



Caribbean Studies

ISSN: 0008-6533

iec.ics@upr.edu

Instituto de Estudios del Caribe

Puerto Rico

Villegas, Pascale

LAS COSTAS DE YUCATÁN, ESCENARIO DE BATALLAS NAVALES DURANTE LA
GUERRA MÉJICO-TEJAS 1835-37

Caribbean Studies, vol. 44, núm. 1-2, enero-diciembre, 2016, pp. 187-204

Instituto de Estudios del Caribe

San Juan, Puerto Rico

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39251287008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LAS COSTAS DE YUCATÁN, ESCENARIO DE BATALLAS NAVALES DURANTE LA GUERRA MÉJICO-TEJAS 1835-37

Pascale Villegas

ABSTRACT

During the interval of time of Texas Independence War, the Mexican Gulf was the place of Texan attacks against the ships of the Mexican navy as well as national trade ships. The effective assaults organized during two years on the Yucatan coasts, particularly in front of the Sisal and Campeche ports, were considered as pirates by the Mexican Authorities. This investigation offers a vision of the same event viewed from both opposite sides, as given us by a documental review in Mexican and foreign archives. With this information, we can understand different aspects of the Yucatan economic as well as maritime trade, smuggling, the disastrous situation of peninsula's inhabitants and finally the network of corruption in the higher levels of the local government that weakened the defense of the Yucatan coasts against these fulminant corsairs attacks.

Keywords: Texas independence, Texas' Navy, Yucatan, pirates, smuggling

RESUMEN

Durante el lapso de tiempo que duró la Guerra de Independencia de Tejas, las aguas del Golfo de Méjico fueron el escenario de ataques de buques tejanos contra la flota tanto de la armada mejicana como del comercio nacional. Los asaltos fugaces pero eficaces perpetrados durante dos años frente a las costas de Yucatán, en particular frente a los puertos de Sisal y de Campeche, fueron calificados por las autoridades mejicanas como un acto de piratería. Mediante la consulta de documentos en archivos tanto mejicanos como extranjeros, este trabajo ofrece una visión de un mismo acontecimiento visto tanto por los independentistas tejanos como por los mejicanos. Gracias a los documentos nos adentramos en el contexto de la Península, su comercio marítimo, su contrabando, la situación económica desastrosa de sus habitantes y finalmente las redes de corrupción de las altas esferas del gobierno peninsular que debilitaban aún más la costa yucateca ante esos fulminantes ataques.

Palabras clave: independencia de Tejas, armada naval tejana, Yucatán, piratería, contrabando

RÉSUMÉ

Durant les années que dura la Guerre d'Indépendance du Texas, le Golfe du Mexique fut le théâtre d'attaques de bateaux texans contre la flotte de l'armée mexicaine et commerciale. Les offensives fugaces et d'autant plus efficaces perpétrées durant deux ans face au littoral du Yucatan, en particulier face aux ports de Sisal et de Campeche, furent qualifiées par les autorités mexicaines d'actes de piraterie. A travers une recherche en archives au Mexique et à l'étranger, ce travail offre une vision d'un même événement vu sous l'angle des indépendantistes texans et des mexicains. Par le biais de ces documents, nous nous introduirons dans le contexte de la Péninsule, son commerce maritime, sa contrebande, la situation économique désastreuse de ses habitants et enfin les réseaux de corruption des hauts placés du gouvernement péninsulaire qui rendaient encore plus vulnérable la côte yucatèque de ces fulminants attaques.

Mots-clés : Indépendance du Texas, armée navale texane, Yucatan, piraterie, contrebande

Recibido: 3 marzo 2015 Revisión recibida: 15 agosto 2015 Aceptado: 18 agosto 2016

El 15 de marzo de 1836, la goleta nacional *Pelicano*, su capitán y piloto Manuel Pérez Espinola de 21 años de edad, procedente de Nueva Orleans con 10 días de navegación, fondeó en la bahía de Sisal donde fue arrestada por las autoridades de este puerto, quienes sospechaban que había participado en el proceder de contrabando. Mientras se esperaba la decisión del juez del Distrito quien tenía que dictaminar si la goleta había caído en el tráfico ilícito de mercancías, se le había quitado las velas, salvo la de micena por si soplabla un viento fuerte del norte. El caporal Cesario Sandoval, 4 soldados y 2 guardias de costa, Ignacio Ávila y Ceferino Aguilar habían sido asignados para custodiar el barco durante el tiempo que se diera la sentencia. Sin embargo, a las 11 horas de la noche, un navío tejano se aproximó a dicho barco, matando a los custodios y miembros de la tripulación. El capitán Pérez Espinola, estando a tierra con 4 marinos, se salvó del ataque cuyo fin fue el secuestro de su embarcación por los asaltantes.¹ La agresión en contra de este buque comercial en la parte norte de la península de Yucatán resultó ser el primero de una serie de ataques orquestados por un puñado de sublevados de la provincia de Tejas.

La historia del movimiento de independencia de Tejas ha sido trabajada abundantemente y la hemerografía de la época mejicana y norteamericana permite seguir cronológicamente cada paso de los

eventos.² Desde la época colonial, la provincia más nortea de la Nueva España nunca había sido una prioridad de colonización ni tampoco de protección fronteriza por parte de las autoridades novohispanas, una debilidad que siguió siendo después de la independencia de Méjico. La Ley de Colonización de agosto de 1824³ promovida por el gobierno de Iturbide pretendía motivar la instalación de extranjeros católicos en México otorgándoles tierras en concesión, libre de impuesto por un lapso de cinco años, y de diez para el caso de Coahuila y Tejas. Dicha ley, a la larga, fue contraproducente ya que el territorio tejano fue ocupado por migrantes provenientes esencialmente de Estados Unidos, con creencias religiosas diferentes, quienes se fueron apoderando de grandes extensiones de terrenos.⁴ Varias fueron las causas que dieron pie a la pérdida definitiva de esta provincia en la primavera de 1836: colonos subordinados, inestabilidad política en Méjico, fin del tiempo concebido para no pagar impuestos por las concesiones de tierra, ayuda oficiosa de Estados Unidos, quienes apoyaban con dinero y voluntarios la causa tejana, cierre de todos los puertos tejanos, salvo Galveston, ante el aumento del contrabando marítimo.⁵

La guerra de Tejas se perdió por tierra y por mar. A este respecto, muy pocas son las investigaciones enfocadas en la importancia estratégica de las batallas libradas en el Golfo de Méjico por la flota tejana, “the Texas Navy”, en contra de los buques de guerra y de comercio mejicanos.⁶ El propósito de este trabajo gira en torno a este tema, enfocando la presencia de los tejanos sublevados frente a las costas de Yucatán, en particular frente a sus dos principales puertos: Sisal y Campeche. Partiendo de documentos en archivos mejicanos, estadounidenses, franceses e ingleses, veremos de qué manera operaban mediante los testimonios de sus víctimas. Para entender el éxito de sus maniobras, ahondaremos en el aislamiento de la península de Yucatán frente al poder central mejicano completamente destabilizado políticamente así como en la vulnerabilidad de las autoridades locales ante el comercio ilegal, fuente de ingreso regular a consecuencia de la inseguridad económica del país.

La distancia y las condiciones geográficas muy hostiles sobre un camino exhausto desde el centro de Méjico desmotivaban cualquier arribo de tropas mejicanas por tierra, y rápidamente los tejanos entendieron que la guerra se podía ganar estrangulando el movimiento marítimo mejicano en las aguas del Golfo. Así fue como se creó una flota oficial creada a raíz del discurso del gobernador de Tejas, Henry Smith, en noviembre de 1835, cuando recomendaba el otorgamiento de cartas de patente de corso para bloquear los puertos mejicanos y desequilibrar su comercio.⁷ En efecto, si las facturas y los manifiestos estipulaban que el cargamento no era propiedad mejicana, los tejanos dejaban ir a su presa.⁸ El 22 de ese mes, el Sr. Perry del Comité de Asuntos Navales

otorgó estas cartas a hombres profesionales de gran habilidad y experiencia náutica, con barcos no menores a 80 toneladas, para navegar solamente en las aguas del Golfo de Méjico y atacar, capturar, llevar a puertos tejanos y poner precio a la mercancía cuya venta se debía de realizar en el mercado público, el 20% estaba destinado a la causa. Estas licencias no tenían validez una vez concluida la guerra entre Tejas y el Gobierno central mejicano.⁹ Entre el 1º y el 6 de diciembre, el Gobierno Provisional otorgó patentes de corso a los capitanes Silas Dinsmore, Robert Potter (futuro Secretario de la Armada) e Ira R. Lewis, entre otros. Siguiendo las recomendaciones del Sr. Perry en la compra, armamento y equipamiento de dos goletas de 12 cañones y dos goletas de 6 cañones, la compra se efectuó entre enero y febrero de 1836, cuando Tejas adquirió la *Invincible*, la *Brutus*, la *Liberty* y la *Independence*. Ante los ojos del Gobierno provisional de Tejas, los barcos y su tripulación formaban parte de la marina auxiliar, una marina de corsarios.

Según la definición propuesta por Azcárraga y de Bustamante, el corso es “una empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizadas con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos.”¹⁰ De acuerdo con esta definición teórica derivada de los tratados sobre derechos de la guerra marítima, el corso tejano cumplía con todos los conceptos jurídicos, salvo con uno: la legitimidad de su gobierno. Las autoridades mejicanas nunca dieron validez a esas cartas de patente y cualquier ataque dirigido por la armada tejana en aguas del Golfo contra buques nacionales sería calificado como un acto de piratería. Además, con el comienzo de las hostilidades, se había emitido en Méjico una circular del 30 de diciembre de 1835 en la cual se definía como “pirata” a todos los extranjeros que penetraban armados o introducían armas y municiones por algún puerto de la República, los cuales serían juzgados y castigados como tal.¹¹ De ahí esta dicotomía en los términos utilizados según el origen de las fuentes consultadas, “corsarios” en los documentos tejanos, “piratas” en los documentos mejicanos, norteamericanos, franceses e ingleses, puesto que esas últimas tres naciones no reconocieron oficialmente a Texas hasta 1837, 1839 y 1840 respectivamente.

La proclamación de la independencia de Tejas el 14 de mayo de 1836 firmada entre el General López de Santa Anna y D. David G. Burnet, presidente de la República de Tejas no fue suficiente para poner fin a los hostigamientos en altamar ya que los compromisos oficiales y extraoficiales de ambos bandos habían sido expuestos sobre el papel, mas no cumplidos. La diplomacia no había atravesado las aguas del Golfo, donde los asaltos por parte de los tejanos seguían, en específico frente a las costas yucatecas.

Entre junio, julio y agosto de 1836 los ataques se habían multiplicado, eran relámpagos, eficaces y hasta violentos si no había cooperación, como lo atestiguaban los capitanes de las goletas nacionales y extranjeras mercantes interrogados por Manuel de Lara Bonifaz, capitán del puerto de Campeche y Juan Fernández Cota, capitán del puerto de Sisal.¹²

La *Brutus* y la *Invincible* eran los pailebotes tejanos más citados en la serie de declaraciones de los pescadores, patrones de canoas o capitanes de buques, víctimas de secuestro. Armados con cañones de 8 o 10 de colisa, navegaban con la bandera tejana con una sola estrella blanca. Según los testigos, a su bordo, el equipaje se componía de un revoltijo de 30 a 40 hombres de todo color, armados con sables, armas blancas y pistolas, voluntarios “enganchados en las tabernas”, de lengua inglesa, muy mal vestidos, tratados con mucho rigor. Las condiciones a bordo eran precarias, comiendo una sola vez al día una ración de carne, pan y agua.¹³ Las motivaciones de esos hombres en embarcarse, aparte de servir la causa, fue la promesa de recibir lotes de tierra de acuerdo al tiempo que servían en el ejército tejano como lo había prometido Austin, así como una parte proporcional al monto total de la mercancía robada y vendida.

En alta mar, el ataque se hacía por medio de una canoa con 5 hombres a bordo que avanzaba directamente hacia su presa. Una vez abordada, los asaltantes tomaban el mando para llevarla al puerto tejano de Galveston donde desembarcaban y vendían los efectos a bordo; al paso de unos días se dejaba en libertad la embarcación capturada. La toma de la goleta mejicana *Matilde* el 30 de julio de 1836, apresada entre Sisal y Campeche, cerca de Punta de Piedra, por la goleta de guerra *Terrible* fue muy difundida en los periódicos de la época por el alto valor de su cargamento estimado en unos 15.000 pesos.¹⁴

Después de haber permanecido más de seis meses en Nueva York —otro ejemplo de apoyo indirecto estadounidense— para una completa restauración entre octubre de 1836 y abril de 1837, la *Brutus* y la *Invincible*, ambas de 125 toneladas, regresaban a la acción, a su bordo el Secretario de guerra S. Rhodes Fisher y su comodoro Henry Livingston Thompson.¹⁵ Presentes en las aguas de la costa yucateca desde Belice hasta Campeche, fondeaban en Cancún e Isla Mujeres para abastecerse en agua y víveres. Durante su recorrido, H.L. Thompson reportaba que la isla de Cozumel había sido uno de los lugares más deseables, cuya población aclamaba con mucho ánimo la bandera estrellada, tanto así que cabía la posibilidad de anexar la isla,¹⁶ una isla estratégica en el circuncaribe por su localización cercana a la costa y por estar entre los ingleses en Belice, los españoles en Cuba y los mejicanos en Yucatán.

A lo largo del verano de 1837, los dos buques seguían causando

estrageo entre la población yucateca, el 21 de julio fue contra los pueblos y vigías de Dzilam y de Telchac, apareciendo unos días después frente a las costas de Sisal quemando las lanchas que se les atravesaban así como los ranchos del Alacrán, Chicxulub y Chuburná¹⁷ y capturando las mercancías del navío mejicano *Alerta*, capitán Laborde, llevado a Matagorda y la de una goleta inglesa, *Eliza Russell*, procedente de Liverpool con un cargamento estimado a 60.000 piastras consignados a la casa Gutiérrez de Campeche vendido en Galveston.¹⁸ La meta seguía siendo la misma que un año antes cuando habían empezado los hostigamientos: debilitar el comercio mejicano.

El puerto de Sisal fue el escenario de tres días de cañonazos durante los cuales se incendiaron las casas cubiertas de palma de guano donde estaba almacenada la variedad de mercancías listas para ser expedidas hacia el extranjero. El capitán de la goleta tejana *Invincible*, el Sr. Thompson, había tenido la “cínica” gentileza de advertir mediante el envío de una carta al comandante militar de Sisal, el coronel Cota, con fecha a 27 de julio, de la inminente agresión si no pagaba la cantidad de 20.000 pesos “garantizando a nombre de mi gobierno que no volverán a ser molestados, al menos por el espacio de 6 meses”.¹⁹ Con este chantaje provocativo y abiertamente belicoso contra una población indefensa, la definición teórica del corso pierde aquí su sustento legal y cruza la frontera tan delgada hacia la piratería.

Dos días después, el comandante del cuartel de Mérida escribía a su Ministro de Guerra en la cual tomaba la medida, en consecuencia de las prevenciones convenientes, de “precaer con anticipación” —irónicamente después de un año de incesantes ataques— a la población de la costa occidental de Yucatán, partiendo de Chuburná hasta el puerto del Carmen con:

80 hombres de infantería con una partida de caballería a las órdenes del capitán D. Benito Pacheco, para que pasando a Chubumá [Chuburná] estuviere a la mira de las operaciones del enemigo, y procurase escarmentarlos si intentaban volver a tierra. Otra fuerza de 40 hombres mandé situar con el mismo objeto en el puerto de Telchac, la cual en caso necesario sería auxiliada por las compañías de milicia activa de los pueblos inmediatos, que he dispuesto se hallan prontos para marchar al primer aviso que se les dé. He mandado reforzar la guarnición del Carmen, y que la demás tropa que está fuera de servicio. Iguales prevención se han hecho a las compañías del Segundo batallón activo, residente en Lerma, Seybaplaya y Champotón, situando al coronel graduado D. Mariano Quijano en el segundo punto para que tome por sí las providencias que convengan, y ejecute las que les dicte esta comandancia general.²⁰

Otra medida —tomada más de un año después del secuestro de la

Pelicano— fue que los navíos mercantes que fondeaban a larga distancia de la costa y expuestos a ser sorprendidos de noche se les pedía arrimarse más, frente a las baterías de las plazas y recibían por fin asistencia de la marina mejicana. Una medida ya tardía, puesto que en agosto de 1837, la mayoría de la flota tejana fue llevada al puerto de Nueva Orleans para su desmantelamiento y venta; el dinero recabado servía para pagar los gastos que las embarcaciones secuestradas no alcanzaban a cubrir por el insignificante provecho sacado al comercio mejicano.

Sin embargo, en octubre de 1837, fue el turno de la goleta inglesa *Elizabeth* en la sonda de Campeche a raíz de lo cual el secretario del almirantazgo británico emitía un comunicado avisando a los capitanes ingleses que tratasen a “los cruceros de Tejas como piratas”. En Jamaica, la noticia de la toma de la *Elizabeth* había provocado que el comodoro Peyton despachara algunos buques de Su Majestad británica para perseguir la escuadrilla tejana.²¹ Durante la guerra de Tejas, Gran Bretaña había sido el aliado más cercano a Méjico por una parte para proteger sus intereses comerciales privilegiados que había tejido con este país desde muy temprano y sobre todo para frenar el expansionismo estadounidense.²²

Es verdad que la guerra contra la rebelde provincia de Tejas costaba caro y ante el préstamo por un total de dos millones de piastras para seguir la lucha, otorgados en el verano de 1836, la opinión europea de que Méjico tenía que ocuparse primero en mejorar las condiciones de su país antes de seguir endeudándose en una guerra perdida de antemano, no por recuperar sus territorios sino su amor propio, se difundía entre los periódicos de la época con palabras claras y concisas. Así lo dejó plasmado el periódico francés, le *Journal des débats*, el 3 de septiembre de 1836:

Los mejicanos no tienen dinero para los gastos interiores del país, carecen de él para abrir camino, para reparar los del tiempo del gobierno español, para sostener sus puertos o para reprimir a los ladrones de que está infestado el país, para satisfacer sus sueldos a los funcionarios, o para pagar los mereces de la deuda pública, y ellos sin embargo están comprometidos a procurarse fondos para vengar el amor propio nacional, y para defender su independencia, porque la independencia mexicana es la que en efecto se ve atacada en Tejas.²³

Una visión muy acertada del estado de la economía nacional con una industria y un comercio privados de inversión y por ende incapaces de generar cualquier beneficio. El aumento de las recaudaciones tributarias era una solución a corto plazo para cubrir los gastos de la guerra de Tejas y llenar las cajas del Estado. Del 25 de noviembre de 1835 al 20 de julio de 1836, hubo seis ajustes de impuestos sobre las propiedades urbanas, rústicas y de comercio a nivel nacional.²⁴ Frente a esta política

fiscal, Yucatán acentuó su crisis financiera. El episodio de la toma de la *Pelicano* en marzo de 1836 que vimos al inicio de este trabajo ilustra por una parte el total aislamiento de los yucatecos del gobierno central y por otra la desorganización y la corrupción de las autoridades de los puertos de Sisal y de Campeche.²⁵ En efecto, tres meses antes, es decir el 25 de enero de ese mismo año de 1836, el capitán de la *Pelicano* había colaborado con las autoridades marítimas de Sisal al proporcionarles información sobre la situación en la lejana provincia de Tejas²⁶ puesto que esta goleta nacional hacía con frecuencia la navegación entre Sisal y Nueva Orleans en búsqueda de harina y de maíz, única mercancía autorizada a introducir de Estados Unidos desde el año anterior cuando la población de Yucatán había vivido una época desastrosa de hambruna.²⁷ En su reporte, el capitán de la goleta ya había subrayado que los buques mejicanos estaban en peligro de ser la presa de ataques de corsarios tejanos por lo que la mayoría de entre ellos prefería permanecer anclada en Nueva Orleans.

Aunado a ser atacados en alta mar por los rebeldes, los navíos comerciales que practicaban el comercio de cabotaje evitaban cada vez más acercarse a los puertos del centro de la República como Veracruz y Tampico por ser la presa del ejército mejicano quien los interceptaba y se apropiaba de los marinos para ser alistados de grado o por fuerza en la marina militar.²⁸

En una carta del cónsul de Francia en Campeche, el Sr. D'Hauterive al Sr. Le Duc, al mencionar el secuestro de la *Pelicano* mostraba una franca preocupación por la navegación costera de Campeche, indefensa comparada con la bahía de Sisal. La toma del barco se había cometido con tanta velocidad y crueldad en plena vista de los sisaleños, además estando éste bajo el resguardo de soldados armados, elevaba aún más la preocupación para los navíos navegando en altamar y sin protección alguna a pesar de que se había emitido la ley del 3 de febrero de 1836 en la que se permitía a los buques mercantes nacionales que se armaran en su defensa mientras duraba la guerra contra los rebeldes de Tejas.²⁹

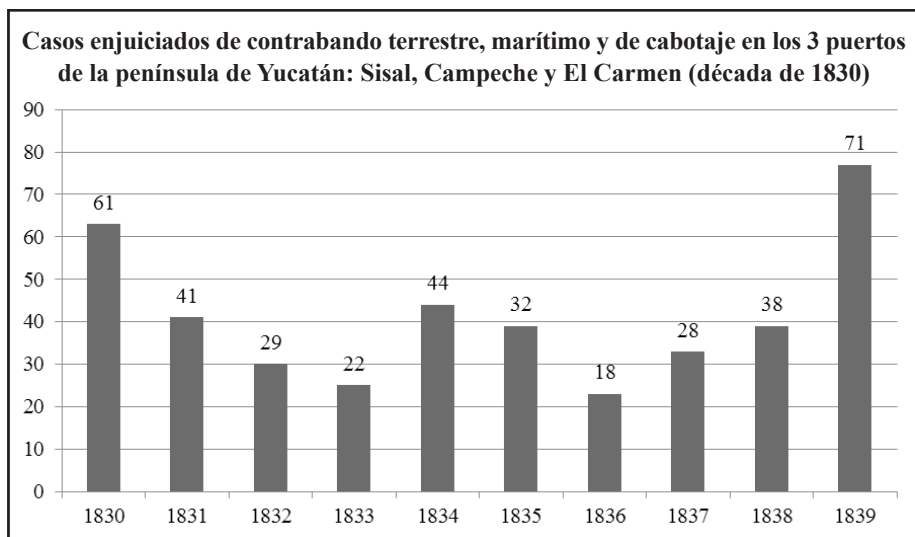
La falta total de recursos en las cajas del gobierno de Yucatán y el constante rechazo de los comerciantes de la región para financiar el armamento y provisiones por su cuenta ya que sabían que nunca iban a recuperar su dinero o que éste iba a desviarse de su destino, hicieron que el proyecto de armar algunas canoas para la protección de los navíos comerciales cayera en desuso.

En Yucatán, quizás la ausencia de dinero era un pretexto más utilizado por las autoridades de los puertos de Sisal y de Campeche y por sus respectivos negociantes. En efecto, si la defensa de las costas y de los navíos comerciales era demasiado eficiente, sería un golpe duro para el contrabando en el que estaban involucradas ambas partes. Como

lo testifican los periódicos de la época, el desembarque y venta de los efectos ilegales se hacía intramuros o extramuros de Campeche, con toda despreocupación.³⁰ Hasta el propio cónsul de Francia fue testigo de una venta de mercancías a un cuarto de legua en las afueras de Campeche ante los ojos cerrados de las centinelas de los fuertes y de los soldados de la ciudad.³¹ A pesar de que había llegado a Campeche unos meses antes para ocupar su puesto diplomático, el señor cónsul ya se había enterado de que la inmensa fortuna del General Toro, Gobernador Interino de Yucatán entre 1835 y 1837, provenía en parte de este comercio ilícito.

El análisis cuantitativo, cualitativo e histórico de los casos de contrabando que aparecen en la gráfica siguiente correspondiente a la década de 1830 demuestra que entre 1835 y 1836, que coincide con la presencia del gabinete del gobierno de la provincia de Yucatán en Campeche—y no en Mérida, capital del estado—, se registró el menor número de juicios de contrabando en toda la década. La corrupción, el soborno, la complicidad entre comerciantes, contrabandistas y autoridades locales que evocaba el cónsul de Francia podrían explicar que todos los involucrados —con la autorización oficiosa del Gobernador Toro— aflojaran no ante el comercio ilegal sino ante la decisión de llevar esos casos a juicio, menos lucrativos por los impuestos vertidos en las cajas de la Hacienda Pública y municipal.

No obstante, hay otra explicación más cerca de la realidad que vivía el puerto de Campeche en 1836, caído en un casi desolado abandono a raíz del Decreto de cierre del puerto del Carmen emitido el 30 de noviembre de 1835 y que entraba en vigor a partir de junio de 1836. En vez de beneficiar el auge de las entradas y salidas de barcos al puerto campechano como esperaban sus comerciantes, tuvo un efecto contrario, ya nadie iba ni a Campeche ni al Carmen.³² De hecho, los 18 casos de contrabando de 1836 son en su mayoría terrestres; los pocos marítimos que hemos consultados son del primer semestre, cuando el decreto no había entrado en vigor.³³ Antes de ser Gobernador del Estado de Yucatán, Francisco de Paula y Toro fue Comandante de las Armas de Campeche y había sido comisionado para perseguir la introducción de mercancía ilegal, un oficio que ejercía con mucho recelo, ya que entre 1830 y 1834 tenía un promedio de una toma importante cada dos meses. Como principal aprehensor, se quedaba con la mitad de la mercancía o con el dinero que resultaba de la venta pública tal y como lo estipulaba el Reglamento para la distribución de comisos del 4 de septiembre de 1823, artículos 8 y 10.³⁴ Desafortunadamente, no contamos con la información de sus presas clandestinas donde las negociaciones con los contrabandistas terminaban en un acuerdo para no llegar a juicio, de ahí quizás el origen de su riqueza.



Cuadro elaborado por la autora en base a la información de los expedientes del Archivo Histórico de la Casa de la Cultura Jurídica de Campeche, CCJC.

En relación con los ataques tejanos en Yucatán, sólo hemos encontrado dos casos de juicio penal en contra de posibles colaboradores con el enemigo. El primero es del joven Juan Gio, quien aparece mencionado por vez primera como el cocinero de la ya citada goleta *Matilde*, en julio de 1836.³⁵ Año y medio después, volvemos a topar con él de edad de 16 años, ahora tripulante de la goleta española *Diligencia* procedente de Nueva Orleans que arribó al puerto de Sisal en diciembre de 1837. Gio fue detenido y culpado de alta traición.³⁶ Según su testimonio, durante los cañonazos contra la plaza de Sisal en el verano de 1837, Juan Gio fue otra vez prisionero de la goleta *Brutus*, hallándose de mozo en la canoa *Unión* de la propiedad de Jesús Campo. La acusación fue con base en que todos fueron liberados salvo él porque había tomado partido voluntariamente de los piratas y se quiso quedar a bordo. Durante el juicio, los miembros de la tripulación de la *Unión* fueron interrogados para corroborar las acusaciones y todos refutaron la participación de Juan Gio, salvo Jesús Campo. Al cabo de cinco meses de declaración, el fallo cayó a su favor: inocente de la condena por alta traición y liberado de toda pena.³⁷

Otro ejemplo, con pruebas irrefutables de colaboración con el enemigo fue el de la goleta americana *Bethlehem* capturada el 5 de septiembre de 1836 por una fragata mejicana, al mando del comandante de la escuadra, el capitán Francisco Reivaud, quien la sorprendió cuando

estaba auxiliando la goleta tejana *Independence* con víveres frente a las costas de Sisal.³⁸ Según las declaraciones, la *Bethelem* había salido de la bahía de Honduras rumbo al puerto de Tampico con cargamento de aguardiente y mercancías. Sin embargo, al examinar sus papeles, los mejicanos encontraron el buque en lastre y con poca carga; el sobrecargo justificó que fue atacado por una goleta de guerra que le robó todo lo que faltaba. Sin embargo, los varios testimonios de los miembros de la tripulación de los tres buques nacionales: el bergantín *Vencedor*, el *Privilegio* y la goleta *Bravo*, coincidían en que habían visto claramente cómo trasladaban cajas de la goleta americana a la tejana. Al cabo de ocho meses de juicio, y a pesar de la intervención del Cónsul norteamericano en Campeche, H. Perrine, se confiscó y se remató por un valor de 1481 pesos y 1 real la *Bethelem* y su cargamento. Su sobrecargo, el español Vicente Albino, fue condenado a la suspensión por cinco años de los derechos de ciudadanía mejicana, además de pagar una multa y las cartas erogadas.³⁹

Los juicios duraron meses, el esfuerzo por parte de la justicia campechana de encontrar culpables fue insignificante, quizás porque no se podía probar la relación directa con los tejanos o quizás porque mantuvieron los ojos cerrados ante el comercio ilícito como lo había señalado el cónsul de Francia. Sea como fuere, dos casos de juicio penal en dos años de permanente contacto entre marinos tejanos y yucatecos es poco. Todas las personas que estaban relacionadas de cerca o de lejos con el comercio de menudeo o de mayoreo salían ganando en contrabandear con el enemigo de la nación con el cual compartían un mismo deseo: el de independizarse. La ausencia de pruebas documentales no significa que no existía tal provechosa relación.

Reflexiones finales

Tejas nunca volvió a ser reconquistado por Méjico a pesar de todo el dinero invertido. Los tejanos, con el apoyo extraoficial de su vecino anglo-americano, habían apostado con anticipación sobre la debilidad de la armada naval mejicana para debilitar el talón de Aquiles de su enemigo: su comercio exterior. En este trabajo, nos enfocamos en los ataques de la flota tejana perpetrados sobre buques mercantes en su mayoría nacionales frente a las costas de Yucatán. Sin embargo, en la década de 1830, el tránsito marítimo internacional en los puertos de la península yucateca: Sisal, Campeche y El Carmen estaba todavía en pañales. Con un promedio de entre dos a tres buques extranjeros al mes con un claro monopolio de las embarcaciones provenientes de Nueva Orleans y Móbil, muchos llegaban a descargar mercancía europea y norteamericana en Sisal o Campeche e iban de lastre hasta El Carmen

a cargar palo de tinte. En realidad, poco lucrativo resultaron ser los secuestros y la venta de efectos de los barcos atrapados frente a Sisal o Campeche. De ahí quizás la desesperación de los corsarios y el riesgo que tomaban en apoderarse de embarcaciones extranjeras como las inglesas *Elizabeth* o la *Eliza Russel*, de mayor valor.

A pesar de que la población costeña de Yucatán, marginada y abandonada a su suerte por el gobierno central y viviendo a diario en la inseguridad ante una posible agresión, vio en el movimiento de independencia de Tejas, encabezado más tarde por su vicepresidente el yucateco Lorenzo de Zavala, un detonador para impulsar la separación de este estado del poder central de Méjico a partir de 1838. Irónicamente, la ayuda económica y material llegaría de Tejas, los temibles “piratas” tejanos se convirtieron en sus más fieles aliados durante el lapso que duraría el movimiento independentista yucateco.

El periodo durante el cual se perpetraron los ataques tejanos en la costa de Yucatán fue tan corto —menos de 2 años— que al indagar en cartas de cónsules de Francia y Estados Unidos, en documentos de la propia armada tejana y en la hemerografía de la época pudimos hacer converger y recrear un rompecabezas sobre los ataques en sí, los testimonios de las víctimas, la línea muy delgada que existe entre piratería y corso, la situación económica y política de la región de Yucatán con la existencia de un comercio ilícito, pero indispensable y tolerado en las costas yucatecas y sus indispensables redes de poder entre pudientes comerciantes y autoridades locales, una costumbre colonial que había transgredido la independencia mexicana como muchas otras.

Notas

- ¹ Archives Diplomatiques de France, Courneuve (en adelante ADFC), Fondo: Correspondance Consulaire et Commerciale (en adelante CCC), vol.1, fs.32-33. Pièce jointe à la lettre du 12 mars 1836. Le Commandant militaire de Sisal à S.E le Gouverneur Commandant militaire du Yucatán, traduit par le Consul de France M. D’Hauterive.
- ² *Tejas Republican, New Orleans Courier, Diario del Gobierno, El Sol*.
- ³ Dublán y Lozano, tomo 1, p. 712, 18 de agosto de 1824 Decreto sobre Colonización.
- ⁴ El trabajo de Weber, 1982 ofrece una síntesis sobre la presencia y las actividades estadounidenses en la frontera sur de Arizona, California, Nuevo México y Tejas y sus consecuencias en la fractura con el gobierno central de México.

- ⁵ González Ibarra, 1987.
- ⁶ Ver Meed, 2001, quien ofrece un amplio panorama de las batallas navales tejanas en el Golfo de Méjico entre 1835 y 1842.
- ⁷ Excerpt from Message of Acting Governor Henry Smith, November 16, 1835. Records of the Provisional Government, 1835-1836, Texas Secretary of State. Archives and Information Services Division, Texas State Library and Archives Commission, fs. 2, punto n° 4. "I recommend the granting of "letters of Marque and reprisal" by doing which, we can not only prevent invasion by sea, but we could blockade the ports of Mexico, and destroy her commerce and annoy and harrass [sic] the enemy more in a few months, than by many years War, carried on within our own limits".
- ⁸ Un ejemplo que expone el cónsul francés es el del navío español *Alejandro*, capitán Rafael Granados, con destino a La Habana, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante AHSRE), Ramo: Archivo de la Embajada de Méjico en Estados Unidos de América, legajo 26. Exp. 2, fol. 2.
- ⁹ Report of the Committee on Naval Affairs, November 18, 1835. Records of the Provisional Government, 1835-1836, Texas Secretary of State. Archives and Information Services Division, Texas State Library and Archives Commission.
- ¹⁰ Azcárraga y de Bustamante, 1950, p. 27.
- ¹¹ Dublán y Lozano, tomo 2, p. 114, 30 de diciembre de 1835 Circular de la Secretaría de Guerra. Se trate y castigue como a piratas a los extranjeros que penetren armados con aspecto hostil o introduzcan armas o municiones por algún puerto de la República.
- ¹² Archivo General del Estado de Yucatán (en adelante AYEC), Fondo: Poder ejecutivo, Sección: Milicia, vol. 14, exp. 3. Contiene los testimonios del capitán Antonio Hernández, de la goleta nacional procedente de Matamoros, 14 de junio de 1836; el capitán William Dunn, de la goleta inglesa, procedente de Tampico, 29 de julio; Pablo Flores con su canoa el *Favorito* el 28 de julio; el capitán Julián Osorio de la barca *Matilde* el 30 de julio; el capitán Mr. Fiyon de la goleta americana *Sabina*, procedente de La Habana, 5 de diciembre; el capitán Mr. James Caton del bergantín americano *Monument* procedente de La Habana, 8 de diciembre y Juan Casas de la goleta española *Minerva*, procedente de Nueva Orleans, 25 de diciembre.
- ¹³ *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 858, lunes 4 de septiembre de 1837, p. 1. Se publica el testimonio del negociante y

propietario de la goleta *Telégrafo*, Antonio Ramírez, natural de las Islas Canarias, de 59 años de edad, preso durante varios días a bordo del *Invincible* quien proporcionó esos detalles de la tripulación.

¹⁴ *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n°561, viernes 11 de noviembre de 1836, p. 2.

¹⁵ Meed, 2001, p. 68 y 85.

¹⁶ Report of Henry L. Thompson, August 29 1837. Texas Navy Papers, Archives and Information Services Division, Texas State Library and Archives Commission, fs. 1 y 2. “We then bore away for the Island of Cazomel [Cozumel] which we found to be one of the most desirable places in all the circle [?] of my travels (...) This connected with the beautiful roadstead and anchorage and the richest of soils which produces the finest kind of timber and that of a variety induces me to think, not only think but am well convinced that it will be one of the greatest acquisitions to our beloved country that the Admiral aloft could have bestowed on us”. Para más detalle acerca de las pretensiones con la isla de Cozumel ver R. Hajowsky, “George Fisher, the man who bought Cozumel”, 2011.

¹⁷ ADFC, Fondo: CCC, vol.1, Campeche 12 de agosto de 1837, Carta de M. D’Hauterive à M. Le Ministre, fs. 158 y *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 834, viernes 11 de agosto de 1837, p. 4. La carta de Thompson confirma esos ataques contra esos pueblos de la costa cuyos nombres el capitán no se acordaba “I gave an order to this effect—to burn, sink and destroy everything we came athwart, and then commenced burning their towns, names which at present I cannot remember”, en Report of Henry L. Thompson, August 29 1837, *op. cit.* fs. 3.

¹⁸ Casa de la Cultura Jurídica de Campeche (en adelante CCJC), Penal, 53/1837, caja 20. Expediente sobre el despacho de la Administración marítima del puerto de Sisal de la goleta inglesa *Eliza Russell* por el corsario pirata de Tejas nombrada la goleta *Brutus* en los bajos de Alacrán y a Galveston. En la versión de Thompson dice “[I]n the Afternoon the Brutus returned bringing in the vessel, which proved to be the British Schooner Eliza Russel, Capt. Russel from Liver-pool bound to Sisal, & from documents found in pos-session of the Captain found that nearly half her cargo was Mexican property shipped by a Mexican house in London and consigned on account and risk of J.G. Gutierress of Yucatan. From the tenor of these documents I felt it my duty to order her to Tejas to have this Mexican property condemned”, en Report of Henry L. Thompson, August 29 1837, *op. cit.* fs. 3-4. El *Eliza Russell* fue rápidamente

liberado pero seriamente dañado por una tormenta al salir del Puerto de Galveston por lo que el propietario demandó al gobierno tejano con pagar 865 libras esterlinas para su indemnización (Gail Borden to Joseph Russell, August 29, 1837. Texas Navy Papers, Archives and Information Services Division, Texas State Library and Archives Commission). La deuda fue pagada en 1843.

- ¹⁹ ADFC, Fondo: CCC, vol.1, Copie d'une lettre écrite par le capitaine de la Goélette texienne *Invincible* au commandant militaire de Sisal, fs. 160.
- ²⁰ *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 834, viernes 11 de agosto de 1837, p. 4.
- ²¹ *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 965, 20 de diciembre de 1837, p. 4.
- ²² Zoraida Vázquez, 2002, p. 16; sobre la postura de Gran Bretaña a favor de la independencia de Tejas en 1840 ver Velasco Márquez, 1994, p. 152; De Olloqui, 1995, p. 132.
- ²³ *Journal des débats*, 3 septembre 1836, p. 1 y *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 601, miércoles 21 de diciembre de 1836, p. 2.
- ²⁴ La cascada de impuestos derivados de la inestabilidad política a nivel nacional ha sido detalladamente estudiada por Costeloe, 1993 y a nivel regional en Yucatán por Campos García, 2002.
- ²⁵ Todos los ejemplos de corrupción y de actividades contrabandistas en el norte de México que enumera Bernecker encajarían en el caso de la provincia de Yucatán durante la década de 1830.
- ²⁶ *Diario del Gobierno de la República mexicana*, n° 296, sábado 20 de febrero de 1836, p. 3.
- ²⁷ ADFC, Fondo: CCC, vol. 1, Campeche 12 de marzo de 1836, Carta de M. D'Hauterive à M. Le Duc « quelques américains seuls pourront arriver avec un chargement de farine de froment dont les EU ont acquis le privilège d'introduction proportionné à une quantité déterminé de mais qu'ils ont envoyé pendant la dernière année de disette », fs. 29.
- ²⁸ ADFC, Fondo: CCC, vol.1, Campeche 12 de marzo de 1836, Carta de M. D'Hauterive à M. Le Duc « Depuis 2 mois il était connu à Campeche que tout bâtiment mexicain qui sortait d'un port de cette province pour se rapprocher du point central du Golfe Veracruz en était exposé à perdre un certain nombre des hommes de son équipage, enlevés pour le service de la marine militaire », fs. 30.
- ²⁹ Ver Ley Facultad al gobierno para permitir por ahora a los buques

mercantes mexicanos que se armen en su defensa del 3 de febrero de 1836 en Cruz, 1997, p. 491.

- ³⁰ *Lucero campechano*, martes 18 de julio de 1837, p. 4.
- ³¹ ADFC, Fondo: CCC, vol.1, Campeche 12 de marzo de 1836, Carta de M. D'Hauterive à M. Le Duc « le gouvernement général est le premier intéressé, chaque bâtiment fraudeur paraît être enregistré, son propriétaire envoie à Merida un état de son chargement et les profits de l'expédition se répartissent d'après les règles fixes qui semblent être la source et l'aliment de la fortune du Général Toro », fs. 30.
- ³² Para mayor información sobre el cierre del puerto del Carmen y sus consecuencias para el puerto de Campeche, ver Villegas y Domínguez Carrasco, 2014.
- ³³ Los casos de contrabando de 1836 están en el Archivo Histórico de la CCJC, caja 18 y 19.
- ³⁴ Reglamento para la distribución de comisos del 4 de septiembre de 1823, artículo 8: En todo comiso se deducirán los derechos nacionales de avería y municipales que debieran pagar el efecto comisado y a los prohibidos o estancados que igualmente se aprehendan, se exigirá el veinte y cinco por ciento de alcabala; artículo 10: De la cantidad que resulte por aforo o venta, se deducirán los derechos de que habla el artículo 8 y además lo que pertenezca por arancel al juez que declare el comiso, al promotor y al escribano; del remanente se dará la mitad al que promovió el comiso, dando aviso o descubriendo el fraude, y lo restante se distribuirá entre los aprehensores por iguales partes, considerando en este número al juez que dio la certificación de que habla el artículo 3.
- ³⁵ AGEY, Fondo: Poder ejecutivo, Sección: Milicia, vol.14, exp. 3.
- ³⁶ CCJC, Causa Penal 61/1837, caja 20, 48 fs.
- ³⁷ *Ídem*, fs. 2.
- ³⁸ CCJC, Causa Penal 24/1837, caja 20, 224 fs. Testimonio de la goleta Bethelém y su cargamento.
- ³⁹ *Ídem*, fs.108.

Referencias

Archivos consultados

- ADFC Archives Diplomatiques de France, Courneuve
ADFN Archives Diplomatiques de France, Nantes

AGEC	Archivo General del Estado de Campeche
AGEY	Archivo General del Estado de Yucatán
AHSRE	Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores
CCJC	Casa Cultura Jurídica de Campeche
	Texas State Library and Archives Commission
	US National Archives Microfilm Publications

Hemeroteca

Diario del Gobierno de la República mexicana

Journal des débats

Lucero campechano

Referencias bibliográficas

- Azcárraga y de Bustamante, José Luis. 1950. *El curso marítimo (Concepto, justificación e historia)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Francisco de Vitoria.
- Bernecker, Walter L. 1994. *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*. México: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia.
- Campos García, Melchor. 2002. *Que los yucatecos todos proclamen su independencia*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Costeloe, Michael P. 1993. *La República central en México, 1835-1846*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Cruz Barney, Oscar. 2013. *El régimen jurídico del curso marítimo el mundo indiano y el Méjico del siglo XIX*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.
- De Olloqui, Juan José. 1995. "La misión diplomática de México en Gran Bretaña. Apuntes para la historia de las relaciones entre ambos países". *Anuario Mexicano de Historia del Derecho* 7:125-149.
- Dublán, Manuel y José María Lozano. 1876-1920. *Legislación Mexicana o Colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*. México: Imprenta del Comercio.
- González Ibarra, Celia. 1987. *Cómo México perdió Texas. Análisis y transcripción del informe secreto (1834) de Juan Nepomuceno Almonte*. México: Colección Fuentes INAH.
- Hajowsky, Ric. 2011. "George Fisher, the Man who Bought Cozumel". Accedido 10 de octubre de 2014 <<http://www.everythingcozumel.com/history/Fisherstory.pdf>>.
- Meed, Douglas V. 2001. *The Fighting Texas Navy, 1832-1843*. Plano, TX: Republic of Texas Press.
- Velasco Márquez, Jesús. 1994. "La separación y la anexión de Texas". Pp. 125-165 en *De la rebelión de Tejas a la Guerra del 47*, coordinado por Josefina Zoraida Vázquez. México: Nueva Imagen.

- Villegas, Pascale y María del Rosario Domínguez Carrasco. 2014. "Las vicisitudes de un puerto cerrado a la navegación extranjera. El caso de Laguna-El Carmen (1835-1850)". Pp. 41-56 en *Puertos y comercio en el Golfo de Méjico (Siglo XIX)*, coordinado por Ivett García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Ronzón León. México: Ediciones Morbo.
- Weber, David J. 1982. *The Mexican Frontier, 1821-1846: The American Southwest under Mexico*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Zoraida Vázquez, Josefina, coord. 1994. *De la rebelión de Tejas a la Guerra del 47*. México: Nueva Imagen.
- . 2002. *La Gran Bretaña frente al México amenazado, 1835-1848*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores.