja consistió en que Butler protestara porque los mexicanos utilizaran leyes de la colonia española para solucionar casos no resueltos en la legislación republicana.

Aun cuando el tratado de comercio fue ratificado el 5 de abril de 1835 y debía ser respetado en todas las transacciones comerciales, al principiar 1836 el gobierno mexicano no creía en el cumplimiento estricto del mismo, por parte de los comer-

¹¹ *Ibidem*, p. 419.

¹² *Ibidem*, p. 431.



ciantes extranjeros establecidos en México. La mayoría de las reclamaciones, recibidas por México, fueron rechazadas al no aceptarse responsabilidad en los sucesos que las produjeron. Las quejas de los ciudadanos norteamericanos podían volverse con facilidad en contra de ellos mismos porque actuaban de manera irregular en el comercio. Consideraban (los mexicanos) que tales irregularidades convertían el comercio en contrabando, y de ello resultaba el que se confiscaran los buques. Sin embargo, el gobierno norteamericano prefería reclamar, alegando que México desconocía las leyes comerciales. Pero e tuvieron conscientes de que ese año fue el de mayor comercio durante la primera mitad del siglo.

El hecho fue que el comercio irregular continuara practicándose hasta el mes de octubre de 1843. Aunque los gobierno se ocuparon de los sucesos molestos que se originaron en Texas, el comercio siguió su camino con todo sus defectos, irregularidades y dificultades hasta llegar a los arbitrajes internacionales de reclamaciones de 1839 y de 1843. Finalmente, ante el peligro de anexión, se promulgaron medidas de precaución por parte de México, y algunas de ellas afectaron seriamente las relaciones comerciales. También debe recordarse que si la expansión fue el motivo directo de la guerra de 1847 con los Estados Unidos, las reclamaciones constituyeron un motivo indirecto de la misma porque, a pesar de los arbitrajes de 1839 y 1843, se habló de la falta de cumplimiento en el adeudo producido por las reclamaciones como uno de los argumentos por los que Estados Unidos hacía la justicia obligada a sus ciudadano. En el tratado de Guadalupe Hidalgo de 1848 también se hicieron los arreglos económicos tomándose en cuenta las cantidades debidas por México al respecto.

Volviendo atrás, en el año de 1837 se continuó la guerra de Texas para restablecer la autoridad mexicana en aquel territorio. La hacienda pública, extenuada por muchos años de guerra interna y diferencias entre los estados de la federación, no pudo con los texanos ni acabar con las rebeldía. Había que agregar como fenómeno económico la extracción de capitales extranjeros en sus signos especiales del oro y la plata, en barras o amonedados; resultó, en consecuencia, el empobrecimiento del circulante monetario que hubo de sustituirse por monedas de cobre, y los jefes militares no quisieron aceptar o vieron con reservas sus nombramientos como jefes del ejército, necesarios para mantener la paz interna y para sofocar la rebelión texana.

En el mismo año se presentaron las reclamaciones del barón Deffaudis, que más tarde plantearían el conflicto con Francia. El gobierno mexicano optó por no conceder indemnización por los perjuicio reclamados. Entre las muchas medidas que se tomaron en consecuencia se decidió el 17 de febrero de 1837 que los efectos extraídos del país, cualquiera que fuera su naturaleza, llegando su valor a cien pesos, fueran objeto de guías aduanales, y que se presentaran tornaguías que expedirían las aduanas en el término que ellas fijaran, exceptuando de las mismas sólo los equipajes de los particulares.



El 17 del mismo mes se fijaron los puertos habilitados para el comercio extranjero y se clasificaron las aduanas marítimas y fronterizas. Se señalaron Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas, Matamoros, Campeche, Sisal y Tabasco en el Seno Mexicano. En el mar del sur, Acapulco y San Blas; en el golfo de California, Guaymas, y en el mar de Alta California, Monterrey. Se cerraron en cambio al comercio extranjero los puertos de Bacalar, Coatzacoalcos, Alvarado, Mata Gorda, Gálveston, Huatulco, Manzanillo, Natividad, Mazatlán, La Paz, Loreto, San Diego y San Francisco.

Consideraron aduanas de primera clase Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas y Matamoros; de segunda clase, Guaymas, San Blas, Acapulco, Campeche y Tabasco; de tercera clase, Sisal y Monterrey, y de cuarta clase, las destinadas al comercio de cabotaje. Todavía las fronterizas se consideraron de quinta clase.¹³

Se entiende pues cómo muchas de las reclamaciones se debieron al movimiento marítimo necesario y por ello debemos mencionar, por lo menos, algunas de las más importantes, que involucraron tanto a los navíos como a sus tripulantes y carga, extraídas de las reclamaciones, que los representantes de los Estados Unidos en México presentaron al gobierno y de las contestaciones que éste dio a los diplomáticos. Pero también las hubo producidas por enfrentamientos que tuvieron lugar, cuando las naves de la flotilla mexicana se encargaban de patrullar la costa texana para evitar la llegada de refuerzos a los texanos. Este fue el caso del Correo Mexicano y del bergantín texano San Felipe, que apresó la nave mexicana y la condujo a Nueva Orleans, donde, después de desembarcarse a los tripulantes, de los que los extranjeros fueron enjuiciados como piratas, plantearon un grave problema al cónsul mexicano de Nueva Orleans. El asunto del Correo Mexicano duró varios años hasta que, cuando la nave pudo retirarse con la aquiescencia de los tribunales, estaba prácticamente descompuesta e incapacitada para navegar.

De la contestación sobre las reclamaciones que J. M. Ortiz Monasterio dio a Powhatan Ellis el 15 de noviembre de 1836 desprendemos los casos de reclamaciones siguientes:

La goleta americana Topaz: el gobierno consideraba que no tenía los suficientes datos para juzgar el caso; pero entreveía que el piloto y el capitán del buque se dedicaban al transporte de tropas y decidieron apoderarse del dinero que había a bordo, matar a los mexicanos y en lanchas escapar del navío para hundirlo. Los marineros, enterados de las intenciones, dieron la voz de alarma y los soldados salieron por las escotillas matando a los oficiales.

La goleta Brazoria: su venta se había dispuesto en 1833, por el mal estado en que se encontraba en el puerto de Veracruz. Al ponerse de manifiesto la venta no apareció su dueño y nada se supo de él, excepto que era ciudadano norteamericano. Al parecer, los colonos de Austin pidieron que se les entregara el navío para

¹³ *Ibidem*, p. 449.



transportar tropas de Gálveston a Matamoros, pues el dueño de la nave la abandonó, reclamando daños y perjuicios. El ministro de Marina decretó la venta del buque para cubrir los pagos, pero estaba en espera de que el propietario apareciera.

El buque de vapor Hidalgo era reclamado por su dueño Aarón Legget, que decía haberlo perdido en consecuencia de haber sido obligado a transportar gratis tropas mexicanas, cuando así lo requería el servicio de la nación, a cambio de privilegios que se le habían concedido. A pesar de ello, le habían pagado cuatrocientos treinta y tres pesos por el servicio, no obstante llevar mercancías particulares, y se hundió por su mal estado y la sobrecarga que se le había puesto. Como Legget decía que de usar el tiempo en que lo ocuparon pudo haber cargado ocho buques de palo de tinte, le contestaron que no tenía ni el capital ni las posibilidades necesarias para ello, pues debía catorce mil pesos a la hacienda pública. Esa fue la causa de que nunca se presentara ante los tribunales mexicanos.

El capitán McKeige, que protestó por los maltratos recibidos en la aduana de Tabasco, tuvo una tripulación que tomó parte en las luchas de la ciudad, sin ser obligados por nadie. De todas formas se castigó a los culpables de cometer abuso contra el capitán.

El bergantín Opher que fue detenido; cuando se le hicieron las visitas de guerra y sanidad, que eran de ley, el capitán expresó su deseo de saltar a tierra; le concedieron el permiso y se presentó ante un tribunal diciendo que le habían llevado por la fuerza. Entregó las declaraciones particulares y se olvidó de las generales. El juez, considerando responsable al capitán tomó el buque, por no presentar las declaraciones que debían exhibirse en el acto de fondear la nave, y mandó que fuera asegurada hasta el fin del juicio, dejando libre el cargamento. Sin embargo, le quitaron las velas que fueron depositadas en los almacenes del puerto por correr la voz de que iba a escapar. La nave fue obligada por las autoridades a adentrarse en el puerto; luego se habló de que prenderían fuego al alquitrán, para volar a quienes custodiaban el buque. El navío fue condenado a pena de decomiso pero, como el capitán apeló y cumplió con los trámites legales, se marchó sin cargamento y dejando sus documentos de navegación en manos del cónsul norteamericano, por haberse suscitado disputas con el fiador, que dio cierta cantidad para que el buque saliera libre.

Sobre que se hubieran detenido naves en el puerto de Matamoros el gobierno de México hacía constar cómo se dispuso que los navíos anclaran amparados por el fuego del fuerte porque, de lo contrario, no los podrían proteger en caso de ataque y las naves enemigas estaban alrededor del puerto. Fueron afectadas las goletas Jane y Compeer y otros barcos, que allí se hallaban, que fueron protegidos y no detenidos.¹⁴

¹⁴ J. M. Ortiz Monasterio a P. Ellis. México, 15 de noviembre de 1826, en C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. México, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1957, p. 263-5.



Una visión mucho más completa e impresionante de tan importantes problemas se encuentra en la documentación respectiva que sirvió para fundamentar la protesta de Powhatan Ellis ante José María Ortiz Monasterio. En vista del detalle que presenta, consideramos importante volver a extractarlo en algunas de sus partes para ilustrar el diverso punto de vista al desprender algunos de los casos más conspicuos.

La goleta Northampton, de casi setenta toneladas, en camino de Nueva York, al mando de su capitán William M. McKeige embarrancó al principio de enero del año de 1836, cinco leguas al oeste del río Tabasco. La carga de mercancías, surtidas, fue llevada cuidadosamente a tierra por los oficiales y la tripulación del barco. Las pérdidas para los interesados hubieran sido mínimas de no llegar al lugar del naufragio los funcionarios de la aduana que tomaron posesión, por la fuerza, de todos los artículos rescatados. Como los oficiales y la tripulación del barco protestaron, los asaltaron de inmediato y uno de los oficiales resultó herido de seriedad por el aduanero. A continuación las mercancías fueron abandonadas a los soldados que las seleccionaron entresacando y tomando los artículos más valiosos. Oficiales y tripulación se fueron hacia Tabasco donde entregaron, de manera formal, la lista de las mercancías al cónsul de los Estados Unidos. En ella indicaron el cargamento salvado del naufragio y la acompañaron de la lista original del mismo. De la lista de mercancías salvadas que se puso en manos del cónsul, éste no recibió ni siquiera la mitad de los productos cuando fueron devueltos y tampoco le dieron explicaciones de lo ocurrido al faltante. Los sucesos se hicieron del conocimiento de las autoridades tabasqueñas adecuadas, que no atendieron a los dañados.

En febrero de 1832, la goleta Topaz de Bangor, Maine, fue utilizada por el gobierno mexicano para llevar tropas desde Matamoros a Gálveston. En el camino, el capitán y su oficial fueron asesinados por los soldados que iban de pasajeros, éstos apresaron a toda la tripulación para después tomar el navío y destinarlo al servicio mexicano.

El 21 de junio de 1832 la goleta americana Brazoria fue tomada en el puerto del mismo nombre por John Austin, comandante militar mexicano en aquella región, y la empleó para atacar Anáhuac entonces en manos de insurgentes. Durante el ataque, el navío fue dañado de tal manera que no pudo navegar y hubo que abandonarlo perdiéndose en su totalidad. Nadie recibió compensación por la pérdida.

En el verano de 1832 el vapor Hidalgo y la goleta Constitución, propiedad del señor Leggett, fueron tomados por la fuerza en Tabasco, por orden de oficiales mexicanos que los utilizaron para su beneficio. El bergantín John, perteneciente a la misma persona, también fue detenido y su dueño extorsionado con dinero. En marzo de 1834 apresaron en Tabasco al capitán McKeige de la goleta Industry de Mobile. Le impusieron una multa exorbitada sin causa alguna. El pago se efectuó por ser la única condición impuesta para dejarlo libre. El barco y también su carga



fueron abandonados en manos de las autoridades locales, que más tarde vendieron todo.

En el verano de 1834 el bergantín Paragon de Nueva York fue cañoneado, sin razón, al dirigirse hacia Veracruz, por la goleta Tampico. No obstante las promesas de investigar el caso, no hubo explicaciones.

Al principio del mes de mayo de 1835 se malinterpretó la contestación de un oficial, que decía ser de la aduana. Éste abordó el bergantín Opher de Nueva York, cuando llegó a Campeche para solicitar la documentación. El capitán le preguntó cuál de los documentos del barco debía presentarse a la aduana.

En consecuencia de no entender la lengua se entregaron todos los papeles al oficial y al llegar a tierra sólo se pudieron presentar facturas a los aduaneros con el resultado de que el barco fuera confiscado y condenado “por indocumentado”.

En mayo de 1835 la goleta Martha de Nueva Orleans fue tomada en la bahía de Gálveston por la goleta Moctezuma, alegándose que no había cumplido con ciertas formalidades de impuestos. Cuatro de los pasajeros de la Martha fueron encarcelados, engrillados, debajo de las escotillas y tratados bárbaramente porque los acusaron de intentar usar armas de fuego en contra de los guardias que los vigilaban.

En noviembre de 1835, la goleta Hannah Elizabeth de Nueva Orleans embarrancó en la barra cuando trataba de entrar a la bahía de Matagorda. En esta situación fue cañoneada por la goleta mexicana Bravo y abordada por una veintena de soldados, armados, al mando de dos oficiales que apresaron al capitán, a la tripulación y a los pasajeros que estaban en el naufragio; los desnudaron y los robaron para luego encadenarlos en las bodegas del Bravo, hasta que llegaron a Matagorda donde quedaron presos. Después de las instancias del cónsul fueron poniendo en libertad a todos, menos al capitán. A pesar de las protestas que se presentaron, desde el mes de mayo, se desconocía si el capitán de la Hannah Elizabeth continuaba o no en las bodegas del Bravo.

En marzo de 1835 la goleta Eclipse, capitaneada por Abner Lane, llegó a la vista de Tabasco con un cargamento de madera.

Al ser abordada por oficiales de la aduana, el capitán hizo entrega de sus documentos de acuerdo con la ley. Le ordenaron que fuera a tierra y allí lo detuvieron hasta la mañana siguiente, cuando el funcionario mexicano exteriorizó la necesidad de registrar el barco en busca de contrabando. Después de hacerlo selló las bodegas, el castillo de proa y las escotillas. Acto seguido, puso una guardia a bordo y ordenó que la nave remontara el río. En el trayecto fue visitada por cuatro o cinco botes que dijeron pertenecer a la aduana, aunque no llevaban ninguna señal o insignia que los distinguiera como tales. Cada una de estas embarcaciones cargó con cuanto objeto carecía del sello aduanal y robaron, además, las provisiones del barco, dejando las raciones más ridículas para la tripulación. Cuando el navío llegó a la ciudad de Tabasco, situaron más guardias a bordo y se hizo entender al capitán que podía



descargar sus mercancías. Pero, al día siguiente se redoblaron las guardias que le prohibieron descargar con la tripulación del barco, obligándolo a utilizar personal del puerto, a pesar de los deseos en sentido contrario expresados por el capitán. Una vez descargado el barco se le hizo otro registro, durante el que se rompió y deterioró la cabina y los muebles; además, se presentó una cuenta exagerada al capitán por haber descargado las mercaderías con gente del puerto. Al no aceptarla, hubo que entregar el barco, lo embargaron y además metieron al capitán en la cárcel. Según las noticias continuaba en prisión, cuando el diplomático escribía y el navío se desintegraba en el río.¹⁵

La correspondencia entre el gobierno mexicano y los diplomáticos norteamericanos continuó indefinidamente y de ella sobresale otra carta fechada el 7 de diciembre de 1836 en que Ellis se inconformaba con las respuestas de Ortiz Monasterio para entrar en discusiones profundas sobre los contratos, el uso que se hacía de los barcos extranjeros y demás temas relacionados con el comercio y la navegación, que no deseamos analizar aquí, pues ello nos haría entrar en el conflicto diplomático que tratamos en otra de nuestras obras.¹⁶

8. Intercambio marítimo y malentendido diplomático

Por muchos esfuerzos que haya hecho el gobierno nacional para organizar la situación de los puertos, las aduanas y demás instituciones relacionadas, los resultados que se proponía obtener estaban lejos de su alcance. No cabe duda de que hubo movimiento en los puertos del Seno Mexicano, pero ese movimiento planteó, sin duda, los problemas más violentos y dejó una estela de conflictos que iban a manejar diplomáticos y políticos, de acuerdo con las necesidades del momento, a pesar de los tratados, como sucedió al enfrentarse el país con el importante adeudo, que se ventiló en las comisiones de arbitraje de 1838 y 1843, que, al no ser cubierto debidamente, se convirtió, como dijimos, en otra de las causas estadounidenses justificantes de la guerra texana ante el público norteamericano.

La situación del intercambio marítimo y el malentendimiento diplomático llegó a proporcionar molestias graves a ambos países. Ello puede sentirse al revisar el contenido del decreto firmado por Bustamante el día 20 de mayo de 1837 y dirigido a Luis Gonzaga Cuevas, ministro de Relaciones Exteriores, autorizando al gobierno para que pudiera insistir en las reclamaciones presentadas a los Estados Unidos y

¹⁵ Powhatan Ellis a José María Ortiz Monasterio. México, septiembre 26, 1836. *México, Powhatan Ellis. March 23, October 29, 1836*. Department of State, vol. 7 doc. s. n. National Archive of Washington. Véase C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. p. 254.

¹⁶ Ellis a Ortiz Monasterio, México, 7 de diciembre de 1836, *ibidem*, t. 8, s. n. National Archive of Washington. Véase C. Bosch García, *Material para la historia diplomática de México*. p. 267-8.



ordenando que, si no hubiera arreglo, se sometiera al juicio de una nación amiga, siempre que Estados Unidos estuviera de acuerdo. En el segundo artículo del decreto, se dio otro paso al decirse que:

igualmente se le autoriza para que, en caso de negarse por los Estados Unidos la satisfacción que por nuestra parte debe pedirse, de demorar ésta por más del término que se fijará conforme al tratado, o en el de continuar las agresiones abiertas que se han cometido, cierre los puertos al comercio de aquella nación, prohíba la introducción y uso de sus manufacturas, señale términos para consumir o exportar las que hubiere, y tome todas las providencias conducentes que reclame aquella medida y la seguridad de la República.¹⁷

La situación comercial con los Estados Unidos quedaba, así, bien comprometida y el tema de las reclamaciones no fue sólo privativo de los Estados Unidos sino que abrió también la áspera controversia con diplomáticos y naves francesas, que vino a hacer crisis en el mes de marzo de 1838, cuando en Antón Lizardo fondeó, para luego trasladarse a Sacrificios, una escuadrilla francesa con el barón Deffaudis a bordo, que representaría a su gobierno en México, y entregaría un ultimátum por motivo de reclamaciones francesas al gobierno mexicano.¹⁸

Las reclamaciones fracomexicanas venían arrastrándose desde mucho antes y su principal origen tuvo lugar en el asalto del Parián y en los múltiples disturbios políticos, por los que había pasado la nación. Sin embargo, México no podía llegar hasta el extremo que se pretendía porque consideraba la protección del gobierno, a particulares y extranjeros, concordante con el estado político de la nación. Los nacionales tenían que sujetarse a los inconvenientes, y los extranjeros, al llegar por su voluntad a un territorio, convenían en ser de la misma condición, sin aspirar a los privilegios o concesiones de que carecían los nacionales.

En 1837 esa situación se puso de manifiesto a través del enviado mexicano Garro, cuando llegó a París el 26 de septiembre. Entre un sinfín de alabanzas y buenos augurios, el rey le hizo saber cómo se lisonjeaba de:

que el general Bustamante se apresurara ahora a satisfacer las reclamaciones que se han ido acumulando y que yo deseo ver terminadas porque duran ya demasiado tiempo. Confío en que así lo hará vuestro gobierno para corresponder a los votos que haga por la prosperidad y. . . os recomiendo que escribáis lo que os he dicho al general Bustamante. . . Vos sabéis bien que hace mucho tiempo que esto

¹⁷ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 268.

¹⁸ *Ibidem*, p. 269.



dura y que debe concluir; espero que durante su administración se consolidarán nuestras relaciones y que no turbarán la paz que os es tan necesaria.¹⁹

9. *La crisis francesa y la intervención en Veracruz*

Mal augurio para el año de 1838 fue la conversación entre Garro y el rey de Francia. Se sabía en México de la posible llegada del ultimátum, y los ministros franceses no hicieron el menor esfuerzo por menguar la tirantez entre las dos naciones. Se llegó hasta donde se estaba por la forma de tratar los asuntos, y muy especialmente el de reclamaciones, que adoptó el barón Deffaudis. El sucesor de Deffaudis, quien se retiró para volver con la flota francesa, como vimos más arriba, fue el ministro De Lisle que reclamó, al ministro Cuevas, hasta por lo que se había declarado en una comunicación al Congreso. Aún antes de que se hubiera recibido a Garro en París la prensa adelantó las hostilidades tan injustas, como injuriosas, a la república, y todo ello se confirmó con la salida de la escuadra hacia las costas mexicanas, acompañada por el propio barón Deffaudis, cuyo objeto en México había sido llevar las cosas hasta la situación desagradable en que se encontraban. Su escuadra estaba formada por barcos de vela y de vapor que de hecho eran mixtos. La navegación de vela duraría a lo largo del siglo y poco a poco el vapor iría tomando el primer lugar como impulsor de los navíos.

El ambiente era enconado y no resultaba posible entrever un arreglo. El ultimátum fue traído por la fragata *Herminie* que ancló en el fondeadero de Sacrificios, con Deffaudis a bordo, para transmitirlo al gobierno mexicano. El documento acusaba al país de toda clase de atrocidades cometidas durante más de trece años en contra de los franceses residentes. Por un lado, hablaba de saqueos y destrucción de propiedades y, por el otro, de percepciones contrarias al derecho y a los tratados, de que habían sido objeto en suelo mexicano. Pero arremetía con la injusticia, con el sistema de administración nacional; hablaba de la violencia y terminaba presentando las demandas, según las que el gobierno mexicano entregaría seiscientos mil pesos en Veracruz, para cubrir a sus súbditos los daños y perjuicios sufridos. México se comprometería también a pagar de manera regular los créditos que los ciudadanos franceses tenían en contra del gobierno, y además destituirían a varios generales, acusados de haber cometido asesinatos de súbditos franceses, a cuyas familias se indemnizaría por la cantidad de veinte mil en caso de muerte y proporcionalmente se reduciría la cantidad a dos mil cuando sólo hubieran sido motivo de detenciones arbitrarias. A lo mismo México destituiría una lista de empleados administrativos. La

¹⁹ Nota de Garro a su gobierno. París, 14 de noviembre de 1837. A.S.R.E.M., leg. L.E. 395, fols. 148-50, en C. Bosch García, *Problemas diplomáticos del México independiente*, p. 252.



negociación debía estar cerrada el día 14 de abril y de lo contrario Deffaudis pondría el asunto en manos del señor Bazoche, comandante de las fuerzas navales, para que ejecutara las órdenes recibidas. Una vez comenzada la represión de Bazoche, sólo podría interrumpirla el cumplimiento estricto de lo establecido por el ultimátum.²⁰

El ministro francés en México, De Lisle, consideraba que la llegada de la escuadra era el resultado de largos años de fracasadas negociaciones amistosas y que los agravios justificaban una acción bélica y directa. A pesar de ello, Francia había ordenado a su ministro: “tente por última vez la vía de las representaciones”, y esperaba que el gobierno mexicano “no permanezca insensible a este último llamamiento por el bien de ambos países, particularmente por el de México”.²¹

El plazo se finalizó y se retiró el ministro De Lisle de la capital a la par que Bazoche completó el escrito de Deffaudis al decir

lo que Francia esperaba obtener de los sentimientos de justicia y de equidad del gobierno de la República, ello lo exige hoy por la fuerza. Es la única vía que le resta.

Yo os declaro, pues, a nombre del gobierno del rey, que desde este momento todos los puertos de México quedan en estado de bloqueo. Pero si la buena armonía que ha reinado tan largo tiempo entre los gobiernos de los dos países se halla repentinamente interrumpida, ningún odio nacional se ha suscitado entre los pueblos.

Yo es, pues, la guerra la que traigo a la nación mexicana cuando vengo con las armas en la mano a cerrar sus puertos; quitaré aun a las leyes ordinarias del bloqueo una parte de su severidad. Mis cruceros tendrán la orden de permitir a los botes de pescadores de la costa el libre ejercicio de su industria.

Pasaba después a responsabilizar al gobierno de México de todo lo que pudiera ocurrir en caso de que no se finalizaran los asuntos de manera conveniente.²²

Las mismas providencias tomó Cuevas al considerar incompatible la intervención de Bazoche y la estancia de la legación francesa en territorio mexicano.

Por una fatalidad —escribía— van a romperse los lazos que las han unido [las dos naciones], y México va a recibir de las fuerzas navales del gobierno de su majestad los perjuicios que pueden causarle. Por graves que sean, el presidente de la República jamás se arrepentirá de haber considerado el honor nacional como el más precioso de los bienes de un pueblo independiente. El infrascrito vuelve a protestar en su nombre, que México no será responsable de los resultados, por que

²⁰ *Ibidem*, p. 257-9.

²¹ *Ibidem*, p. 261.

²² *Ibidem*, p. 263-4.



ha estado dispuesto a cortar estas diferencias por medios pacíficos y honrosos. . .²³

La legación francesa salió de la capital por Veracruz para instalarse en la fragata L'Herminie el 13 de junio de 1838, dejando sus asuntos en manos de la legación británica, a la vez que los funcionarios franceses fueron custodiados por un oficial del ejército que los acompañó hasta el puerto, de acuerdo con el protocolo. Así dio comienzo el episodio de la historia de México vulgarmente conocido como Guerra de los Pasteles. Si consideramos que la misión francesa en México se inició con el objeto de que se reconociera la independencia de México, el incidente que acabamos de relatar hizo que el reconocimiento sólo quedara como *de facto* y las reclamaciones, que llevaron a la guerra, fueron el obstáculo para que se llegara sin reservas al reconocimiento *de jure*.

Después de los episodios de Veracruz, llegó en octubre de 1838 la nave Nereida, con el contralmirante Baudin, y otros buques que estrecharon el bloqueo y el 27 de noviembre se bombardeó el puerto y la fortaleza de San Juan de Ulúa. La plaza estaba a las órdenes del general Rincón y la fortaleza al mando del general Antonio Gaona, quienes tuvieron que capitular. Gaona en su parte aludió a la falta de armamento y de municiones, reflejo de la situación interna nacional, y por ello la plaza no hizo la "gran resistencia", como se había esperado.

Antes de las doce del día comenzaron los vapores franceses a conducir sus buques mayores, dándoles la posición que debían guardar para el ataque. Los colocaron, como era de esperarse, frente a los ángulos salientes de las obras, donde inutilizaban el castillo en su mayor extensión. A las dos y media de la tarde, luego que el bote mexicano que había ido a Veracruz a bordo, se destacó de la fragata capitana, hizo ésta sus señas y rompieron el fuego cuatro fragatas, una corbeta y un bergantín que se habían acoderado por el este y nordeste, y además otra fragata, dos corbetas y dos vapores que variaban su posición según les acomodaba.

Continuaba dando detalles y pormenores del recio combate de cañón y explicaba:

En las primeras tres horas de fuego, todos los artilleros que se inutilizaban en las baterías eran inmediatamente reemplazados; pero al fin llegaron a disminuirse de tal suerte que el que salía de combate no tenía sustituto, y nuestro fuego disminuía cada vez más sin que fuera dable reanimarlo.

La infantería que se hallaba en las cortinas y demás puntos por temerse un desembarco, sufrió tanto de las balas enemigas como de los escombros que éstas despedían al destruirse nuestras obras.

²³ *Ibidem*, p. 265.



Cuatro horas de batalla fueron suficientes: la mitad de la artillería estaba desmontada sobre todo en su línea exterior. Merlones caídos, habitaciones hundidas, los heridos fuera del alcance porque el fuego los cubría, las municiones disminuidas a casi su inexistencia. Además la artillería no podía competir con la enemiga y las víctimas que hubiera serían infructuosas. Así se decidió una tregua. Luego, los franceses se posesionaron de la fortaleza y se desalojó el castillo. El resultado fue un saldo de cuarenta y ocho heridos y dieciséis muertos, previos al convenio que se firmó a consecuencia de las conferencias celebradas en el puerto de Veracruz el 29 de noviembre de 1838.²⁴

Pero el presidente de la república reprobó la capitulación de San Juan y también el convenio firmado entre Baudin y Rincón. El país estaba agitado y se hablaba de traiciones; el propio día 30 de noviembre de 1838, en que el presidente reprobó la capitulación, se declaró la guerra a Luis Felipe y se envió un correo para que avisara a Santa Anna en Manga de Clavo, con el fin de que se pusiera al frente de las tropas y tomara la ofensiva. Llegó a Veracruz, para hacerlo, contra la voluntad de sus oficiales, quienes advertían que la plaza estaba bajo los fuegos de la escuadra reforzada. Advirtió a Baudin que las capitulaciones no habían sido aprobadas, y éste contestó que no tenía intención de dirigir sus tiros sobre la ciudad de no ser que se le obligara por vía de represalia.

Los jefes de la escuadra no conociendo la declaración de guerra se paseaban por la ciudad con tranquilidad. Santa Anna ordenó que se cerraran las puertas y que nadie las traspasara.

Esta mañana —dice Muñoz— pisa tierra el príncipe de Joinville, con el vicealmirante Le Roy y varios oficiales: nota ciertos movimietos extraños y a paso apresurado se encamina al muelle, donde ha dejado su lancha esperándole. Instantes después se cierra tras él la vieja puerta que ha traspuesto. Cuando llega ante Baudin está temblando de indignación, en la creencia de que el cierre de la puerta tendió a cogerlo en ratonera. Como buen príncipe, vanidoso, considera que todo lo que se hace en torno a él, es por su causa. Además, hay que presentar como un mérito ante Luis Felipe, el haber estado en medio de horrendos peligros. Joinville ha triunfado en el ánimo del comandante de la escuadra: lo convence de que Santa Anna pretendía apoderarse de él y luego anunciar la declaración de guerra para tenerlo prisionero. El parentesco con Luis Felipe resuelve una breve controversia. Y Baudin dicta, a las nueve de la noche, sus disposiciones para que una columna de desembarque, fuerte en mil hombres con artillería, se dirija a la ciudad al asomarse el alba. Las órdenes son desmantelar los baluartes, clavar la artillería, aprehender a Santa Anna y llevarlo a bordo. Joinville acepta gustoso dirigir esta parte de las operaciones.

²⁴ Parte del general Gaona al jefe de la plaza en Veracruz, 28 de noviembre de 1838, en Juan de Dios Bonilla, *ibidem*, p. 269.



Santa Anna duerme; y Arista, a quien don Antonio había dado órdenes de apresurar su marcha a Veracruz, no le hace caso porque hay rencillas entre ellos. Santa Anna se da cuenta del desembarque, pues los tiros se oyen casi a la puerta de su casa. Escapa a medio vestir; reúne como puede las tropas; hace reconocimiento en los baluartes. La alteza y la excelencia se encuentran en una barricada improvisada y la lucha se prolonga sin resultado para uno y para el otro.

Balas vienen calle arriba y calle abajo. El príncipe recuerda que no se ha desayunado. El general comienza a aburrirse. Un cañonazo lejano, único y grave, trae a los expedicionarios la orden de reembarcarse. No va a ser posible capturar a Santa Anna, ni arrasarlo los baluartes. Don Antonio se envalentona en cuanto ve que los marineros se van retirando, sin dejar de protegerse con fuegos escalonados; monta su corcel blanco. . . pero los franceses protegían su retirada con un cañón de a ocho, colocado en el extremo del muelle y cargado con metralla. Suena el disparo a cien pasos, y cae el caballo blanco con el pecho destrozado. Muere el capitán Campomanes, muere el alférez Solís, mueren siete soldados. . . Otros nueve están heridos. Y bajo el bridón caído, don Antonio yace en tierra, rota la pantorrilla izquierda. Sangra de la mano del mismo lado, porque ha perdido uno de los dedos. Las heridas y el golpe al desplomarse el caballo, lo dejan desmayado. Baudín, en represalia de que Santa Anna no se dejó capturar y que resistió, ordena que cuatro fragatas y las piezas colocadas en San Juan de Ulúa, hagan llover granadas sobre la ciudad, por dos horas. El sangrante general, al recobrase, ordena la evacuación hacia Pocitos, a una legua.

Santa Anna da por bien empleada la pérdida de una parte de su pierna y un dedo de su mano, a cambio de quedar consagrado como héroe de una escaramuza que no tiene importancia militar, pero que él convierte en una jornada épica.²⁵

10. Nuevas cargas para la minimizada marina

La intervención de los franceses causó perjuicios serios. De las conferencias que se llevaron a cabo resultó el tratado de paz que puso fin al prolongado bloqueo declarado por parte de la flota francesa, y también a la declaración de guerra del gobierno mexicano. Aparte del bloqueo, que duró nueve meses, y del pago de seiscientos mil pesos a Francia, quedó la destrucción causada a la ciudad de Veracruz y a la Fortaleza de San Juan de Ulúa con la pérdida de su artillería y las bajas humanas que se produjeron. Pero también hubo que lamentar la captura de varios barcos mercantes con sus cargamentos que fueron confiscados, aparte de que los franceses vendieron el bergantín Iturbide.

²⁵ Palavicini, *México, historia de su evolución constructiva*, t. I, p. 373-4.



El tratado de paz estableció que México tenía el derecho de reclamar a Francia la restitución de los buques de guerra mexicanos capturados por las fuerzas francesas, después de la rendición de la fortaleza de Ulúa, en el caso de que el gobierno francés hubiera dispuesto de ellos. Además del tratado, se firmó una convención destinada a establecer si los buques mexicanos y sus cargamentos (secuestrados durante el curso del bloqueo, y posteriormente capturados por los franceses a consecuencia de la declaración de guerra) debían ser o no considerados legalmente adquiridos por los apesadores y se concluía que la decisión se sometería a una tercera potencia, de acuerdo con lo expresado en el artículo 2 del tratado firmado en el mismo día. Pero debemos llamar la atención sobre que, al leer el artículo 2 del tratado, encontramos que no se habla de terceras potencias que mediaran en la discusión.

La poca flota mexicana debió de quedar minimizada y desprovista después del problema con los franceses, pues en 1838 llegaron a Campeche, donde se encontraban el gobierno y la comandancia del departamento de Yucatán, tres buques de guerra nacionales, Vencedor del Álamo, Fama y General Bravo, que solicitaron armas, víveres y recursos que les fueron proporcionados por orden del gobernador Paula Toro.

Debido al bloqueo francés y a que Veracruz quedó imposibilitado, desde el 17 de mayo de 1838 se abrieron al comercio extranjero los puertos de Alvarado, Tuxpan, Cabo Rojo, Soto la Marina e Isla del Carmen en el Golfo de México, y los de Huatulco y Manzanillo en el Pacífico. Alvarado y Tuxpan tuvieron receptorías marítimas dependientes de Veracruz mientras las de Cabo Rojo y Santa Anna lo eran de Tamaulipas; Soto la Marina, de Matamoros, e Isla del Carmen, de Campeche, oportunamente fijarían las dependencias de Huatulco y Manzanillo.²⁶

En adelante la marina tuvo que intervenir en constantes levantamientos de diferentes estados de la república. En el mismo año de 1839 actuó en el levantamiento de los Maldonado contra el estado de Tabasco; en el río Grijalva en contra de Francisco Sentmanat, que levantó tropas apoyado por buques texanos. Intervino también allí el general Pedro Ampudia que llevó la escuadrilla a principios de julio de 1843, mandada por el comandante Tomás Marín y compuesta de cuatro buques de guerra y nueve trasportes y que, con la goleta Libertad, navegó río arriba causando dos desastres a Sentmanat. Éste huyó finalmente a la isla de Cuba, pero reapareció a bordo de la goleta americana Williamton para atacar la costa de Tabasco.

La costa estaba prevenida contra esta nueva expedición, que se esperaba procedente de Nueva Orleans, y por ello se enfrentó con la goleta de guerra Águila que obligó a la Williamton a vararse en la playa, cañoneándola, el 9 de junio de 1844.²⁷

²⁶ Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 463.

²⁷ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 278-9.



11. Reajustes económicos a cargo de las costas

Desde 1839 ya se había planteado que el país sufría porque las importaciones eran máximas, en relación con las exportaciones, que eran mínimas. Era necesario reglamentar la industria para satisfacer las necesidades internas del país y disminuir, además, las importaciones.²⁸

Pero, también era necesario cuidar las recaudaciones de todo tipo y procurar que los puertos pudieran cubrir por sí mismos los gastos que originaban. Con ese fin se revisaron los pagos y se ajustaron las tarifas de los gastos que debían cubrir los barcos.

Los buques extranjero tuvieron que pagar, de acuerdo con un arancel, los derechos siguientes en las apitanías de puerto.

<i>Un buque extranjero a la entrada</i>	<i>Ps.</i>	<i>Rs.</i>
Por el práctico	12	4
Ídem a la salida		
Derecho de capitanía	3	4
<i>Un buque nacional a la entrada</i>		
Práctico si lo pide o lo admite	4	0
Ídem a la salida		
Derecho de capitanía	3	4

Cuando se enmienda un buque de un punto a otro en la bahía, pagará cuatro pesos.

De la masa que se forme de estos cuatro pesos, y de los doce pesos cuatro reales del práctico, se extraerá la sexta parte para el capitán del puerto, repartiendo lo demás por partes iguales, entre los prácticos que turnen en el servicio, si no tuvieren sueldo señalado, y en el caso de tenerlo quedarán a beneficio de la hacienda pública las cinco sextas partes de dicha masa.

El derecho de capitanía de puerto corresponde únicamente al capitán de él.²⁹

Las medidas adoptadas por el gobierno para evitar el contrabando y para cuidar el equilibrio de la balanza comercial no lograban su cometido y el 25 de noviembre de 1840, después de que desde el 13 de mayo se hacía un verdadero esfuerzo por parte de las autoridades para moralizar y organizar las aduanas marítimas en los puertos habilitados hubo que nombrar comisionados que vigilaran sobre el contrabando, el abuso de empleados y otras faltas; entre las medidas adoptadas encontramos:

10. Si notaren algún abuso u omisión por parte de los empleados, darán aviso inmediatamente al administrador de la aduana, para las providencias correspon-

28 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 465.

29 *Ibidem*, p. 469.



dientes, si advierten algún fraude por exceso, suplantación en cantidad o calidad de las mercancías, porque éstas sean ilícito comercio, o por cualquiera otra causa, ocurrirán al juez respectivo por conducto del administrador, para la declaración del comiso y demás fines.

11. Si los comisionados conocieren que el administrador de la aduana no ha tomado providencias para corregir el abuso u omisión de los empleados subalternos, lo participarán al juez respectivo, o darán cuenta al gobierno para las providencias correspondientes, según la naturaleza y carácter del abuso u omisión. Si desgraciadamente el administrador de la aduana estuviese mezclado de cualquier modo, o tuviere parte en el fraude, lo manifestarán los comisionados al supremo gobierno. . .

El resultado fue que el movimiento del comercio exterior en el año de 1840 tuviera un aumento con relación a los años anteriores. Ello fue explicable por la moralización de los sistemas administrativos y la aplicación rígida de las tarifas arancelarias, toda vez que en ese año se movieron 69 399 toneladas de mercancías, cantidad inferior a la de años anteriores, mientras ascendieron los impuestos recaudados por concepto de importación; lo mismo sucedió con la exportación, y los ingresos totales llegaron a 8 309 918.65.³⁰

De los sucesos más importantes consideramos el establecimiento en julio de 1843, por orden del presidente provisional de la república, Antonio López de Santa Anna, de un arsenal en la isla del Carmen, a cargo de un jefe de la armada y con planta de empleados, por considerarse necesaria la existencia de un taller que entendiera de la construcción, reparación y avituallamiento de las naves nacionales.

Pocos meses después, en agosto de 1843, se hizo un reconocimiento por decreto del gobierno federal estableciendo premios para los generales, jefes, oficiales y tropas del ejército y de la escuadra nacional, que tomaron parte en las acciones de Tixcocab en el estado de Yucatán, de la bahía de Campeche y de San Juan Bautista, para reducir a la obediencia el departamento de Yucatán separado de la federación, que fue reducido a la obediencia, con la intervención de las goletas Guadalupe, Regenerador y Moctezuma.³¹

12. Y siguió el caos político y económico afectando los puertos

La situación de México continuó siendo caótica en todos sentidos y Santa Anna continuó ostentando el poder desde el 4 de junio de 1844 hasta el 12 de septiembre

³⁰ *Ibidem*, p. 476-7.

³¹ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 279-81.



del mismo año, cuando fue sustituido por José Joaquín de Herrera. Por traición, fue enjuiciado Santa Anna en el castillo de Perote y, el 3 de septiembre de 1845, habiendo huido de la prisión salió, desterrándose, al embarcar en La Antigua con rumbo hacia La Habana.

El periodo se caracterizó por las luchas entre conservadores y liberales que, en realidad, reflejaron las contiendas entre señores caudillos quienes antepusieron con frecuencia sus intereses particulares a los nacionales. Ello explica el que en los diez años que van desde 1837 hasta 1847 el cambio de los altos funcionarios de la nación fuera continuo. Hubo diez presidentes en el poder, acompañados de sesenta y un secretarios del Interior, cuarenta y ocho de Relaciones Exteriores, cincuenta y siete de Hacienda y cuarenta y uno de Guerra.

El caos político explica también buena parte del problema de la anexión de Texas a los Estados Unidos y que, al no reconocerse esa anexión, México se encontrara con las manos atadas para actuar en la forma debida, por la situación interna que guardaba la nación.

Los conflictos y el desbarajuste de la administración estorbaron la atención del gobierno en las ramas productiva que pudieron robustecer el comercio exterior; sin embargo, los ingresos se aumentaron considerablemente por las diversas disposiciones administrativas que se dictaron en medio del estado de guerra que se confrontaba y entre ellas figuró un nuevo arancel desde 26 de septiembre de 1843.

Por orden del general Bravo se extendió a todas las aduanas marítimas de la república el derecho de avería que pagaban los artículos extranjeros en las aduanas de los puertos de Veracruz y Tampico, sin derogar ni ampliar el arancel respectivo y con las entradas que lograron se mejoraron los caminos y canales de la república, empezando por el camino de Acapulco mientras los rendimientos de San Blas se destinaron al camino entre Guadalajara y Nayarit.

También quedaron abolidos los vistas particulares, porque los comerciantes que no daban gratificaciones extraordinarias en las aduanas, se veían discriminados. El servicio tenía que ser atendido en su totalidad por las oficinas.³²

El nuevo arancel a que nos referimos, de 26 de septiembre de 1843, tenía intención de favorecer al erario, al comercio de buena fe y fomentar la industria nacional.

Todo buque de cualquier nación sería admitido en la república sólo en los puertos que se hallaran habilitados para el comercio exterior; pero con el hecho de llegar quedaban sujetos buque y tripulantes, así como sus mercancías, a las reglas prescritas en el decreto y a la satisfacción de los derechos, pero también a las penas y a las disposiciones que rigieran al tiempo de su arribo, que se consideraba era en el momento de soltar las anclas en las aguas del puerto.

³² Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 505-7.



Los puertos habilitados para el comercio eran en el Seno Mexicano, Sisal, Campeche, San Juan Bautista de Tabasco, Veracruz, Santa Anna de Tamaulipas, Matamoros, Matagorda, Velasco, Gálveston. En el golfo de California, Guaymas. En el mar de Alta California, Monterrey.

Además, el arancel describía todas las formalidades referentes tanto a los buques, a su tripulación con sus capitanes y sobrecargos, a las mercancías como a los cónsules y comerciantes que tenían que hacer las certificaciones del caso; además se establecía un procedimiento burocrático para la confección de las facturas:

El capitán de todo buque conductor de cualquiera clase de mercancías de la República, procediendo de puerto extranjero, deberá formar en el mismo puerto del embarque de esos efectos, un manifiesto general de ellos por triplicado, cuyo documento deberá expresar:

1. El nombre del buque, su nación, las toneladas que mide, el nombre del capitán, el puerto de que sale y el puerto de la República Mexicana a que se dirige.
2. El nombre de los cargadores y de los consignatarios a quienes venga dirigido el cargamento.
3. Los fardos, cajones, barriles, pacas o bultos de cualquiera clase, con sus marcas y números correspondientes, la cantidad de toda clase, de aquellos se expresará por guarismo y letra.
4. La clase genérica de las mercancías o del contenido de los bultos, según los conocimientos.
5. La fecha y la firma del capitán.
6. Los tres ejemplares del manifiesto se presentarán por el capitán, al cónsul o vicedcónsul mexicano residente en el puerto de la procedencia, para que precisamente en cada uno de ellos ponga la certificación que expresa el artículo 34. En caso de falta de estos funcionarios, se observará lo dispuesto en el artículo 20, parte 6a.

Al arribar a los puertos había que seguir un trámite complicado que comenzaba por el pago del derecho de tonelada, a razón de doce reales por cada una. Se establecían las visitas de sanidad y las de los oficiales de la aduana, y la forma en que se debían entregar los documentos, y debería informarse, incluso, de los equipajes de los pasajeros y del rancho que hubiera quedado después del viaje. Además, entraban también en acción los consignatarios, con las copias exactas de las facturas. Los barcos que entraran en los puertos para repararse eran también objeto del cuidado de las aduanas.

Había un sinfín de requisitos para la descarga de los navíos, siempre bajo la vigilancia de celadores que perseguían los fraudes. En caso de que el buque no pudiera ser descargado en el mismo día se debían sellar las escotillas y los mamparos



durante la noche, para romper los sellos al día siguiente en presencia de los aduaneros. Los equipajes de los viajeros y de la tripulación estaban igualmente sometidos al rigor de la inspección. Después venían las especificaciones de las cantidades por pagar para internar todas las mercancías y equipajes, si hubiera productos sujetos al arancel.

Las nuevas reglas continuaron prohibiendo el comercio de escala y el de cabotaje en los puertos de la República a cualquier buque que no hubiera descargado la totalidad de los productos que traía al tocar puerto, y no se hubiera sometido a la visita de fondeo. Sólo después de ella podrían cargarse los efectos nacionales autorizados para exportarse.

Especialmente importante fue el artículo número 108 de ese arancel por estar su contenido referido al patrimonio histórico y por el interés científico que expresa al decir:

Se prohíbe bajo la pena de comiso, la exportación de oro y plata en pasta, o en piedra y polvillo; los monumentos y antigüedades mexicanas, y la semilla de la cochinilla; no comprendiendo en esta prohibición la piedra y polvillo, siempre que su exportación, en pequeño, tenga por objeto enriquecer los gabinetes de los sabios, a juicio y ciencia del gobierno federal, con cuya licencia podrán exportarse.

La legislación del año de 1843 fue decisiva para la organización del movimiento comercial y de la marina mercante; pero, además, el gobierno puntualizó cómo debía hacerse el arqueo de los buques para definir exactamente el gravamen de tonelaje que se les debía cobrar. Para ello se instruyó a los funcionarios acerca de cómo lograr las operaciones diciéndoles que se les advertía que “la semisuma de la eslora y quilla debe multiplicarse por la suma de las tres cuartas partes de la manga y mitad del plan”.³³

Tanto por las medidas administrativas como por la aplicación del arancel, se logró un considerable aumento en los ingresos fiscales obtenidos del comercio exterior, al que contribuyó paralelamente el aumento del precio del tonelaje que venía levantándose desde el año de 1841, para llegar en 1843 a 123 581.20 toneladas que rindieron un impuesto de importación por 6 077 669.83.

En cambio siguió el desequilibrio de la importación con la exportación, de la que recogieron impuestos bastante menores, pues sólo llegaron a 552 009.92.³⁴

³³ *Ibidem*, p. 510-34.

³⁴ *Ibidem*, p. 542-5.

13. *La fricción con los Estados Unidos*

La desavenencia en 1846 con los Estados Unidos y los desacuerdos entre facciones del ejército con la federación o entre los estados y el gobierno del centro repercutieron en la administración y en el comercio, que registraba un descenso notable, además de haberse tenido que hacer empréstitos interiores cuantiosos que comprometían la tranquilidad y el desarrollo del país.

Pero, además, al producirse el bloqueo de las costas y los puertos por la armada estadounidense, hubo de acudirse a las medidas de emergencia.

Paredes, siendo presidente interino el 10 de julio de 1846, para evitar las extorsiones y perjuicios del bloqueo decretó que se permitiera a los buques extranjeros y a los mexicanos, procedentes de puertos externos, arribar a Alvarado, Tuxpan, Coatzacoalcos, Soto la Marina y Tecolutla en el Golfo, y a Manzanillo en el Pacífico, donde se establecieron receptorías y resguardos marítimos provisionales que permitirían la descarga.

El 11 de septiembre José Mariano Salas, jefe del ejército libertador republicano, para evitar que el erario sufriera por la ausencia de naves, dispuso que éstas, al llegar por cualquiera de los puertos habilitados, quedaran exentas del derecho de toneladas y que sólo pagaran las tres cuartas partes de los derechos de importación de acuerdo con el arancel correspondiente.



Vista original del castillo de San Juan de Ulúa y ciudad de Veracruz con sus alrededores, también la posición de las fuerzas americanas de tierra y mar según un modelo del señor de Clairac, ingeniero militar (Bibl. del Congreso, Wash).



Desembarco de las tropas en Veracruz (Bibl. del Congreso, Washington).

El 21 de noviembre de 1846 el general Salas ya dictó disposiciones sobre comisos de los efectos que procedieran de lugares ocupados por el enemigo. Y pidió que los comerciantes declararan las mercaderías que tenían en los puertos, de manera que si eran ocupados sólo se permitiera importar aquello que constaba en las declaraciones.

En 1846 se importaron cuarenta y cuatro mil toneladas, que produjeron cinco millones y medio escasos mientras que las exportaciones sólo llegaron al medio millón.

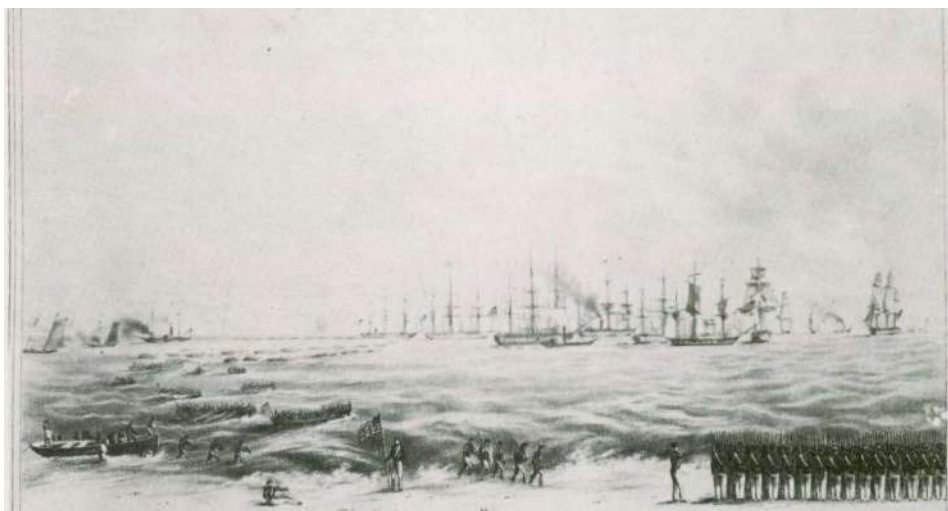
La invasión americana provocó el descenso muy importante del comercio durante el año de 47 porque el bloqueo fue efectivo.³⁵

A última hora, cuando la guerra se venía prácticamente encima llegó a México, el 16 de agosto de 1846, el enviado norteamericano John Slidell. Entró por el puerto de Veracruz y el presidente de México, Mariano Paredes Arrillaga, se negó a recibirlo, por discutir el verdadero propósito de la misión que, de acuerdo con el gobierno mexicano, debía resolver el problema texano, en vez de abrir la embajada y discutir el pago de las reclamaciones pendientes. El aislamiento oficial, no oficioso, que se

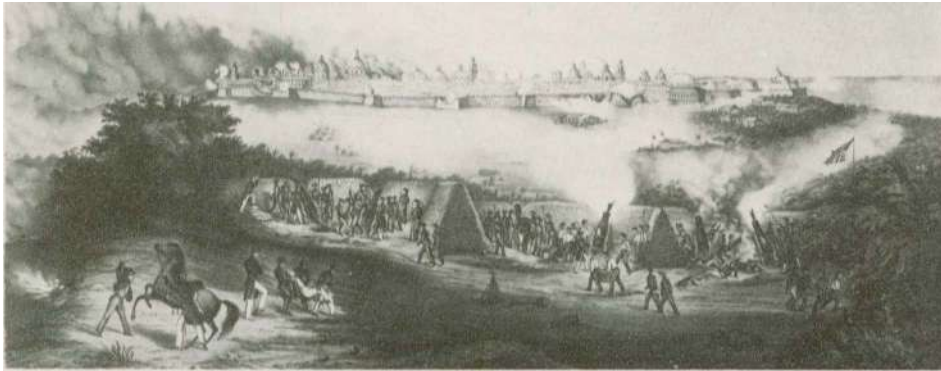
³⁵ *Ibidem*, p. 559-61.

produjo entre el gobierno de los Estados Unidos y el de México y la diferente forma de entender lo que se debía hacer por uno y otro lado, provocó el rompimiento que llevó a la entrada del general Zacarías Taylor por la frontera norte del país. Las órdenes dadas por el gobierno mexicano para defender la integridad nacional, tampoco pudieron ser tan efectivas porque los mejores elementos se consumieron en el golpe de Estado que Mariano Paredes dio para obtener la presidencia.

En medio del caos, el día 16 de agosto de 1847 Santa Anna desembarcó, de vuelta, en Veracruz pues, según el criterio de los conservadores y también de los militares, era el único que podía tomar a su cargo la defensa nacional frente a la invasión de los Estados Unidos. De hecho, fue llamado en virtud de los pronunciamientos de Guadalajara y de la Ciudadela, para establecer el régimen federal, y por ello, llegó con apoyo de los Estados Unidos que le franquearon la entrada a través del bloqueo marítimo establecido. El gobierno de Polk consideraba que con Santa Anna podría favorecer la oposición en contra del gobierno de Paredes y por ello el jefe de la escuadrilla bloqueadora de Veracruz, mandada por el comodoro Connor ordenó que se hiciera saber a sus subordinados que Santa Anna tendría el paso si trataba de penetrar en los puertos mexicanos. Efectivamente, al poco de caído Paredes, el caudillo hizo su aparición en las playas nacionales, con un empeño por la organiza-



Desembarco del ejército de los Estados Unidos al mando del general Scott, en la playa cercana a Veracruz el 9 de marzo de 1847. Dibujado *in situ* por el lugarteniente Charles C. Barton de la Marina de los Estados Unidos (Bibl. del Congreso, Wash.).



La batería naval de los Estados Unidos durante el bombardeo de Veracruz el 24 y 25 de marzo de 1847. La batería estaba compuesta de cañones pesados procedentes del escuadrón de los Estados Unidos bajo el mando del comodoro M. C. Perry (Bibl. del Congreso, Wash.).

ción de la defensa nacional que fue considerado en los Estados Unidos como un verdadero error político.³⁶ De la posible discusión entre Santa Anna y algún enviado de los Estados Unidos, o de los compromisos que pudiera haber hecho en La Habana no se sabe nada.

Las batallas fueron adversas en el norte y Santa Anna fue llamado al gobierno; pero, aun cuando trató de acudir en defensa de la frontera, no logró pasar de San Luis Potosí.

14. *El trente en el Golfo*

Desde 1846 las playas mexicanas habían sido objetivo de incursiones norteamericanas efectuadas por barcos de guerra. El 23 de octubre de 1846 arribó a las playas

³⁶ Palavicini, *op. cit.*, t. I, p. 379-80.

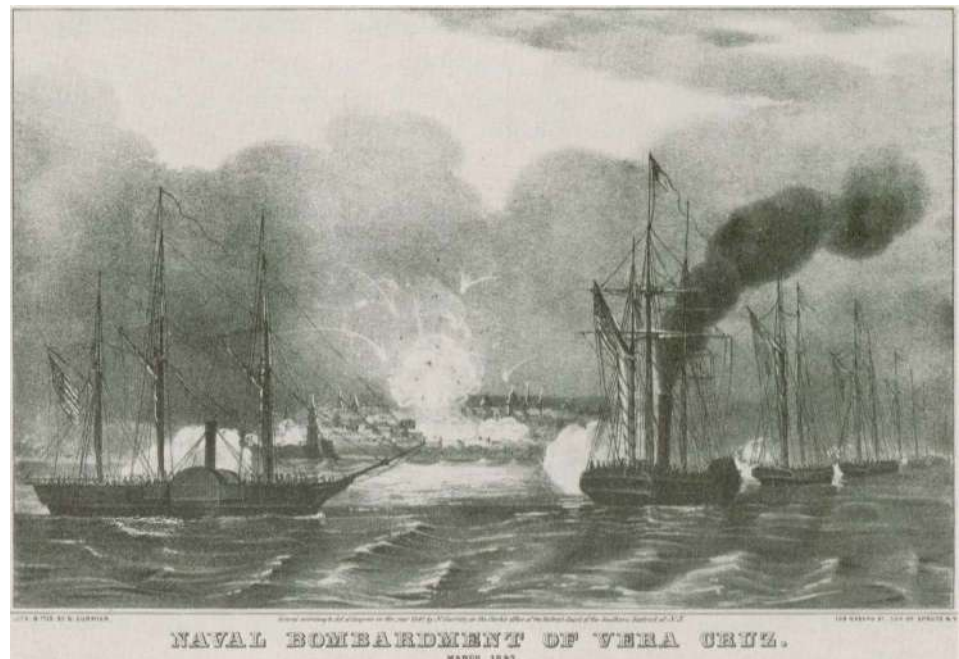
de Tabasco una escuadra compuesta del vapor *Mississippi*, acompañado de ocho navíos de guerra, al mando del comodoro Perry. Desembarcó en Frontera, de cuyo puerto se apoderó y capturó una goleta y dos buques mercantes; siguió río arriba hasta San Juan Bautista donde apareció el 25 del mismo mes; esa plaza no cayó, fue defendida por el coronel Juan B. Tranconis, gobernador y comandante general del estado, quien hizo una resistencia digna. Más tarde, hubo noticia de que otra expedición se preparaba para llegar al mismo punto esperando tener un éxito mayor que el anterior.³⁷

Desde fines de 1845 se avistaron barcos guerreros americanos en el puerto de Veracruz; pero no fue sino hasta el 20 de mayo de 1846 cuando, a causa de los problemas texanos, el comandante Andrés Fiter Kugh al mando del vapor *Mississippi* en el Golfo anunció el bloqueo del puerto.

En consecuencia avisó a los barcos mercantes, fondeados en Sacrificios y en el puerto, de que a partir de agosto de 1846 la entrada de mercantes sería prohibida y que podría apresarlos. Como los problemas texanos y de la frontera norte conti-

³⁷ Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 284-5.

La fragata estadounidense de vapor *Mississippi*, comandante M.C. Perry, yendo en auxilio del vapor norteamericano *Hunter*, una barca francesa (su presa) y un bote norteamericano piloto naufragados en los bajos de la isla Verde cerca de Clera, crucero del 21 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).





Bombardero naval de Veracruz, marzo 1847
(Bibl. del Congreso, Wash.).

nuaron en pie, la escuadra de los Estados Unidos bombardeó el puerto desde el 22 al 27 de marzo de 1847.

El bombardeo de la ciudad produjo destrozos en los edificios e instalaciones de Veracruz, que contaba con escasa guarnición y cuyas fortificaciones estaban, como siempre, en mal estado, con poca artillería, escasas municiones y víveres. La situación fue más que crítica porque el gobierno no enviaba refuerzos. Después de varias juntas, entre los jefes, la plaza capituló y el pabellón mexicano fue arriado siendo sustituido por el de los Estados Unidos en los fuertes de la ciudad y en San Juan de Ulúa, al estruendo de la propia artillería.

El cuadro fue desolador, pero su claroscuro no es suficiente si nos mantenemos fuera de los propios sucesos. Vale la pena dejar sentir el dramatismo y la angustia de los días en que el puerto fue sitiado por la importancia que tuvieron en la historia nacional. Estando amenazado el puerto, el comandante Juan Morales había escrito a la Secretaría de Guerra:

Esta plaza es el blanco de los tiros del enemigo, como anticipadamente lo tenía anunciado; y se acerca el momento en que sus dignos defensores van a demostrar que las armas, que la nación puso en sus manos, fueron empleadas combatiendo

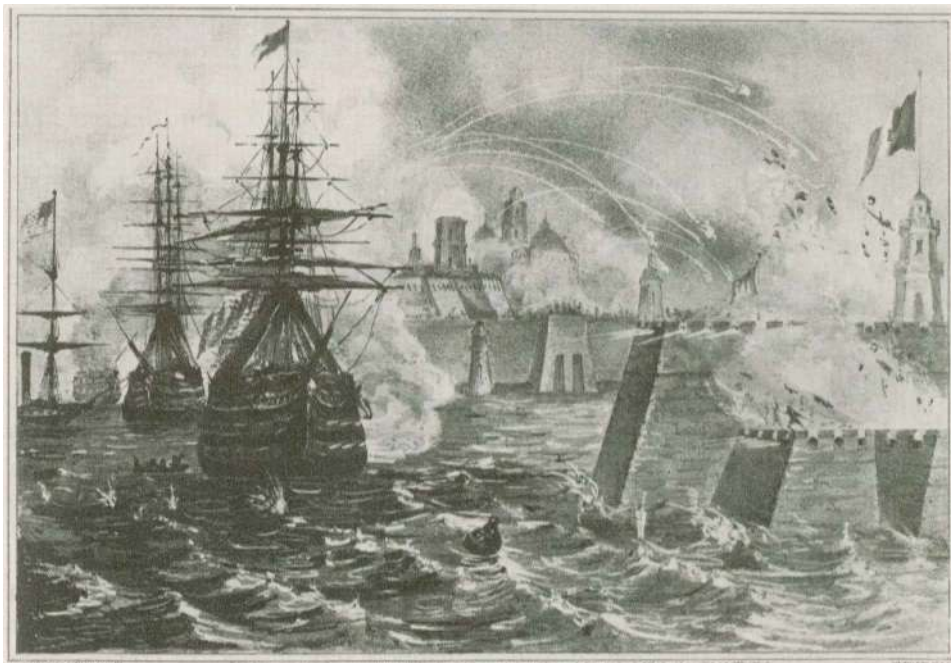
por su independencia y su decoro. Un puñado de valientes, descalzos, mal vestidos, pero sin afecciones. . . son todos mis recursos; los elementos que pudieran cooperar a un absoluto triunfo, se me han escaseado, mientras más afanosamente los he pedido, y entre tanto en esa capital la discordia civil hace derramar la sangre de los que podían verterla honoríficamente en defensa de la patria. Veracruz ha quedado sometida a sus propias fuerzas, como si realmente no perteneciera a la Unión Nacional.³⁸

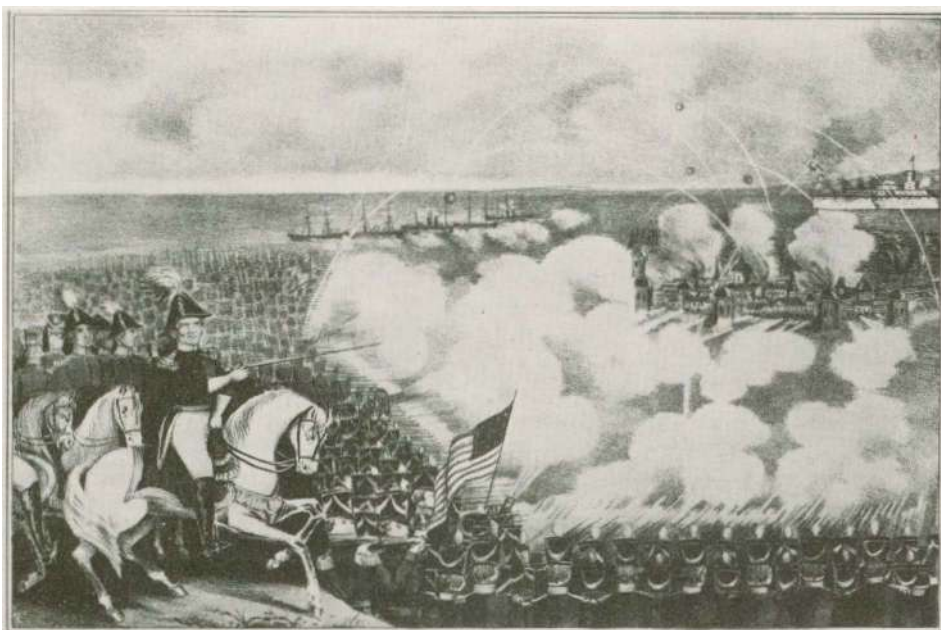
El ayuntamiento veracruzano se declaró en sesión permanente del 9 al 28 de marzo, para prestar a la comandancia militar cuantos auxilios pecuniarios, víveres, vestuario y servicios estuvieran en su mano en vista de que

no puede ser indiferente a la situación difícil y verdaderamente comprometida en que se encuentra el honrado general Morales, por el abandono. . . y conside-

³⁸ En Manuel B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, p. 94-5.

Bombardeo victorioso de Veracruz por las fuerzas combinadas del ejército y la armada de los Estados Unidos el 24 y 25 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).





Bombardeo de Veracruz por el ejército norteamericano al mando del general Scott (Bibl. del Congreso, Wash.).

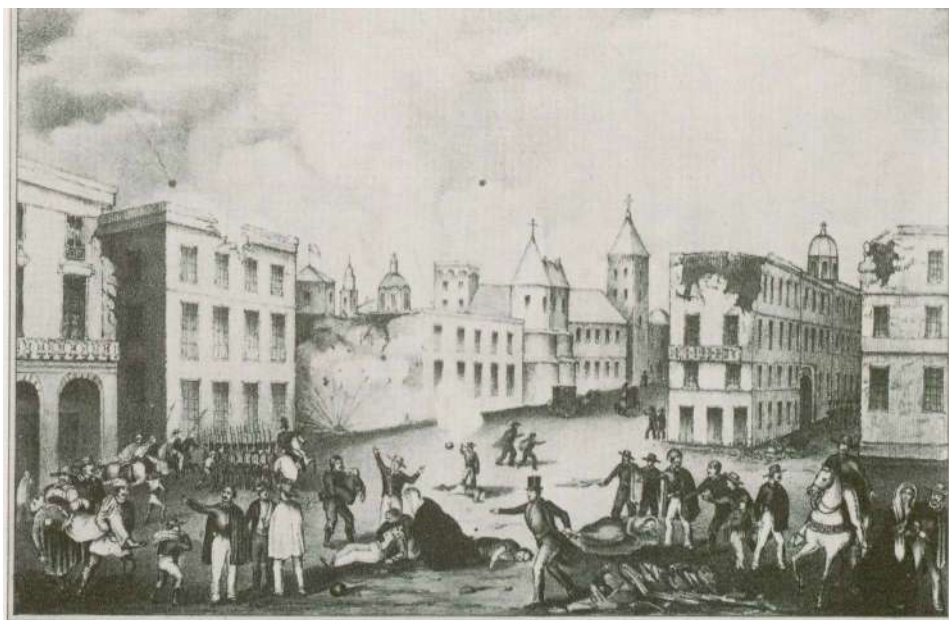
rando que, tal vez, por falta de recursos puedan quedar sin efecto los planes más sencillos y menos costosos de fortificación, pues es notoria la miseria de la guarnición y compromisos de las oficinas de hacienda. . .³⁹

El sol del día 9 de marzo del presente año [1847] llegaba a su ocaso, en el momento que el ejército americano empezaba su desembarco en estas abrasadoras playas, entre los puntos de Collado y Mocambo: la plaza tenía que ser simple espectadora, porque carecía de una fuerza volante que emplear para impedirlo, y sólo por la noche mandó algunas guerrillas a que molestaran al enemigo: el 10 ya se notaron algunos trabajos de éste, y entonces Ulúa y la plaza comenzaron a dirigirles fuegos de balas, granadas y bombas con punterías certeras que honraban a nuestros artillero .⁴⁰

El enemigo callaba y seguía sus trabajos; hizo caminos cubiertos desde la plaza al cementerio, desde éste a los Hornos y para el médano; colocó dos baterías en

³⁹ *Ibidem*, p. 96.

⁴⁰ Miguel Lerdo de Tejada, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*. México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857, t. 1, p. 551.



Escena de Veracruz durante el bombardeo el 25 de marzo de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).

los primeros puntos y otra en el camino de hierro frente al baluarte de Santa Bárbara. Los fuegos de Ulúa y la plaza no cesaban; día y noche se les dirigían molestándolos, y ellos continuaban sus trabajos siempre en silencio, adelantando la circunvalación de la ciudad.

Las tropas nacionales disputaban la posesión de los médanos pero procedían sin concierto porque les faltaba dirección y la presencia de sus jefes principales. El día 11 llegaron a la plaza algunos de los heridos de las guerrillas, que disputaron la entrada al camino de Pocitos.

Este día los buques de guerra dirigieron algunas granadas a la plaza. En la tarde salió de la ciudad el general Morales con una columna de mil hombres para hacer reconocimiento y presenciamos entonces, con satisfacción, el entusiasmo de nuestros soldados y guardias nacionales. . . El día 12 por la noche entraron seiscientos hombres de la guarnición de Alvarado, al mando del coronel don Juan Aguayo, y el 13 quedó Vergara ocupado por el enemigo, y completado el sitio de la ciudad por mar y tierra. . . Entró la compañía de guardias nacionales de aquel



punto, acompañada de los miserables vecinos de las carbonerías y ranchos inmediatos a refugiarse en la plaza. Desde ese día quedó ésta aislada de todo el mundo. Algunas reses solían bajar a los médanos y en diversas ocasiones salieron a lazarlas. . .

Los trabajos de fortificación seguían, toda la tropa y el presidio se ocupaba de ellos: los forzados, en cuadrillas de doce hombres, sin cadena, trabajaban día y noche de un modo admirable. La guardia nacional hacía el propio servicio que la tropa con el mayor gusto sin excepción de personas: dormía en los tablados y en el suelo con los veteranos, y comía del rancho que el ayuntamiento daba para todos sin distinción. Jamás se ha visto fusión más sincera del pueblo y el ejército manifestándose todos una sola familia reunida a un mismo fin. . .

El día 22 a las dos de la tarde, vino un oficial parlamentario con un oficio de Scott, intimando la rendición en el término de dos horas o que romperían el fuego sobre la plaza; la respuesta fue una negativa inmediata, y a las cuatro de la tarde, el cañón y los morteros enemigos tronaban sobre Veracruz, arrojándole balas y bombas con una constancia incesante. Las calles quedaron desiertas, la primera detonación de la artillería enemiga fue la orden de que todos acudieran a sus puntos respectivos, para no moverse más de ellos.



La expedición naval bajo el mando del comodoro M. C. Perry; ascendiendo el río Tuxpan, destruyendo los fuertes y tomando posesión del puerto de Tuxpan.



Desembarco de la expedición naval contra Tabasco (México) al mando del comodoro M. C. Perry, con destacamentos de oficiales y marineros procedentes de la fragata a vapor Mississippi (Bibl. del Congreso, Wash.).

El enemigo dirigía sus bombas con acierto e inteligencia y constantemente una era destinada al convento de San Agustín, que era el depósito de la pólvora, el que además de la fortaleza de sus muros y bóvedas, se había ablandado en el lugar que ocupaba el parque. La plaza contestó a los fuegos del enemigo desde los baluartes de Santiago, San José, San Fernando y Santa Bárbara, que eran los que miraban a sus baterías, particularmente el último, que tenía a su frente la que el enemigo eligió para abrir la brecha. Ulúa no descansaba tampoco, su vigilancia será siempre honrosa a sus defensores, y nos admiraba: a cualquiera hora de la noche dirigía sus fuegos dondequiera que advertía el más pequeño movimiento. . .

El fuego continuaba el 23: remolcados unos buques hasta frente a los Hornos por el vapor Mississippi; aquéllos y éste rompieron sobre la ciudad el fuego con sus cañones bomberos. Ulúa y el baluarte de Santiago les contestaron con los suyos y los desalojaron, precisándolos a retirarse por el acierto con que se les correspondieron: algunas casas de la ciudad habían sido incendiadas por las bombas, a pesar del infatigable trabajo del comandante de ingenieros don Manuel Robles,



El ataque de los mexicanos desde el Chaparral contra la primera división de la expedición naval a Tabasco (México) compuesta por el vapor norteamericano Scorpion y el Brigg Vesuvius con personal procedente de la fragata a vapor Mississippi (Bibl. del Congreso, Wash.).

los oficiales de su cuerpo, los regidores y el presidio, que se dedicaban a sofocarlos en cuanto aparecía alguno, lo que generalmente se conseguía cuando acaecían en casas habitadas porque se veía al momento, pero no en las que se hallaban solas, que manifestaban el fuego cuando toda la casa era pasto de las llamas. Todo el día mantuvo el enemigo de cuatro a seis bombas en el aire, dirigiendo siempre una a San Agustín: en la noche cayeron varias en Santo Domingo, cuya iglesia era hospital de sangre; varios heridos fueron de nuevo lastimados y otros murieron con los cascos de bombas, corriendo grande peligro los cirujanos y asistentes. En la mañana se había incendiado parte del convento. . .

El 24 siguió el fuego: hacia las diez de la mañana se observó movimiento del enemigo que hizo bajar tropas de los médanos en tres trozos, por lo cual hubo alarma en la plaza donde se creyó venían a dar el asalto. Nada hubo, y el fuego seguía sin interrupción, apurándolo más sobre el baluarte de Santa Bárbara por donde ya estaba la brecha casi practicada y se cubrió esa noche con saquillos a tierra.

A las once de la mañana del mismo día 24 —dice la otra relación que tengo a la vista— tres columnas enemigas con sus banderas se mueven con dirección a



Matadero. Han suspendido el fuego; la plaza toca alarma; ha llegado la hora del asalto; nuevos guerreros se presentan buscando la muerte o el triunfo. . . el trémulo anciano quiere también su parte en el peligro y en la gloria de los valientes. . . Pero el destino ha sido cruel para nosotros: . . . Las columnas enemigas se ocultan en los médanos, y sus fuegos vuelven a comenzar. En la noche trabajan los contrarios en nuevas baterías desde el cementerio para los Hornos. . .

En la noche el fuego continúa sin descanso, y el número de desgracias crece por momentos. Una bomba cae en el laboratorio de pólvora que hay en el baluarte de Santiago, en donde trabajaban varios artilleros: el edificio vuela por el incendio de tres quintales de pólvora, y más de veinte bombas, que estaban cargadas, hacen su explosión, despedazando a los trabajadores, de entre los cuales sólo escapa un sargento. Diecinueve personas mueren en el hospicio por la explosión de otra bomba, y en el hospital de mujeres otras diecisiete perecen por la misma causa.

A las siete de la mañana del día 25, dos vapores y siete cañoneras se acoderaron detrás del alto de los Hornos, y desde allí dirigían granadas y balas de a sesenta y ocho y treinta y seis; pero la plaza y Ulúa los desalojaron a las nueve, con sus certeros fuegos, que lastimaron gravemente uno de los vapores. Este día ha sido horrible. . . Los fuegos del enemigo bañaban la plazuela de la Caleta, la Pastora y el baluarte de San Juan. Un violento norte aumentaba el horror y la solemnidad sangrienta y terrible de esta escena. El peligro y las pérdidas por nuestra parte, se multiplican: una bala perfora una pared de vara y media de espesor en la iglesia de San Agustín, y va a morir sobre las blindas del parque general, que se halla en este punto. El baluarte Santa Bárbara, un lienzo del cuartel del segundo, y la bóveda del de caballería, amenazan desplomarse. En el muelle en Ulúa, en la obra exterior, en Santa Bárbara y en la línea hasta Santa Gertrudis, han recibido la muerte muchos hombres, artilleros y soldados del activo de Oaxaca.

Las desgracias en la población son numerosas, y no queda ya un lugar seguro. A la una de la mañana algunas mujeres vagaban pidiendo auxilio para varios niños que quedaban huérfanos. . . En la capilla de la Divina Pastora sólo una bala había penetrado, y el comandante del punto aloja allí a los desgraciados huérfanos. Los niños lloraban pidiendo pan. . .

Toda la noche del 25 continuó el fuego y también el día 26. La gente hambrienta se arrastra por las calles entre los escombros, come de los víveres acopiados por el ayuntamiento que ya son muy escasos: “tal es el espectáculo que presenta Veracruz”. Y la falta de parque, que ha tenido que pedirse a Ulúa, y la imposibilidad de reponer multitud de cureñas rotas, y de cañones fuera de combate, vienen a completar este cuadro de devastación.



Por la tarde, se tocó alto el fuego y una comisión de cónsules salió bajo la bandera de sus respectivos países para pedir protección a los buques de guerra de sus naciones y regresó “después del peligro que ha corrido con el norte, y de que el comodoro Perry quiso hacerles fuego” . . . “Todos estos sucesos comienzan a producir la desmoralización”.

Con la noche continuó el fuego y se pensó en hacer una salida para romper la línea de los sitiadores. A la medianoche se reunió una junta de guerra y Morales dimitió del mando para dejarlo en manos del general Landero, cuando la ciudad causaba verdadero espanto. Antes de que amaneciera el día 27, los cónsules de Inglaterra, Francia, España, Prusia y ciudades anseáticas más el alcalde segundo del ayuntamiento fueron a solicitar el permiso del enemigo para que salieran de la plaza los neutrales, los ancianos, los niños y las mujeres; pero no obtuvieron audiencia del general Scott, que les avisó, por interpósita persona, que no permitiría salir a nadie, pero que si no se rendía la plaza a discreción, a las seis de la mañana volvería a abrir el fuego de las baterías que tenía, y de otras nuevas que estaba emplazando. El terror llegó a su último grado.⁴¹ En la noche del 25 al 26, de acuerdo con la narración del comandante de ingenieros Manuel Robles, en una junta de jefes, se acordó capitular y en la madrugada se remitió una proposición a Scott pidiéndole una reunión de comisionados para acordar los términos de la capitulación. En una nueva junta, que se celebró al saberse que el enemigo admitía recibir los comisionados, se nombraron éstos y el 26 vieron con claridad que no se aceptarían otras condiciones que las de rendición incondicional. Se interrumpieron las negociaciones que, de nuevo, tuvieron que abrir el día 27 cuando se aceptaron las condiciones de los americanos. Esas negociaciones terminaron en la capitulación que se acordó, el propio día 27 en la madrugada, cuando el parque duraría tres horas de fuego y no había víveres. El conocimiento de la capitulación calmó la ansiedad pública; pero excitó el disgusto militar pues hubo oficiales y soldados contrarios a someterse. El propio general Morales para no tener que aceptar la capitulación se marchó en una lancha con el mayor de la guardia nacional.

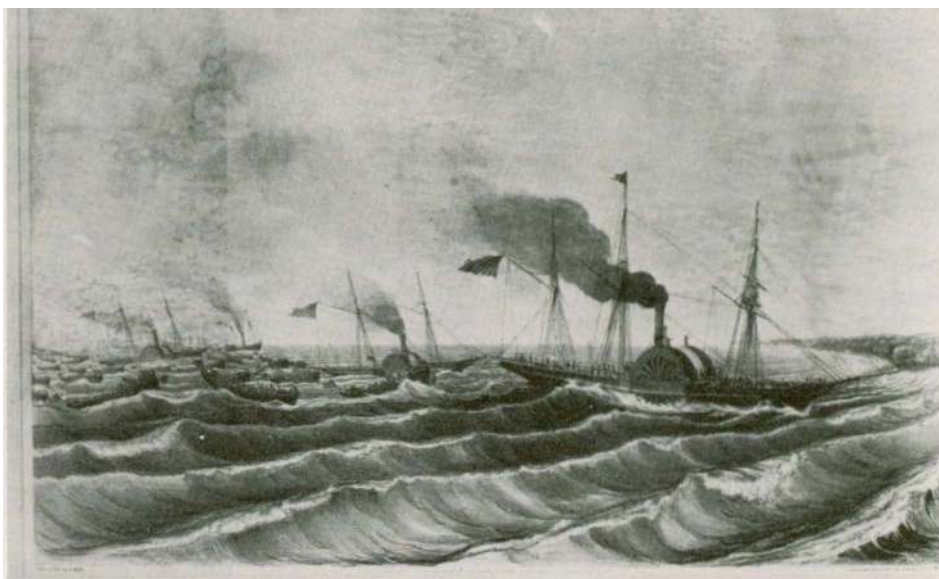
Todo ha acabado para Veracruz. En vano de cuatrocientos a quinientos de sus habitantes han perecido; en vano seiscientos o más guerreros han derramado su sangre, pereciendo cuatrocientos de ellos. . . En vano la ciudad ha sufrido los estragos de seis mil setecientos proyectiles con peso de cuatrocientas sesenta y tres mil libras que el enemigo dirigió sobre ella; en vano la plaza gastó ocho mil cuatrocientos ochenta y seis para defenderse. La ciudad ha caído en poder del invasor. . .

41 *Ibidem*, p. 552-62.

La capitulación que se acordó el 27 fue ratificada el 28 y, en la mañana, se desampararon los puntos para prepararse al acto de la entrega que se verificaría al día siguiente.

Amaneció el 29. A las ocho de la mañana, la artillería saludó al pabellón nacional que se arriaba en Ulúa y en los baluartes de tierra: . . . A las diez, la tropa que había estado en formación desde las nueve en las calles que se dirigen a la Merced, marchó para el llano de los Cocos, en cuyo centro había una bandera blanca y otra americana. La tropa, formada en columnas, apoyaba allí su cabeza, quedando dentro de un cuadro que formaban ocho mil hombres, con cuatro baterías. . . El general Worth, haciendo mil cortesías a nuestros jefes, y rodeado de sus ayudantes, de gran uniforme, se presenta. La hora fatal suena. Los soldados, llorando, se despojan de sus fornituras, y al formar pabellones con sus fusiles, algunos los hacen pedazos para no entregarlos al enemigo. Un batallón americano marcha estrechando los costados de nuestra tropa, y coloca centinelas con cinco pasos de intervalo para cuidar las armas que se han dejado.

El sacrificio estaba consumado; pero los soldados de Veracruz recibían el homenaje debido al valor y a la desgracia; el respeto del vencedor. . . La columna



Los vapores norteamericanos Scorpion, Spitfire, Vixen, Scourge, remolcando 50 barcasas al cruzar la barra en la desembocadura del río Tabasco (México), 14 de junio de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).



La expedición naval bajo el mando del comodoro Perry, ascendiendo el río Tabasco en la vuelta del Diablo, 14 de junio de 1847 (Bibl. del Congreso, Wash.).

recibe la orden de marchar por Medellín y no por Veracruz, para evitar los insultos de los voluntarios, que sus jefes mismos no pueden reprimir. Antes de marchar, desarmada ya la tropa, y conservando sus espadas los oficiales, se da a reconocer, como jefe de la columna, al coronel don José Francisco López. En este momento se enarbolaba en Ulúa y en los baluartes al pabellón enemigo, saludado por la marina y por nuestros propios cañones, excitando de nuevo el resentimiento, la desesperación y la amargura de los soldados y aun de las mujeres.⁴²

Este fue el primer paso de la marcha hacia la capital de las fuerzas del general Scott, que dieron principio a la segunda campaña (la primera fue la del norte), que sobre México lanzaban los Estados Unidos, convertida en la fase principal de la guerra, que hubo de terminar con el tratado de fronteras que conocemos con el nombre de Guadalupe Hidalgo. Estados Unidos llevó a cabo la expansión de su territorio. La costa y Veracruz, en especial, fueron el punto de entrada de la invasión

⁴² *Ibidem*, p. 567-8.

y el puerto quedó ocupado hasta el momento en que, después de firmarse el tratado el 2 de febrero de 1848 y ratificarse el 30 de mayo del año siguiente, las tropas americanas salieron del país haciéndolo, las últimas que lo abandonaron, el 30 de julio de 1848.

15. *Consecuencias económicas del bloqueo y la crisis política*

Con el puerto de Veracruz ocupado y antes de que terminara la invasión territorial por las fuerzas estadounidenses, la escuadra nacional resultaba, a criterio del gobierno de Paredes, excesivamente débil para oponerse a la invasión. Todavía fue mermada al venderse al gobierno español de Cuba los vapores Moctezuma y Guadalupe; más aún, se mandó retirar al río Alvarado los bergantines Mexicano, Libre y Zempoalteca; las goletas Águila y Libertadora y el pailebot Morelos, así como las cañoneras Guerrero, Queretana y Victoria. Posiblemente por encontrarse en Alvarado esos elementos de la marina nacional y por el deseo de dominar otros puntos de la costa aparte de la veracruzana, de agosto a octubre de 1847 la escuadra norteamericana intentó, sin lograrlo, otras incursiones entre las que estuvo la dirigida

La captura de la ciudad de Tabasco por la expedición naval, de agua y tierra, bajo el mando del comodoro M. C. Perry y la destrucción del fuerte, que contaba con tres cañones largos... (Bibl. del Congreso, Wash.).





en contra del fortín de Alvarado, cuando el 7 de agosto el comodoro Conners acompañado de Perry se acercó con sus barcos maniobrando cuatro buques de alto bordo y varias cañoneras para preparar el desembarco. Éste se hizo imposible por el mal tiempo, que los obligó a levar anclas, no sin haber sufrido daños el buque almirante.⁴³

El 4 de septiembre de 1847 para que se evitaran al comercio las extorsiones y perjuicios que traía el bloqueo, así como para proporcionar al erario el aumento de ingresos que requería, se declaró abierto para el comercio extranjero el puerto de Altar donde también quedaba autorizado el comercio de cabotaje, con las aplicaciones lógicas del arancel vigente.

El 28 de octubre de 1847 Manuel de la Peña y Peña, presidente de la Suprema Corte de Justicia, encargado del Eje utivo de la Unión, en atención a los perjuicios que sufría el comercio por el prolongado bloqueo de los puertos y para estimular a los negociantes, decretó una rebaja del veinticinco por ciento en el pago de derechos de importación a los buques que, forzando el bloqueo, arribasen a los puertos de la república disponiendo que gozaran además de un veinte por ciento los que entrarán por los puertos de San Blas y Manzanillo, y la misma gracia se hacía a los que entrarán por el puerto de Mazatlán, luego que éste volviera a la obediencia del gobierno.⁴⁴

Las aduanas marítimas de los puertos que fueron ocupados por las tropas de los Estados Unidos han sido devueltas, según lo estipulado en el tratado de paz, recibíendolas empleados de la República, nombrados al efecto. La devolución de la de Veracruz se verificó en 11 de julio; la de Tampico en 24 de junio; la de Matamoros en 1 de julio; la de Tuxpan en 13 de julio; en 17 del mismo la de Mazatlán y posteriormente la de Guaymas.

Acerca de la entrega de alguna de ellas y de la cuenta de sus productos, desde la fecha del canje de las ratificaciones del tratado de paz, han ocurrido algunas dificultades sobre las cuales se han hecho por el Ministerio de Relaciones las gestiones correspondientes —decía la memoria de Hacienda del año de 1848.⁴⁵

En efecto, el Tratado de Guadalupe Hidalgo, concertado por Nicolás B. Trist y Bernardo Couto, Miguel Atristáin y Luis Gonzaga Cuevas por parte de México estipuló las condiciones de retirada para las fuerzas norteamericanas; la devolución de las fortalezas y armas; y la entrega de los puertos y de las aduanas (artículos III, IV). Detalló cuidadosamente la nueva frontera entre los dos países (artículo V); y estableció las normas para el tráfico de buques y ciudadanos en el Golfo de California y por

43 Juan de Dios Bonilla, *op. cit.*, p. 289-90

44 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, p. 563.

45 *ibidem*, t. II, p. 87.



el río Colorado, desde su confluencia con el Gila. Precisó también las mismas condiciones para la navegación en los ríos Gila y Bravo (artículos VI, VII) y, finalmente, se establecieron las normas a seguirse en el comercio con las mercancías que se importaron a México durante el periodo de la guerra (artículos XVI y XXI). Aparte se habló de todo lo concerniente a pagos y demás consecuencias de la guerra.⁴⁶

El 29 de febrero de 1848 se firmó el armisticio entre las fuerzas invasoras y las nacionales, de acuerdo con lo que establecía el artículo II del tratado, y las poblaciones ocupadas quedaron en libertad para restablecer sus autoridades y funcionarios, así como también para proceder a elecciones y entrar de nuevo en el orden constitucional. La contienda entre las dos naciones quedó en esta forma definitivamente concluida y se restableció en la capital de México el gobierno nacional, bajo la presidencia del general Herrera, electo conforme a la constitución.

Santa Anna, antes de que las tropas norteamericanas emprendieran la salida del país, pidió pasaportes y salvoconductos para, escoltado por las fuerzas nacionales y extranjeras, dirigirse a la barra de La Antigua, donde embarcó el 5 de abril de 1848 con dirección a Jamaica a bordo del bergantín español Pepita.

Pero durante los diez meses transcurridos desde la batalla de Cerro Gordo hasta la celebración del tratado de paz y del armisticio, los caminos entre Veracruz y la capital estuvieron apestados con guerrillas dirigidas por coroneles del ejército nacional que se ocupaban en molestar todo lo posible a las tropas norteamericanas y en interrumpir las corrientes de comunicación entre el puerto y la capital. La labor fue tan efectiva que provocó las represalias norteamericanas que intentaron desorganizar las guerrillas y castigaron con la muerte y el incendio de fincas, difundiendo el terror en la región de tal manera que, cercanas a los caminos de Jalapa y Orizaba:

por espacio de algunos meses no se vieron otras escenas que el paso de las tropas americanas que sucesivamente fueron llegando a Veracruz para engrosar el ejército invasor, el tránsito de algunos cargamentos escoltados por ellos, los ataques que a éstos daban algunas veces los guerrilleros, y los cadáveres de mexicanos y americanos que, por resultado de esos encuentros, quedaban inséptos para ser pasto de las fieras.⁴⁷

Santa Anna al abandonar México para dirigirse a Jamaica dejó atrás un país en ruína en el que los ministros de Hacienda, quienes entraban y salían, no podían encontrar la solución que lograra un nuevo equilibrio económico. Hubo que ir en busca de métodos drásticos que demolieron el sistema para sustituirlo con otro

⁴⁶ Véase texto completo del tratado en C. Bosch García, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos (1819-1848)*, apéndice.

⁴⁷ Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.*, t. II, p. 582.



Capitulación de Veracruz (Bibl. del Congreso, Wash.).

nuevo en cuanto a lo económico y a lo jurídico, y ése fue el papel que tuvieron las Leyes de Reforma contra las que se interpusieron los esfuerzos de los últimos intereses creados por la guerra de Tres Años y con la aventura del segundo imperio. Pero, dar ese paso costó que el país soportara años de crisis y la última dictadura de Santa Anna.

En fecha tan temprana como el 10 de febrero de 1849 empezaron los pronunciamientos con el general Leonardo Márquez en favor de Santa Anna, que estaba en el extranjero. Después de varias arremetidas hasta 1852 se decidió sostener la Constitución Federal; desconocer los poderes públicos que hubieran desmerecido la confianza de la nación; e invitar por ende al general Santa Anna a volver al país, para que cooperara a sostener el sistema, restablecer el orden y también la paz. De ahí en adelante el país fue de cabeza y por fin salió una Comisión para dirigirse a Cartagena, en la Nueva Granada (Colombia), donde se encontraba Santa Anna, y lo invitó a regresar. El 27 de marzo fue declarado presidente, y el 20 de abril entró en la capital para prestar el juramento de rigor. En diciembre de ese año de 1853, tan lleno de acontecimientos, el día 13, se firmó el tratado para la venta de la Mesilla y tres días después se concedió la dictadura a Santa Anna y además se le dio el título de alteza



serenísima. Así se inauguró la dictadura santanista que duró hasta que comenzó a operar la reforma liberal con el Plan de Ayutla, del 1 de marzo de 1854. Éste provocó que Santa Anna destituyera al general Álvarez y a los demás militares que le acompañaban, de sus empleos y condecoraciones. Pero los movimientos liberales comenzaron a debatirse desde la promulgación de Ayutla, hasta el 15 de noviembre de 1855, cuando el general Juan Álvarez entró en la capital como presidente interino de la república, después de que el 9 de agosto anterior Santa Anna salió, a las tres de la madrugada, para dirigirse de nuevo al puerto de Veracruz y embarcarse el día 16 hacia el extranjero. Entre tanto, las guarniciones de los estados iban aceptando una tras otra el famoso Plan de Ayutla.

No vamos a seguir describiendo la historia política de la nación; conviene ahora detenernos en consideraciones sobre la situación de los últimos años que cerraron el periodo más caótico de la historia nacional y que proporcionaron la base para la Reforma que, al cuajar en la constitución de 1857, abrió el siguiente ciclo histórico mexicano.

A mitad del siglo el mundo hacía un supremo esfuerzo de integración económica dentro del confuso juego de los intereses políticos.

La configuración del estado mexicano de acuerdo con la teoría general, partía de su territorio impreciso en extensión y sin límites, de su población, de suyo diversificada en nacionalidades por la concurrencia de múltiples razas indígenas, levantiscas y en pugna contra los elementos hispánicos, igualmente diferentes entre sí, en virtud de su distinto origen peninsular, estrato humano que se veía afectado por la colonización sajona en el norte, . . . atentos al propósito de lograr una salida hacia el océano Pacífico, que garantizara su expansión hacia los mares y tierras asiáticas.

El gobierno [mexicano] se encontraba en condiciones anárquicas por el desequilibrio de poderes, la lejanía de los estados, que integraban la federación, y de los hombres, que sin haber logrado tener un líder poderoso, en un propósito democrático, hacía débil al gobierno sometido al predominio de las momentáneas mayorías de partido, en cuya existencia se encuentra la explicación de que haya asumido tantas veces el poder, y en condiciones tan críticas, Antonio López de Santa Anna, hombre sin capacidades notables de estadista; y finalmente, la incapacidad económica del pueblo y del gobierno para ejercer su independencia en lo personal, de los habitantes, que la mayoría era de escasos recursos. . .

La incapacidad económica para mantener la independencia como estado se manifestaba por la carencia de recursos, y concretamente de dinero, lo que hizo que a partir del gobierno de don Guadalupe Victoria, se comprometieran las fuentes de ingresos aduanales para pagar los empréstitos que constantemente se hicieron a países europeos, creando con ello situaciones peligrosas que comprometían la soberanía nacional.



En síntesis, México era un estado de imprecisa extensión territorial, de heterogénea población en pugna, de una nula economía y de gobiernos irresponsables e inestable, lo que lo hacía un estado fácil presa de intereses ajenos y de difícil trato en las relaciones internacionales.⁴⁸

16. El problema del transporte mundial

Ese intento de integración económica, mundial, se enlazó con la preocupación, que fue constante para los transportistas de todo tiempo, al tenerse que mover las mercancías de un océano al otro.

A pesar de que llegara la navegación a vapor, el viaje por la ruta del sur era largo y afectaba tanto a los europeos como a los asiáticos y también se convertía en un tema de fundamento para las comunicaciones necesarias entre las dos costas de los Estados Unidos, después de la expansión territorial llevada a efecto en consecuencia del tratado de Guadalupe Hidalgo.

La única solución posible para el transporte, si se desechaba el viaje por la ruta del sur, estaba en México o en Centroamérica, donde a mediados del siglo XIX Lesseps intentó la construcción del canal de Panamá, que después de muchas vicisitudes se construyó al cambiar el siglo, para inaugurarse por los Estados Unidos en el XX, resolviendo el problema de manera definitiva.

Pero, entre tanto, se visualizó la posibilidad de transportar las mercancías por tierra, para cruzar el continente entre los puertos más cercanos, y ese proyecto dio lugar a la concesión que el gobierno mexicano hizo a Francisco de Garay con el fin de construir el ferrocarril que uniera los océanos en el istmo de Tehuantepec. La solución careció de eficiencia por las maniobras de carga y descarga necesarias en los dos extremos del ferrocarril, y el interés por el proyecto de Tehuantepec decayó, al comprar los Estados Unidos los derechos de la compañía francesa en Panamá para la construcción y explotación del canal.

El año de 1850 trajo a México los primeros síntomas del mundo externo moderno que se delineaba con adelantos materiales, exponentes de la nueva "civilización".

Así se inició la luz eléctrica que fue ensayada en la plaza de armas el 2 de noviembre de ese año; pero, además, se inauguró el telégrafo electromagnético entre el Palacio Nacional y el Colegio de Minería y se invitó a "nuestros protectores, nuestros amigos y todos los amantes de la ciencias y de las artes, cuyo anhelo debe ser el ver establecidos en el país semejantes adelantos, [para que] se satisfagan por sus propios ojos de lo maravilloso de esta invención".⁴⁹

48 Guillermo Tardiff, *op. cit.*, t. II, p. 30-1.

49 *Ibidem*, p. 116.



Desde ese día, miércoles, entre dos y cuatro de la tarde se pondrían en acción las máquinas telegráficas entre el Palacio y la Minería para que los curiosos gozaran del espectáculo. También entraba en la inquietud de la comunicación: inauguraron un sistema de diligencias de línea para el transporte entre la capital y el puerto de Veracruz, y se planteó la necesidad de organizar la correspondencia que se traía en los barcos y al enterarse el presidente de que:

algunos capitanes de buques trafican clandestinamente con la correspondencia de ultramar, se ha servido disponer que V.E. prevenga a los administradores de las aduanas marítimas, que al tiempo de recibir los documentos de los buques que arriben, recogan también la correspondencia que trajeron, y la remitan en el acto a las respectivas administraciones de correos, en donde deben despacharse; haciendo saber a los capitanes que los que hacen el contrabando de cartas tienen graves penas por las leyes de la República; y publicando en los periódicos de cada puerto esta disposición. . . [pero] quedan exceptuados los paquetes ingleses, con los que se practicará lo mismo que hasta hoy.⁵⁰

17. *La revisión de los cargos marítimos y la vigilancia de las costas*

Pero la mala situación de la república continuaba sin resolverse y repercutió, de nuevo, en los puertos, donde el 22 de abril de 1851, debido a la anarquía, de la que tampoco escapaban los impuestos de los buques, se fijaron otra vez los cargos en la forma que sigue:

<i>Derechos de practicaje</i>	
En Matamoros, Tampico y Tabasco	2 4 por cada pie de calado
En los demás puertos	6 por ídem
<i>Derechos de capitanía</i>	
A los buques mercantes extranjeros y nacionales	3 4
A los nacionales de cabotaje de más de 30 toneladas	3 4
A los mismos de menos de 30 toneladas	1 0
A las lanchas, chalanes de menos de 10 toneladas	0 4
A las lanchas, chalanes de más de 10 toneladas	0 2
<i>Patentes de sanidad</i>	

⁵⁰ *Ibidem*, p. 121-2.



A los buques extranjeros y nacionales que vayan a puerto extranjero	4	0
A los nacionales que vayan a puertos de la República	2	0
A los mismo si se dirigen a puertos del mismo Estado	1	0

Además del derecho de práctico, pagan los buques cuatro pesos por enmendarlos cuando ya están anclados, seis en Matamoros, Tampico y Tabasco, y tres pesos en los demás puertos, por el bote que conduce al mismo. Los buques de guerra pagan únicamente el derecho de práctico cuando piden éste.

El primer derecho de internación sobre efectos extranjeros llamado así porque se paga en las aduanas marítimas y fronterizas en el acto de internarse aquéllos en el país, y para distinguirlo del de consumo que se paga en las poblaciones adonde se dirigen, fue establecido por la ley de 4 de agosto de 1824. . . ⁵¹

Pero una de las medidas más importantes que se observan en el año de 1851 fue la del presidente Mariano Arista que puso el fundamento para crear un servicio que debió de haber sido primordial desde años antes, en un país como México, en virtud de que

. . . los litorales del país, con una extensión tan grande, han hecho necesario en todo tiempo un servicio de guardacostas que vigilen las posibilidades del contrabando a la vez que la piratería de las riquezas marítimas; con este propósito, para proteger los puertos y hacer respetar las determinaciones sobre la asignación de los puertos dedicados al comercio internacional, o sea, los puertos de altura, así como el comercio interno por la vía marítima con el comercio de cabotaje, el gobierno de la República por conducto del Ministerio de Hacienda, expidió el 26 de julio de 1851 un reglamento para los buques guardacostas en ambos mares, en el cual se fincaban las obligaciones y responsabilidades así como el desarrollo de las funciones que hacían efectivas a las disposiciones legales.

Su importancia salta a la vista porque los guardacostas son la policía marítima y de su capacidad y efectividad dependen la soberanía de los mares territoriales, así como las provisiones de seguridad indispensables sobre la piratería y el contrabando, motivo por el cual hemos creído pertinente incluir el reglamento expedido por el Ministerio de Hacienda a mediados del siglo pasado[sic] y que es un antecedente de importancia para un servicio de vigilancia actual y al que los pueblos contemporáneos dedican una especial atención.

51 *Ibidem*, t. I, p. 568-9.



En atención a esta necesidad el Ministerio de Hacienda, dando cumplimiento al artículo 4 de la ley del 24 de noviembre de 1849, dio a conocer el reglamento para buques guardacostas en ambos mares que expidió el presidente de la república y que estuvo concebido en los siguientes términos.

Curiosamente el reglamento establecía un nexo muy concreto entre los guardacostas y la secretaría de Hacienda por medio de las aduanas, en vez de con la secretaría de Marina.⁵²

La riqueza del país no se incrementó como se esperaba a pesar de las nuevas medidas. Según el ministro de Hacienda, ello se debió a la poca actividad del comercio por las reformas sustanciales que se hicieron al arancel. La baja influyó, como es natural, en que se recabara menos por introducción de mercancías en el país por el aumento del contrabando, para cuya represión las medidas en su contra resultaron ineficaces.⁵³

La llegada de las mercancías tenía lugar en su mayor parte, por los puertos de Veracruz y Tampico en el Golfo de México, y por los de San Blas y Mazatlán en la costa del Pacífico.⁵⁴

Para arbitrar más fondos los hombres de gobierno consideraron necesario volver a revisar el arancel de aduanas marítimas y terrestres el 1 de junio de 1853 y con esa oportunidad volvieron a reglamentar el movimiento de mercancías y buques en los puertos nacionales.⁵⁵

Ciertamente, la situación económica era lamentable y ello se desprende, sin posibilidad de hacer conjeturas, del comentario de Antonio de Haro y Tamariz, secretario del Ministerio de Hacienda cuando registra en el informe al Congreso que:

al tomar posesión del Ministerio de Hacienda lo encontré sin recursos, y la administración estaba en una anarquía completa.

Me ocupé de toda preferencia en conseguir los recursos indispensables, y en establecer la unidad administrativa, dictando todas las medidas que parecieran a V.E. conducentes a los resultados que se deseaban obtener.⁵⁶

Las medidas, tomadas desde un principio por el presidente Arista, al cerrar puertos y aduanas, dan a conocer la situación interna del país, que era de sublevaciones incitadas en gran parte por el partido conservador, por el clero, y por las muchas corrientes ideológicas y de intereses particulares que concurren en los grupos

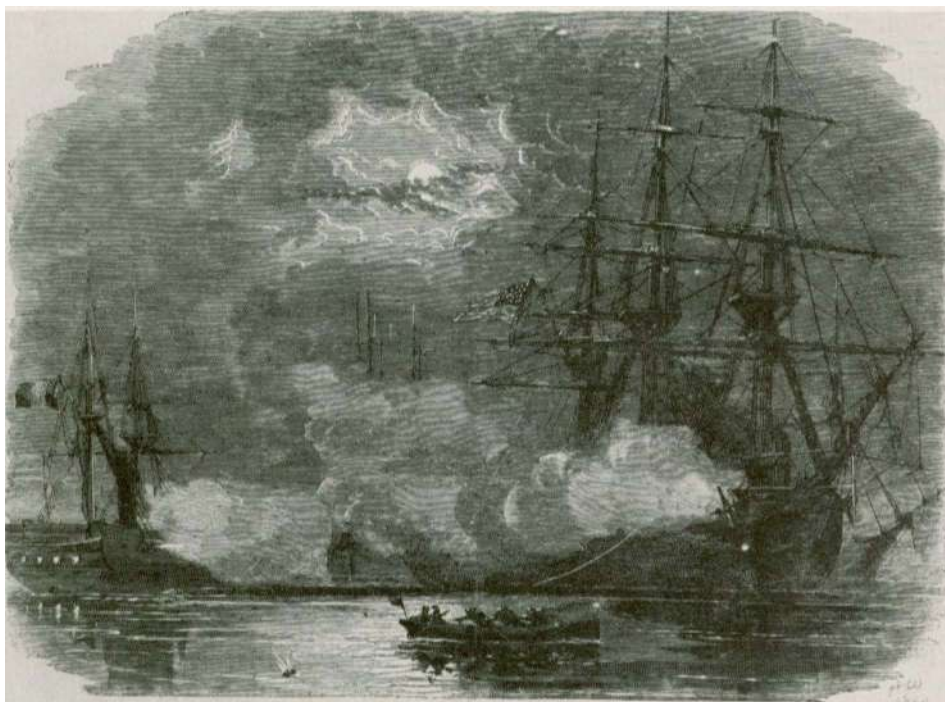
52 *Ibidem*, t. II, p. 209.

53 *Ibidem*, p. 234.

54 *Ibidem*, t. I, p. 573.

55 *Ibidem*, t. II, p. 242-3.

56 *Ibidem*, p. 299.



NAVAL ACTION BETWEEN THE U. S. SLOOP "SARATOGA" AND TWO MEXICAN STEAMERS.—[SEE PAGE 129.]

Batalla naval entre la corbeta norteamericana Saratoga y dos vapores mexicanos (Bibl. del Congreso, Wash.).

humanos, en sociedades no integradas. Fue característica clara ese fenómeno de la inestabilidad gubernamental del periodo de la independencia hasta que se promulgó la Constitución de 1857. Por esa incómoda y molesta situación, Arista tuvo que interrumpir su periodo gubernamental. Inició la inseguridad de su gobierno el constante cambio de funcionarios en el gabinete, debido a presiones de los grupos en pugna: y no fueron pocos los hombres que, como Mariano Arista y otros presidentes, se barajaron en el gobierno del país, determinando las altas y las bajas según la prosperidad o miseria de sus destinos. En esta época, Juan José Baz, Melchor Ocampo, Muñoz Ledo, Ponciano Arriaga, Guillermo Prieto, Lerdo de Tejada, Altamirano y Zarco se destacaron.⁵⁷

⁵⁷ *Ibidem*, p. 238.



El Plan de Ayutla, en 1854, marcó una fita en la historia de México. Comenzó de manera franca el periodo de la Reforma. Ayutla fue el principio de la transformación de México en nación efectiva, con anterioridad sujeta al capricho y las contingencias mantenidas por pequeños grupos en los estados y en el juego de los partidos liberal y conservador. Los personajes fueron de diferente concepción política, y entre ellos se encontraron Comonfort, Juan Álvarez, Benito Haro, Tomás Moreno y Florencio Villarreal, quienes reunieron a los opositores de Santa Anna en la hacienda La Providencia, en el pueblo de Ayutla, distrito de Ometepepec, del departamento de Guerrero, para abrir el segundo gran capítulo de la historia del México independiente.⁵⁸

18. Conclusión

El resultado de la independencia fue que la historia de México gravitara hacia su costa oriental mientras que la occidental perdió casi su importancia. La costa oriental se convirtió en reflejo de las situaciones políticas y económicas que se resolvieron en la meseta tierra adentro.

La costa guerrerense sólo representó un papel durante la estancia de Bustamante, en la presidencia interina, a la caída de Guerrero. El funcionario mostró interés por fomentar la navegación y la pesca en el país. Para ello, trató de incorporar los habitantes de la costa a los quehaceres marinos; pero el esfuerzo se limitó a revigorizar un decreto de las cortes españolas fechado en 1820.

Sobrevino la llamada Guerra del Sur, en la que se traicionó a Guerrero y comenzó el caos administrativo y político después del asalto a la presidencia por Santa Anna en 1833, la consecuencia fue la ruina nacional, las irregularidades y los apetitos personales. Las relaciones internacionales y el comercio sufrieron la consecuencia y plantearon gravísimos problemas a la nación. Cuando el ministro norteamericano J. Poinsett abandonó el país, quedaron en pie, y organizadas, las logias masonicas yorkinas. Al llegar el sucesor, A. Butler, se inició la discusión de reclamaciones, que se enlazaron con los problemas fronterizos existentes entre ambos países.

La última vez en que la costa influyó en la política interna, en este periodo, fue con el levantamiento de Veracruz en apoyo al Tratado de Zavaleta, que causó la toma de la capital por Santa Anna y Gómez Pedraza en 1833. Gómez Farías, como vicepresidente de la república, dio principio a las reformas liberales que servirían de antecedente para las que, más tarde, constituirían la Reforma.

La situación de bancarrota imposibilitó que el gobierno promoviera el desarrollo de la marina nacional, como se trató de hacer con anterioridad. Se perdió mucho de

⁵⁸ *Ibidem*, p. 304.



lo avanzado durante la insurgencia y se buscó un remedio indirecto al tratar de promover la marina mercante, para derivar de ella elementos idóneos que cubrieran las necesidades de la escuadra. Se pensó en buscar ejemplos extranjeros para organizar la marina y crear las instituciones debidas, aboliendo el sistema de matrículas que, por contradecir la libertad individual, sería sustituido por un reclutamiento de personal voluntario. Se trató de promover la educación sobre asuntos náuticos y de formar las escuelas y departamentos de marina imprescindibles. Además había que sustituir los navíos lamentablemente deteriorados. El panorama era fatal y la petición de 1823 poco mejoró la situación que en 1827 continuaba tal cual.

El gobierno mexicano hizo esfuerzos a medida de que se plantearon las necesidades provocadas, entre otras causas, por la resistencia del castillo de San Juan. Incluso se procuró la compra de navíos que, al llegar, fueron inadecuados para el servicio. Con la nación colombiana se firmó un plan para organizar las fuerzas navales en el Caribe, pero el proyecto abortó en función de que al año siguiente, 1828, el país se enfrentaba con la miseria de su erario y los pocos navíos, que mantenía en el crucero de Cuba, tuvieron que abandonarlo para reducir gastos.

La situación de la marina mercante fue consecuente con la de guerra. No se hizo caso de la matrícula y quienes se ocuparon en las actividades marinas fueron extranjeros, que llevaron el producto de su trabajo a sus países de procedencia.

En esa época, la escuadra sólo sirvió como instrumento represivo de liberales y de conservadores, cuando los problemas se plantearon en los puertos.

En cambio, la actividad de las marinas extranjeras, sobre todo de la norteamericana, planteó un sinfín de reclamaciones, en su mayoría causadas por arbitrariedades aduaneras. Esto sucedió aunque los puertos receptores de la navegación lograron aumentar la actividad comercial, entonces importante y creciente. A pesar de ello el desequilibrio siguió en pie por ser las importaciones mayores a las exportaciones.

Las protestas por irregularidades en los puertos fueron sistematizadas por el ministro Butler y produjeron graves problemas al gobierno mexicano. Éste respondió burocratizando los procedimientos en todas las actividades marinas. Los nuevos sistemas fueron lamentablemente aprovechados por el gobierno al tratar de convertir la actividad comercial extranjera de los puertos en una manipulación productiva, que compensara la ruina interna de la república. Con ese fin se buscó ordenar las transacciones, como sucedió en 1831; pero los esfuerzos y la vigilancia fueron insuficientes según se vio en el año de 1833.

Los constantes conflictos dieron lugar a serias fricciones internacionales que llevaron a las discusiones entre los ministros estadounidenses y mexicanos. Poco a poco el país fue conducido a los tribunales de arbitraje internacional por causa de las polémicas y luego, al mezclarse las reclamaciones con los problemas fronterizos, lo



llevarían a la guerra. Entre tanto los mismos motivos de fricción provocaron conflictos con los franceses causando el bombardeo de Veracruz y la misión del barón Deffaudis. Al declararse el bloqueo francés de Veracruz en 1838 el gobierno tuvo que habilitar otras aduanas marítimas.

El estudio de las reclamaciones, en su conjunto, muestra cómo éstas resultaron de la incertidumbre surgida del constante cambio de la legislación nacional, de la actividad de los navíos que guardaban las costas y de los malos tratos de las autoridades locales a los mercantes extranjeros.

Para 1839, después del bloqueo y de la entrada francesa al puerto de Veracruz, la economía del país estuvo en peor situación por haber aumentado el desequilibrio de la balanza comercial. Se hicieron nuevos esfuerzos para ajustar las tarifas, subiéndolas de acuerdo con otro arancel. Además, se trató en serio de evitar el contrabando y de moralizar a los funcionarios aduanales. El resultado se vio de inmediato, pues en 1840 aumentaron las actividades del comercio exterior.

Tres años después, en 1843, se estableció un arsenal en la isla del Carmen y también una atarazana para la reparación y construcción de los navíos nacionales, y, a la vez, se dieron premios a quienes participaron en acciones navieras nacionales.

De 1844 en adelante, se acentuó el periodo político caótico al agravarse las luchas entre liberales y conservadores, y aumentar las presiones de intervención de las fuerzas norteamericanas, causadas por la discusión en torno al problema texano y a la expansión de los Estados Unidos. El primer frente estuvo en la frontera norte, pero el segundo, marítimo, se estableció en Veracruz, que se convirtió así en la cabeza de puente necesaria para la futura toma de la capital.

En pleno ambiente de guerra se aumentaron los ingresos por derechos marítimos (1843) y la reglamentación burocrática para todas las actividades portuarias se complicó sobremanera. Sin embargo, esa legislación fue decisiva para organizar el movimiento comercial porque puntualizó muchos aspectos, hasta entonces inadvertidos, y se homogeneizaron los procedimientos en toda la república. Sin embargo, tampoco se logró el equilibrio comercial porque la nación que estaba detrás de ello no respondía.

Entre las medidas de guerra, adoptadas por el gobierno, estuvo la disminución de los impuestos en los puertos habilitados, con intención de incitar la llegada de las naves mercantes. Sin embargo, la realidad fue que la suma recabada por concepto de impuestos disminuyera de manera lamentable durante el periodo de la guerra.

La invasión norteamericana demostró de nuevo la ineffectividad de defensa del castillo y puerto de Veracruz, a pesar del empeño que en ello pusieron sus habitantes. Las armadas norteamericanas se apoderaron del puerto y nuevamente Veracruz volvió a quedar, como sucedió después de la invasión de los franceses, en situación lamentable. Lo primero que tomaron las fuerzas de ocupación fueron las aduanas, y ello agravó la ruina nacional. Por lo general, la toma de las de Veracruz se siguió por



las de otros puertos del Golfo y de ahí las serias consecuencias económicas que resultaron de las invasiones.

El retiro de las fuerzas invasoras se siguió por periodos de nuevos caos políticos y el que comenzó en 1849 dio pábulo, primero, a la dictadura santanista y, luego, a la reacción liberal, que llevó a la Reforma años después.

La mitad del siglo coincidió con la preocupación mundial por la integración económica, que fue la obsesión de los trasportistas internacionales, quienes fueron en busca de sustituir la ruta de navegación del sur por un paso en el centro del continente. La solución estuvo en la construcción eventual del canal de Panamá, como es sabido, pero entretanto se pensó en lograr el tránsito por Tehuantepec. Ello resultó en la concesión de Garay que interesó a los Estados Unidos, hasta que éstos abandonaron el proyecto, por haberse resuelto la compra de la compañía de Lesseps. Al mismo interés de comunicación se debió la sistematización del correo marítimo y el intento de reglamentar el servicio de guardacostas.

Sin embargo, la ruina de la nación fue permanente y a ello se debieron las nuevas revisiones de los aranceles hechas en 1853 y también el cierre de muchos puertos, abiertos con anterioridad a la navegación de altura.

La ruina nacional es indudable que fue un elemento perturbador de las atenciones marítimas. Por mucho que los gobiernos nacionales se interesaran en el tema tuvieron que enfrentarse a dos hechos específicos: por un lado, la inexistencia de navíos y, por el otro, la falta de hombres de mar. De hecho, desde la independencia en adelante lo poco que existía en el mar sufrió del deterioro continuo hasta llegar a su destrucción completa, sin que se lograra volver a poner en pie el esfuerzo que tímidamente iniciaron Hidalgo, Morelos, Victoria y Guerrero. Apartir de ahí, México se desligó de las actividades marítimas, que sólo trató de aprovechar como una fuente impositiva pensando erróneamente que ésta podía aliviar la ruina. Los puertos se convirtieron en la zona de fricción con el extranjero por el mal uso y la mala política que en ellos se hizo, provocándose las intervenciones en los del Golfo que eran fundamentales tanto para el país como para las marinas de las demás naciones.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS