PRIMERA ESCUADRILLA DE LA INDEPENDENCIA

No obstante los grandes esfuerzos que el gobierno hacía para rendir Ulúa, éste continuaba siendo el último reducto de la dominación española, sobre el que por el Derecho de Gentes correspondía a nuestra patria la prerrogativa de ejercer su soberanía.

Memorias de Marina de 1822

En la Memoria de 1822 que rinde Antonio de Medina, Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, marino de profesión, menciona como efectivos navales existentes: un bergantín falto de carena en San Blas, una goleta en las mismas condiciones en Veracruz y una lancha para el servicio aduanal en Campeche, elementos que no podían considerarse como base de una Marina militar.

Antonio de Medina creía poder contar en breve con los buques necesarios y para ello envío a los Estados Unidos de América al capitán de navío Eugenio Cortés y Azua, de origen peruano al servicio de México, con objeto de adquirir en aquella nación una fragata y ocho corbetas que formarían la primera Escuadrilla de nuestra naciente Marina de guerra.

Lorenzo de Zavala, en el tomo I de su *Ensayo Histórico de las Revoluciones en México,* menciona que como el gobierno no tenía disponibles los fondos necesarios para esa compra Eugenio Cortés sólo tomó a crédito las goletas *Anáhuac* e *Iguala,* diez lanchas cañoneras y otros pertrechos, pero desgraciadamente ni para éstas recibió oportunamente Cortés las sumas necesarias y fue puesto en prisión; hasta que el norteamericano D. Richard Mead, simpatizador de la causa de independencia, se ofreció como fiador y aquél salió de la cárcel. Meses después el gobierno cubrió religiosamente el adeudo.

Con los buques adquiridos por Eugenio Cortés se forma la primera escuadrilla de la independencia, que actuó en el bloqueo de San Juan de Ulúa, la

componían las siguientes unidades: goletas *Anáhuac* e *Iguala;* balandras cañoneras *Campechana, Chalco, Chapala, Orizaba, Texcoco, Tuxpan, Zumpango;* así como las *Papaloapan, Tampico* y *Tlaxcalteca,* que se incorporaron posteriormente.

El Comandante de Marina se reúne con el general Victoria y acuerdan el apremio sobre Ulúa

El Comandante Aldana dirigió un oficio al Gobernador de Veracruz, único jefe que había en el puerto en esa fecha, manifestándole que el plan de operaciones que se observaba con respecto a la Marina no era acertado, por lo que el Gobernador lo citó a una entrevista para acordar lo más conveniente.

El 28 de septiembre pasó el Comandante Aldana a Veracruz y a las pocas horas llegó el general Victoria. En esta junta se acordó que para aumentar el apremio sobre Ulúa, se haría el crucero desde Punta Delgada hasta Veracruz con las goletas *Anáhuac* e *Iguala,* con el fin de impedir que de Nueva Orleans o de cualquier otro punto se auxiliara a la fortaleza con víveres y con otros socorros, cuya carencia era lo único que podía obligarla a capitular con más efectividad que lo que podían lograr las bombas.

Para obtener tan importante objetivo, se tomaron las siguientes medidas: se retiraron del bloqueo las balandras *Chapala* y *Zumpango*, con el fin de que su gente tripulara la goleta *Iguala,* que estaba lista para darse a la vela inmediatamente que el tiempo lo permitiera. Con relación a la goleta *Anáhuac,* se vería la posibilidad de obtener en Tlacotalpan la gente para tripularla convenientemente y, aunque este buque debía venderse por disposición del gobierno en razón de estar inútil para la guerra, se le harían las obras más indispensables para montarle un cañón giratorio de 18 y 6 carronadas del mismo calibre, trabajos que se harían en Tlacotalpan por disponer en ese punto de maestranza y de los materiales necesarios. Posteriormente se tripularían las balandras *Chapala* y *Zumpango*, que se llevarían junto con la *Chalco* y la *Texcoco,* ubicadas en el apostadero de Sotavento, al fondeadero de Antón Lizardo, a donde se pasaría también la Comandancia de Marina por su proximidad al puerto de Veracruz, lo que facilitaría el proveer con prontitud a las necesidades de los buques que estuviesen en el bloqueo, además se evitaría que éstos pudieran quedar bloqueados en el río Papaloapan debido a los "nortes".

Tosta sustituye a Aldana en la Comandancia de Marina

El 27 de septiembre, el Supremo Poder Ejecutivo nombró Comandante del Departamento de Marina en Veracruz al capitán de fragata José María Tosta, en sustitución del capitán de navío José María Aldana, que se incorporó a la capital de la república. Este cambio se verificó hasta el 17 de octubre, fecha en que Tosta se hizo cargo de la Comandancia que se había establecido en Alvarado. Al nuevo Comandante se le dieron instrucciones para que alistara las fuerzas navales a su mando, las que tendrían como primer objetivo guardar las costas y ponerlas en estado de defensa.

Incidentes de los buques de la escuadrilla

Los buques que hacían el bloqueo permanecían a la vela aún durante los "nor-

tes'' y sólo cuando èstos se descencadenaban con terrible violencia tomaban el fondeadero de la isla de Sacrificios, o en caso de fuerza mayor recurrían al abrigo de Antón Lizardo, como lo hizo la goleta *Iguala* que por haber perdido tres anclas tuvo que refugiarse en ese surgidero. A los Comandantes de la escuadrilla se les permitía que cuando no estuvieran a la vela, con buen tiempo podían tomar el fondeadero de La Blanquilla. En el mes de noviembre, estación de los ''nortes'', la *Iguala* permaneció en repetidas ocasiones en Sacrificios, a fin de recibir pequeñas partidas de víveres y pertrechos, pero sin perder de vista la zona del bloqueo.

El día 4 de noviembre la *Iguala,* encontrándose en esa isla para abrigarse de un fuerte ''norte'', avistó una goleta por el cuarto cuadrante: inmediatamente largó cabos y a pesar del viento del noreste alcanzó al buque y lo llevó al fondeadero de Sacrificios; se trataba de la goleta *Hoppe,* mercante norteamericano de cuya presencia ya había informado el Capitán del Puerto.

Informe del Ministro José Joaquín de Herrera

En el informe del Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, rendido al Primer Congreso Mexicano el día 7 de noviembre de 1823, manifestaba la falta de buques para hacer capitular el castillo de San Juan de Ulúa, al decir en un pasaje de este documento:

> . . . ''En el año anterior, y por medio de aquel documento, se dió cuenta al Congreso cesante de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas, que el gobierno creyó por entonces bastante para la protección del comercio y seguridad en las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el Jefe comisionado en los Estados Unidos de América, ocasionado por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno a cuenta del empréstito que había contratado y que se declaró nulo por las casas de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia, apenas produjo la comisión dos goletas y seis balandras cañoneras, que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulúa, excepto una de las primeras, que por necesitar ser reforzada en algunas obras indispensables se halla en Alvarado. Están en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a éstas. Aun la pequeña escuadrilla de que he hablado nos sería hoy inútil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los ciudadanos de Alvarado y las costas.''
>
> ''Equívocos 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 de América del Norte, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas circunstancias, y cuando el Gobernador de Ulúa, rasgando el velo que cubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, el puerto de Alvarado los tripuló con sus vecinos y de este modo marcharon a compartir las fatigas y los laureles que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos. Hagamos el honor que se merece, a un pueblo que contiene tan buenos patricios.''
>
> ''Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la nación, de arrojar de su continente a los últimos restos de la dominación española. El gobierno, identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el decreto de

bloqueo contra la fortaleza de Ulúa, y para llevarlo a cabo ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos. Si el vencimiento de esta lucha hubiese de disputarse en algún punto del continente, yo respondería del éxito y desde ahora me anticiparía a felicitar por el triunfo a mis compañeros de armas, que ya han dado y están dando pruebas de su valor y esfuerzo, pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra, ***a la Marina sólo toca consumar esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional.*** De ahí es que por sólo este hecho debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el Supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista y al que dirigirá todos sus conatos."

Se propone el establecimiento de señales

El 12 de noviembre de 1823, el Comandante de Marina acordó el establecimiento de señales desde la torre de La Merced a Antón Lizardo, para lo cual se pondría de acuerdo con el Comandante General de la Provincia, haciéndole ver las ventajas que proporcionarían a los buques en cualquier punto en que se encontrasen, ya fuera haciendo el bloqueo o fondeados, pues serían visibles desde seis a ocho millas más de horizonte que el que podría observarse desde el tope de la *Iguala*. Era indispensable poner un palo de vigía para las señales de comunicación con los buques y, para no confundirlas, convenir para los nuestros el uso de boyas que las harían más fácilmente distinguibles a gran distancia.

Se avistan velas sobre Ulúa

El 25 de noviembre se encontraba en Veracruz el Comandante de Marina, capitán de fragata José María Tosta, a fin de concurrir con el general Manuel Rincón y el comandante de ingenieros Echandia a un reconocimiento a Antón Lizardo, cuando le comunicaron en la mañana de ese día que se habían avistado once velas en dirección de San Juan de Ulúa. Inmediatamente el comandante Tosta embarcó en Mocambo, a bordo de la goleta *Iguala*, que se unió a las balandras *Campechana, Chalco, Texcoco* y *Zumpango*, que se hallaban en la punta de arrecife de Pájaros. Los avistados se descubrían al noreste y nadie dudaba, por su número, dirección y porte, que eran naves enemigas.

En la vanguardia venía una fragata y tres bergantines mercantes con bandera inglesa, navegando a un largo en línea de bolina con viento flojísimo del primer cuadrante. La *Iguala* se mantuvo a barlovento de ella y le envió tres fusilazos a la fragata. Trató de interceptar al último de los bergantines para cerciorarse de su verdadero pabellón, cuando advirtió que la fragata de guerra enviaba un bote con un oficial para comunicarle que era la inglesa *Hiperion*, escolta de aquellos tres mercantes de su nación, y con relación a los demás buques, los creía españoles.

Con la ventolina, la *Iguala* ganó para el Este, lo que no pudo conseguir hasta que de las once a las doce horas le fue entablando la brisa para el estenoreste y ciñendo hasta tomar barlovento a los siete buques restantes en popa, con el fin de remontar la Anegada de Adentro por la parte del Oeste. Así que se rebasó esta punta, los siete buques orzaron y largaron bandera de Buenos Aires. Una fragata de 34 cañones y un bergatín de 18 comenzaron a darle caza a toda vela a la *Iguala* y demás buques que se hallaban a barlovento de Isla Verde, a excepción de las balandras *Campechana* y *Texcoco* que se habían quedado más a sotavento por su corto andar. Nuestra escuadrilla, favorecida de los bajos, trataba de ponerse a barlovento de la española y batirla con el fin de sacar alguna ventaja de su pequeña fuerza, pero no pudo conseguirlo en dos horas que estuvo ciñendo a toda vela perseguida por el enemigo en vuelta del sur.

En tanto, las balandras *Campechana* y *Texcoco* se encontraban en grave peligro, pero afortunadamente lograron salvarse por la diligencia y habilidad de sus Comandantes.

Para esto, los buques españoles habían enarbolado la bandera de su país y su convoy, compuesto de una fragata transporte, un bergantín y una goleta escoltada por dos goletas de guerra, siguió hacia el castillo, y la fragata de guerra y el bergantín continuaron en persecución de la *Iguala*, que daba bordadas con la esperanza de que desistieran de su empeño de separarse del convoy y la dejaran tomar barlovento. No lo pudo conseguir y, habiendo rebasado la isla de Sacrificios en dos o tres millas, se tomo el recurso y última defensa de pegarse a la costa por la reventazón de Mocambo; al acercarse el enemigo se le recibió con el único cañón de calibre doce y los doce de a seis que tenía la *Iguala*. Los españoles hicieron fuego cuando la escuadrilla fondeó, y viraron por la vuelta de afuera a incorporarse a su convoy fondeado ya en La Blanquilla.

Quedaron nuestros cinco buques fondeados en la reventazón de la costa de Mocambo sin dejar las armas de la mano, pues los españoles contaban con fuerzas más poderosas para batirlos al cañón o al abordaje. No obstante, en esa situación comprometida se pasó una noche y un día, con lo que se dio a entender al enemigo que no se le temía; además, se daba cumplimiento a las órdenes del señor Comandante General. Unánimemente convinieron en la situación peligrosa en que se encontraban nuestros buques, pero no había que exponerlos inútilmente, por lo que se dio la orden de retirada, pues a medida que transcurría el tiempo ésta se dificultaba aún más. No obstante de encontrarse el enemigo en La Blanquilla, distante solamente de una a dos millas de nuestros buques, éstos se dieron a la vela aprovechando las sombras de la noche, llegando sin novedad al río Papaloapan a pesar de haber sido perseguidos por la fragata de guerra, el bergantín y las dos goletas, las que al amanecer del día 28 se vieron perder en la lejanía por barlovento. Pocas veces había ocurrido que una fuerza tan inferior como la nuestra hubiera logrado escapar bajo los fuegos de los cañones de una escuadra tan superior en hombres, artillería y andar.

Buques extranjeros en comunicación en el castillo

En noviembre un buque no identificado estuvo en comunicación con una embarcación del castillo, lo que al ser del conocimiento del Comandante de Marina le motivó a investigar sobre la causa que tuvieron nuestros buques de guerra para no haber impedido tal comunicación. El capitán de fragata Tosta no tuvo conocimiento de ese suceso, no obstante que estuvo en Veracruz el día 19 del mismo mes, y ni el Comandante General del Estado, ni el señor Gobernador, ni persona alguna le informaron sobre este hecho.

Desde que Tosta recibió el mando de la Comandancia de Marina, previno al Comandante del bloqueo, primer teniente Francisco de Paula López, que estuviera a la vela y en caso de fondear lo hiciera en La Blanquilla, siempre que el tiempo lo permitiera, para poder quedar a barlovento con norte manejable para batir al enemigo o al menos para estorbar toda comunicación o auxilio que se pretendiese dar a San Juan de Ulúa. Como los Comandantes de los buques debían dar partes frecuentes de las operaciones, en cualquier momento se podía comprobar si se habían cumplido las órdenes de la Comandancia General de Marina respecto al crucero, pues, con los diarios de navegación que por ordenanza debían llevar los Comandantes, oficiales y aspirantes de todos los buques que operaban en el mismo crucero, debían constar precisamente las mar-

caciones hechas a tierra y con éstas demostraban cómo se había realizado el recorrido.

Para investigar el caso del buque que tuvo comunicación con la embarcación del castillo, se recogieron los diarios de navegación al arribar los buques a Alvarado; para examinarlos, y a fin de darle solemnidad al acto y escuchar lo que en descargo pudiese exponer el teniente López, se citó al oficial más antiguo de la Comandancia, primer teniente Roque Martínez, y al Comandante de la *Anáhuac*, segundo teniente López, y se examinaron los diarios de navegación de los cinco buques que hacían el bloqueo de Ulúa, relativo a los tiempos que reinaron en esos días y en qué forma se cumplió con el crucero ordenado. De lo anterior se sacó en conclusión que el 18 de noviembre, hallándose fondeados estos cinco buques en el surgidero de Sacrificios y soplando vientos del norte neblinoso, apareció por detrás del castillo una fragata con rumbo a este puerto. Inmediatamente nuestros buques se dieron la vela, pero como se hallaban a sotavento, no obstante la diligencia que desplegaron, no pudieron impedir que la fragata fondease por poco tiempo en La Blanquilla. Ningún oficial de la escuadrilla observó que se comunicaran con el castillo, pero así sucedió, lo que se habría evitado si nuestros buques hubiesen estado a la vela a barlovento. Los descargos del teniente López no se encontraron muy satisfactorios, bien es verdad que la neblina y lo poco que se alcanzaba a divisar desde la corta altura de los palos de la *Iguala* y la entrada de la noche frustraron las diligencias que se habían tomado para alcanzar al buque avistado a barlovento. Además, se debía considerar que el norte había durado del primero al 19 de noviembre sin interrupción.

Dificultades para tripular los buques de la escuadrilla

A fines de noviembre ordenó el Comandante General del Estado que se retirasen del bloqueo la goleta *Iguala* y las cuatro cañoneras, desembarcándose en Mocambo la tropa que las guarnecía. Esto era un grave inconveniente, pues la mayor parte de la tripulación procedía de leva y probablemente sobrevendrían numerosas deserciones, por lo que solicitó la tropa a la mayor brevedad.

Para comprender las dificultades con que tropezaba el Comandante de Marina para dotar los buques con la gente necesaria, veamos un incidente ocurrido el 19 de diciembre cuando se iba a embarcar la tropa de la 7a. Compañía del Batallón de Infantería No. 3 en la goleta *Anáhuac*. El capitán de la compañía, Juan Antonio Villaverde, no se embarcó pretextando tener que ajustar algunas cuentas, por lo que nombró al capitán José Garduño Díaz; éste declaró estar enfermo y nombró al capitán Villaverde, pero no consiguió hacerlo pasar a bordo, por lo que se designó a un sargento. Al hacer desfilar la tropa para embarcarla, un soldado manifestó su inconformidad y esto bastó para que se alzara un gran murmullo, por lo que el sargento ordenó que los que no quisieran pasar a bordo dieran un paso al frente. Todos contestaron que no querían embarcarse porque eran de infantería, para servir en tierra, y que se les había engañado. Ante tal insubordinación se envió la tropa a disposición del Comandante Militar de Alvarado, dándose parte al Comandante General del Estado. Posteriormente se envió un piquete de tropa del Batallón Libertad, compuesto de 18 hombres al mando del subteniente José Victoria. Esta gente fue desertando hasta quedar siete individuos; por último, el subteniente se le insubordinó al Comandante de la *Anáhuac* en presencia del Oficial de Ordenes comisionado a bordo, por lo cual se le arrestó y la tropa se envió a Veracruz por haber pedido su desembarco y además por ser un mal ejemplo para la tripula-

ción. Sólo la *Iguala* pudo evitar la deserción, conservando 83 plazas de marinería y 23 de tropa para su guarnición.

En los demás buques no se tenían tropas, la *Anáhuac* conservaba 26 plazas de marinería por haber reclutado 14 extranjeros, y las balandras *Campechana, Chalco, Chapala* y *Zumpango*, sólo contaban con 19 en total.

Desde que se retiraron los buques del bloqueo y quedaron en el río Papalopana, habían desertado 67 hombres de los obtenidos de leva, por no contar con tropas para su guarnición. Para cubrir estas plazas el Comandante de Marina pensó en remitir tres balandras a Tampico a conseguir la gente necesaria, dos a Tabasco y a la Laguna de Términos y la otra, con la goleta *Anáhuac*, a Alvarado, pero para ello era necesario que los buques contaran con guarnición y además que el reclutamiento se hiciera con la intervención de los Comandantes de los buques para recibir gente que verdaderamente fuera de mar, o bien podrían remitirse a Campeche, lugar en que sí se obtendría buena marinería, ya que en los demás puntos no había gente hecha a la mar, sólo navegantes de los ríos y pescadores acostumbrados a regresar por las noches a sus hogares, lo que no les permitía el servicio en los buques de guerra.

Se publica en Alvarado el Acta Constitutiva de la República. Incidentes a buques extranjeros y noticias proporcionadas a su arribo a Sacrificios

El 14 de febrero, después de concluída la misa y Tedéum que con motivo de la publicación del Acta Constitutiva de la República Popular Federal se celebró en la parroquia de Alvarado, la oficialidad del Cuerpo y de la Contaduría de Marina pasaron al Ayuntamiento a prestar juramento con la asistencia del cura párroco. Después se trasladaron todos a bordo de la *Iguala*, en donde se reunieron las tripulaciones de los buques para escuchar la lectura íntegra del Acta Constitutiva, a la que protestaron juramento y obediencia. Al concluir este acto hubo júbilo y aplausos entre los asistentes, el saludo por quince veces de "¡viva la República!" y se hizo una salva de artillería.

El 16 de febrero fondearon en la isla de La Blanquilla, por no haber alcanzado el viento para llegar a Sacrificios, una fragata americana y una inglesa, que se trasladaron a este último fondeadero el día 17 del mismo mes. El capitán James Murray, de la fragata inglesa, dio la noticia asegurando que los franceses habían desarmado seis navíos de guerra que se estaban aprestando en Brest, a presión que hizo el Ministros inglés cerca de la Corte de París, expresando haberse enterado también de que Inglaterra consideraría como una declaración de guerra el más mínimo auxilio que aquella nación franquease a España para invasión de las Américas y que, en caso de que lo hiciese, la Gran Bretaña procedería sin más declaración.

Por cartas de Burdeos se estaba enterado de que los habitantes de aquel puerto habían enviado a París dos comisionados para promover el reconocimiento de nuestra Independencia, haciéndole presente a aquel gobierno las grandes ventajas que con este paso habrían de resultar para su comercio.

Continúan las dificultades para conseguir la gente de mar a fin de mantener los buques en el bloqueo

El Comandante General de Marina, capitán de fragata José María Tosta, tuvo

que sortear serias dificultades que frecuentemente se le presentaban para poder mantener los buques en el bloqueo de Ulúa. Lo más importante era conseguir la suficiente marinería voluntaria para el servicio de guerra, pues —como se dijo antes— la gente de nuestras costas, con excepción de Campeche, no era marinera de oficio, se dedicaba a la pesca y al tráfico fluvial en canoas, sin ausentarse por mucho tiempo de sus hogares, por lo que rehusaban embarcarse en los buques de la Armada, que constantemente estaban a la vela haciendo el crucero frente a Ulúa y cuando había oportunidad de ir a tierra no se les permitía desembarcar para evitar las deserciones.

Si tratamos de imaginar la vida de esta gente a bordo de nuestros buques, expuesta constantemente al peligro, a merced de los rigores de un clima hostil, mal alimentada con galletas marinas no siempre en buen estado (es decir llenas de gorgojos), carne de res o de cerdo en salmuera, algunos cereales, café endulzado con piloncillo, en ocasiones su ración de aguardiente de caña, el agua almacenada en la pipería (salobre a veces, o recogida de la lluvia), privados de la luz durante las noches, sin literas para descansar, durmiendo sobre las duras tracas de la cubierta o entre mamparos de un estrecho sollado, sin recibir noticias de su familiares durante meses. Si a todo lo anterior agregamos la impuntualidad en los pagos, que en ocasiones sufrieron retardos por más de seis meses, se justifica que sólo pudiesen obtener la gente proveniente de la leva, que a su vez tarde o temprano iba desertando, a pesar de la guarnición de tropa que se tenía a bordo.

Como hemos visto a través de estos relatos, los buques casi siempre estaban incompletos en sus dotaciones y en algunos casos carecían de ellas, hasta que los Jefes Políticos de los Ayuntamientos, a repetidas insistencias del Comandante de Marina, autorizaban las levas, que generalmente se hacían en Tampico, Alvarado, Tlacotalpan, Tuxpan y Veracruz. Estas altas y bajas frecuentes no permitían que el servicio se organizara en forma debida, lo que causaba muchos y serios convenientes para mantener el bloqueo.

La dificultad para obtener la marinería necesaria para los buques de guerra no fue privativa de nuestro país; las grandes potencias navales se vieron en los mismos problemas: en la vieja Inglaterra, cuando en 1767 se terminó de construir el *H.M.S. Victory*, en los Astilleros de Chatham, se necesitaron tres meses para completar su tripulación, pues era difícil conseguir marineros aptos para el servicio del rey, ya que los Capitanes de los buques mercantes cuidaban a su gente y la escondían cada vez que los buques de su Majestad estaban a la vista. El personal encargado de efectuar la leva trabajaba sin descanso en toda Inglaterra, especialmente en los puertos, y aunque los Capitanes y armadores tenían docenas de lugares ocultos, tarde o temprano la leva recolectada su carga humana.

Si esto ocurría en un país con una arraigada tradición de siglos, ¿qué se podía esperar del nuestro, que apenas iniciaba su vida independiente?

La goleta *Anáhuac* iba a salir rumbo a Nueva Orleans a fin de reclutar toda la marinería que fuese posible, para lo cual el Comandante de Marina solicitó al Comandante General del Estado que se facilitara a dicho buque un oficial, un sargento, dos cabos, un tambor y veinte soldados para su guarnición, que deberían ser de buena tropa, de preferencia del Regimiento No. 9, por encontrarse en él algunos elementos que habían estado embarcados en los buques destinados al bloqueo y por lo tanto estaban acostumbrados a la vida de mar.

Esta tropa debería equiparse con vestuario completo, por tener que ir al extranjero, donde había que poner en alto el honor nacional.

Se alista la *Iguala* para conducir a Santa Anna a Campeche

Ordenes recibidas del general Victoria determinaron que las goletas *Anáhuac* e *Iguala* cesaran sus comisiones y se alistaran, a fin de que el general Santa Anna eligiera la que más le acomodase para conducirlo a Campeche; la elección recayó en la *Iguala*.

Era muy importante remitir a Campeche los fondos necesarios; ya Santa Anna había manifestado que si no se enviaba dinero suficiente, no podría contar con un sólo hombre, pues las autoridades de ese lugar, incluyendo al Capitán de Puerto, indicaban la necesidad de anticipar a la gente de mar tres pagas con que habían de ser socorridos, a fin de dejar a sus familias los fondos indispensables para su sostenimiento. Esas mismas tres pagas se adelantaban también a los extranjeros que se enganchaban en el servicio por uno o dos años. Por lo anterior, se consideraba suficiente enviar a Campeche de $8,000.00 a $9,000.00 para esos pagos y además proporcionar los víveres necesarios para la alimentación de 200 hombres. Sin el envío de esta cantidad no se tendría gente de ese puerto, ya que por la distancia de éste al centro de la Provincia, así como el principio de un nuevo régimen político, frustrarían las medidas que se tomaran.

Ocurrencias Varias

El día 16 se había fijado, en los sitios acostumbrados, este aviso:

> "Aviso al Público: No habiendo cesado hasta ahora las hostilidades con San Juan de Ulúa, ni mediado para la suspensión del fuego ningún convenio, nos hallamos en el caso de repeler la agresión en el momento mismo que a ello se nos provoque; en tal virtud lo hago saber a este respetable público para evitarles la sorpresa que precisamente le causaría si se verificase sin tener antecedentes y para que cada uno en particular tome las medidas que crea oportunas: Veracruz, marzo 16 de 1824. Guadalupe Victoria."

El Comandante de la batería de Mocambo comunicó a la Comandancia General que a las cinco de la tarde de 17 de marzo se habían aproximado dos botes españoles, uno de ellos el *Palomo* —bien conocido por la importancia que le habían dado en atención a su tamaño—, a reconocer una goleta norteamericana que acababa de fondear. Esta contuvo su atrevimiento con tres cañonazos de a 18, consiguiéndose en el segundo, según observaron los oficiales y demás tropa apostada en aquel punto, acertarle al *Palomo*, por lo que inmediatamente rindieron su bandera y desistieron de su objeto retirándose al castillo.

A las 10:00 de la mañana del día 18 dos botes españoles se dirigieron al fondeadero de Sacrificios con su bandera a popa; al avistarlos nuestras baterías de Mocambo les hicieron fuego y al tercer disparo, verificado a las 12:30 horas, los iberos contestaron el fuego disparando dos bombas, tres granadas y cuarenta balas, la plaza respondió con veinticinco balas. El vecindario ya estaba prevenido por el aviso que había mandado fijar el general Victoria, por lo que salió en medio de la mayor consternación y se trasladó a los campos veci-

nos. En este bombardeo resultaron muertos, por casco de bomba, una mujer y un hombre, habiendo entrado al hospital tres heridos graves.

Se propuso al general Victoria que la goleta *Anáhuac* fuese tripulada con personal extranjero en Nueva Orleans y que se hiciera efectiva la orden dada al Intendente para que auxiliara con dinero a la Marina, pues el Administrador de la Aduana de Alvarado no tenía instrucciones al respecto. Igulamente se le propuso que la *Iguala* fuese a Campeche para traer gente de mar de aquella matrícula, que se consideraba de la mejor y la más constante en el servicio, por ser la única realmente marinera.

El 23 de marzo se dieron las órdenes para que saliera la escuadrilla a continuar el bloqueo contra Ulúa, pues se habían incorporado las cañoneras *Orizaba* y *Tlaxcalteca*. La *Iguala* era el único buque que tenía gente, pero aún le faltaban treinta hombres de mar.

Se libró al Comandante de Marina la cantidad de $6,000.00, que llevaría la goleta *Anáhuac* a Nueva Orleans para reclutar allí marinería, y únicamente se esperaba la aprobación de la superioridad.

Con objeto de dar un golpe de mano a las lanchas cañoneras y a dos buques menores que tenían los españoles en el canalizo de La Gallega, se dispuso que viniese con la mayor reserva la goleta *Iguala*, acompañada de dos botes que bien tripulados pudieran sorprender al enemigo al abrigo de la noche, apresándole sus botes o incendiándolos en el caso de que no se pudiese lo primero, pero no habiendo sido posible hacer efectivas todas las disposiciones, vinieron dos botes enviados por el Comandante del Departamento a las órdenes de los oficiales de Marina de valor acreditado, con el atrevido proyecto de emprender esta maniobra por sí solos. Marcharon el día 27 en la noche y a pesar de su decisión y arrojo no les fue posible lograr su objetivo. Los dos botes comisionados por el Comandante de Marina fueron localizados en la isla de La Blanquilla por dos cañoneras que descargaban una goleta y, aunque no los persiguieron, no les fue posible dar en toda la noche con la entrada del canalizo por haberse obscurecido el horizonte con indicios de norte; por más que se empeñaron el mal tiempo los azotó, obligándolos a volver al amanecer al fondeadero de Mocambo. En la mañana del día 28 se dirigieron a la costa y en vista de haberse frustrado su propósito regresaron a Alvarado con todo el sentimiento dable a unos oficiales de honor. Sólo la contingencia de haber soplado el norte pudo ser causa de que estos valientes oficiales, sin omitir medio ni riesgo alguno para hostilizar a los del castillo, no lograran llevar a cabo esta hazaña [los nombres de los oficiales no figuran en los documentos a la vista].

El primero de abril salió a Ulúa una goleta americana a remolque de una de las lanchas que, tripuladas por doce marineros de la fortaleza, la encaminaron por la vuelta de afuera. El día 5 se avistó un pailebote con bandera estadounidense, el cual fondeó en el canalizo del castillo hasta que llegó de la guarnición española un bote que le sirvió de practico, dejándolo fondeado en Ulúa. En la mañana de ese día se avistó por el Sureste una embarcación que se dirigió al surgidero de Sacrificios y que se reconoció como una goleta americana de nombre *Speark*, cuyo capitán trajo un pliego para el Comandante General que le envió por conducto del Capitán de Puerto de Mocambo. El día seis fondeó en Antón Lizardo un bergantín americano, y salió el peilebote que se había introducido en el castillo por el canal nuevo para descargar ganado.

Regresa la *Anáhuac* procedente de Nueva York

Inconvenientes por los arrecifes y malos tiempos

A su regreso de Nuew York, la *Anáhuac*, después de capear un fuerte norte, el 24 de octubre se dirigió a la barra del río Papaloapan y de ese lugar, junto con el pailebote *Flor de Mar* que salió de Alvarado, sin más dilación se trasladaron al fondeadero de Antón Lizardo para transbordar los víveres y aguada que no había podido recibir desde su llegada. La orden que envió el Comandante General por Antón Lizardo para la *Anáhuac* llegó cuando ésta ya había zarpado rumbo a Sacrificios, por lo que hasta el anochecer del día 25 fue cuando el Comandante de ese buque se enteró de que debía dar caza al pailebote que se alistaba a salir de Ulúa. El Comandante estuvo presto a ejecutar la orden, pero la noche se vino encima y era muy peligroso navegar entre los arrecifes y correntadas de aquellos parajes sin llevar un práctico, aunque pocos se hubiesen aventurado a hacerse cargo de dirigir un buque de noche, exponiéndose a perdelo en los innumerables escollos que surgían por todas partes. Cualquier marino con sólo ver la carta del puerto de Veracruz, aun sin tener conocimiento de la localidad, podría darse cuenta de lo peligrosa que era la navegación de noche sin el auxilio de marcaciones y luces de enfilación, que no existían en esa época.

Bien conocidos de Tosta eran estos inconvenientes, por lo que desde el 24 de agosto tenía la orden para el Capitán de Puerto de Mocambo, a fin de que facilitara uno de los prácticos que tenía adscritos, ya que éstos eran los únicos que por sus conocimientos del lugar estaban enterados de los sitios peligrosos en la zona. Aun así sólo era prudente navegar con viento fresquito, capaz de permitir manejar bien el buque y no con la calma que hubo aquella noche y que les obligó a fondear de las 24:00 a las 03:00 horas, en que comenzó a soplar el norte y pudo hacerse de nuevo a la vela, pero al no descubrir nada en el horizonte, ni en San Juan de Ulúa, se volvió al fondeadero a las once de la mañana para situar sus anclas en lugar conveniente para resistir el mal tiempo que ya se comenzaba a percibir.

A ninguno de los marinos americanos, ingleses y mexicanos que estaban en sus buques o que se encontraban en tierra, como el Capitán de Puerto, y que se dieron cuenta de estos incidentes, se les ocurriría tachar en lo más mínimo la conducta de los Comandantes de la *Anáhuac* y de la *Tlaxcalteca*, pues estaban convencidos de que éstos habían actuado de acuerdo con lo recomendado por la práctica marinera en esos casos, pero, sin embargo, con el estudio de los diarios de navegación y los diarios del crucero, así como de las declaraciones de los oficiales de a bordo, se examinaría en la junta la conducta de ambos Comandantes para dar cuenta del resultado al Exmo. Sr. Presidente de la República.

La *Iguala* regresa a Alvarado

En octubre de 1824, la *Iguala* emprendió el regreso al puerto de Alvarado, después de haber cumplido una comisión en Tabasco, desgraciadamente tuvo que sufrir durante 22 días los embates de un temporal que le ocasionó averías, así como la pérdida del bote,del mastelero, la verga de velacho y el batallón de foque, por lo que a su arribo a la punta de Antón Lizardo, su Comandante, el primer teniente Francisco de Paula López, rindió el parte correspondiente a fin de que a su arribo a Alvarado se repararan las averías y se repusiera lo perdido con la mayor urgencia, para estar en condiciones de continuar en el bloqueo de Ulúa.

En los primeros días de noviembre las cañoneras *Tampico* y *Zumpango* se encontraban en Alvarado en espera de la gente que habría de tripularlas; la *Papaloapan* sólo aguardaba que la *Iguala* terminase de reparar sus averías, especialmente las de las velas mayores, para lo que se estimaba sufriría el retraso de una semana por no disponer de suficientes maestros veleros, pues únicamente se contaba con dos en ese puerto; en cuanto al mastelero, botalón de foque y demás partes del aparejo averiadas por el mal tiempo, pudieron habilitarse con prontitud gracias a la actividad que desplegó el Comandante de Marina.

Pailebote que condujo víveres a Ulúa

El Comandante José María Tosta recibió el 4 de noviembre una comunicación del Exmo. Sr. Ministro de Guerra y Marina, en relación con la salida de un pailebote por el canalizo de Ulúa, que indudablemente debía haber conducido víveres y otros efectos para esa fortaleza, sin que la *Anáhuac* o la *Tlaxcalteca* hubiesen hecho diligencias para interceptarlo, por lo que deberían hacerle cargos a los Comandantes de ambos buques.

Tosta llegó a Mocambo la mañana del 26 y recibió la noticia que le dieron el Comandante General y los oficiales del Cuartel General, y posteriormente el Comandante y oficiales de la *Anáhuac,* relativa al pailebote enemigo que estaba alistándose para salir la tarde del 25 y que la *Anáhuac* no había podido zarpar; hasta se hizo cargo de lo fácil que había sido al pailebote haber escapado, del mismo modo que lo había visto en muchas ocasiones en casos semejantes, cuando el bloqueo no se hacía con el número y calidad de embarcaciones apropiadas.

Nadie que conozca el mar puede poner en duda que para estorbar la salida del enemigo de sus puertos se hacen menester más embarcaciones que para interceptar su entrada.

Así refiere como ejemplo que el navío *Monarca* pudo zarpar de Cádiz, a pesar de que este puerto se encontraba bloqueado por 25 navíos ingleses, lo que corrobora lo dicho anteriormente.

Con relación a la cañonera *Tlaxcalteca* y a las demás de la escuadrilla, no eran ligeras; por lo tanto resultaban inadecuadas para emplearlas en maniobras de caza. Más bien sus características las hacían aptas para batir al enemigo, para atacar al castillo, defender la isla de Sacrificios y en todos aquellos casos que se presentaran circunstancias favorables.

Los buques que podían efectuar el crucero, por haber sido construidos expresamente para ello, eran las goletas *Anáhuac* e *Iguala.*

Ocupación de Sacrificios

El Comandante Tosta llegó a Mocambo la noche del 7 de noviembre de 1824 y encontró que el general Rincón tenía preparados los efectos indispensables para la ocupación de Sacrificios, por lo que en cuatro botes y algunas piraguas se emprendió el transporte de la tropa, municiones, artillería, víveres y demás artículos que juzgó necesarios, y al amanecer del día 8, ya con un fortín que se había levantado para la artillería y con los honores de ordenanza, se enarboló el pabellón nacional.

Desde que se ocupó la isla se llevó un diario de operaciones y observa-

ciones, y se continuaron en ella los trabajos de fortificación. Durante todo este tiempo no se notó movimiento hostil en Ulúa, pero la mayor parte de los vecinos de Veracruz emigraron de aquella plaza, temerosos sin duda de un nuevo rompimiento de los fuegos de la fortaleza.

El Exmo. Sr. Presidente, general Guadalupe Victoria, dispuso que cada mes se relevara la guarnición de la isla y que no faltara nada, principalmente agua y leña, por lo que se tomaron providencias para que hubiese repuestos suficientes de todo lo necesario, por si algún temporal cortara la comunicación por algunos días.

En virtud de encontrarse militarmente ocupada la isla de Sacrificios, y siendo indispensable mantenerla en estado defensivo, el general Rincón ordenó al comandante Tosta que se trasladase a ella con objeto de que dispusiera lo más conveniente para que los buques de guerra nacionales, fondeados en ese surgidero, tomasen medidas de seguridad para el caso de que fueran atacados, así como el apoyo proporcionado para la fortificación de la isla.

El comandante Tosta dio instrucciones al Comandante de la *Tlaxcalteca*, Domingo Lozano, indicándole que el objeto de su comisión era proteger la comunicación entre Mocambo y Sacrificios a fin de que ninguna embarcación enemiga pudiese estorbarla, defender la isla e impedir la llegada de municiones y víveres para el castillo. Para tal propósito, debería mantenerse constantemente a la vela, siempre que las condiciones del tiempo lo permitieran. El crucero lo haría según el viento reinante, para que pudiese interceptar los buques con auxilio antes que entraran bajo la protección de los fuegos de la fortaleza, por lo que se le recomendaba mantener buenos topes que con oportunidad descubrieran las embarcaciones enemigas. Durante la noche debería fondearse en el surgidero de Sacrificios y evitar que la correntada o la calma pudiesen arrojar el buque sobre los amenazantes arrecifes de aquellos parajes.

Se recomendaba al Comandante de la *Tlaxcalteca* tener especial cuidado y fondearse próximo a la isla, a fin de quedar bajo la protección de la artillería de ésta y se tendrían dispuestas coderas para auxiliarse en caso de que fuese atacada por las embarcaciones de los españoles. Como precaución se colocarían piraguas o botes de avanzada que anticiparan, mediante fusilazos, la presencia de buques extraños. Las tripulaciones de estos botes se dividirían para el servicio nocturno en dos cuartos, el primero estaría de pie con las armas en la mano y el segundo en descanso, vestidos y también con las armas a la mano.

El crucero se mantendría constante y la gente bien adiestrada en repetidos ejercicios de cañón, arma blanca y de chispa, por ser tan necesarios éstos para el buen estado militar del buque, además de que se conseguiría desterrar del personal la ociosidad, pues sabido es que toda tropa que se mantiene inactiva decae en espíritu y disciplina, sobre todo cuando aquélla en su mayor parte provenía de la leva.

El Comandante tomaría las precauciones necesarias para no enviar botes a Mocambo, a fin de prevenir las deserciones, pero en caso de ser imprescindible la comunicación, se tripularían las embarcaciones con el personal más antiguo y de mayor confianza, pero siempre encargando la vigilancia de esta gente al Aspirante y a la guardia de Mocambo.

En los asuntos facultativos de Marina, el Comandante tendría la responsabilidad en lo del buque a su mando, sin embargo guardaría las consideraciones necesarias a las indicaciones que le hiciera el Exmo. Sr. Comandante General del Estado, pero sin que se le dejara de manifestar el pro o el contra de ellas y sin que ésto relevase de las prevenciones que en el mando del buque le correspondían.

A la goleta *Anáhuac* se le ordenó permanecer constantemente a la vela, haciendo el crucero desde La Antigua, Veracruz, hacia adentro del Noroeste, con objeto de que por ningún motivo los buques que intentasen socorrer a Ulúa pudieran evadir su vigilancia. En caso de nortes, que son frecuentes en esa época, se debería fondear en Sacrificios, pero una vez pasado el mal tiempo, continuaría de nuevo el crucero, ejerciendo la vigilancia con mayor actividad, pues a la caída del norte era cuando solían recalar los buques con socorro para el castillo.

Estas recomendaciones se dieron posteriormente en un pliego de instrucciones al Comandante de la *Iguala* y del bloqueo, primer teniente Francisco de Paula López, como lo veremos más adelante.

Llega a Veracruz el Ministro de Hacienda con dinero y amplias facilidades del Presidente Victoria. Sáinz de Baranda organiza la escuadrilla. Se presenta el convoy español con socorros para Ulúa. La escuadrilla mexicana se enfrenta a la española e impide que lleguen los suministros

La llegada a Veracruz y Alvarado del Ministro de Hacienda José I. Esteva, con dinero y amplias facultades del Presidente Victoria, permitió dejar los buques en condiciones de mantener el bloqueo riguroso que posteriormente obligó al brigadier Coppinger a aceptar la capitulación que le había intimado el general Barragán, ante la incertidumbre de ser o no socorridos por La Habana.

En tanto, Pedro Sáinz de Baranda, Comandante de las Fuerzas Navales, organizó la escuadrilla con buques de mayor porte, que con anterioridad había adquirido Mariano Michelena en Inglaterra. La escuadrilla quedó integrada por los buques siguientes: fragata *Libertad;* bergantines *Bravo* y *Victoria;* balandras *Chalco, Orizaba, Papaloapan* y *Tampico,* y el pailebote *Federal.*

Coppinger abrigaba la esperanza de que de La Habana le llegasen los socorros de que tanto necesitaba; así ocurrió al presentarse el día 5 de octubre el convoy compuesto de cuatro buques españoles de guerra, conduciendo víveres y los relevos para la guarnición de Ulúa.

El día 6 zarpó nuestra escuadrilla de su fondeadero en Sacrificios. Sáinz de Baranda iba auxiliado por el marino inglés al servicio de México Carlos Smith. A las 16:30 horas se enfrentó la escuadrilla mexicana a la española, tomando la formación de línea de batalla, dispuesta para el ataque, pero las sombras de la noche y un fuerte temporal dispersaron ambas fuerzas.

Nuestros buques se reunieron en Sacrificios el día 10 y luego tomaron el fondeadero de La Blanquilla, permaneciendo allí hasta el día 11 de octubre, en que volvió a presentarse la flotilla enemiga, compuesta por las fragatas *Aretu-*

sa, Casilda y *Sabina,* así como algunos transportes, al mando del capitán de navío Angel Laborde Navarro. La escuadrilla mexicana se situó en el canal de entrada a las 10:00 horas.

Los buques enemigos se pusieron en facha, con la idea de atraer a los nuestros para que abandonaran el punto ventajoso que habían tomado, pero éstos permanecieron en el sitio que tenían. A las dos de la tarde, después de cuatro horas de estar a la vista unos de otros, los españoles, temiendo empeñarse en un combate con fuerzas navales que juzgaron más poderosas, hicieron por la vuelta de afuera, perdiéndose en el horizonte rumbo a La Habana con el fin, posiblemente, de aumentar sus efectivos y volver al ataque.

Coppinger solicita la suspensión de hostilidades

El 5 de noviembre el brigadier Coppinger, en respuesta a la intimación que le había hecho el general Barragán, pidió a éste un plazo de 48 horas y la suspensión de las hostilidades por un término que estipularía en una entrevista que había propuesto Barragán al jefe español, indicándole que podía llevarse a efecto en un buque que se fondearía entre Ulúa y la plaza. Pero Coppinger no aceptó y a su vez propuso que dicha reunión tuviera lugar en el castillo y en caso de no ser aceptada que se nombrara a una persona de confianza, a la que se le darían las seguridades prescritas por las leyes de la guerra. Por lo anterior, pasaron a Ulúa don José Antonio Juille y Moreno, José Román y don Juan Robles, los cuales acordaron con Coppinger lo que se redactó en el documento que se transcribe [documento No. 12].

Arreglo de la capitulación

Perdida toda esperanza de ser socorrido, el brigadier Coppinger procedió, en junta de oficiales, al arreglo de la capitulación de San Juan de Ulúa [documento No. 13].

En cumplimiento a lo indicado en el artículo 14o. del pliego de capitulación, los coroneles Ciriaco Vázquez y Mariano Barbosa pasaron al castillo, y los dos oficiales que nombró Coppinger quedaron en la plaza como rehenes, para el cumplimiento de las mutuas estipulaciones. Conforme a éstas, los días 19 y 20 se llevaron a los hospitales del puerto a los enfermos y se entregaron en la fortaleza cinco lanchas, dos falúas, un pailebote y dos botes en muy buen estado y además artillería, montajes, carruajes, armas, etcétera. El 21 embarcaron Coppinger y su Estado Mayor a bordo del bergantín *Victoria,* de la Armada nacional, junto con los rehenes. En los buques mercantes bergantín *Guillermo* y goleta *Aguila,* fletados por el gobierno, abordaron 103 soldados de la guarnición y otros 15 de los capitulados de Ulúa. El día 22 permanecieron los buques citados abasteciéndose de todo lo necesario y el día 23 de noviembre de 1825 dieron la vela rumbo a La Habana.

Se iza el pabellón nacional en Ulúa

En ese momento, según lo convenido en la capitulación, se arrió en el castillo de San Juan de Ulúa el pendón español, con los saludos correspondientes del ceremonial militar, y a las 11:00 horas, cuando el convoy estaba a tres millas de Veracruz, el general Barragán izó el pabellón mexicano, que fue saludado con triple salva de artillería en la fortaleza y en la plaza, con los acordes marciales de las bandas de música y en medio del más jubiloso entusiasmo.

Conclusión

Así culminó la epopeya de San Juan de Ulúa y cesó para siempre el dominio es-

pañol en México, cumpliéndose con ello lo expresado en aquel informe del Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, rendido el 7 de noviembre de 1823, al señalar: ***"a la Marina sólo toca consumar esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional"***.

Es justo reconocer en esta epopeya el pundonor y el esfuerzo desplegados por el Comandante de Marina, capitán de navío José María Aldana, que con dos goletas y algunas balandras organizó la primera escuadrilla de la independencia que inició el bloqueo de San Juan de Ulúa, hasta entregar el mando en septiembre de 1822 al capitán de fragata José María Tosta, quien con el mismo esfuerzo y celo desplegados coadyuvó, hasta agosto de 1825, a la rendición del castillo, consumada por el capitán de fragata Pedro Sáinz de Baranda al enfrentarse a la escuadra española con buques de mayor porte que los de la primera escuadrilla, que fueron adquiridos en Inglaterra.