

HUMANITAS

ANUARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

3



UNIVERSIDAD DE NUEVO LEÓN

1962

Topia y las tribus Acaxeos y Xiximíes son evangelizadas por el P. Hernando de Santarén.

La insurrección Tepehuana de mil seiscientos dieciséis detiene temporalmente la labor evangelizadora de los PP. jesuitas, pues son arrasadas las misiones de Guanaceví, el Zape y Santiago Papasquiario y sacrificados ocho sacerdotes que se encontraban al frente de ellas.

En el año de mil seiscientos veinte, vuelven los PP. jesuitas a entrar a la zona devastada y nuevamente fundan sus misiones en los mismos sitios en que habían estado, y la evangelización de los indios sigue adelante.

Desde mediados del siglo XVII disminuye la labor evangelizadora en Durango. El Obispo Fr. Diego Evia y Valdés seculariza muchas misiones y los primeros que las abandonan son los franciscanos.

En el año de mil setecientos cincuenta y tres los PP. jesuitas entregan a la Mitra de Durango las misiones de Cinco Señores y Parras y así poco a poco se van extinguiendo las misiones, que fueran centros de cultura y civilización.

MAGDALENA, LA INGRÁVIDA

DANIEL COSSÍO VILLEGAS
El Colegio de México
México, D. F.

EL CASO MÁS NOTABLE DE UNA opinión pública desviada, sin embargo, es el de la bahía Magdalena: hasta el día de hoy, y lo mismo se piense en el juicio especial del historiador, que en la opinión ilustrada del hombre culto y sensato, o en la reacción espontánea del pueblo, Porfirio Díaz comprometió el honor nacional en este asunto; Estados Unidos abusó de la complacencia del régimen al apoderarse de la Bahía, y, a la postre, Porfirio Díaz cayó del poder porque en un acto tardío de contrición se negó a venderla.

Desde luego, el caso de la bahía Magdalena no fue único: Estados Unidos tuvo de 1861 a 1924, es decir durante sesenta y cuatro años, una autorización para crear y mantener en la bahía de Pichilingue, próxima a La Paz, una estación naval carbonera. En este caso —que no ha trascendido, aun en el día de hoy, a la opinión pública, ilustrada o no—, el gobierno mexicano, dada la autorización, obstaculizó, consciente o inconscientemente, su uso. La resolución sobre los permisos que pedía el gobierno de Estados Unidos para hacer cualquier reparación en el muelle, almacén o cobertizos, se posponía una y otra vez sin motivo o explicación aparentes; las autoridades de La Paz exigían que todos los materiales para hacer esas obras debían ser conducidos allí para su inspección, y, desde luego, las autoridades federales tenían que aprobar cualquier variante en el plan de trabajos y transmitir la aprobación a las autoridades locales de La Paz. En 1924, el embajador mexicano Manuel C. Téllez hizo al Departamento de Estado una historia muy sumaria del asunto: la autorización de 1861 no se había conformado con las leyes mexicanas, pues fue el jefe político de Baja California quien la concedió originalmente; es verdad que el ejecutivo federal la confirmó en 1867 y que en 1900 se prorrogó. En esta fecha, empero, la prórroga se condicionó al derecho de México de revocar la autorización en

cualquier momento. En esas condiciones, México solicita que en un plazo no mayor de seis meses se clausure la estación carbonera de Pichilingue, solicitud, sin embargo, que no debe considerarse con un sentido hostil o de desagrado. La secretaría de Marina de Estados Unidos, que no debió haber tenido a estas alturas ningún interés en conservar una estación carbonera tan de trasmano, aceptó sin reparo la solicitud de México, pero no sin sugerir al departamento de Estado que, en compensación, intentara asegurar algún "privilegio" en la bahía Magdalena. El embajador Sheffield, acatando esas órdenes, conversó el 31 de diciembre de 1924 con el ministro de Relaciones de México, quien le dijo que su gobierno "estaba dispuesto a considerar" el asunto.

La historia de la bahía Magdalena es más larga, y, desde luego, más expuesta al error o el prejuicio. El 29 de enero de 1833, el secretario de la Marina, W. E. Chandler, pidió al departamento de Estado que gestionara con el gobierno de México permiso para crear una estación carbonera en bahía Magdalena que aprovisionara a la Escuadra del Pacífico, y para desembarcar libres de derechos los materiales y el equipo necesarios para construir un almacén y un buen muelle. El ministro de la Marina explicó que, según un reconocimiento hecho por un oficial de marina, "parecía haber" en la bahía un excelente lugar para esa estación. Los terrenos pertenecían a un ciudadano norteamericano, dispuesto a cederlo para ese objeto al gobierno de Estados Unidos, y está a unas doce millas al noroeste de la bahía; en el mapa hidrográfico de la Marina se le conoce con el nombre de *Man-of-War Cave*.

El secretario de Estado Frelinghuysen le ordena a su ministro en México que haga la gestión, recalcando, sin embargo, que esos terrenos están dentro del territorio nacional de México. Morgan la hizo escribiéndole a Mariscal una nota muy formal el día 23 de febrero; pero como para el 17 de abril no había recibido contestación alguna, lo comunica al Departamento por si cree necesario darle nuevas instrucciones. Frelinghuysen le ordena, además de insistir en la petición, expresar el deseo de conocer lo más pronto posible la decisión del gobierno mexicano; presintiendo, quizás, un desenlace desfavorable, pocos días después envía a Morgan los antecedentes de la "concesión" de Pichilingue. No era —como lo había dicho el embajador Téllez— un permiso en regla: el jefe político de La Paz había autorizado al cónsul norteamericano de ese lugar para desembarcar carbón destinado a las unidades norteamericanas de guerra de Pichilingue "u otro puerto de propiedad nacional", sin pagar impuestos.

Morgan se resolvió el 5 de mayo a "llamar la atención" del ministerio de Relaciones sobre la respuesta a su nota, pendiente hacía dos largos meses.

El ministro Fernández todavía se tomó un par de semanas, pero, al fin, contestó. El Presidente González, "después de haber consagrado un estudio detenido y amplísimo" al asunto, había resuelto desestimar la petición. Tenía el temor de que una concesión de esa naturaleza creara dificultades prácticas "sin solución posible", además de creer que darla no cabe en sus facultades ni en las de ningún poder público. Las dificultades no serán tan sólo para el gobierno de México, sino para el de Estados Unidos, pues bien podía una tercera potencia solicitar de éste lo que Estados Unidos había solicitado de México. Limitándose, sin embargo, a su propio caso, México debía prever que, concedida la autorización, otra potencia le pidiera una concesión semejante, que no podría negar una vez otorgada la primera. En esa forma México se colocaría en una situación tan embarazosa lo mismo cuando negara que cuando accediera. Al ministerio de Marina le sentó claramente mal aquella negativa: no se limitó a acusar recibo de la comunicación del Departamento en que se le dio a conocer, sino que explicó que si bien no insistiría "por ahora" aprovechaba la oportunidad para hacer constar que de ninguna manera admitía las "aprensivas" consideraciones del gobierno de México: si, por ejemplo, un tercera potencia le pedía una concesión semejante, lo aconsejable sería influir en él para que la negara.

Así parecen haber quedado las cosas por catorce largos años, hasta que vino el primer desliz. El 5 de enero de 1897 el ministro de la Marina de Estados Unidos dio instrucciones directas al capitán J. P. Harrison, comandante del *Oregon*, para trasladarse al puerto de Acapulco y permanecer allí un tiempo corto antes de regresar a San Francisco California. Se le ordenó que durante el viaje sujetara a la oficialidad y tripulación a un programa completo de adiestramiento, incluyendo ejercicios de tiro al blanco. No especificaban las instrucciones el lugar donde éstas debían tener lugar, aun cuando se le decía que por lo menos la mitad de ellos debían hacerse con el barco anclado y que tuviera mucho cuidado de comprobar los blancos logrados. El contralmirante L. A. Beardslee, jefe de la Flota del Pacífico, a la que pertenecía el *Oregon*, se dirigió poco después a Acapulco en el barco insignia *Philadelphia*, y él y Harrison desembarcaron para hacer una visita de gran gala al comandante militar del puerto, Eduardo Bermúdez, hombre afable y condescendiente. El contralmirante se animó a sugerirle que le pidiera al Presidente Díaz permiso para que el *Oregon*, en su viaje de regreso a San Francisco, hiciera ejercicios de tiro al blanco en bahía Magdalena. El 27 de enero de 1897 Bermúdez tuvo la satisfacción de comunicar por escrito al contralmirante norteamericano que había recibido ese día un telegrama urgente de la secretaría de Guerra y Marina concediendo el permiso. Añadía que como carecía de medios de comunicación directa con el jefe de la aduana de

bahía Magdalena, única autoridad federal del lugar, le daba esa comunicación escrita como comprobación de que existía la autorización. El capitán Harrison, por su parte, informó también directamente al secretario de la Marina que, de acuerdo con la autorización del Presidente Díaz, su barco había hecho los ejercicios de tiro al blanco de 5 a 11 de febrero de 1897, con el resultado de que había agotado en ellos toda la ración trimestral de proyectiles. Concluía su informe asegurando que la bahía Magdalena era una "lámina de agua perfectamente adaptada" para las prácticas de tiro de todas las armas. El departamento de Estado, en cuanto conoció estos hechos, se apresuró a ordenarle a su encargado de negocios Sepúlveda que diera las gracias al gobierno mexicano por esta "cortesía".

Dos años más tarde, la secretaría de Marina de Estados Unidos informa al Departamento que aun cuando hacía "algunos años" había estado despachando unidades de guerra a Magdalena para esos ejercicios, no encontraban en sus archivos constancia de que el gobierno mexicano hubiera concedido alguna vez un permiso formal. Y como el *Iowa* y el *Philadelphia* iban ya en camino con ese objeto, se lo avisaba "para los efectos del caso". El Departamento instruyó telegráficamente a su embajada para, "como en otros años", solicitar las facilidades y cortesías necesarias para los "ejercicios de tiro y maniobras de tierra".

El ministerio de Marina debió sentir tardíamente la necesidad de justificar de algún modo la petición de un permiso pedido en forma tan desaprensiva y perentoria. Por eso comunica al departamento de Estado su creencia de que el gobierno inglés goza de una franquicia semejante, según una comunicación del comandante de la Escuadra del Pacífico, donde informa que al llegar a San Diego con el *Iowa* y el *Philadelphia*, el comandante del *Marblehead* le contó que dos barcos de la escuadra británica, el *Phaesan* y el *Icarus* acababan de zarpar hacia la bahía Magdalena a hacer prácticas de tiro durante una semana. Tanto para no coincidir con ellos como porque los ingleses se proponían usar los blancos que ellos habían dejado el año pasado, ha resuelto permanecer en San Diego, "lugar excelente para muchos de los ejercicios, de modo que no se perderá el tiempo".

El embajador Clayton avisó que el día mismo en que recibió las instrucciones telegráficas había presentado el asunto el ministro de Relaciones, quien le ofreció considerarlo de un modo inmediato; pero diez días después informa que apenas acaba de recibir una nota donde Mariscal le informa que había transcrito la de Clayton a la secretaría de Guerra y Marina. Vuelve a visitarlo para decirle que presumía que el asunto tenía alguna urgencia porque se le dieron instrucciones telegráficas; le sugirió, en suma, la necesidad de que se enviaran las órdenes a las autoridades locales, de modo que no sufrieran

retardo los barcos después de llegar. Impaciente, el Departamento telegrafió a Clayton el 4 de enero de 1900 informándole que los barcos estaban detenidos en San Diego porque nada se sabía del permiso. Clayton se puso en actividad otra vez hasta que obtuvo el permiso oficial. Sintió la necesidad de excusarse informando confidencialmente que la amnesia de Mariscal hacía cada vez más difícil conseguir la resolución oportuna de los asuntos.

El ministerio de la Marina y el departamento de Estado quedaron tan complacidos por un éxito así de fácil, que a la ocasión siguiente pidieron, por una parte, un permiso de dos meses para dos barcos-escuela, y, por la otra, uno tan festinado, que denunciaba la seguridad de que no causaban violencia alguna en las autoridades mexicanas y quizás ni molestias. El 7 de marzo de 1903, por ejemplo, la cosa había llegado a estos términos:

Si no hay objeción gobierno mexicano, obtenga permiso para que Escuadra Pacífico, ya en camino, visite bahía Magdalena donde hará ejercicios, tiro y maniobras que durarán varias semanas. Telegrafía.

Clayton pudo cumplir esta vez con instrucciones tan apresuradas, a pesar de la amnesia de Mariscal.

Las solicitudes comenzaron a menudear: menos de dos meses después, se presentó una para que los barcos-escuela *Mohican* y *Adams* hicieran de la bahía su cuartel general durante dos meses mientras maniobraban y practicaban al tiro. El gobierno mexicano comenzó entonces a frenar aquella actividad, y lo primero que se le ocurrió, visto que el tiempo pedido era tan largo, fue prohibir que las tripulaciones bajaran a tierra. Clayton, pensando en la crueldad de que cientos de hombres quedaran atrapados en un barco durante dos meses, creyó que la oposición de la Secretaría de Guerra era a que se levantaran campamentos en tierra; pero se le confirmó que la tripulación no podía pisarla siquiera. El resultado, no obstante, fue el contrario del esperado: tres meses después, la petición incluía expresamente la autorización para que la tripulación del *Mohican* bajara a tierra a ejercitarse en el tiro al blanco con armas menores, entre las cuales se incluía la artillería ligera.

En esta vez Mariscal contestó la solicitud usando la autoridad del presidente Díaz: no había inconveniente en conceder que el barco-escuela hiciera los ejercicios de tiro; pero lo negaba para que la tripulación bajara a tierra e hiciera en ella maniobras, pues el permiso para hacer esto último sólo podría darlo el Senado. Clayton debió sentir que en algún aprieto lo colocaban tan frecuentes instrucciones, de modo que al recibir unas nuevas, pide que se recuerde que la validez de cada permiso se limita a la visita para la cual se pide, y que el gobierno mexicano había negado ya la autorización

para el desembarco de las tripulaciones. Así, el Departamento se vio obligado a traspasar al ministerio de la Marina esas advertencias.

El ministerio de la Marina, no tenía, precisamente, una gran sensibilidad diplomática: menos de tres meses después pide un permiso para que la tripulación del *Mohican* haga en tierra maniobras y ejercicios con armas menores. El Departamento, olvidando las advertencias de su embajador, le ordena a éste, además de hacer esta petición, una nueva en favor de la oficialidad y tripulación del *Adams*: que se les autorice a desembarcar para cazar patos. El gobierno mexicano se hizo fuerte y negó por segunda vez la autorización para que la oficialidad y la tripulación del *Mohican* desembarcara a hacer maniobras de infantería; en cambio, flaqueó ante las ambiciones cinegéticas del *Adams*. Aun así, hizo un esfuerzo por dar a entender que todo aquello le creaba problemas y molestias innecesarias. El Presidente Díaz —dijo Mariscal—, deseoso de conciliar las prescripciones constitucionales del país con aquella solicitud tan singular, había acordado conceder el permiso para tirarle a los patos de bahía Magdalena, pero a condición de que la cacería no se hiciera en grupos y que en ella se emplearan sólo escopetas. El secretario de Estado Hay pareció entender la galantería excepcional de la autorización, pues ordenó a su embajador agradecerla.

En agosto de 1904 se pide permiso para que todo el Escuadrón del Pacífico haga prácticas de tiro, y se concede, pero reiterando la prohibición de desembarcar. En vista de esto, a los tres meses, el ministerio de la Marina pide no sólo esa autorización, sino otra para levantar en tierra campamentos. El gobierno mexicano, como en el caso de los patos, tuvo que hallar una transacción: los hombres podían bajar a tierra y podían también levantar campamentos; pero deben estar siempre desarmados y no izar bandera o insignia alguna.

Para fines de 1904 parecía haberse llegado al límite, por una parte, de la desaprensión del ministerio norteamericano de la Marina, y, por otra parte, de la obsecuencia del gobierno mexicano. Pronto, sin embargo, hubo una petición más y una trasacción más: las maniobras de otoño y primavera de la Flota del Pacífico —y alguna vez de ésta y la del Atlántico— fueron requiriendo dos y aun tres meses. Entonces se convino en que cuando excedieran de uno, el Senado debía dar la autorización.

El problema de los permisos para las prácticas de tiro se complicó muchísimo en 1907, cuando el ministerio de la Marina pide al departamento de Estado que consiga del gobierno mexicano una autorización para estacionar en bahía Magdalena dos carracas carboneras de 2,500 toneladas cada una, que provean a las unidades de la Escuadra del Pacífico mientras hacen sus prácticas de tiro. El Departamento, sin vacilar, ordena al embajador Thomp-

son que haga las gestiones. Este quiso estar seguro de lo que debía pedir, y por eso preguntó si se trataba de un permiso permanente; pero como no se le contesta pronto, inicia sus gestiones aun sin ese dato. Le llega poco después, sin embargo: el ministerio de la Marina desea, en efecto, una autorización permanente porque, además de abastecer de carbón a la Flota del Pacífico durante sus maniobras de primavera y otoño, quiere hacerlo también con las unidades que vayan a las Américas Central y del Sur o que regresen de ellas. El embajador Thompson, tras de un mes de afanes, tuvo que informar que el permiso sería por un mes único, pues de lo contrario, tenía que someterse a la aprobación del senado mexicano.

El ministerio de la Marina demostró la misma determinación en este negocio que en el anterior: en vista de que su deseo inicial era una autorización permanente y de que el gobierno de México sólo lo daba por un mes, se conforma con cinco años. El embajador lo pidió en esa forma; pero como para entonces la prensa comentaba el asunto con asombro y reproche, pero siempre con inexactitud, el presidente Díaz optó por llamar a Thompson para confiarle que aun cuando quizá se pudiera prorrogar después, pediría al Senado un permiso por tres años nada más, plazo que le faltaba a su actual período presidencial. Aún así limitado, y, como si dijéramos, con la garantía de su persona, el presidente Díaz creyó que se protegía mejor si se le daba al arreglo un carácter recíproco; pero cuando Thompson comunica a sus superiores esa condición, el Departamento pregunta sorprendido qué entiende México por reciprocidad. Mariscal se lo explica a Thompson: tener durante tres años el derecho de estacionar barcos carboneros en cualquier puerto norteamericano para uso de su marina de guerra. El departamento de Estado acepta entonces "categóricamente" la reciprocidad pedida, que a Thompson le parece una exigencia mínima, dado que México carece de marina de guerra, y no digamos de carracas para abastecerla.

Después de nueve meses, el arreglo se consumó el 10. de diciembre de 1907, y concluiría, en consecuencia, el 10. de diciembre de 1910; pero todavía Mariscal luchó para aplazar algo más su ejecución real. Para ello, pidió que se le dieran los nombres, tonelaje, dimensiones, medios y vías de abastecimiento de las carracas. El ministerio de la Marina dio entonces una gran sorpresa: no podía dar la información pedida porque todavía no las había comprado. Lo cierto es que un año después de hecha la petición seguía en las mismas.

El 17 de noviembre de 1907, *The Mexican Herald* hizo a sus lectores la sensacional revelación de que los gobiernos de México y de Estados Unidos habían celebrado un "contrato" acerca de la bahía Magdalena. *El Tiempo*, a caza de cualquier desliz internacional del gobierno, sobre todo en cuanto a sus relaciones con Estados Unidos, expresó primero su extrañeza de que aquel

periódico diera una noticia que por su naturaleza y magnitud debieron haber dado, o el periódico del gobierno, *El Diario Oficial*, o su órgano oficioso, *El Imparcial*. Después, existe una contradicción entre el *Herald*, que dar por consumado el "contrato", y las informaciones cablegráficas de Washington, donde se pinta al embajador Creel encrespado de indignación patriótica, protestando por las pretensiones del ministerio norteamericano de la Marina, y a éste, impresionado, retirándolas. La primera versión parece la exacta, si se juzga por los detalles que en ella abundan, tal el recitativo "cláusula por cláusula del contrato", hasta llegar a la compensación risible de que México pueda apostar su formidable marina de guerra en San Diego, por ejemplo. De todo ello, y con su característica ordinariez, *El Tiempo* sacaba esta conclusión:

Nosotros creemos que el verdadero objetivo es que, cuando las escuadras yanquis, jadeantes por la persecución de los japoneses, no tengan ni con qué alimentar su respiración de leviatanes, o en dónde reparar sus corazas maltrechas, la bahía Magdalena les ofrezca una estación carbonífera a la vez que un astillero y un punto de apoyo estratégico.

El Imparcial, deliberadamente parco, aseguró que el gobierno mexicano había concedido permiso para que algunas unidades de guerra de Estados Unidos hicieran prácticas de tiro, pero que no había "cedido" nada de la bahía, ni tampoco el gobierno norteamericano había solicitado esa cesión.

Poco después, *El Imparcial* se creyó obligado a dar con anticipación la noticia del arreglo sobre las carracas carboneras. *El Tiempo* creyó que su colega no decía la verdad, o, al menos, toda ella. Desde luego —reflexiona—, mientras Estados Unidos se había apresurado a señalar la bahía Magdalena como el puerto donde haría uso de su derecho a estacionar barcazas carboneras, México se queda mudo, señal de que aquella famosa reciprocidad es postiza, simple mampara para ocultar lo que en realidad resulta una concesión unilateral y gratuita. *El Tiempo* hace ahora una consideración más seria: ¿qué tipo o clase de instrumento jurídico tiene ese arreglo o entendimiento? Porque si es un tratado formal, tiene que hacerse público al convertirse en ley después de su ratificación por el Senado. Como no ha sido así, debe haberse hecho el arreglo en alguna otra forma, y, en ese caso, su validez legal es más que dudosa. Pero *El Tiempo* da un traspies al afirmar que, "en último caso, sólo los estados de la Federación podrían dar esa autorización", y, desde luego —agrega—, no se las han pedido. En fin las dos grandes fallas del arreglo —con independencia de su forma jurídica—, son que Estados Unidos no lo respetará y que México es impotente para hacerlo respetar:

...de concesión en concesión, llegarán los Estados Unidos a hacer su entera voluntad en México. Ya tenemos el depósito de carbón en la isla de Pichilingue, ya el tiro al blanco subrepticio en la Magdalena, y ahora tendremos esos dos carboneros (que se multiplicarán como los panes bíblicos porque no alcanzarán para una flota tan grande y durante cuatro meses)... Si así seguimos, ¿dónde vamos a parar?

El Tiempo transcribe poco después un telegrama de alguna agencia informativa donde se dice que se despachan de Boston a la bahía unos torpedos —cuyo procedimiento de fabricación es ultrasecreto— para que los pruebe la Flota del Pacífico en sus próximas maniobras. Es evidente que esos instrumentos infernales van a ser desembarcados en territorio mexicano para armarlos y ajustarlos antes de ser puestos a bordo de los barcos que iban a usarlos. El suelo mexicano —de nuevo— está convertido en un campo de maniobras y de experimentos de una potencia extranjera.

La defensa del gobierno estaba confiada para entonces a *El Imparcial*, un periódico industrial, de factura material moderna y más barato, pero al que le ocurría la tragedia de que entre más se le leía, menos se le escuchaba. Era, además, torpe: se encastillaba en la afirmación de que si fueran ciertas las intenciones aviesas atribuidas al gobierno de Estados Unidos, si sus fines fueran, en efecto, quedarse con la bahía, no se hubiera dirigido tan "correctamente" al de México, sino que se habría posesionado de ella *manu militari*. De allí la conclusión fatalista:

Si antes podíamos hacernos ilusiones de que la situación delicada de México frente a su vecino podía sostenerse por un tiempo indefinido, ya no podemos forjarnos ninguna, y no nos queda más remedio que prepararnos para cualquier emergencia y armarnos hasta los dientes para que el conflicto no nos coja desprevenidos y al menos caigamos con honra y después de haber causado al enemigo todo el mayor daño posible...

Los comentarios de la prensa crearon la impresión de que, por lo menos, el gobierno de Estados Unidos se hallaba en serias dificultades para conseguir lo que deseaba. Por eso, algunos ciudadanos norteamericanos, poseedores de concesiones de terrenos en la bahía o en su vecindad, se los ofrecieron en venta. El subsecretario Adeo vio en seguida la falla de una solución semejante: la adquisición de bienes raíces no confiere la soberanía sobre el suelo; sólo la cesión de territorio puede dar a Estados Unidos la jurisdicción sobre la superficie que hayan adquirido sus ciudadanos. La otra forma sería un arrendamiento con privilegios de jurisdicción, como en el caso de la base

naval de Guantánamo. "Ni una ni otra cosa —se lamentaba Adee— puede esperarse de México". Adee sufrió enseguida otro asalto más tentador. L. F. Kwiatwoski le informa que una corporación tiene hace tiempo una opción sobre toda la costa de la Baja California, incluyendo bahía Magdalena; puede, pues, convertir ésta en una estación carbonera pasando sobre la oposición del gobierno mexicano. La corporación es jurídicamente nacional; pero, en realidad, todos sus accionistas son norteamericanos. El, en persona, ha tomado muchas fotografías de la costa entera de la Baja California, y hasta de su interior; también posee un mapa con todos los campamentos, caminos y aun las brechas de la Península, y ha hecho un catálogo de sus principales recursos naturales.

Entonces algunos periódicos de Estados Unidos lanzaron la versión de que México se disponía a reformar su constitución para hacer una venta legal a Estados Unidos de bahía Magdalena y quizás de toda la Baja California, Adee se creyó obligado a hacer una declaración, que resultó inexacta:

El único fundamento de esta noticia es que México acaba de autorizar a Estados Unidos a que mantenga permanentemente un barco carbonero para proveer de carbón a las unidades de guerra que hacen allí sus prácticas de tiro. No ha habido cambio en un arreglo que tiene años, excepto que desde ahora se dejará en la bahía un barco carbonero.

Desmentida oficialmente la versión de la venta, otro periódico americano aseguró que el verdadero fin de la gestión era que Estados Unidos artillara la bahía para la mejor defensa de sus costas. Todos estos enredos le dieron esperanzas a Mariscal de que el Senado norteamericano desaprobara el arreglo, o, por lo menos, que se negara a reconocer los derechos recíprocos que México había pedido; duraron, sin embargo, poco.

El ministerio de la Marina, a su vez, se creyó obligado a fundar aquella obstinación en usar una bahía ajena y no alguna de las muchas propias: la de Magdalena tiene una amplitud desusada, que permite a la Escuadra hacer cualquier evolución; sus aguas son tranquilas, goza de un clima excelente y la costa está enteramente despoblada, de modo que es posible hacer cualquier clase de tiro, aun los más lejanos, y eso a cualquiera hora del día o de la noche. Así, el comandante en jefe de la Flota del Pacífico la declara fuera de toda competencia o comparación.

El subsecretario de Estado Huntington Wilson le refirió al asesor jurídico del Departamento, James Brown Scott, que el embajador de México le había sugerido que, dado el carácter ya sensacional de los comentarios de la prensa mexicana, el Departamento y la Embajada hicieran declaraciones a la prensa

destinadas a poner las cosas en su lugar. Para formarse una opinión le pide una breve reseña del asunto. Brown Scott le dice que en diciembre de 1908 se obtuvo el último permiso para las prácticas de tiro de abril de 1909, y que las condiciones son las mismas de siempre: no disparar hacia la costa, no desembarcar a tierra gente armada y no desplegar en los campamentos banderas o insignias. De allí su opinión:

Se ve claramente que el permiso es temporal, y que se concede con las debidas precauciones para que no se viole el territorio nacional. Los ejercicios se han realizado siempre con una autorización previa, y lejos de tratarse de un asunto de dudosa integridad, es inofensivo y limitado, además de probar la relación amistosa y la confianza mutua entre los dos países.

Si era ésa la situación, ¿por qué diablos repelan tanto los mexicanos? Huntington Wilson le pasa el 12 de julio de 1909 un *memorandum* al secretario Knox: por lo visto —dice—, los mexicanos creen que nos hacen un favor inmenso permitiéndonos los ejercicios de tiro en bahía Magdalena; será, pues, más "digno" no solicitar un nuevo permiso, y, para ello, sugiere que Knox hable con el ministro de la Marina a fin de dar con otro lugar semejante. Pero después de un examen "serio", el ministerio de la Marina llega a la conclusión de que "ningún otro lugar de la costa del Pacífico llena tan bien los requisitos" para los ejercicios; el Golfo de Fonseca, por ejemplo, es demasiado estrecho y tormentoso. El embajador Francisco León de la Barra, sin embargo, perseveró proponiéndose tratar esta vez directamente con el secretario Knox: quería sugerirle una declaración del Departamento, entregada para su difusión a la Prensa Asociada, en la cual se explicara la naturaleza verdadera de los dos arreglos y se dijera que no había habido ni se contemplaba ninguna modificación, entre otras razones porque las autorizaciones para los ejercicios de tiro habían concluido y la de las carracas carboneras terminaría el 30 de noviembre de ese año de 1910.

De la Barra fracasó en el sentido de que Knox no resolvió por sí mismo el asunto, sino que lo volvió a poner en manos del subsecretario Huntington Wilson, y éste, a su vez, le pidió su parecer a Thomas C. Dawson, jefe de la División de Asuntos Latinoamericanos, creada recientemente. Para Dawson, los periódicos enemigos de Estados Unidos se empeñan en dar un carácter permanente a los arreglos, a pesar de que Estados Unidos nunca los ha pedido así y menos México ha concedido una autorización indefinida. Los permisos se han pedido cada año y se limitan al tiempo especificado en la solicitud. Esto no quiere decir, sin embargo, que el "hecho de que siempre se haya per-

mitido, da derecho a creer que no se negará cuando se vuelva a pedir un permiso". Wilson le ordenó entonces a Dawson que redactara un proyecto de declaración según las sugerencias de De la Barra, "siempre que sean consecuentes con nuestros intereses". El proyecto de declaración fue entregado a De la Barra, quien lo sometió a la aprobación de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Hecho esto, el Departamento lo dio a la prensa norteamericana el 2 de marzo de 1910:

El gobierno de Estados Unidos ha solicitado un nuevo permiso para hacer ejercicios de tiro en la bahía Magdalena durante un mes. Este permiso se ha concedido anualmente desde antes de 1906. Estados Unidos no ha solicitado ningún cambio en las condiciones que México considera prudentes para garantizar la seguridad de los habitantes de la región, y no existe ningún acuerdo entre los dos gobiernos que afecte a la bahía. Lo dicho por varios periódicos acerca de este asunto debe calificarse de inexacto con entera confianza y autoridad.

La declaración convenida no correspondió ni a la atmósfera política de México ni a los deseos de su gobierno, excepto en el punto de que no se había hecho ningún arreglo que afectara la situación jurídica de la bahía. Era adecuada, además, en el sentido de que se desmentían las versiones propaladas por los periódicos de ambos países, agregándose, además, que el mentís debía tenerse como fundado y autorizado. En cambio, lejos de decirse que los permisos de tiro se habían concluido ya y que los de los barcos carboneros terminarían a fin de año, se habló de que se acababa de solicitar uno nuevo, lo cual hacía sospechar que podían seguirse renovando, y que lo más natural era que ocurriera en el futuro lo que ya había ocurrido en el pasado. De los barcos carboneros no se dijo una sola palabra. La falla mayor de la declaración, la más inadecuada para el fermento político interno que era ya tan patente en marzo de 1910, fue hablar de condiciones que el gobierno de México consideraba prudentes para garantizar la seguridad de los habitantes de la región. De las limitaciones reales que los permisos llegaron a tener, sólo una, la de no disparar hacia tierra, tenía relación con esa seguridad. Las otras dos: que no desembarcara nunca gente armada y que en los campamentos no se desplegaran banderas, estandartes o insignias, nada tenían que ver con ella, y sí con el fondo del problema, la ocupación y el uso por fuerzas militares extranjeras de las aguas territoriales y aun del suelo nacional.

La opinión pública no se calmó, pues, y quizá fuera imposible esperar lo cuando la oposición al régimen de Díaz era ya abierta y organizada. Por eso, De la Barra recibió instrucciones de conversar con el propio presidente Taft.

Le dijo que una "pequeña parte" de la prensa mexicana censuraba injustamente al gobierno del general Díaz por haber consentido en la "permanencia" de los barcos carboneros y en las maniobras de tiro al blanco. Taft no ofreció ninguna solución inmediata, limitándose a lamentar que una prensa poco informada, o que con mala intención manejaba datos falsos, le hiciera oposición a un presidente tan patriota como Díaz; asimismo, de que esa misma prensa despertara en las clases bajas mexicanas mala voluntad hacia Estados Unidos. De la Barra, sin embargo, se resolvió a decirle que los permisos no debían renovarse en uno o dos años, tiempo en el cual podía esperarse que la opinión pública se calmara. Taft, entonces, le dijo que compartía con él esas opiniones. De la Barra conversó entonces con el secretario Knox, a quien le sugirió que le dirigiría una nota oficial informándole que el plazo había terminado, y que Knox contestara que "daría órdenes para el retiro de los barcos carboneros". El 8 de diciembre de 1910 —México, por supuesto, en plena revolución— De la Barra pudo telegrafiar la noticia de que el presidente Taft había convenido en el "retiro inmediato" de los barcos.

De la Barra, en efecto, despachó la nota convenida a Knox el 7 de diciembre, pero con el único resultado de comunicarle después de una semana que la había transcrito al ministerio de la Marina. Lo fantástico fue la respuesta de este ministerio: hacía mucho tiempo que no había usado de la autorización de emplazar dos barcos carboneros en Bahía Magdalena para abastecer durante sus maniobras a las unidades de la Flota del Pacífico, y como también hacía tiempo que los ejercicios de tiro se hacían en altamar, "ya no es deseable" tener allí aquellas barcasas. El Departamento de Estado sacó entonces una conclusión desconcertante de estas opiniones: "no se trata de que ahora nos retiremos porque ha terminado el permiso". El 14 de enero de 1911 Knox da una respuesta formal a la nota de De la Barra en que reitera el carácter de reciprocidad y de temporalidad que el convenio había tenido siempre, y le ruega expresar al gobierno de México el agradecimiento del de Estados Unidos "por esta cortesía a sus unidades navales temporalmente estacionadas en la bahía Magdalena".

Más fantástica todavía fue la confirmación que dio el jefe de la aduana de bahía Magdalena a la Secretaría de Hacienda: no habían vuelto barcos carboneros norteamericanos desde hacía más de dos años, es decir, del 30 de noviembre de 1909; el 24 de abril de 1910 fondeó el crucero *Buffalo*, pero sólo para exhumar los restos de cinco marinos que habían fallecido al llegar la Escuadra del Atlántico; cumplida su misión, zarpó al día siguiente para San Francisco. Tres días después fondeó el carbonero *Saturn* para recoger las herramientas y útiles que no habían podido llevarse antes, pues el comandante de esa embarcación había explicado que se las llevaba porque no re-

gresaría ya al puerto ningún otro barco de la Flota. Y el aduanero decía entonces filosóficamente:

...lo cual parece confirmado, pues hasta la fecha no ha vuelto a fondear ningún buque de guerra de nacionalidad americana.

Es una ocurrencia diaria la semejanza entre las versiones que da de un sucedido callejero cada uno de los testigos que lo presenciaron; sin embargo, las variantes no suelen ser tan grandes que en una aparezca el agresor como agredido y en otra se cambien diametralmente estos dos papeles. Lo común es, además, que la verdad se abra paso, y justamente cotejando esas diferencias, con el resultado de abreviarlas o hacerlas desaparecer, al menos en lo esencial. Por eso es impresionante el caso de la bahía Magdalena, porque es enorme el trecho que separa el hecho del dicho.

No parece que deba ser indiferente recordar que el relato de las páginas anteriores es el primero que se ajusta a la verdad comprobada por documentos, cuya localización y consulta, por otra parte, lejos de envolver dotes o artificios misteriosos, pueden hacerse en cualquier momento, por cualquier persona y a plena luz del día. Tampoco deja de ser significativo que este relato aparezca cincuenta años después de que el problema de la bahía quedó para siempre liquidado. Y todo esto en contraste con la perseverancia de la versión caprichosa que dio, por ejemplo, Francisco Bulnes hace cuarenta años, y que han seguido cuantos se han ocupado, así sea de una manera incidental, del asunto.

Para Bulnes, la diplomacia porfiriana debió haberse dedicado a conservar intacto el apoyo "ultraamistoso" que Estados Unidos había "concedido" a Porfirio Díaz. Bulnes no dice de modo explícito si Ignacio Mariscal lo consiguió en algún momento de sus treinta años de ministro de Relaciones; pero afirma que Enrique C. Creel, durante los nueve meses en que lo fue, "hizo mexicanismo diplomático de explosiva calidad", con el resultado de que Estados Unidos acabó por "apoyar descaradamente" la revolución maderista que tumbó a Porfirio Díaz. Y uno de esos "mexicanismos diplomáticos" de Creel fue su negativa a "consentir por otros tres años la ocupación de la bahía Magdalena". Como suele pasar con Bulnes, rectificarlo significaría enderezar no sólo la idea misma, sino todos y cada uno de los términos con que la expresó. Nada de lo que dice en este caso es cierto; pero sólo interesa la idea y la palabra ocupar, que quiere decir tomar posesión o apoderarse de una cosa.

Pues bien, a la vista del relato de las páginas anteriores, puede decirse con toda seguridad que la marina norteamericana jamás ocupó la bahía Magdalena; jamás el gobierno de Estados Unidos quiso o pidió ocuparla, y, desde

luego, jamás de los jamases el gobierno de México consintió en que fuera ocupada. Los casos extremos fueron dos: las maniobras conjuntas de las flotas del Pacífico y del Atlántico durante dos meses en un año, y las maniobras de la Escuadra del Pacífico dos veces al año, una en primavera y la otra en otoño, cada una con una duración media de dos meses. Jamás, tampoco, estuvieron de manera permanente, ni siquiera por los tres años a que Bulnes se refiere, las carracas carboneras, a pesar de que, en principio ese fue el entendimiento. Cada una de esas maniobras, sin excepción alguna, se hizo al amparo de un permiso formalmente solicitado por el agente diplomático norteamericano en México, y la autorización era también concedida de manera formal cada vez, sea por la Secretaría de Guerra y Marina, sea por el Senado. La oficialidad y la tripulación que bajaba a tierra estaban desarmadas, y no ejercían, por supuesto, acto alguno de autoridad en el suelo mexicano, en el cual, además, jamás ondeó pabellón o insignia extranjera.

Estos son, fuera de toda duda, los hechos; pero no dejan de ser hechos también otros dos que deben ser considerados ahora para tener una pintura completa. Uno es la pasmosa, increíble desaprensión del gobierno de Estados Unidos, y otro, la falla inevitable que acaba por tener un régimen dictatorial como el de Porfirio Díaz. No se ha encontrado un solo papel de ministerio de la marina de Estados Unidos que indique ni remotamente siquiera que a la bahía Magdalena se le diera algún valor estratégico, como precaución contra la escuadra japonesa, según dijo con frecuencia la prensa norteamericana y la de México, sobre todo. La perseverancia indelicada de ese Ministerio no tenía como origen, pues, una necesidad de vida o muerte, de seguridad nacional suprema. La marina norteamericana no quería usarla sino para fines de ejercicio o adiestramiento, maniobras en general y en particular tiro al blanco. Esto explica, más que nada, por qué Estados Unidos nunca apeteció "ocupar" la bahía Magdalena; pero también revela la magnitud de esa perseverancia indelicada para usarla en fines que pueden con justicia llamarse menores. A la marina norteamericana simplemente le resultaba cómodo usarla para maniobras y ejercicios de tiro; la agitación, el ruido, los peligros, las molestias, en suma, se llevaban a la casa ajena para no tenerlas en la propia. La solución era tanto más cómoda cuanto que la casa del prójimo era del próximo, siendo, además, casa desierta, de modo que, en rigor, a ninguna persona física concreta se molestaba. Añádase que la bahía era amplia, tranquila y con un clima excelente; así llegó la marina norteamericana a la conclusión a la que se aferró: la bahía era un lugar incomparable, en verdad ideal.

En Estados Unidos parece haber la creencia de que su marina sobre todo, claro, los jefes y oficiales, tienen un tacto diplomático rara vez superado por los funcionarios del Departamento de Estado. La triste historia de la bahía

Magdalena no abona esa creencia, pues durante los veintisiete años que duró este negocio, jamás dudó por un instante de si no serían —para decir lo menos— impertinentes sus instancias. En varios casos las unidades de guerra se hacían a la mar de San Francisco o San Diego y el Ministerio pedía al Departamento de Estado que se las arreglara para conseguir el permiso en los dos o tres días que debió durar la travesía. Plantear el problema de las carracas carboneras como una autorización permanente, ofrecérsele una por un mes, no conformarse con menos de cinco años, aceptar enfadada la transacción de tres, y después de tanto tiempo, de tanta ida y venida ¡salir con que no las había comprado! Cuando el secretario de Estado informa al ministro de la Marina de la resistencia de México a que se renueven los permisos y que desde el punto de vista de Estados Unidos parece más digno prescindir de ellos, el ministro se empeña y sostiene que no hay sustituto posible e imaginable de la Magdalena, y esto, cuando, en realidad, hacía ya más de un año que no usaba la bahía para los ejercicios de tiro ni para el aprovisionamiento de carbón.

La marina, sin embargo, no tenía una obligación profesional de ser delicada y sensible; su deber profesional era ejercitarse y estar lista para cualquier emergencia, y tras de eso fue con gran perseverancia. Otro es el caso del Departamento de Estado y de sus agentes diplomáticos. No fue hasta 1910 cuando el subsecretario Huntington Wilson, abrumado por los comentarios de la prensa de su país y de México, reaccionó. Su reacción no fue, desde luego, la de pena por haber puesto en un predicamento a un gobierno y a un país amigos; fue de enfado ante la pretensión estúpida de los mexicanos: creían los muy tontos que favorecían enormemente a Estados Unidos consintiendo a la Escuadra del Pacífico en la bahía desierta y sólo por uno o dos meses al año. Ninguno de los agentes diplomáticos de Estados Unidos en México percibió que tras las dilaciones y el estira y afloje de Mariscal y de Díaz podía haber repugnancia por conceder los permisos, y ninguno informó a sus superiores de los comentarios adversos de la prensa mexicana. Apenas si el embajador Clayton se atrevió a recordar a sus superiores que el gobierno mexicano había negado ya la autorización para que desembarcaran oficialidad y tripulación; pero cuando el ministerio de la Marina insistió, el Departamento de Estado no recordó aquella advertencia de su embajador y le ordenó pedir así el permiso. La reacción del mismísimo presidente Taft no fue ni noble ni acertada: le dolía que la prensa mexicana fomentara en las clases bajas del país animadversión hacia Estados Unidos. Y la declaración pública en la que al fin consintió el secretario de Estado Knox fue, como en el caso de su jefe, poco noble y muy desacertada. El broche de oro fue esa declaración: darle las gracias al gobierno de México, no porque había sido condescendiente con el

gobierno de Estados Unidos, sino porque fue cortés con la marina norteamericana. Y no se diga la graciosa tesis de Dawson: el hecho de que el permiso se haya dado varias veces, da derecho a esperar que no se negará en el futuro.

En cuanto al lado mexicano, lo primero que llama la atención es que en 1883 se negara el permiso tan redondamente, pues la situación política del gobierno de Manuel González en aquel momento era precaria al lado de la de Porfirio Díaz en 1897, cuando se da el primer permiso. 1883 es, además, el punto álgido de la construcción de las vías férreas, con las dos líneas troncales al Norte; México necesitaba, y más aún Manuel González, de una opinión favorable de Estados Unidos. En 1897 todo eso había quedado realizado, de modo que puede decirse que el punto de mayor fuerza del porfiriato se alcanza entre 1895 y 1900. No puede, pues, suponerse que Díaz diera el permiso de 1897 para alcanzar un favor norteamericano, y menos que lo necesitara con urgencia o para algo decisivo.

Parece, pues, que Díaz dio ese primer permiso por simple complacencia y sin pesar mayormente las consecuencias que podía tener. Así lo revela la prontitud (dos días) con que fue otorgado y el telegrama urgente de la Secretaría de Guerra para el comandante Bermúdez. Creyó, sin duda, que era un permiso ocasional, dado por una única vez y a un barco determinado, que quería aprovechar el viaje de regreso a su base deteniéndose en la Bahía para hacer unos cuantos disparos. Cuando fundándose en ese permiso ocasional se pidió uno nuevo, ya de carácter formal, es indudable que Díaz no negó el permiso, sino que decidió regatear los que fue dando, quizás con la esperanza de que el gobierno de Estados Unidos advirtiera su resistencia y decidiera desistir por sí mismo. Si esto esperó, Porfirio Díaz, sin duda, cometió un error; pero no ocurrió lo mismo en cuanto al fondo del problema, a saber, que los permisos no comprometían la soberanía nacional ni que entrañaban un riesgo importante para el país.

En lo que sí se equivocó redondamente fue en los efectos que su complacencia iba a producir en la opinión pública nacional, y, más que nada, en el juicio que haría de él la posteridad basándose en un episodio limitado de su larga vida de gobernante. Díaz, como todo hombre fuerte, como todo dictador, despreciaba la opinión pública coetánea, y en cuanto al juicio de la posteridad, como él iba a ser eterno, y, en último extremo, si alguien lo sucedía sería hombre de ideas engendradas por él, nada había que temer.

La opinión pública coetánea fue en general adversa a la ascendencia norteamericana en México; pero en la medida en que se manifestaba en forma pública, no fue ni más perseverante, ni más general, ni más incisiva, al principio que al fin del porfiriato. Tampoco se concentró de un modo discernible en el asunto de la bahía Magdalena. ¿Por qué, pues, Porfirio Díaz cedió a

ella el final de su régimen hasta resolverse a plantear al gobierno de Estados Unidos el término de los permisos? No hay sino una explicación: su régimen se fue debilitando internamente, y de una manera acelerada de 1900 a 1910, es decir, cuando el negocio de la Bahía cobró vuelo. El reproche, entonces, que en un principio pudo verse con el desdén de la luna que mira a un perro ladrar, al final golpeaba penosa, interminablemente, en la conciencia misma, ahuyentando todo sosiego y aun el sueño reparador.

En cuanto al juicio de la posteridad, cabe hacer una reflexión: la censura y la oposición a esa ascendencia norteamericana las señaló, las manejó y las encendió la prensa católica, y de ella, no de la fuente liberal, abrevó la Revolución para sepultar el régimen de Díaz en el descrédito.

SEMBLANZA DE FRAY JOSEPH ARLEGUI

JOAQUÍN MEADE
San Luis Potosí.

FRAY JOSEPH ARLEGUI, nació en la Villa de la Guardia, corte de los reyes de Navarra, de la Provincia de Alava, en los Reinos de Castilla, por el año de 1688. En la Provincia de Cantabria tomó el hábito de la Orden de San Francisco, a principios del siglo XVIII, pasó a la Nueva España y siguió directamente a Zacatecas, en donde dice, leía Teología en 1718. En 1719, se publicó en México, su *Elogio de Nuestra Señora de Aranzazú*, es de suponer que fue un sermón predicado en Zacatecas; asistió en ese año a la edificación de la capilla de una Hacienda, de don Domingo Tagle Bracho. Debe haber estado durante la cuaresma en Fresnillo y, sin duda, fue capellán de la Hacienda nueva de don José de Urquiola, conde de Santiago de la Laguna, de quien refiere tenía mil pesos diarios de sus haciendas de sacar plata.

Estuvo los seis años siguientes en el convento de Durango, donde leía Teología; durante su estancia lo transformó en monasterio amplio, de cinco celdas que tenía, lo dejó con amplitud para quince frailes; cuando menos doce residían allí, dedicados a las letras, leyéndose Teología, Escolástica y Canónica, Gramática e idioma mexicano, se administraban además tres pueblos indígenas y se enseñaba la doctrina. Tuvo diversos benefactores que lo ayudaron para la obra material especialmente el obispo doctor don Pedro Tapiz a quien menciona como "mi muy amado señor y padre". En 1724, era el guardián del convento y trabajó de sobreestante al ser reedificado el santuario de Nuestra Señora de los Remedios con la ayuda pecuniaria del teniente de capitán general de la Nueva Vizcaya y síndico general de la Provincia, don Manuel de Lizárraga. Estuvo presente al morir el doctor fray Juan de San Miguel, que de memoria se sabía la Biblia y era tan escrupuloso que para sí todo lo rechazaba y fray Joseph Arlegui le tenía que enviar diariamente para el desayuno, una tablilla de chocolate. Fue en esta época cuando estuvo en contacto con fray Antonio Margil de Jesús.