

Históricas Digital

Carlos Bosch García

“Por el mar vino el emperador”

p. 399-416

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 X

POR EL MAR VINO EL EMPERADOR

1. En el viaje se planeó
2. El nuevo dilema
3. La repatriación de las tropas francesas de apoyo y la caída del Imperio
4. La organización marítima del Imperio
5. La escasez de navíos nacionales
6. La economía y los abusos de los intervencionistas en los puertos
7. El movimiento de buques
8. El papel de las aduanas en la intervención y en el Imperio
9. Conclusión



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



1. *En el viaje se planeó*

Maximiliano y Carlota embarcado con sus acompañantes en el Novara fondearon el 18 de abril de 1864 en Civitavecchia, al ruido de los cañones de los barcos de guerra, surtos en el puerto, que hacían los honores debidos a las personas imperiales. Su desembarco se debió al deseo de visitar al papa, en la esperanza de que podrían arreglar los problemas mexicanos planteados entre el Estado y la Iglesia por las leyes de Reforma. La entrevista resultó protocolaria, pues nada se habló ni se resolvió de cuanto parecía ser el motivo sobresaliente de la misma.

Continuó el itinerario pasando frente a Gibraltar, a lo largo de la costa española, y de Portugal para acercarse a la travesía del océano Atlántico. A lo largo de la costa, los emperadores fueron recibidos con grandes honores debidos a que la reina de Inglaterra, y también los soberanos de España y de Portugal, ordenaron a sus fuerzas de mar y tierra que se los rindieran. En el fondo los honores fueron mal interpretados por Maximiliano, quien, además de considerarlos una deferencia hacia su persona, lanzó su imaginación al aire pensando que serían el anuncio de reconocimientos o de apoyo futuros que nunca tuvieron lugar.

o cabe duda, el mar se presta a la reflexión cuando se emprenden largos viajes, y de ahí que el emperador revisara los acontecimientos pasados y pensara, con indignación, en la renuncia a sus derechos de herencia que, establecidos en el pacto de familia, había firmado antes de salir. Mientras más lo meditó, mayor fue su desagrado. En su molestia fue incitado por Carlota, hasta el punto de redactar un documento revelador. De ía que había firmado sin conocer el contenido del documento y que, hasta el último momento, se ejercieron presiones morales reconocidas por varias personalidades de Austria, Francia, Bélgica y México y que se había tomado ventaja de la embrollada situación reinante entre Francia, Austria y en el espíritu de la propia pareja. Juraba no haber leído ni escuchado su renuncia y protestaba contra lo que llamaba un intento de usurpación. Pero, además, los consejeros de estado, T. Eloin y S. Schertzenlechner, aseguraban y declaraban que habían comprobado la presión ejercida sobre el emperador. Aunque el documento quedó en el secreto más absoluto, la firma de la renuncia había motivado tirantes relaciones entre el emperador de México y su hermano el de Austria.

Casi seis semanas duró el viaje marítimo en el que Maximiliano se entretuvo en redactar instructivos para su secretaría de gabinete. También tomó muchas decisiones y nombró funcionarios entre las personas más allegadas a él. Redactó las normas



de la etiqueta y del ceremonial, designó al maestro de ceremonias y al camarero mayor e hizo un proyecto completo del protocolo, que luego terminó de redactar en México, y que resultó en un tomo de alrededor de seiscientas páginas impresas con numerosos planos y dibujos. Incluso escribió una carta dirigida a Juárez, invitándolo a reunirse con él en la capital.

Así transcurrió el viaje y, a medida de que la temperatura del ambiente subía, el emperador se regocijaba pues no le gustaba el frío.

El 28 de mayo de 1864 apareció el *Novara* en la rada de Veracruz. Desde antes hubo preparativos para la recepción que tuvo lugar al amanecer, y la población del puerto despertó al estampido de los cañones de la fragata *Themis*, que anunciaba la llegada de la *Novara*.

Las comisiones oficiales se aprestaron a engalanar calles, plazas, palacio municipal y además edificios. A las dos de la tarde entró a la bahía el *Novara* y echó anclas al agua frente a San Juan, en medio de salvas de artillería. Los espectadores llenaban los muelles y las azoteas. Todos los buques de guerra y mercantes surtos en el puerto, el fuerte y los edificios al igual que el pórtico, estaban cuajados de banderas, escudos, gallardetes, cortinas y lazos.

A las cinco de la tarde llegó Almonte al puerto, en medio del repique de campanas, los cohetes y las músicas militares, para embarcarse en los botes preparados de antemano y dirigirse con las autoridades porteñas, en comisión, a cumplimentar a los recién llegados.

Almonte, acompañado de autoridades y funcionarios de la administración pública, formó la gran comisión que, encabezada por Domingo Bureau, prefecto político del puerto, fue recibida por Maximiliano vestido de frac negro, chaleco, pantalón blanco y corbata negra, según el protocolo por él aprobado. La recepción oficial dio término con la presentación de Carlota y las autoridades volvieron al puerto, “faltándoles elogios que prodigar a los augustos salvadores de México”.¹

Al día siguiente los balcones y azoteas se llenaron otra vez de gente y, en la plaza de armas, se levantó un inmenso arco triunfal.

Desde temprana hora la comitiva oficial, reunida en el palacio, se dirigió al muelle y ciento un cañonazos, disparados por la marina y contestados por los fuertes, anunciaron que la chalupa real se había desprendido de la fragata imperial llevando, además, a bordo a Velázquez de León, al general Woll, al contralmirante Bosse y al comandante de la *Themis*.

Cien botes adornados formaron la valla desde la entrada de la bahía al muelle y los emperadores, recibidos por la comisión encabezada por Almonte, el general Salas, el prefecto Bureau, el comandante superior Marechal y el resto de las autoridades, emprendieron la marcha a pie, hasta ser recibidos por el presidente del ayuntamiento, Salvador Carrau, acompañado de los concejales. Se les entregaron las llaves

1 J. B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz*, p. 125-6.



de la ciudad, colocadas en bandeja de plata, mientras se oía el himno imperial. De ahí partieron en carroza abierta, seguida por autoridades, cohetes, repiques, músicas y artillería hasta que ocuparon el ferrocarril que lo conduciría a Soledad y a Loma Alta, que era el término de la vía.² De hecho, la recepción fue fría. Participaron las autoridades oficiales colaboracionistas y las de ocupación, mientras la indiferencia, y también la curiosidad popular fueron manifiestas. Se dice que Carlota lloró por despecho o por tristeza, quizá simplemente por emoción del trágico capítulo que se abría ante su vida. Daba comienzo la nueva era de la historia de México con el manifiesto que dejó el emperador al pasar por Veracruz principiando con la frase: “Mexicanos, vosotros me habéis deseado”. Trece kilómetros de ferrocarril, tierra adentro, y luego el coch , que se quebró en los atascaderos de la sierra, para ser substituido por la diligencia. Otros de los carruajes de la comitiva volcaron, pero llegaron a su destino, donde el emperador emprendió de inmediato sus obligaciones y desde agosto a octubre recorrió las provincias inspeccionando los centros de la zona ocupada.

2. *El nuevo dilema*

Maximiliano siguió el derrotero de su camino histórico, al igual que Juárez. No vamos a describir ninguno de los dos porque no caben en el estudio presente. El uno en su carretela, enfrentándose a los problemas con la dureza de carácter que lo distinguía y el otro en la recién organizada y protocolaria corte de Chapultepec. Contra la corte y los ejércitos de intervención se levantaban los principios y las ideas:

dar la vida por la independencia es recibir un gran bien; darla cuando se ve un hombre obligado por el ejemplo de tantos mexicanos dignos, apenas sería llenar un deber. Sin afectación de modestia. . . , repito que los hombres somos nada, que los principios son el todo. Que más grande nuestra causa que todos los tiranos y su poder y sus ejércitos, triunfará en breve; y que México renovara el testimonio espléndido que ofreció al mundo el 16 de septiembre de 1810, mostrándose digno del triunfo de su sagrada autonomía.³

Por otra parte, el contrato entre Francia y el Imperio se cumplía al pie de la letra. No obstante el deseo opuesto de Maximiliano, a principios de enero de 1865, se dice que retiraron ocho mil soldados franceses. Bazaine y el ministro de la guerra sabía de sobra, que los cuarenta y siete mil soldados a sus órdenes, eran insuficientes para mantener el Imperio sostenido por el ejército. Juárez dominaba tres provincias

² *Ibidem*, p. 126.

³ *Ibidem*, p. 676.



importantes en el norte y las tropas eran para los soberanos el “único refugio”. Comenzaron los tira y afloja por las tropas, las necesidades políticas de Napoleón y su gobierno y la seguridad de los emperadores mexicanos.

La conciliación y la conquista resultaron difíciles. Maximiliano no autorizó la ejecución sumaria de prisioneros capturados en combate y, por otra parte, insistió en levantar el bloqueo francés de la costa del Pacífico destruyendo los frutos de ocho meses de patrulla mantenidos por la flota francesa, facilitando así a Juárez un mayor término de vida. Pero además se enfrentó Maximiliano con la Iglesia al aceptar las leyes de Reforma. Los problemas económicos tampoco ayudaron. El nuevo empréstito de abril de 1865 sólo logró ganar tiempo sin resolver el problema, pues para ello había que exportar producción que resultaba imposible ante la premura de la repatriación de las tropas. Las minas de Sonora y su explotación se interpretaron como una anexión disimulada del territorio nacional por Napoleón, y Maximiliano se hizo de oídos sordos. Los desatinos presupuestales, los intentos de reforma militar y el no lograrse cosa alguna hicieron que Maximiliano fuera observado con paciencia mientras cavaba su propia tumba.

El ejército francés llevó a cabo una campaña activa de febrero de 1864 a febrero de 1865. La apariencia de los resultados fue realmente mala para las fuerzas juaristas, pues todo parecía perdido. Pero el país no producía, Francia exigía los pagos de la deuda, y se acrecentaban las fuerzas republicanas, que fueron un grave problema para el imperio.

Vino poco a poco la resaca; desde abril de 1865 hasta 1866.

Desde 1865 sobrevino el término de la guerra civil de los Estados Unidos y la toma de Richmond dio la victoria al norte. Ello descartó la posibilidad de reconocer al imperio de Maximiliano en los Estados Unidos y, además, el ministro Seward pronunció, en octubre, para que el ejército francés diera lugar al territorio mexicano. Se razonaba que se atacaba un gobierno elegido por la nación, para remplazarlo por la monarquía, convertida en una amenaza a las instituciones republicanas. En consecuencia, viajó el barón Saillard en febrero de 1866 con el fin de arreglar, en México, la salida de las tropas francesas, tema que contrariaba profundamente al emperador y también a la emperatriz, porque esa decisión era considerada de alta traición al romper el tratado de Miramar. Los imperialistas se consternaron, unos renunciaron a sus puestos, otros se fueron a Europa y los que eran tenidos como liberales moderados renunciaron a sus carteras en el gobierno.

3. La repatriación de las tropas francesas de apoyo y la caída del Imperio

El regreso definitivo de las tropas fue planteado al fin por Napoleón, de tal manera que una parte saldría en noviembre de 1866, la otra en mayo de 1867 y la tercera en



noviembre del mismo año. Vinieron las gestiones en busca de ayuda en las cortes europeas y coincidieron las negativas de las mismas con los fracasos militares que tuvieron lugar en las campañas del norte del país. Aparte de esto, Napoleón sólo buscaba negociar otro tratado con Maximiliano, a fin de obtener el cincuenta por ciento de los ingresos de las aduanas de Tampico y Veracruz, para cubrir la deuda con Francia.

Con la pluma en la mano para extender su renuncia, Maximiliano volvió a ser víctima de la ambición de Carlota, y de ello resultó el viaje de la emperatriz a Europa en pos de la ayuda napoleónica que no logró.

Maximiliano estaba de capa caída. El propio Napoleón intentó convencerlo de que debía abdicar. El gabinete mexicano en peso había renunciado, aunque Maximiliano no recibió al presidente del Consejo de Ministros que llevaba la noticia.

Napoleón dispuso que el ejército saliera de manera drástica, todo de una vez, en la primavera de 1867.

El 5 de febrero de 1867 salieron los últimos contingentes de la capital y Maximiliano contempló la marcha, consciente del significado que ello tenía para su imperio. Todavía la noticia del descalabro de Miramón en el norte detuvo a Bazaine en Orizaba, para ofrecer al emperador el escape de un pasaje en sus trasportes. Hubo de proseguir su marcha hacia el mar, en virtud del silencio de Maximiliano, quien había salido a su vez hacia el norte. Nada detuvo la retirada y su orden fue perfecto, excepto que la mariscal Bazaine, embarazada y obstinada, hizo dudar de si todo terminaría a tiempo. El mariscal

irritado también por sus dificultades domésticas las venció con una virilidad que rehabilitó su reputación militar, "a pesar de sus errores" . . . "el mariscal es siempre utilizable en las mejores condiciones. En la primera guerra que venga, si el emperador obliga a su señora a permanecer en Francia se verá otra vez al gran soldado".

comentó uno de los censores franceses.⁴

Un mes tardaron los trasportes en cargarse y el 12 de marzo Bazaine abordó el último.

Desde Europa también se hicieron presiones, pero para que Maximiliano no abandonara el trono, incluyéndose su propia madre, la archiduquesa Sofía, entre los que lo presionaron. El apoyo de Miramón y de Márquez tuvo poca importancia, y el emperador estaba a merced de las pocas fuerzas que los conservadores pudieron reunir.

⁴ Ralph Roeder, *Juárez y su México*, t. II, p. 760.



Mientras los franceses salían de México, los republicanos, inflamados por el espíritu público y por sus propias victorias, ganaban terreno.

Las fuerzas imperialistas se reunieron en Querétaro, junto con Maximiliano, y el 14 de marzo los republicanos comenzaron el sitio de la ciudad que cayó el 15 de mayo, siendo apesados Maximiliano, Miramón, Mejía, Méndez, Severo del Castillo y los oficiales que estaban a sus órdenes.

Hubo juicio, abogados, defensa, presiones en San Luis Potosí sobre el gobierno de Juárez allí establecido, y el consejo de guerra sentenció a los reos, a muerte, el día 14 de junio. Se pidió el indulto y el presidente permaneció impávido escudado en la ley. El 19 de junio de 1867 fueron fusilados el emperador, Miramón y Mejía. Juárez mandó que se embalsamara el cuerpo de Maximiliano para que fuera entregado a sus deudos, cuando lo reclamaran.

El viaje de Maximiliano estaba a punto de cerrarse con la vuelta de su féretro.

El emperador Francisco José había enviado a México al almirante Tegetthoff para traer a la patria los restos mortales de Maximiliano, lo que Juárez trató de aprovechar, aunque en vano, para obtener del emperador de Austria el reconocimiento del nuevo régimen.

En este tiempo el espíritu perturbado de Carlota seguía todavía ensimismado en ambiciones y planes. La monomanía de que la querían envenenar había cedido y ahora soñaba en Miramar que su marido era “el soberano de la tierra”, “el soberano del universo”. Y, entretanto, el mismo barco en el que un día había partido Maximiliano hacia su lejano imperio con el pecho lleno de miles de ilusiones, navegaba ahora rumbo a la patria trayendo a bordo su féretro cubierto con los colores rojo y negro de la bandera de guerra austriaca.⁵

4. *La organización marítima del Imperio*

Maximiliano fue marino y, a pesar del breve periodo que duró su imperio, también intentó organizar las cuestiones del mar. Es posible que soñara con armar una flota propia y por ello se preocupó de las leyes que se aplicaban. El mar se había regido por las ordenanzas españolas de 1802. De éstas se derivaron la mayoría de las provisiones decretadas en el periodo independiente hasta 1857, en que el gobierno liberal las consideró contraventoras del espíritu de la constitución liberal. Ésta abolió las matrículas de mar por tratarse de un servicio que obligaba a los hombres, habitantes de las costas y en edad reglamentaria, a servir durante cierto tiempo en los buques de guerra y en los cuerpos de la armada. Todos debían estar inscritos en la

⁵ Egon Caesar Conte Corti, *Maximiliano y Carlota*, p. 625.



matrícula y, a cambio, disfrutaban de ciertos privilegios, como no pagar algunas contribuciones y disfrutar de la libertad de pesca o de navegación. Al volver a establecer la matrícula, Maximiliano requería que los vecinos de los pueblos de mar se inscribieran en ella para conocer, en cualquier momento, el número de hombres con que contaba, capac s de tripular buques y cubrir servicios conexos. Por su parte, creía que los matriculados considerarían una distinción honorífica pertenecer a la matrícula de su pueblo.

El Imperio estableció el ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, que expidió nuevos decretos, leyes y reglamentos para organizar los servicios marítimos del país y estructurar la organización. El esfuerzo fue importante, por lo extenso de la preocupación al referirse con detalle los servicios de guerra y mercantes considerando pagos, gratificaciones, alimentos, licencias, construcción de buques, primas para proteger el comercio nacional y demás. El resultado fue la publicación en 1865 de la *Colección de Leyes y Reglamentos y Decretos* que, interinamente, formaron el sistema político administrativo judicial del Imperio.

Ese *corpus* legislativo razonaba que las matrículas favorecían al país, porque forzar la gente de mar a servir en un momento dado producía demoras y causaba daños y arbitrariedades. Además debía asegurarse que los monopolios pertenecieran a quienes se mantenían del mar. Por ello las matrículas ordenaban que se afectaran cuatro grupos de hombres: 1) solteros; 2) viudos sin hijos; 3) casados sin hijos, y 4) padres de familia. Ninguna de estas clases podía llamarse a servir mientras se contara con los individuos de la anterior. Además, en la matrícula se inscribían todos los carpinteros, veleros, calafates y demás oficios relacionados con los barcos. Se dividía la república en tres distritos administrativos que se formaban en cuarteles, donde se hacía el reclutamiento por oficiales superiores, en función de comisarios de marina, o por capitanes de puerto que los representaban en los cuarteles.

Entre las obligaciones de los oficiales estaba la de poder disponer del personal inscrito, perseguir desertores, verificar las matrículas de los buques de comercio, armar y desarmar los mismos, hacer la policía de la navegación y sobrevigilar la pesca. Administrar averías y pérdidas y formar memorias de las pensiones y socorros que se dieran a los matriculados. Se reglamentaron los lugares adecuados para navegar en las costas y ríos y también aquellos donde se permitía la pesca. Incluso se ordenaba, para quienes pescaran con redes y sin embarcación, que sus practicantes pertenecieran a la matrícula. Las matrículas clasificaron a la gente de acuerdo con los conocimientos individuales y los dividieron en grumetes, aprendices, maquinistas y fogoneros, contra maestres y marineros, pilotos y supernumerarios, contra maestres de cabotaje, capitanes de navegación de altura, obreros de profesiones marítimas, aprendices de obreros y aun se registraban los considerados fuera de servicio. Con todo detalle se iban reglamentando también situaciones tanto referidas a los hombres, como a las embarcaciones.



En la misma fecha, 1 de noviembre de 1865, se indicó la manera de llamar al servicio a la gente de mar y a los obreros en nombre del Estado, y la forma de registrar las listas y las primas que se concedían a los buques nacionales, que emprendieran viajes de altura.

5. *La escasez de navíos nacionales*

Pero la situación derivada de las buenas intenciones legislativas no correspondió a la realidad, si se considera la escasez de buques nacionales que surcaban los mares mexicanos en la época. El astillero de Campeche, uno de los más importantes desde tiempos coloniales, construyó pocas embarcaciones entre 1827-1853. Habiendo iniciado su producción en 1827 con cuatro buques y un total de 218 toneladas, llegó a su mayor actividad en 1837 cuando se hicieron 9 buques con un total de 99 toneladas. Desde el año de 1845, en que se construyeron dos navíos, con 88 toneladas en total, no hubo actividad hasta 1851, cuando se construyó una nave de 155 toneladas y otra en cada uno de los años de 1852 y 1853, de 35 y 82 toneladas respectivamente. El estado decadente del astillero perduró hasta 1881 en que, de nuevo, se acordó establecer otro astillero en Campeche, en un punto inmediato al pueblo de Lerma. El interés mexicano por la construcción naval fue escaso entre 1853 y 1881. En los años anteriores, desde 1827, nunca construyeron más de nueve buques en un año y, excepto en dos años, cuando se registraron siete (1836) y seis (1835), nunca se pasó de la cifra máxima de cuatro embarcaciones. En total fueron sesenta y tres navíos los fabricados en un periodo de veintiocho años, para las necesidades totales de la costa.⁶

6. *La economía y los abusos de los intervencionistas en los puertos*

Por otro lado, el análisis de las cuentas y gastos de la intervención y del imperio, así como el de las aduanas marítimas y fronterizas, que hizo Manuel Payno, muestra cómo la recaudación aduanal, que siempre fue una entrada importante para la nación, se convirtió en un verdadero desastre durante el periodo de la intervención y del Imperio. Desde 1861 se hicieron siete liquidaciones en Veracruz. La primera, hecha por los españoles, que en siete meses no alcanzaron sesenta mil pesos de impuesto al movimiento marítimo, a pesar de que concurrieron cincuenta y dos barcos procedentes de los puertos extranjeros y de que la mayor parte de los de

⁶ Juan de Dios Bonilla, *Historia marítima de México*, p. 388.



“largo curso” vinieron del Havre y de Burdeos. Otro tanto sucedió con los que procedían de Inglaterra y de España, que produjeron a las aduanas escasos siete mil, ocho mil o diez mil peso de derechos cada uno. Ello se debió al escandaloso contrabando de Veracruz, y a pesar de mejorarse la situación, cuando los empleados aduanales fueron destituidos, cualquier sargento de la ocupación, que estuviera en un muelle, sobrepasaba en autoridad al jefe de la aduana. En los muelles estaban a la vista “provisiones, efectos para las tropas, y con este motivo los comerciantes o los pacotilleros sustraían del registro y liquidación multitud de fardos y de cajas que contenían otras mercancías”, comentaba Payno.⁷

La segunda liquidación que se hizo correspondió al periodo de catorce meses, después de la batalla del 5 de mayo, cuando el general Forey tomó el mando, cuando el ejército francés fue reforzado. La aduana estuvo intervenida por los cónsules francés, español e inglés, y Forey encargó de la aduana a M. Doizan, que separaba los fondos para las deudas extranjeras. En ese periodo aumentó el producto aduanal, pero también continuó el contrabando, pues en catorce meses el total recaudado no llegó a dos millones, a pesar de los muchos barcos mercantes que entraron a puerto procedentes de Europa y de los Estados Unidos del Norte. Se dispuso además de 601 350 pesos que habiéndose aplicado, nunca se devolvieron al país.

La liquidación número 3 completó el año de 1863, porque la aduana pasó al gobierno establecido en México, y no fue dirigida por las autoridades militares que la entregaron al comisario imperial, M. Budin. Este dividió las aduanas en marítimas del sur y del golfo, nombrando un director para cada una de ellas. Luis J. Rolland fue el encargado de la aduana de Veracruz y autorizó que se aplicaran 221,149 pesos al tesoro francés.

La cuenta número cuatro correspondió al año de 1864, cuando el producto total alcanzó cuatro millones de pesos. Payno aseguraba que dejaron de entrar a las aduanas marítimas unos dos millones de pesos, debido a que Forey decretó la rebaja del cincuenta por ciento de los impuestos para popularizar su intervención. Pero, además, siguió el contrabando que se hizo por supuestos “equipajes franceses, los cuales en cantidad considerable de bultos llegaban constantemente, sin que fueran ni presentados ni reconocidos por la aduana, pues a í lo dispusieron las órdenes de la autoridad militar”.⁸

La liquidación número 5 correspondió a 1865 y presentó un cuadro de productos regulares, porque las expediciones de los soldados franceses se proyectaron hacia el interior de la república, llegando a puntos muy lejanos. Además la vida de la corte inyectó una vitalidad ficticia al comercio de la capital. Por ello los productos europeos llegaron al puerto mexicano en cantidades mayores a las acostumbradas y

⁷ Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, t. II, p. 677.

⁸ *Ibidem*, p. 678.



el tráfico fue de tal naturaleza que Payno pensó en que, de haberse cobrado por todo, se hubiera alcanzado la cifra de diez millones de pesos. Pero comentaba:

Es menester advertir también que cada mes venían de trescientos a cuatrocientos bultos para el emperador, los cuales se entregaban sin registro y sin pago de derechos, y es de creerse que no todos eran muebles ni objetos para los palacios, sino que una parte formaba la especulación de los muchos aventureros que rodeaban a lo que se llamaba la corte, y que no traían más misión que hacer, no importa cómo, de la manera más rápida, una fortuna con que regresar a su país.⁹

La sexta cuenta cubrió 1865 hasta el 31 de octubre. En ese periodo cesaron los empleados del Imperio en el manejo de la aduana. Volvieron los empleados franceses, que hicieron la liquidación número 7, según la cual tomaron 285 328 pesos, además de dieciocho mil y tantos, que cambiaron por oro y plata fuerte para embarcarla hacia Francia. No pudo Payno dar detalles sobre el año porque los libros estaban extraviados.

El octavo informe presentaba el resumen de cinco años desde 1861 en adelante y comentaba Payno:

Con motivo de la injerencia militar y de la constante llegada de tropas, el número de equipajes era tan crecido que habría bastado para un ejército de doscientos mil hombres, viviendo con lujo que ni soñaron tener aquí los franceses, pues a la mayor parte de los jefes caracterizados, hasta los cubiertos y trastos de cocina se les compraron de cuenta del erario mexicano. Una parte de esos equipajes no eran más que efectos de comercio que venían a México y se vendían públicamente en ciertos almacenes. La partida de 431 000 pesos como producto de la exportación de oro y plata acuñada, es verdaderamente escandalosa. Hasta el momento no puedo ni formar un cálculo de la cantidad de plata extraída durante esos cinco años. . . cada convoy que bajaba a Veracruz llevaba una fuerte suma de pesos pertenecientes al tesoro francés, que giraba letras que tomaba el comercio. Estas sumas se embarcaban en los paquetes o buques de guerra sin pagar derechos y sin registro de la aduana. . . Estas y otras partidas que ha sufrido la nación, son de la exclusiva responsabilidad del gobierno francés, el cual por cobrar una cantidad que no llegaba a dos millones de pesos, erogó los gastos de la expedición y perjudicó a México en sus rentas, además de lo que importa la violación de todos los principios de derecho público.¹⁰

La última liquidación presentaba la distribución que se había hecho de los diecisiete millones de productos, recogidos en la aduana de Veracruz, pagando

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*, p. 679.



acreedores extranjeros y más de dos millones adicionales que se aplicó al tesoro francés, aparte de la cantidad destinada a los acreedores franceses, cuando, en realidad, sólo quedaba liquidar los bonos de la convención de los que había una pequeña suma pendiente.¹¹

7. *El movimiento de buques*

De interés especial resulta el estudio de Payno para el movimiento de buques que hubo durante el periodo, según los mismos nueve informes. Mientras los españoles administraron el puerto de Veracruz, llegaron buques franceses por 1920 toneladas y de otras naciones por 5 623. En el periodo de los franceses 1862-3, los barcos franceses alcanzaron 6 843 toneladas y los de otras naciones 24 129. Durante la época mexicana imperial, hasta 1863, no se supo el tonelaje de los barcos; pero los derechos por tonelada de buques franceses sumaron 3 831 y los de otras naciones 8 389. Hasta diciembre de 1864 los derechos por tonelada de buques franceses aumentaron a 11 276 y los buques con otras banderas alcanzaron 26 395. Hasta diciembre de 1865 sólo se conoce la cifra total de derechos por tonelaje, sin especificación, que alcanzó 29 607, cifra inferior a la englobada de lo producido por buques franceses y de otras naciones en el año anterior. Hasta octubre de 1866 los derechos por tonelada, también englobados, llegaron a 27 526 en el periodo administrado por los franceses, afectado por la convención de julio de 1866; después se recogieron 2 697, que cerraron el año de 1866. Sumada esta cantidad a la anterior resulta que el año de 1866 mantuvo el volumen y que lo acrecentó ligeramente.¹²

Indudablemente el movimiento del puerto de Veracruz durante la dominación francesa y el Imperio aumentó el volumen de buques que entraron y salieron, pero no fue la raquíta flota nacional la que lo produjo, y las consecuencias del mismo fueron funestas para el país. Veracruz se convirtió así en el indicador de la tragedia nacional y puso en evidencia la responsabilidad de los conservadores que intrigaron en Europa y también de lo que se había ocasionado por las ambiciones de Napoleón.

8. *El papel de las aduanas en la intervención y en el Imperio*

La intervención y el Imperio fueron fenómenos que afectaron el puerto de Veracruz intensamente, al convertirlo en el punto de entrada que facilitó el acceso al resto de la nación. Su toma volvió a establecer la dirección de la corriente tradicional

¹¹ *Ibidem*, p. 675-80.

¹² *Ibidem*, p. 682.



histórica por la que los puertos se hicieron indispensables en la vida del interior. En este caso la situación interna, anterior a la intervención, provocó la ocupación de Veracruz y, desde ese momento, el puerto fue, con los desembarcos, la carga y la descarga de los navíos, necesario para mantener la vida de la intervención y del Imperio. Sin embargo, no fue éste el único puerto afectado por el fenómeno histórico. El estudio de lo ocurrido en los demás muestra cómo, al establecerse el centro del movimiento en Veracruz, éste se proyectó a los demás puertos aun cuando fueran de menor importancia marítima.

Las fuerzas que se hallaron en Veracruz afectaron al puerto de Tampico por medio de una expedición que tomó la plaza el 29 de septiembre de 1862. Lógicamente los empleados del gobierno republicano se negaron a servir y dejaron sus puestos, algunos incluso abandonaron la ciudad. La ocupación tuvo lugar durante poco más de un mes, porque Tampico volvió a pertenecer al gobierno republicano y los empleados se reincorporaron a sus puestos, y estuvieron en ellos hasta el 8 de agosto de 1863 cuando volvieron las fuerzas francesas para tomar puerto y aduana. El 8 de agosto de 1866 el gobierno juarista recuperó Tampico, después de la derrota francesa, y el puerto volvió a manos de sus empleados.

A lo largo de esas vicisitudes se observa cómo, de una recaudación de poco más de cien mil pesos en 1863, se pasó a poco más de medio millón en 1864; de ahí se saltó a un millón y medio en 1865 y en 1866 se bajó a medio millón. El año de 1865 fue un periodo comparativamente tranquilo para los franceses y su administrador cumplió con el cometido de favorecer la obtención de circulante para su gobierno, pero en 1866 hubo que enfrentarse con la entrada de las fuerzas gubernamentales que recuperaron el puerto.

Matamoros siempre fue una aduana de segunda clase, y se vio favorecida por la guerra civil de los Estados Unidos. El movimiento norteamericano en ese puerto obtuvo el volumen suficiente para equiparar su aduana a las de Tampico y Veracruz. Por allí salieron productos norteamericanos que se enviaban a Europa. Hasta 1864 quedó en manos del gobierno juarista, pasó a manos de los franceses, y el gobierno federal recobró el puerto un año más tarde. Mientras estuvo en manos francesas recaudó derechos por valor de un millón cuatrocientos ochenta mil pesos.

Tuxpan fue un puerto de cabotaje que se habilitó para el tráfico extranjero y en mayo de 1864 se adhirió al nuevo orden quedando en manos del prefecto Anastasio María Llorente, y sus ingresos fueron reducidos por la cercanía de Veracruz.

Tabasco sufrió intensamente a causa de las expediciones francesas procedentes de Veracruz y llevadas en navíos menores de guerra, que tomaban la aduana y subían, a veces, hasta San Juan Bautista. Ocuparon la capital del estado, también muchos de los pueblos del interior. Los enfrentamientos fueron continuos entre los republicanos y los franceses que en ocasiones se replegaron a la costa protegidos por sus lanchas cañoneras.



Sisal, complemento de Campeche, derivó su importancia del tráfico que había con los Estados Unidos y con La Habana. A partir de octubre de 1864 cayó en manos francesas y durante el Imperio fue administrado por una guarnición austriaca, que se ocupó en enviar el dinero obtenido en sus recaudaciones a Veracruz. Éstas oscilaron entre los doscientos y los cuatrocientos mil pesos.

Campeche estuvo en manos francesas durante los años de 1864, 1865 y 1866, cuando los mexicanos del Imperio lo administraron. Su movimiento o su recaudación no pueden compararse con los de Veracruz y sus ingresos aduanales estuvieron, poco más o menos, al nivel de los de Sisal.

Isla del Carmen fue ocupada por las fuerzas intervencionistas en 1864 y quedó en sus manos hasta 1866, con recaudaciones de alrededor de cien mil pesos anuales. De ellos hubo que pagar los gastos de administración y las atenciones civiles y militares. Y también las locales.

El istmo de Tehuantepec contó con dos aduanas: Coatzacoalcos, en el Golfo, y La Ventosa, en el Pacífico, puertos entre los que se proyectaba la construcción del ferrocarril. Coatzacoalcos pasó constantemente de una fuerza a otra, hasta el punto de que sus movimientos mercantiles se desconocieran.

Por el lado del Pacífico, aparte de La Ventosa que dependió de Coatzacoalcos, Acapulco también pasó repetidamente de unas fuerzas a otras durante la intervención y el Imperio entre los años de 1864 a 1866 y no fue posible conocer la importancia de su movimiento. Los empleados de sus aduanas pasaron a Tepic en el mes de enero de 1865 en calidad de emigrados, y allí los atendieron con dos tercios de su haber. En febrero de 1866 el administrador de la aduana acapulqueña volvió a ser responsable de la misma y las autoridades republicanas ocuparon el puerto durante unos trece meses consecutivos correspondientes al periodo de mayor apogeo imperial.

San Blas se hizo depender de Mazatlán, porque allí residía el director de las aduanas del Pacífico. Pero desde 1865 los inspectores franceses viajaron de continuo a los puertos del sur porque, si salían, les cubrían gastos de viaje y gratificaciones. En mayo de 1864 el puerto fue incorporado al Imperio hasta que, a principios de 1867, con la adhesión del general Manuel Lozada a la república y con la desocupación de Guadalajara, la aduana volvió al dominio de la república.

Las aduanas del Pacífico siempre tuvieron menor importancia que las del Golfo y es así como San Blas recaudó en dos años y ocho meses poco más de medio millón de pesos. A pesar de que fue administrada por un mexicano, sufrió las visitas constantes de los inspectores franceses que hacían sus recorridos. La presencia de los navíos en el puerto fue muy escasa, pues los derechos de pilotaje durante los años de ocupación sólo alcanzaron alrededor de mil quinientos pesos.

Sin duda los puertos más importantes en el Pacífico fueron Manzanillo y Mazatlán. El primero cayó en manos francesas al final de 1864. Manzanillo tenía un



movimiento regularizado de mercancías y navíos desde años atrás, pues su rendimiento aduanal era de alrededor de un millón de pesos anuales. En 1866 fue ocupado por el general Corona, que lo sujetó en nombre del gobierno juarista, lo mismo que otras plazas del sur. Payno consideraba que las entradas del puerto eran buenas, a pesar de que los comerciantes pedían descuentos constantes en los impuestos de la zona. Todo el dinero recogido cubrió gastos de guerra franceses.

Mazatlán, el otro puerto importante de esa costa, fue ocupado en noviembre de 1864 y los franceses subsistieron en la ciudad hasta el 31 de octubre de 1866, cuando el mariscal, comandante en jefe, concentró sus fuerzas en la capital para retirarlas todas juntas hacia Veracruz. Constantemente fueron hostigadas por los republicanos, incluso en el momento de embarcarse y aun cuando el puerto estuvo sitiado en muchas ocasiones, su aduana produjo, en menos de dos años, una suma mayor a los dos millones que fueron el producto del comercio de cabotaje nunca interrumpido.

El puerto de Guaymas sólo fue ocupado durante ocho meses y los funcionarios franceses quisieron sustituir empleados nacionales por franceses o austriacos para lograr que, con el tiempo, los jefes de esas oficinas fueran extranjeros y de su confianza. Sin embargo, en el caso de Guaymas, los sonorenses y también el gobernador, Ignacio Pesqueira, pudieron retardar su ocupación militar acortando el periodo de la intervención.¹³

9. Conclusión

La Reforma y los conservadores, éstos aliados a las cortes europeas, plantearon en México la dualidad que culminó con la intervención francesa, de la que se desprendió el soñado Imperio conservador convertido en un escape del compromiso político francés.

Los emperadores abandonaron el Mediterráneo entre honores militares, y los volvieron a recibir a su llegada a Veracruz de parte de conservadores y de intervencionistas. En las seis semanas de viaje el emperador pudo reflexionar, después de la agitación sufrida durante su última época pasada en Europa, y puso fin a su problema de herencia familiar a la vez que se enfrentó a un futuro, incierto, con soluciones de protocolo.

A pesar de la recepción celebrada en Veracruz por colaboracionistas e invasores, el puerto, indiferente y curioso, sólo observó los sucesos. Ello fue un mal presagio del porvenir, pues hasta el coche imperial se quebró con la resistencia de los imponentes atascaderos de la sierra. Era falso que los emperadores fueran recibidos por el

¹³ "Informe de M. Payno", en Guillermo Tardiff, *op. cit.*, t. II, p. 680-90.



“puerto”; también lo fue el que los mexicanos hubieran deseado al emperador, y mentira, igual, que el país estuviera pacificado cuando el apresurado soberano recorría sus provincias para familiarizarse con la nación y popularizarse. De hecho, considerar esas tres falacias significa que el Imperio emprendía, de antemano, el camino del fracaso. En el periodo imperial, el éxito militar de los franceses fue un flamazo y la mar gruesa liberal no se hizo esperar. El año de 1866 fue definitivo al terminar la guerra civil de Estados Unidos, que presionó a Napoleón para que ordenara el retiro de los expedicionarios. Ninguna gestión bastó para detener su salida. Bazaine ofreció pasaje en sus barcos al emperador, y el último de ellos zarpó en marzo de 1867 dejando a Maximiliano a merced de sus propias fuerzas.

Veracruz presenció de nuevo el aluvión del paso de los franceses, esta vez de salida, y quedó en espera de ver pasar el féretro del enemigo imperial, después de su fusilamiento en junio de 1867.

El Imperio, último capítulo de la intervención francesa, había terminado. La nación quedó en manos de la Reforma después del triunfo liberal.

A pesar de su existencia efímera, el Imperio trató de militarizar la vida marina intentando organizar legislativamente su estructura. La marina se hizo depender del ministerio de Relaciones Exteriores y *Marina*, que tuvo a su cargo los reglamentos y las leyes que debían regir, inspirados en principios conservadores opuestos a los precedentes. En cierta forma, esos principios imperiales restablecieron las ordenanzas de 1802.

Desde su propio punto de vista, la nueva legislación imperial significó un esfuerzo encomiable por lo minucioso, pues además de establecer la “matrícula”, que ponía un arnés a los hombres de mar de acuerdo con un pensamiento militar conservador, se adentró hasta la intimidad en los diversos aspectos materiales, comerciales, jurídicos y administrativos que constituyen la base de toda organización marítima.

Sin embargo, los anhelos imperiales de reglamentar y organizar la marina quedaron, de hecho, en el aire por no corresponder, como siempre había sucedido, a la realidad del material flotante que debía hacerlos posibles. La escasez de naves y la falta de interés en su construcción es en verdad sorprendente durante ese periodo.

La utilidad de los puertos se cifró casi de manera estricta en la administración de las aduanas, que fueron exprimidas tanto por intervencionistas como por imperialistas en beneficio de las naciones que los apoyaban. Esos beneficios procedieron de un comercio que se hizo, como siempre, por marinas extranjeras, pues la nacional no intervino y es posible que sus exiguas naves se dedicaran a usos baladíes.

Detrás de todo esto, e imposible de valuarse, se levantó el contrabando como un símbolo de la protesta reformista y es posible pensar que si favoreció a los intervencionistas, también contribuyó al movimiento interno del país que ayudó a la estructura liberal que se erigía.

El hecho fue que en el periodo más agudo de la intervención el tonelaje extranjero



recibido en puertos mexicanos fue mayor que el procedente de Francia. Quizá se deba a la gran cantidad de contrabando efectuado, pues casi todos los puertos, excepto Veracruz, pasaban de manos intervencionistas a liberales y viceversa, como sucedió en Tampico, Matamoros, Tuxpan, Tabasco, con San Juan Bautista, Sisal, Campeche, Isla del Carmen, Coatzacoalcos y Ventosa; Acapulco, San Blas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.