

CONFORMACIÓN Y READECUACIÓN DE LAS RUTAS MARÍTIMO-MERCANTILES DESDE EL ATLÁNTICO NOVOHISPANO A LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y AMERICANOS 1796-1825¹

Mario Trujillo Bolio

PRESENTACIÓN

Este estudio tiene como propósito explicar el oscilar del movimiento marítimo-mercantil que registró el Atlántico novohispano² en momentos tan definitorios y en una dinámica tan compleja como la transcurrida en los años 1798 a 1825.

En el espacio que denominaremos Atlántico novohispano y en el período analizado observamos un diverso y complejo trajinar de entrada y salida de embarcaciones españolas, norteamericanas, francesas e inglesas en los puertos de Veracruz y Campeche. El seguimiento de este movimiento marítimo-mercantil nos permite comprender la manera en que se logró la realización y venta de mercancías en momentos en que se afianzó abiertamente la disputa entre las potencias europeas por el movimiento marítimo que tenía cabida en el Atlántico. Dicho enfrentamiento entre potencias se expresó claramente en distintas guerras marítimas que, de manera recurrente, involucraron a España con Inglaterra y/o Francia, en momentos en que el imperio español comenzó su decadencia frente a la gran mayoría de sus colonias hispanoamericanas.

Cabe decir también que es, durante el período analizado, cuando Nueva España conocerá un proceso de decrecimiento de capital que alteró sustancialmente a los tradicionales circuitos de intercambio que le daban vida a su mercado interno, situación que fue propiciada por la constante expoliación y descapitalización de la economía novohispana que, todavía a fines del siglo XVIII, sobresalía como la más rica colonia hispanoamericana. Una muestra de lo anterior fue el creciente déficit comercial en Nueva España desde la primera década del siglo XIX, agudizado por la falta de reinversión de capitales, la carencia de moneda de plata para realizar transacciones mercantiles en los circuitos de intercambio novohispanos precisamente por la constante salida de metales preciosos, y la baja en los precios en el mercado internacional de una diversidad de materias primas que salían por Veracruz y en menor medida por Campeche. Aunado a lo anterior, se distingue también una notable alteración en los circuitos de intercambio en Nueva España no solamente provocado por la crisis de granos que se padeció a principios del siglo XIX, sino también como consecuencia de la notable caída de las exportaciones novohispanas de materias primas y metales preciosos que en grandes porcentajes fueron destinados al mercado exterior.

LA TRAMA DEL IR Y VENIR DE MERCANCÍAS EN EL ATLÁNTICO NOVOHISPANO

La entrada de las manufacturas a Veracruz y Campeche

El movimiento marítimo-mercantil que se conoce entre España y la Nueva España entre los años que van de 1785 a 1795 mostró una constante afluencia de barcos a Veracruz. Se observa, de acuerdo a los cálculos ofrecidos por Javier Ortiz de la Tabla, que en los dos años de 1785 y 1786 las llegadas fueron en promedio más de una treintena de arribos. Después se distingue una caída en los años 1787 y 1788 con la llegada a Veracruz de una veintena de embarcaciones. Sin embargo, en los años de 1789, 1790 y 1791 sobresale un salto significativo que advierte arribos que fueron entre los cuarenta y cincuenta barcos, y en donde destaca como año singular el de 1792 precisamente por haber ingresado al puerto de Veracruz 74 embarcaciones. De este total, 21 fueron de Cádiz, 31 de Barcelona, 7 de Málaga y 13 de Santander.³ Si bien, en los cálculos que ofrece Ortiz de la Tabla, el año de 1794 no tiene un recuento por no tenerse especificados en los llamados *Registros*. Sin embargo, para este año habría que considerar los barcos contabilizados por las *Gacetas* que dan un total de 67 barcos entrados, o bien la información que ofrece Smith⁴ que, en sus registros, computó un total de 62 embarcaciones. Esta situación del movimiento marítimo que en cierta manera aparece un tanto incierta se debió, en gran medida, a la misma situación prevaleciente en el año de 1793 en donde España decide embarcarse en una nueva guerra que le provocó un considerable coste económico y una débil situación financiera.

También habría que decir que el denominado despegue del movimiento marítimo-mercantil fue abiertamente alterado por Gran Bretaña no solamente trastocando las rutas marítimas en el Atlántico novohispano, sino también en el Atlántico europeo después que Nelson bloqueara Cádiz para obstaculizar el abastecimiento de mercurio desde España a Nueva España.⁵ Y todo lo anterior después de que nuevamente se declarara la guerra entre España e Inglaterra en octubre de 1796, y que se viviera un conflicto bélico que cubrió todo el año de 1797 hasta marzo de 1802, tras la firma de paz de Amiens.

En su estudio sobre las relaciones comerciales entre España y Nueva España, John Fisher anota que entre los años que van de 1796 a 1802, los ingleses capturaron e interceptaron 186 embarcaciones con bandera española.⁶ Si bien es cierto que la cifra es muy significativa para estos años, hay que decir que lo anterior no hizo que necesariamente se redujera notablemente el tráfico marítimo-mercantil al Atlántico novohispano durante el transcurso de estos años. Planteamos lo anterior, precisamente, porque hay que considerar que se dio por parte de comerciantes y consignatarios novohispanos que modificaron las tradicionales rutas trasatlánticas y, en cambio, se fortalecieron otras tantas rutas mercantiles precisamente desde los puertos americanos y los del Caribe que tuvieron como destino Veracruz o Campeche, y todo con el objetivo de evadir el bloqueo impuesto por Gran Bretaña.

En consecuencia, y de acuerdo al seguimiento que hemos podido computar y que se trata de diferenciar a través de la gráfica con la línea que indica la entrada de barcos, tenemos en 1796 un aceptable número de 49 embarcaciones llegadas a Veracruz. Cabe decir que al imponerse el bloqueo inglés en el Atlántico novohispano, muchas de las embarcaciones no realizaron sus tradicionales viajes trasatlánticos pero sí, en cambio, en 1797 estuvieron realizando cortas travesías en el Atlántico americano, situación que llevó a que entraran tan solo a Veracruz 37 embarcaciones. Es por ello también que en 1798 ingresó un total de 51 embarcaciones procedentes de Cádiz, a pesar de la derrota y destrucción de la flota española por la marina inglesa en Cabo de San Vicente. En este mismo año se observan igualmente

importantes cambios en el movimiento marítimo que tuvo cabida en el Seno Mexicano, dado que algunas embarcaciones procedentes de Cádiz hacían una escala en Campeche y después terminaban su travesía en Veracruz.⁷ A lo anterior habría que agregarle también una constante llegada a Veracruz de ocho embarcaciones procedentes de los puertos norteamericanos y dos barcos que salieron de puertos del Caribe. Asimismo, lo que llama la atención es que, en 1798, el propio tráfico marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano es que la más de media centena de barcos que embarcaron en Veracruz registraron travesías no tan solo de la ruta Cádiz-Veracruz, sino además de la activa llegada al principal puerto novohispano de embarcaciones procedentes de Boston, Charleston, Filadelfia, y de puertos del Caribe como Jamaica y Santo Tomás, siendo estos últimos embarcaderos estratégicos para Inglaterra y Francia en el Atlántico americano.

En 1799, además de las 38 embarcaciones llegadas a Veracruz procedentes de Cádiz, se advierte la entrada del jabeque mercante *San José* y *San Joaquín* (alias) *El Aspurdon del Mediterráneo* con la ruta Barcelona-Alicante-Málaga-Ceuta-Veracruz.⁸ El bergantín armado en corso *La Bella María* del puerto de San Sebastián a Veracruz.⁹ Algo parecido hizo en su ruta el bergantín francés armado en corso nominado *Sanstacon* con la ruta Málaga-Veracruz y al que podemos considerar una embarcación con la denominación de registro para entrar al Atlántico novohispano. La ruta Navarra- (San Juan de Ulúa) Veracruz la finalizó en abril la goleta nombrada *La Gallina*.¹⁰

Se observa, por otra parte, que la guerra marítima obligó a que la Corona española y particulares tuviesen que modificar sus rutas ante los ataques de corsos y fragatas, tal y como sucediera con las detenciones de la goleta *Casaria*¹¹ y una fragata del rey por los ingleses.¹² Lo anterior llevó a que se intensificaran los itinerarios La Habana-Veracruz con los recorridos que hicieron 15 embarcaciones en el transcurso del año de 1799.

Ante el clima de tensión en el Seno Mexicano, inclusive por el mes de octubre, se registra el fondeo en el puerto de Veracruz de la corbeta de guerra americana *Meremerc*, salida de Boston para aprovisionarse de agua.¹³ Un viaje por la ruta Santo Tomás-Veracruz por la goleta dinamarquesa *La María*,¹⁴ en la travesía costanera destacaron dos embarcaciones Campeche-Veracruz, y otras por la ruta Cartagena-Veracruz, así como la ruta La Habana-Campeche-Veracruz con seis barcos en los que se puede observar uno de guerra y otro correo, en tanto que el barco *Santo Cristo San Román* recorrió la ruta Tabasco-Veracruz. Por tanto, podemos concluir que en 1799 Veracruz tuvo, pese a las adversidades, un movimiento marítimo considerable al recibir un total de 85 embarcaciones.

El tráfico que existió desde los embarcaderos del Caribe, de los puertos norteamericanos, franceses y españoles con Veracruz durante la primera década del siglo XIX será menor si al mismo se le compara con los porcentajes de los últimos años del siglo XVIII. Al iniciar la centuria decimonónica, el movimiento marítimo tuvo un comportamiento muy desigual respecto a las últimas décadas del siglo XVIII. Sin embargo, el intercambio marítimo-mercantil hacia Veracruz se mantuvo en números estables pese al bloqueo marítimo impuesto por Inglaterra al Imperio español en el Atlántico americano. Durante el año de 1800 hemos registrado un total de 34 embarcaciones llegadas a Veracruz. En febrero de 1800, la ruta La Habana-Veracruz alcanzó 12 embarcaciones que tuvieron los permisos correspondientes para realizar sus recorridos, y algunos de ellos no necesariamente con bandera española.

Las embarcaciones españolas para evadir el cerco de la armada inglesa en el Atlántico americano modificaron en más de una ocasión sus trayectos, como el que hiciera la fragata

española *La América* en julio de 1800 de Santa Cruz de Tenerife a Veracruz.¹⁵ En tres arribos se observan la ruta Jamaica-Veracruz a partir de las goletas *María Josefa*,¹⁶ *Tres Amigos*¹⁷ y el bergantín *Esperanza*.¹⁸ Este año también son utilizadas las embarcaciones *neutrales* norteamericanas para evitar el asedio marítimo inglés e indicando los registros en la ruta Nueva York-Veracruz a la fragata americana *Diana*¹⁹ y a la goleta americana *Rosa*. En la ruta Charleston-Veracruz destacó la goleta americana *Betsy* o *Isabel* y a la embarcación *Juan*. En la ruta Salem-Veracruz destacó la fragata americana *Lucia*. Los trayectos de los barcos de Nueva Orleans a Veracruz se distinguen en la travesía del “naufragio o contrabando” de la goleta *Maneta*,²⁰ en la goleta mercante *La Josefina*²¹ y en el bergantín *San Cayetano*.²² Arribaron también en 1800 varios barcos más al puerto de Veracruz procedentes de diversos puertos y sus mismos trayectos nos indican la intención de burlar el acorralamiento marítimo inglés. En 1801, la travesía transatlántica que tradicionalmente hacía el trayecto Cádiz-Veracruz se modificó notablemente pues alcanzó la cantidad de 42 embarcaciones.²³ A pesar de darse la semiparalización del comercio marítimo español en el Atlántico americano y verse recrudescidos los asuntos financieros de España por sus incesantes gastos militares, tenemos que en 1802 los recorridos entre Cádiz y Veracruz lo hicieron 46 embarcaciones. Sobresale un trayecto de Málaga-Campeche-Veracruz y otro Cádiz-Campeche. La ruta costanera Campeche-Veracruz cubrió los 22 traslados. Esto indica que, a pesar de la situación del cerco inglés en las costas del Atlántico novohispano, se logró que en este año Veracruz recibiera la importante cantidad de 70 barcos.

A Veracruz atracaron en 1803 un total de 55 barcos. Desde Cádiz llegaron a Veracruz 43 embarcaciones. La ruta Campeche-Veracruz se fortaleció notablemente en este año a través de 11 embarcaciones. En 1804 sobresalen ciertas modificaciones entre los viajes transatlánticos de la metrópoli al Seno Mexicano y, ante esta situación, se fortaleció el comercio costanero permitiendo la llegada de 64 embarcaciones a los puertos novohispanos. En este año, la ruta Cádiz-Veracruz se vio considerablemente disminuida en cuanto a su frecuencia respecto a 1803 pues, tan solo durante este año, al principal puerto novohispano arribaron 35 barcos. La ruta Cádiz-Campeche tuvo tres recorridos, situación que indica la utilización de un segundo puerto para recibir embarcaciones provenientes de Cádiz. Por lo anterior hay que decir que en este año la ruta Campeche-Veracruz cobró una importancia decisiva por un tráfico costanero de 25 barcos que lo hizo incrementar notablemente y con embarcaciones de distintas clases. La situación de movimiento marítimo en el Atlántico novohispano en 1805 es considerable con 56 embarcaciones llegadas a Veracruz, pese a los estragos vividos en España el 21 de octubre después de la batalla marítima de Trafalgar,²⁴ y que desde los puertos españoles llegaron a Veracruz tan solo 28 barcos. Esto se debió a que antes del enfrentamiento marítimo salieron antes de octubre de ese año de Cádiz a Veracruz 27 embarcaciones y se observa, poco a poco, un cierto fortalecimiento de la carrera Mediterránea al Atlántico americano con el circuito Barcelona-Veracruz a partir del bergantín *Volador*.

El tráfico de embarcaciones norteamericanas se manifiesta nuevamente con ocho barcos. La ruta Baltimore-Veracruz se mantuvo. Lo mismo podría decirse con los recorridos Nueva Orleans-Veracruz. El tradicional trayecto La Habana-Veracruz volvió a restablecerse con nueve recorridos con varias goletas. La ruta Campeche-Veracruz se mantuvo estable con siete viajes. Los buenos tiempos para el movimiento marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano volvieron a repetirse en 1806, dado que en este año hemos podido contabilizar 77 barcos que embarcaron en Veracruz. Del total señalado, 49 barcos arribaron del exterior y 28 embarcaron del comercio costanero. No obstante, la recuperación del tráfico marítimo-mercantil desde España al Atlántico novohispano después de Trafalgar fue lenta, al registrarse tan solo la salida de 21 embarcaciones de los puertos españoles con destino a Veracruz.²⁵

Solamente fueron 17 los trayectos de embarcaciones que lo hicieron de Cádiz a Veracruz. En la ruta Santander-Veracruz dos viajes con la goleta *Buenaventura* y la corbeta *Veloz Bilbaína*.²⁶ También se observan dos trayectos del circuito Barcelona-Veracruz con la goleta *Providencia* y el místico *San Blas* alias *Delfín*.²⁷

En el año de 1807, al principal puerto del Atlántico novohispano arribaron 61 embarcaciones, cifra que indica un significativo movimiento marítimo-mercantil y la misma la hemos obtenido gracias a los registros que ofrece la *Gazeta de México*. En la ruta Cádiz-Veracruz se presentó un alza significativa con 37 trayectos transatlánticos. La ruta Campeche-Veracruz al parecer encontraría dificultades en enero de este año pues la fragata inglesa *Orpheus*, de porte de 44 cañones que había salido de Jamaica, invadió el puerto de Campeche en donde sorprendió a la cañonera española *Nuestra Señora de los Dolores*, apresó a la goleta *Alcides* y a diversos buques los echó a pique.²⁸ El objetivo fue el de llegar a interrumpir la descarga de barcos españoles en los puertos novohispanos.²⁹ Sin embargo, después de dichos sucesos, el tráfico marítimo-mercantil se reactivó e, incluso, se registró la llegada de 23 embarcaciones.³⁰

A pesar de la invasión napoleónica a España, durante el año de 1808 en cierta forma se hizo sentir en el puerto jarocho luego de arribar a Veracruz 46 embarcaciones. Y aquí hay que subrayar que la intervención francesa no obstaculizó para que llegaran, procedentes de Cádiz a Veracruz, 32 embarcaciones y en la ruta Cádiz-Campeche dos barcos. También durante este año fueron constantes los registros del comercio costanero entre Campeche y Veracruz con frutos y productos semimanufacturados de Tabasco, Campeche, Chiapas y Yucatán. Las embarcaciones llegaron al principal puerto novohispano con productos de mar y tierra como róbalo, pámpano, henequén, arroz, miel de abeja, piezas de jarcia, sombreros de paja, cacao, sal, costales y almidón.³¹ En este año se constata igualmente que Campeche se utiliza como puerto intermedio para evadir el bloqueo marítimo en Veracruz, dado que se recibieron embarques de productos españoles como papel sellado, vinos, aguardiente, productos todos que después se reenviaron a través del comercio costanero a Veracruz. Así, tenemos que la ruta Campeche-Veracruz se vio reducida a 10 embarcaciones *Juno* y otro realizado de Laguna de Términos-Veracruz en la fragata *General Bulter*.

Para conocer la situación que guardó el movimiento marítimo-mercantil durante el año de 1809 tenemos como referente informativo, además del ramo Marina del AGN, una fuente tan útil como es el *Correo Semanario Político-Mercantil de México*. Esta publicación nos ofrece una rica información para evaluar un extraordinario incremento del tráfico marítimo-mercantil que recibiera en este año Veracruz. Los registros localizados dieron un recuento extraordinario de 154 embarcaciones; esta cifra en la gráfica que presentamos nos da el segundo incremento más alto en el período estudiado. El desglose del total de los 80 barcos en este año advierte que de los puertos españoles llegaron al Atlántico novohispano por la ruta Cádiz-Veracruz 60 embarcaciones.³² El trayecto Málaga-Veracruz lo realizaron seis embarcaciones.³³ La ruta de Bilbao-Veracruz solamente la realizó la fragata española *Purísima Concepción*. Sobresalieron en la ruta Tarragona-Veracruz cinco travesías³⁴ y el trayecto Canarias-Veracruz con cuatro viajes.³⁵ De distintos puertos del Caribe también hubo una afluencia importante de barcos a Veracruz. El trecho La Guaira-Veracruz fue cubierto por cinco barcos.³⁶ Los trayectos de Maracaibo-Veracruz se incrementaron con diez embarcaciones.³⁷ Hubo un viaje de Cartagena de Indias a Veracruz realizado por la goleta *General Rourana*. Cobró gran dinamismo el itinerario de La Habana-Veracruz con 21 barcos,³⁸ situación que se advirtió con una ruta regular que se fortaleció claramente en la década de 1810.

Sobresale al mismo tiempo un incremento del tráfico costanero, donde el recorrido Campeche-Veracruz fue cubierto con 23 embarcaciones.³⁹ Lo anterior nos muestra por otro lado un afianzamiento tanto del tráfico costanero entre los puertos del Atlántico novohispano, cuanto el utilizar la armada española precisamente esta ruta para evitar al máximo el bloqueo marítimo que se impuso en Veracruz, primero por los ingleses y después por los franceses. En otros embarcaderos se observa un activo movimiento como sucedió con las rutas Presidio del Carmen-Veracruz que recorrieron cuatro barcos y Tabasco-Veracruz con nueve embarcaciones.⁴⁰

En el transcurso de la segunda década del siglo XIX la situación presentada por el movimiento marítimo en el Atlántico novohispano resulta aceptable pese a la situación que presentó el movimiento de independencia que diera como resultado la conformación de la Nación Mexicana. Cabe decir que en términos del movimiento marítimo-mercantil se presentó un buen comportamiento respecto a la década anterior.

Los datos disponibles para el año de 1810 advierten el más notable incremento histórico en el movimiento marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano con un recuento total de 156 embarcaciones, esto es, el alza máxima en la gráfica que presentamos. Los trayectos desde los puertos españoles a Veracruz fueron 69 embarcaciones con una variedad en sus rutas: Cádiz-Veracruz 43 barcos;⁴¹ Coruña-Veracruz tres embarcaciones; Vigo-Veracruz dos barcos; Tenerife-Veracruz dos embarcaciones; Málaga-Veracruz tres barcos.⁴² Adquirió trascendencia la ruta Tarragona-Veracruz con 14 barcos.⁴³ Se mantuvo viento en popa las rutas con el Caribe: La Habana-Veracruz con 33 barcos;⁴⁴ Guayra-Veracruz con seis arribos; Maracaibo-Veracruz sobresalieron seis; Puerto Cabello-Veracruz dos barcos.

Solamente contamos para el año de 1811 con el registro de 42 barcos que recorrieron la ruta Cádiz-Veracruz, lo cual indica que no se interrumpió drásticamente el tráfico transatlántico pese a la situación que para ese entonces presentaba el conflicto bélico de independencia mexicana como la guerra de intervención napoleónica en España.⁴⁵ En 1812 en cierta forma se recupera el tráfico marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano con la llegada a la costa de Veracruz de 69 embarcaciones. De estas, tres fueron de la marina española, el navío de guerra *Asia*, el bergantín de guerra *Marte* y la goleta de guerra *Empecinada*, los mismos que, por cierto, llegaron a costas novohispanas para reforzar la defensa contra los insurgentes mexicanos. Fueron un total de 27 barcos los que arribaron de puertos españoles a Veracruz. Se redujo considerablemente la ruta directa entre Cádiz y Veracruz a diez embarcaciones.⁴⁶ Mostró un fortalecimiento la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz con nueve embarcaciones.⁴⁷ Los recorridos Coruña-Veracruz fueron en tres barcos, mientras que de Tarragona-Veracruz solamente uno. La ruta de Vigo-Veracruz se fortaleció con seis viajes y sobresale la ruta Palma de Mallorca-Veracruz con la llegada de dos barcos.

La efervescencia que en 1813 cobró el movimiento insurgente mexicano se hizo sentir de manera notable en el tráfico marítimo-mercantil al recibirse en el embarcadero de Veracruz tan solo 31 barcos. El refuerzo a las tropas realistas fue evidente con la llegada de un barco de guerra. Pero a pesar del escenario de guerra en Nueva España, los comerciantes gaditanos y consignatarios veracruzanos continuaron de manera diligente su intercambio mercantil, dado que se sostuvo la ruta Cádiz-Veracruz con el arribo de 29 embarcaciones. También observamos en este año una gran travesía con un recorrido que se inició desde la bahía de Cádiz, se efectuó una escala en el puerto de La Guaira y terminó en Veracruz. La trascendencia que cobró el movimiento armado insurgente en el centro y sur de Nueva España se hizo sentir todavía más en 1814, pues para ese entonces los arribos al principal puerto

novohispano fueron menores. De esta forma se registra un barco de guerra español de Cádiz a Veracruz y la ruta Cádiz-Veracruz la realizaron 19 embarcaciones mercantes.

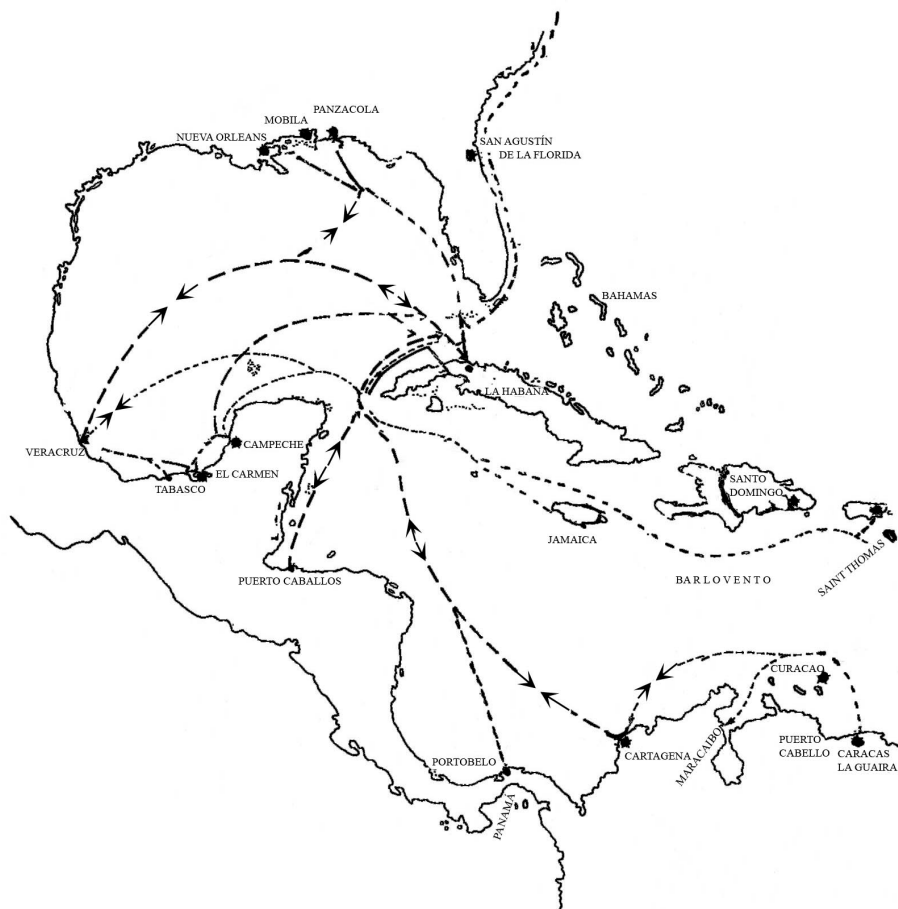
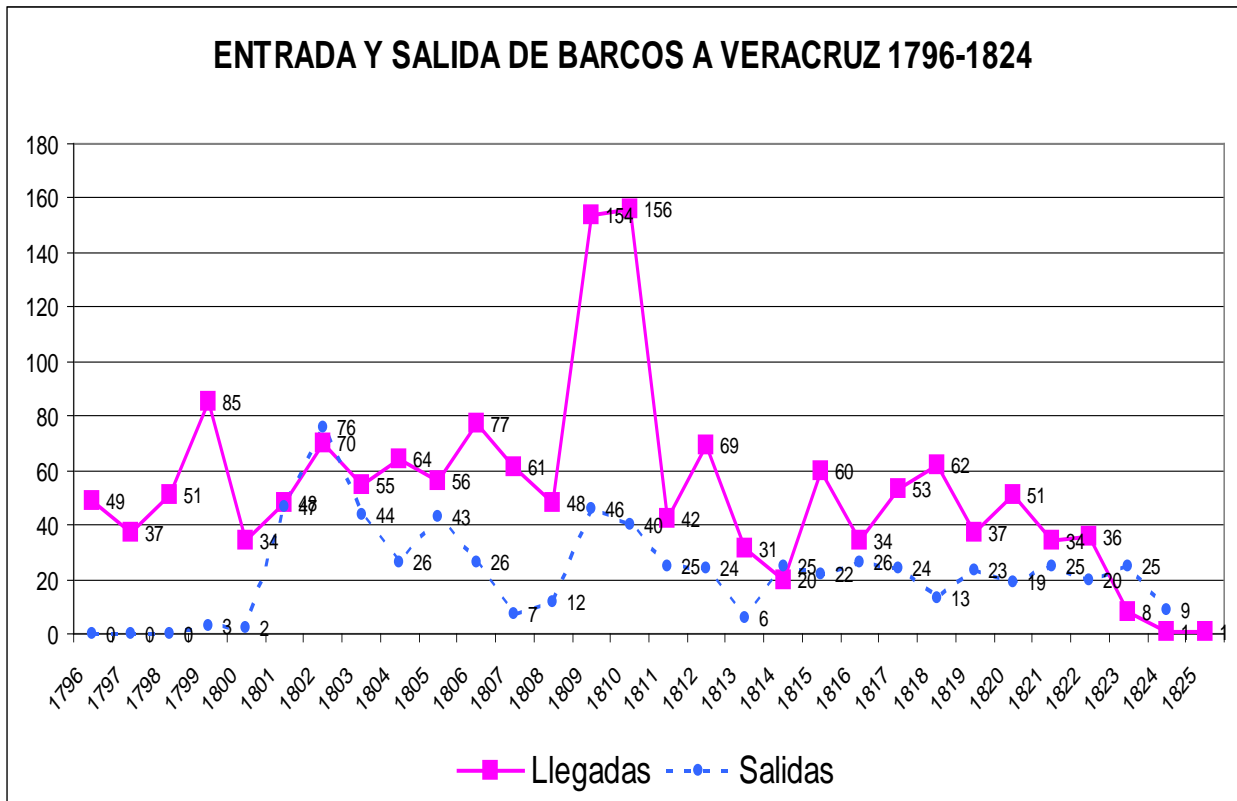
La situación del movimiento mercantil en el Atlántico novohispano en cierta forma se estabiliza entre los años de 1815 a 1819. Lo anterior se evidenció en la falta de una activa beligerancia de los insurgentes mexicanos y el término de la invasión napoleónica en España. En consecuencia, tenemos que para 1815 llegaron 60 embarcaciones en la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz, de las cuales una fue de guerra y 59 embarcaciones mercantes españolas. Si bien en el año de 1816 tan solo se registró en la Aduana de Veracruz un total de 34 embarcaciones, hay que decir que junto a los 30 barcos mercantes españoles en la ruta Cádiz-Veracruz llegaron también con mercancías españolas cuatro buques correos y cuatro barcos de guerra durante este año. La reactivación del comercio marítimo continuó en 1818 con la llegada de 62 barcos y en ello tuvo que ver el recorrido de 34 embarcaciones mercantes de Cádiz a Veracruz, los 17 viajes en la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz en donde hay que incluir el arribo de un barco de guerra español. A pesar de que en el año de 1819 el registro total de barcos llegados a Veracruz alcanzó los 37 barcos, y que la ruta Cádiz-Veracruz-La Habana-Veracruz se mantuvo en 27 barcos mercantes, hay que decir que hubo una constante actividad marítimo-mercantil con diez barcos correos españoles que además de llevar la ocasional correspondencia, hay que advertir que dichas embarcaciones en sus bodegas tuvieron embarques con mercancías españolas para las plazas comerciales de Veracruz y ciudad de México.

Aunque podría pensarse que en los primeros años de la segunda década del siglo XIX ya no existía un intercambio marítimo-mercantil entre Cádiz y Veracruz, los registros de los barcos nos dan un panorama muy elocuente de la permanencia del comercio naviero entre los puertos españoles y Veracruz. En 1820 fueron 51 barcos los que llegaron a embarcaderos de la bahía de Veracruz.

Pero puede decirse que el año de la consumación de la independencia de México no fue un obstáculo para que de manera radical se obstaculizara el tráfico mercantil entre España y la naciente nación mexicana. En efecto, en 1821 sobresalieron 24 embarcaciones mercantes registradas en la travesía transatlántica Cádiz-Veracruz y tan solo una embarcación en la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz.

Todavía en el año de 1822, los comerciantes gaditanos lograron introducir mercancías en el embarcadero de San Juan de Ulúa —muy cercano al puerto de Veracruz—, el mismo que para ese año aún lo tenía ocupado la marina española. La ruta Cádiz-San Juan de Ulúa registró 19 arribos de barcos mercantes españoles y la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz diez embarcaciones de la misma clase. Sobresale también un barco mercante en la ruta Cádiz-Puerto Rico-Costa Firme (Panamá) La Habana-Veracruz. Se distingue por otro lado, y en este mismo año, las llegadas a los puertos del Seno Mexicano que ya no estaban reguladas por las autoridades virreinales y que pueden ser parte de las primeras rutas que empezaron a conformarse en el espacio marítimo-mercantil del Atlántico mexicano.

La agonía del intercambio marítimo-mercantil entre el Atlántico novohispano y el Imperio español que prácticamente duró tres largos siglos, se precipitó en notable caída en el año de 1823. Esto se aprecia claramente en los reducidos arribos pues, en este año, llegaron a costas mexicanas seis embarcaciones mercantes españolas. En la ruta Cádiz-La Habana-Veracruz se registraron tan solo cinco embarcaciones mercantes, mientras que en la ruta Cádiz-La Habana-Campeche-Honduras se dio cuenta de una sola embarcación.



Mapa 1. Rutas marítimas mercantiles de los puertos novohispanos con los puertos norteamericanos y del Caribe.

Las salidas de materias primas y plata novohispana

El tráfico marítimo-mercantil que partió de Veracruz y Campeche entre 1798 a 1825 cobró un significado muy especial a pesar de complicarse en algunos años como resultado de las guerras marítimas de España con Francia e Inglaterra. Sobra decir que este proceso desde un principio logró extenderse hacia los distintos puertos españoles —aunque Cádiz no deja de ser el principal punto receptor—, y se extiende notablemente a otros tantos puertos europeos, a varios de la costa oeste de los Estados Unidos y a los espacios portuarios del alto y bajo Caribe.

En las fuentes consultadas para los años de 1797 y 1798 no aparece ningún arribo al puerto de Cádiz procedente de Veracruz. Y es en el año de 1799 cuando se advierten tres salidas desde Veracruz a los puertos españoles por embarcaciones que pudieron navegar con bandera distinta a la española, tal y como sucedió con el bergantín corsario francés nombrado *Sanfazon* que emprendió la ruta de Veracruz a Málaga⁴⁸ y el bergantín angloamericano *El Franklin* con el trayecto Veracruz-La Habana-Santander.⁴⁹ Solamente se tiene en la ruta Veracruz-La Habana a la goleta *Fidela*. En 1800, en la ruta Veracruz-Cádiz se efectuaron partidas con cargamento de la goleta *La Amable María*⁵⁰ y el bergantín particular *Nuestra Señora de la Concepción*.⁵¹

Sin duda, la situación empezó a modificarse en 1801 con el restablecimiento del tráfico marítimo que alcanzó un total de 47 barcos que partieron de Veracruz a España y a Campeche. Este dinamismo en el movimiento naviero se evidenció en la ruta Veracruz-Cádiz con 15 viajes.⁵² La que cobró un auge importante fue la ruta Veracruz-Campeche con 32 embarcaciones, situación que fortaleció el tráfico costanero novohispano y la reactivación de los circuitos de intercambio entre Yucatán, Campeche y Tabasco.⁵³

Sin embargo, una situación diferente presentó el tráfico marítimo-mercantil en 1802 al reactivarse notablemente el tráfico marítimo. Esto se advierte claramente con la salida desde Veracruz de 76 embarcaciones. Lo anterior ocasionó todavía un mayor movimiento en el tránsito costanero del Atlántico novohispano y, por otro lado, empezó a mantenerse la estabilidad marítima en la partida de barcos a España. La ruta Veracruz-Cádiz cubrió 29 traslados y en los cuales ya sobresale en el largo recorrido una eventual escala en el antepuerto de La Habana para después realizar la travesía transatlántica que finalizaba en Cádiz.⁵⁴ Durante este año, la ruta Veracruz-Campeche alcanzó inclusive las 46 embarcaciones, muchas de las cuales, después de salir del Atlántico novohispano, continuaban la travesía al alto Caribe para terminar en Maracaibo y otras, las menos, desembarcaban en La Habana,⁵⁵ e incluso se constata la salida de un barco con la ruta transatlántica Campeche-Cádiz.

Durante el año de 1803, el movimiento marítimo-mercantil se sostiene en buenos términos debido a que se incrementa al tenerse contabilizadas 69 embarcaciones salidas del puerto de Veracruz para el tráfico costanero o a los puertos de España. Según los registros de la *Guía de Vigía de Cádiz* partieron del principal puerto novohispano y llegaron al puerto gaditano 40 embarcaciones, siendo cuatro de las mismas de guerra y las restantes de particulares.⁵⁶ De la ruta Campeche-Cádiz se tienen computados dos traslados. En tanto, prevalece activa la ruta costanera de Veracruz a Campeche pues los registros advierten el traslado de 27 embarcaciones.

De Veracruz salieron un total de 51 barcos en 1804. Se reportan dos barcos de guerra que partieron de Veracruz para Cádiz. Asimismo, y en derechura por la ruta Veracruz-Cádiz, se consignan 28 embarcaciones. Los recorridos por el tradicional tramo Veracruz-La Habana-Cádiz lo emprendieron 15 embarcaciones mercantes y un barco español de guerra.⁵⁷ Entre Campeche y Cádiz se distinguen tres recorridos que indican la constante salida de embarcaciones que desde el año de 1803 estuvieron embarcadas en puertos novohispanos para después realizar, sin contratiempo, el viaje transatlántico.⁵⁸ Destaca al mismo tiempo, muy decreciente, la ruta Veracruz-Campeche, y no tan solo por embarcaciones costaneras sino para el traslado de mercancías por grandes embarcaciones redistribuyendo toda clase de productos de tierra adentro y de los importados de España y que fueron primeramente desembarcados en Veracruz.⁵⁹

El tránsito marítimo-mercantil desde Veracruz advierte en 1805 distintas rutas que hicieron en sus salidas los 43 barcos registrados. Esto se advierte desde las partidas de los embarcaderos del Atlántico novohispano a distintos puertos de la costa este de los Estados Unidos, el Caribe y España. El tráfico se incrementó, precisamente, para que pudiesen salir productos de exportación de la Nueva España fuese en barcos *neutrales*, o bien con bandera estadounidense, con el objetivo de dirigirse todos a Cádiz. En el recuento de las 11 embarcaciones que cubrieron la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz encontramos que en tres de los casos hicieron una escala previa en el puerto de Huelva. Sobresale además una goleta que realizó un largo trayecto que cubrió Veracruz-Campeche-La Habana-Barcelona.⁶⁰ Desde Veracruz a los puertos estadounidenses se trasladó un barco a Nueva York, dos a Baltimore y cuatro a Nueva Orleans.⁶¹ El movimiento marítimo entre Veracruz y La Habana alcanzó las 11 embarcaciones, la ruta Veracruz-Puerto Cabello un pailebote y la de Veracruz-Guayra en un luvre.⁶² El tráfico costanero durante este año no solo se fortaleció con los 8 barcos en la ruta Veracruz-Campeche, sino que abarcó a otros embarcaderos como el de Tuxpan al que arribó una goleta americana, al de Tabasco con una goleta y al de Tampico adonde llegó un barco en lastre.⁶³

El tráfico desde Veracruz a distintos derroteros remonta todavía más en 1806 dado que el recuento advierte 26 barcos registrados con viajes transatlánticos. A España se trasladaron 24 embarcaciones por la ruta Veracruz-Cádiz (algunas con escala en Ayamonte),⁶⁴ y aparece un trayecto de la barca *Santo Cristo del Grao* de Veracruz al puerto de San Sebastián. Igualmente, se advierte un viaje de la fragata portuguesa *Corazón de María* con la ruta Veracruz-Oporto-Vigo.

Los años de 1807 y 1808 no fueron buenos para la salida de barcos desde Veracruz. A pesar de que en el primer año funcionó la ruta Veracruz-Cádiz, esta tan solo se cubrió con siete embarcaciones,⁶⁵ y aparece un viaje más de la barca *Nuestra Señora del Carmen* alias *La Saeta* en el recorrido Veracruz-Ayamonte-Cádiz.⁶⁶ En el segundo año mejoró la situación, pues partieron de Veracruz 13 embarcaciones. De las mismas, diez fueron mercantes españolas y dos de guerra (una inglesa), y todas cubrieron el trayecto Veracruz-Cádiz.⁶⁷

Las fuentes aduanales y hemerográficas advierten que 1809 y 1810 fueron los mejores años de salida de barcos desde el principal puerto novohispano. En el primer año se registran 97 embarcaciones. La ruta Veracruz-Cádiz permitió 35 salidas.⁶⁸ Los recorridos en embarcaciones que hicieron trayectos costaneros registran nueve entre Veracruz y Campeche, de Veracruz a Sisal fueron dos, entre Veracruz y Tabasco se realizaron dos, mientras que de Veracruz a Presido del Carmen se evidenció uno. Fueron varios los trayectos desde el principal puerto novohispano al Caribe pues se hicieron 16 de Veracruz-La Habana, en la ruta

Veracruz-La Guayra ocho, en el trayecto Veracruz-Campeche-La Habana-Puerto Cabello ocho, Veracruz-Campeche-La Habana ocho y Veracruz-Campeche-Maracaibo llegaron a ser seis.⁶⁹

Durante el segundo año, y de acuerdo a los registros obtenidos, se dieron 40 salidas de barcos desde Veracruz. La ruta Veracruz-Cádiz no fue nada beligerante pero mantuvo su presencia con 22 recorridos.⁷⁰ Los viajes desde el Atlántico novohispano se normalizaron con el Mediterráneo español con cuatro recorridos en la ruta Veracruz-Tarragona.⁷¹ Algo parecido puede decirse con el Caribe debido a que se fortaleció la ruta Veracruz-La Habana con diez recorridos. Igualmente, se dio una travesía por la ruta Veracruz-Puerto Cabello.⁷² En tanto, los viajes costaneros se redujeron con tres trayectos entre Veracruz y Campeche.⁷³

Es interesante observar cómo, después de conocerse el movimiento insurgente desde septiembre de 1810, las partidas de barcos de Veracruz cobraron mayor presteza en el transcurso del año de 1811 pues salieron 26 embarcaciones del principal puerto de Nueva España. En este contexto, la ruta Veracruz-Cádiz adquiere gran beligerancia con 25 trayectos, de los cuales y, como veremos más adelante, 22 fueron de barcos que contenían grandes caudales de plata para el tesoro de la real Hacienda española, y solamente encontramos un recorrido de Veracruz a La Habana realizado por la fragata *Nuestra Señora del Patrocinio* alias *La Fraternidad*.⁷⁴

La carencia de datos sobre la salida de barcos de Veracruz en 1812 es evidente. Sin embargo, la *Guía de Vigía de Cádiz* en su resumen anual de los barcos entrados a la bahía de Cádiz registró en sus páginas que llegaron procedentes de Veracruz 24 embarcaciones. La ruta Veracruz-Cádiz fue cubierta por ocho barcos. Cobraron fuerza los trayectos Veracruz-La Habana-Cádiz con 14 arribos. En este año, Campeche nuevamente volvió a destacar por haber sido un antepuerto con gran movimiento pues sirvió de embarcadero para escalas o partidas transatlánticas debido a que se presentaron en la ruta Veracruz-Campeche-La Habana-Cádiz una partida, y otra más por la ruta Campeche-La Habana-Cádiz.⁷⁵

En 1813 salieron del Atlántico novohispano para España 13 embarcaciones, cubriendo en su totalidad la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz y destaca que en algunas de ellas lo fueron de la marina española que en sus mismos cargamentos transportaban desde Nueva España cargamentos de materias primas y plata. El tráfico marítimo mercantil en barcos de guerra se mantendrá aún los tres años siguientes e, incluso, sosteniendo la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz como eje principal del intercambio comercial novohispano y España. En este sentido, en 1814 contabilizamos en la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz 25 barcos, de los cuales salieron 22 mercantes y 3 de guerra,⁷⁶ y la fragata española *San Pedro y San Pablo* en la ruta Campeche-Cádiz. En 1815 la situación se sostuvo con los recorridos de Veracruz a Cádiz con 25 barcos. De estos, 22 fueron mercantes y uno de guerra,⁷⁷ mientras que de Campeche a Cádiz hubo un recorrido el 28 de diciembre de la pulcra española *Nuestra Señora del Carmen*. Algo parecido sucedió en 1816 al salir de Veracruz 26 embarcaciones. En este año, hubo en derecho de Veracruz a Cádiz un solo viaje, la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz tuvo 22 recorridos —siendo un barco de guerra y las restantes embarcaciones mercantes—, y uno en la ruta Veracruz-Campeche-La Habana-Cádiz.

Los registros de la salida de barcos de Veracruz a España en los años de 1817 y 1818 aparecen notablemente decrecientes respecto a los años anteriores. En el primer año, tan solo en la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz, la hicieron 24 barcos, de los que 22 fueron mercantes y dos de guerra.⁷⁸ En el segundo año la situación se observa todavía más precaria al registrarse,

tan solo en la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz, 13 barcos mercantes.⁷⁹ Todavía en el año de 1819, el tráfico marítimo mercantil entre Veracruz y Cádiz —algunos con escalas en el puerto El Fayal— cobró cierto repunte pues lograron salir 21 barcos mercantes y dos de guerra en donde destacan uno español y otro inglés.⁸⁰

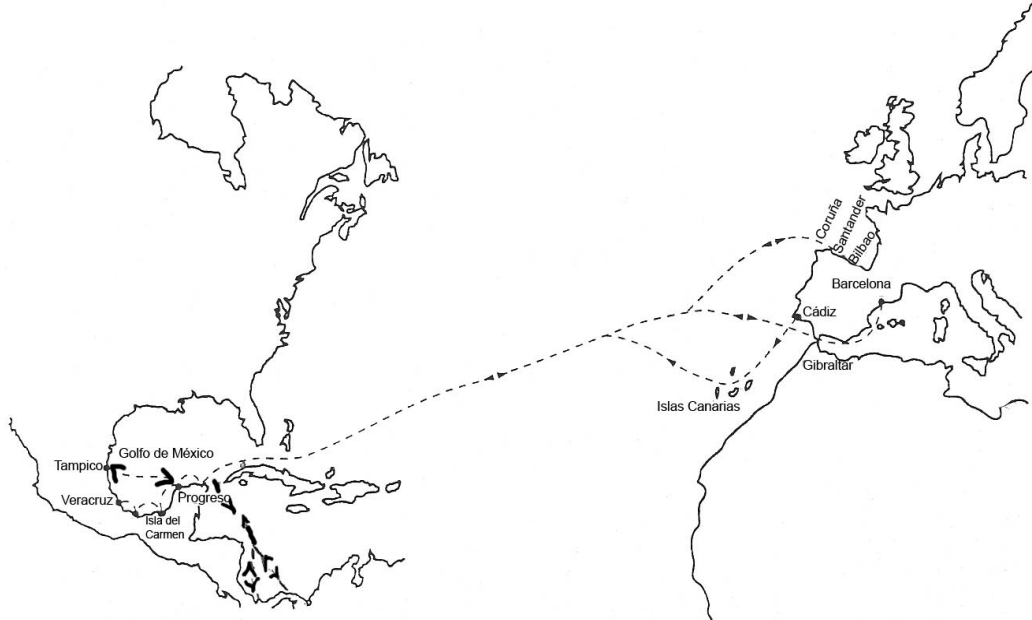
En los primeros cinco años de la década de 1820, la situación del tráfico marítimo en el Atlántico novohispano empezó a mermarse precisamente por iniciar su nacimiento la Nación Mexicana. No obstante, la obstinación de la Corona española en no reconocer a México como una nación independiente y soberana, al mantener un cerco con embarcaciones de guerra desde el embarcadero de San Juan de Ulúa bombardeando ocasionalmente el puerto y ciudad de Veracruz por casi cinco años, no fue obstáculo para que se paralizara el tráfico marítimo-mercantil en las aguas del Golfo de México. En efecto, el efímero Imperio mexicano permitió que entraran y salieran de sus puertos de altura y cabotaje no solo embarcaciones españolas con mercancías sino, además, particularmente barcos franceses, americanos e ingleses que ingresaron a puertos alternos mexicanos como Pueblo Viejo, Tampico, Alvarado y Campeche para evadir el bloqueo español.⁸¹ Si bien es evidente que en estos años cobró auge el contrabando, el recuento realizado nos indica que en 1820 salieron del principal puerto novohispano 2 barcos españoles mercantes en derecho de Veracruz a Cádiz. Se refuerza la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz con 17 embarcaciones y se advierten 2 barcos de guerra con recorridos de La Habana a Cádiz.⁸²

Pese a la proclamación de independencia de México, salieron en el transcurso del año de 1821 un total de 23 barcos españoles mercantes por la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz. Solamente se consignó un barco mercante que de Veracruz se dirigió directamente a Cádiz. También se presentó la evidente retirada de la marina española con la salida de sus embarcaciones de guerra por la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz. Para el año de 1822, la situación de la salida de embarcaciones españolas ya no registra trayectos directos de Veracruz a Cádiz pero el cada vez más evidente abandono de barcos españoles desde la fortaleza de San Juan de Ulúa se evidenció con los viajes por la ruta Veracruz-La Habana-Cádiz de 16 barcos mercantes y de 3 embarcaciones de guerra españolas. Igualmente, se distingue la salida de una embarcación americana en la ruta Campeche-Pueblo Viejo-Nuevo Orleans. En el año de 1823, la situación que se presentó es de una notable caída en la salida de embarcaciones mercantes españolas dado que solo partieron ocho. En este panorama del resquebrajamiento del movimiento marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano se observa la salida de barcos desde otros puertos mexicanos, tal y como sucedió con una embarcación francesa que emprendió una ruta Campeche-La Habana-Burdeos y otra embarcación británica por la ruta Tampico-La Habana-Londres. También se cuenta con el registro de cinco embarcaciones norteamericanas salidas de puertos mexicanos: dos de Veracruz-La Habana-Nueva Orleans; dos más pero en la ruta Veracruz-Baltimore; y una en la de Veracruz-Filadelfia. Esto es, que en este año partieron del puerto de Veracruz 26 barcos. Finalmente, la terminación de las salidas de barcos desde Veracruz bajo el control imperial español se hizo evidente en 1824 cuando solamente se dio la partida de un barco de Veracruz a Cádiz y, de manera destacada, se observa al embarcadero de Alvarado como un antepuerto más al convertirse en la salida principal de embarcaciones extranjeras de México.

Mapa de las distintas rutas desde los puertos de Nueva York, La Habana, Panzacola, Nueva Orleans y Galveston a los puertos novohispanos



Rutas marítimas españolas a los puertos novohispanos



CONSIDERACIONES FINALES

Hemos podido constatar que durante el período abordado, el comportamiento del movimiento marítimo-mercantil en el denominado Atlántico novohispano tuvo una significativa trascendencia en el comercio exterior de Nueva España. Lo anterior se pudo diferenciar, en un primer momento, a partir del mayor ingreso y partida de barcos en Veracruz y Campeche. Esta considerable y peculiar actividad comercial en Nueva España fue resultado de la instauración del comercio libre, así como de la posibilidad de permitir la entrada y salida de barcos con bandera española y gran cantidad de embarcaciones *neutrales* y de *registro* con rutas a los principales embarcaderos novohispanos y a los puertos españoles, caribeños y de la costa este de los Estados Unidos.

En lo que se refiere a los arribos de embarcaciones a Veracruz, y en menor medida a Campeche, constatamos momentos de alza, particularmente en el año de 1799, y entre 1802 a 1810; después aparecen significativos porcentajes de llegadas en los años 1812, 1817, 1818 e, incluso, todavía un cierto repunte para el año de 1820. No obstante, en lo que se refiere al tráfico exportador desde los puertos novohispanos encontramos que tuvo diferenciadas y marcadas fases el movimiento de salida de los barcos. Ubicamos positivos progresos entre los años de 1801 a 1805; más tarde una sobresaliente actividad marítimo-mercantil en los dos años de 1809 y 1810; y finalmente una notable tendencia al estancamiento que revelamos en los años de 1811, 1813 y 1818, hasta localizar por último la franca decadencia de la partida de barcos desde Veracruz en 1824. A pesar de ello, verificamos cómo empezó a trascender un nuevo trajinar de embarcaciones en el Golfo de México y, concretamente, bajo la tutela jurisdiccional de la nación mexicana.

Puede concluirse, a su vez, que el comportamiento del movimiento marítimo-mercantil estuvo condicionado a los vaivenes que las potencias marítimas mostraron en su constante disputa por las materias primas y metales preciosos que contaban las colonias hispanoamericanas y, marcadamente, por la confrontación bélica de España con Inglaterra en los años de 1797, 1804 y 1805, así como con el enfrentamiento con Francia durante la invasión napoleónica a territorio español en el transcurso de los años que van de 1808 a 1814. La anterior situación motivó, igualmente, que se trastocara el tradicional derrotero Cádiz-La Habana-Veracruz/Veracruz-La Habana-Cádiz, el cual, al menos hasta 1795, constituyó el principal eje del circuito de intercambio marítimo-mercantil entre España y Nueva España. Sin embargo, advertimos cómo las dificultades que se vieron en el Atlántico novohispano como consecuencia de los ocasionales bloqueos ingleses originó la apertura de otros espacios que llegaron a ser importantes, tal y como sucedió con los vínculos directos de Veracruz con otros tantos puertos españoles, entre los cuales destacaron los mediterráneos: Barcelona, Terragona, Alicante, Málaga; los de la costa cantábrica: Coruña, Vigo, Santander y Bilbao; y también los insulares de Tenerife y Gran Canaria.

Puede decirse también que una situación parecida se presentó en cuanto a la correspondencia que se constituyó de Veracruz hacia los puertos de la costa este estadounidense. Si entre las décadas de 1780 y 1790 ocasionalmente desembarcaron barcos angloamericanos procedentes de Nueva Orleans a Veracruz, ya durante el transcurso de los años 1798 a 1808, el tráfico marítimo-mercantil se intensificó con las rutas que las embarcaciones realizaban desde el principal puerto de Nueva España a otros puertos como Filadelfia, Charleston, Salem y, marcadamente, con Baltimore, Nueva Orleans y Nueva York.

En este proceso verificamos que hubo una notable intensificación del intercambio marítimo mercantil desde los puertos de Veracruz y Campeche con el alto y bajo Caribe. Este fortalecimiento no tan solo se evidenció en las rutas directas Veracruz-La Habana/La Habana-Veracruz y Campeche-La Habana/La Habana-Campeche, sino con otros derroteros que fueron más allá de Puerto Rico y Santo Domingo y que, marcadamente, se extendieron a Santo Tomás, Kingston, Puerto Cabello, Costa Firme, Omoa y Portobelo, y sin dejar a un lado su intensificación con los puertos de La Guaira y Maracaibo.

Observamos, por otro lado, que al iniciar la década de 1820 se empezaron a deteriorar significativamente las rutas transatlánticas de Veracruz con los puertos españoles. A partir de ello se advierte la incidencia de otras rutas marítimas que en el México independiente ya fueron permitidas y que, partiendo de Veracruz, terminaban en los puertos de Liverpool, Londres, Burdeos y Gibraltar.

BIBLIOGRAFÍA

- ANNA, Timothy: *La caída del gobierno español en la ciudad de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981.
- ARTOLA, Miguel: *Antiguo régimen y revolución liberal*, Barcelona: Editorial Ariel, 1978.
- BERNAL, Antonio Miguel, en colaboración con MARTÍNEZ RUIZ, Isabel: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación del Monte, 1992.
- BROOKER, Jakie Robinson: *Veracruz Merchants, 1770-1829. A Mercantile Elite in Late Bourbon and Early Independent Mexico*, Boulder, Westview Press (Dellplain Latin American Studies, núm. 29, 1992).
- BUSTOS, Manuel: *Cádiz en el Sistema Atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil. (1630-1836)*. Madrid: Editorial Sílex-Universidad de Cádiz, 2005.
- CANGA ARGÜELLES, José de: *Diccionario de Hacienda para usos de los encargados de la suprema dirección de ella*, Londres, s/e, 1822.
- FISHER, John R.: *Commercial Relations between Sapanish and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, The University of Liverpool, Centre of Latin American Studies, 1985.
- *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Mapfre, 1992.
- *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios, Estudio de Historia Económica, núm. 27, 1992.
- FONTANA, Joseph: *La quiebra de la monarquía absoluta, 1814-1829*, Barcelona: Editorial Ariel, 1971.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.
- *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio: *Contra Viento y Marea. Los piratas del Golfo de México*, México: Plaza y Janés, 2004.
- HALPERIN DONGUI, Tulio: *Reformas y disolución de los imperios ibéricos. Historia de América Latina*, Barcelona: Alianza América, 1985.
- HERRERA CANALES, Inés: *El comercio exterior de México 1821-1875*. México: El Colegio de México, 1977.
- HOBSBAWM, Eric: *La era de la Revolución*, Barcelona: Crítica, 1997.
- JIMÉNEZ CODINACH, Guadalupe: “Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La casa Gordon y Murphy, 1804-1824”, *Historia Mexicana*, vol. XXXVIII, oct-dic. 1988, núm. 2, pp. 325- 353.
- *La Gran Bretaña y la Independencia de México 1808-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 1991.
- KUNTZ FICKER, Sandra y PIETSCHMANN, Horst (editores): *México y la Economía Atlántica*, México: El Colegio de México, 2006.
- LISS, Peggy K.: *Los imperios transatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1992.

LYNCH, John: *América Latina, entre la colonia y la nación*, Barcelona: Crítica, 1999.

MARICHAL, Carlos y SOUTO, Matilde: "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", *Hispanic American Historical Review*, 74: 4, pp. 587-613, 1994.

MORENO FRAGINALS, Manuel: *Cuba/España España/Cuba. Historia común*, Barcelona: Crítica, 1995.

ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier: *Comercio Exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de Dependencia*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1978.

— *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz 1796-1822*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985.

PIETSCHMANN, Horst: "México y la economía atlántica. Redes comerciales, comerciantes y política exterior, ca.1770-1830", PIETSCHMANN y KUNTZ FICKER, Sandra (editores): *México y la economía atlántica siglos XVIII-XX*, México: El Colegio de México, 2006.

RAMOS SANTANA, Alberto: *Cádiz en el siglo XIX. De ciudad soberana a capital de provincia, vol. III*, Madrid: Silex ediciones, 1991.

RAMOS SANTANA, Alberto (editor): *En torno a Trafalgar*, Cádiz, Mancomunidad de Municipios de la Comarca de La Janda, Cádiz, 2004.

STEIN STANLY, J. y H. STEIN, Barbara: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona: Crítica, 1999.

SOUTO MANTECÓN, Matilde: *Mar Abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México: El Colegio de México-Instituto Mora, 1999.

SUPER, John C.: "Queretaro obrajes: Industry and Society in Provincial México 1600-1810", *The Hispanic American Historical Review*, mayo 1994, núm. 56.

TRUJILLO BOLIO, Mario: *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, CIESAS-Miguel Ángel Porrúa, 2005.

— "El puerto de Cádiz y el Atlántico Americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario Marítimo de la Vigía*" (1800-1840), *Revista Trocadero*, Cádiz, 2005, núm. 17, pp. 2007-220.

VAN YOUNG, Eric: *La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821*, México: Alianza Editorial, 1988.

Publicaciones periódicas:

Águila Mexicana, año 1823.

Diario Político Mercantil de Veracruz, año 1820.

Diario de Gobierno de La Habana, años 1812 y 1814.

El Águila Mexicana, año 1824.

Gazeta de México, años 1801-1804.

Jornal Económico y Mercantil de Veracruz, año 1806.

Correo Semanario Político-Mercantil de México, años 1808, 1809 y 1810.

Guía de Vigía de Cádiz, años 1800-1825.

NOTAS

Siglas y referencias

Archivo General de la Nación, México (AGN) Marina puertos de Campeche, Veracruz y Tampico años 1798-1820. Consulado. Movimiento Marítimo Tomo 1.

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI) Indiferente General, números 2143, 2144, y 2145.

¹ El presente trabajo es una versión de conjunto que se desprende de una investigación más amplia y que se encuentra en proceso de edición y que se titula: *El péndulo marítimo mercantil en el Atlántico novohispano*. CIESAS-Universidad de Cádiz, 2009.

² Por Atlántico novohispano entendemos el espacio socio-económico que se gestó durante el período de estudio en los circuitos de intercambio que progresaron en los puertos de Veracruz, Campeche y Tampico a partir del movimiento marítimo-mercantil con España, Inglaterra, los distintos embarcaderos del Caribe y puertos de la costa este de los Estados Unidos. Lo anterior se complementa con lo que fue el activo tráfico costanero que recorría los puertos y embarcaderos de Tampico, Veracruz, Tabasco, Isla del Carmen, Campeche y Sisal que proliferó y tuvo cabida en el entorno del Seno Mexicano, el mismo que más tarde paso a denominársele Golfo de México.

³ ORTIZ DE LA TABLA, 1978, p. 45.

⁴ SMITH, R. S.: "Shipping in the port of Veracruz", *Hispanic American Review*, XXIII, 1943, núm. 1.

⁵ LISS, 1995, pp. 271-272.

⁶ FISHER, 1985, pp. 48-49.

⁷ El caso del javeque místico *San Pablo* alias *El Volador* así lo muestra al salir de Cádiz el 6 de agosto y que finalmente llegó el 9 octubre a Veracruz. AGN, Fondo Marina, Veracruz, 1798, Volúmen 89, expedientes barcos, fojas 279-341.

⁸ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 94, exp. 2, foja 270.

⁹ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 94 exp. 2, foja 272.

¹⁰ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 138, exp. 2 y 3, fojas 41, 77 v y 81.

¹¹ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 94, exp. 2 fojas 296-297.

¹² AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 94, exp. 2, fojas 465-266.

¹³ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 94, exp. 2, foja 414.

¹⁴ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1799, vol. 138, exp. 4, fojas 107-136.

¹⁵ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 143, exp. 3, foja 71.

¹⁶ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 143, exp. 7, foja 143.

¹⁷ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 89, foja 289.

¹⁸ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 142, exp. 1, foja 83.

¹⁹ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 127, exp. 5, fojas 208-210.

²⁰ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 161, exp.1, foja 227.

- ²¹ AGN, Marina, puerto de Veracruz, 1800, vol. 161, exp. 1.
- ²² AGN, Marina, puerto de Nueva Orleans, 1800, vol. 139, exp. 6, fojas 143 y 146.
- ²³ *Guía de Vigía de Cádiz*, 1801.
- ²⁴ BUTRÓN PRIDA, Gonzalo, 2004, pp. 36-37 y MÁRQUEZ, Lourdes, 2004, pp. 46 y 63.
- ²⁵ *Guía de Vigía de Cádiz*, año de 1806.
- ²⁶ *JEMV*, 3 de marzo de 1806.
- ²⁷ *JEMV*, 14 de junio y 26 de julio de 1806.
- ²⁸ La información de las acciones de la marina inglesa aparecen en la edición de la *Gazeta de México* del 28 enero de 1807.
- ²⁹ *Gazeta de México*, 28 de enero de 1807.
- ³⁰ *Gazeta de México*, 13 de mayo de 1807.
- ³¹ Véase al respecto la *Gazeta de México* y el *Correo Semanario Político-Mercantil de México* durante el año de 1808.
- ³² Los barcos de la ruta Cádiz-Veracruz en 1809 sobresalen en: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³³ Las embarcaciones del trayecto Málaga-Veracruz están en: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁴ Los cinco barcos que, provenientes de Tarragona, llegaron a Veracruz fueron: barca *Santísima Trinidad*, bergantín *Concepción*, goleta *Esperanza*, bergantín *San Buenaventura* y fragata *Cristina*. *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁵ Los barcos que salieron de Canarias y que embarcaron en Veracruz fueron: navío de guerra *San Lorenzo* y *Montañés*, y las embarcaciones inglesas *Leviathan* y *Conquerur*. *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁶ Desde La Guayra arribaron a Veracruz la goleta *Voladora*, el místico *San Fernando* alias *El Rápido*, el bergantín *Júpiter* y la goleta *Nuestra Señora de los Clarines*. *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁷ Las travesías de Maracaibo a Veracruz para este año véase: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁸ La ruta La Habana-Veracruz nos remitimos al: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ³⁹ *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ⁴⁰ Los recorridos entre Presidio del Carmen y Veracruz pueden verse en: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1809.
- ⁴¹ Sobre la ruta Cádiz-Veracruz véase al respecto *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, año de 1810.
- ⁴² Las travesías entre La Coruña y Veracruz en *Semanario Político-Mercantil de México*, 1810.

- ⁴³ La ruta la registró el *Semanario Político-Mercantil de México*, 1810.
- ⁴⁴ Sobre los barcos que recorrieron la ruta La Habana-Veracruz se localizan en: *Correo Semanario Político-Mercantil de México*, 1810.
- ⁴⁵ La cifra y la ruta de los barcos nos la ofrece la *Guía de Vigía de Cádiz* en enero de 1812.
- ⁴⁶ Los barcos que llegaron en 1812 a Veracruz procedentes de Cádiz la retomamos de: *Guía de Vigía de Cádiz, 1812*.
- ⁴⁷ La ruta Cádiz-La Habana-Veracruz en: *Guía de Vigía de Cádiz*, año de 1812.
- ⁴⁸ AGN, Fondo Documental Marina 1799, vol. 94, exp. 2, foja 418.
- ⁴⁹ AGN, Marina, Veracruz, 1799, vol. 136, folios 15-16.
- ⁵⁰ AGN, Fondo Documental Marina, año 1800, vol. 149, exp. 30, fojas 377-403.
- ⁵¹ AGN, Fondo Documental Marina, año 1800, vol. 158, exp. 2, fojas 31-31v.
- ⁵² Véase al respecto en la *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1801.
- ⁵³ Las distintas embarcaciones fueron registradas en la *Gazeta de México*, Tomo X, 1801.
- ⁵⁴ Los barcos registrados en el puerto de Cádiz procedentes de Veracruz se pueden consultar en: *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1802.
- ⁵⁵ El recuento de las embarcaciones de Veracruz a Campeche en la *Gazeta de México*, Tomo XI, enero-diciembre de 1802.
- ⁵⁶ *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1803.
- ⁵⁷ *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1804.
- ⁵⁸ Véase la información en “Suplemento a la lista núm. 1 del año de 1805. Total de navíos y demás embarcaciones que han entrado a esta bahía (Cádiz) en todo el año próximo pasado de 1804”, *Guía de Vigía de Cádiz*, 1805.
- ⁵⁹ *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1804.
- ⁶⁰ *Guía de Vigía de Cádiz*, 1805.
- ⁶¹ *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1805.
- ⁶² *Gaceta de México*, 1805, tomo XII, núm. 30.
- ⁶³ *Gaceta de México*, 1805, tomo XII, núm. 30.
- ⁶⁴ *Guía de Vigía de Cádiz*, 1806. AGI, Indiferente General 2250, 1806.
- ⁶⁵ *Guía de Vigía de Cádiz*, 1807.
- ⁶⁶ La información se encuentra en la nota: “Total de navíos y demás embarcaciones que han entrado en esta bahía en todo el año próximo de 1807”, y puede consultarse en: *Guía de Vigía de Cádiz*, núm. 1 del año de 1808.
- ⁶⁷ *Guía de Vigía de Cádiz*, 1808.

- ⁶⁸ La partida de los barcos en: *Guía de Vigía de Cádiz*, 1809.
- ⁶⁹ Véase CSP y MM, julio a diciembre de 1809.
- ⁷⁰ Véanse los registros en AGI, Indiferente General octubre- septiembre 1810 y CSP y M, año 1810.
- ⁷¹ CSP y MM, 1810.
- ⁷² Los recorridos Veracruz-La Habana los emprendieron estos barcos: bergantín *Regla* 14 enero 1810; goleta *Nuestra Señora del Carmen* alias *La Montañesa* 21 febrero 1810; goleta *Emprendedora* 7 marzo 1810; fragata *Unión* y bergantín *Victoria* 14 de marzo 1810; goleta *Telégrafo* 4 abril 1810; bergantín *Ágil* 9 de mayo 1810; fragata *Intrépida* 3 de octubre 1810. Veracruz-Puerto Cabello: bergantín *Cobre* 4 de febrero de 1810. CSP y MM, 1810.
- ⁷³ Los viajes costaneros Veracruz-Campeche los cubrieron: goleta *Peregrina* y bergantín *Vigilante* 24 de mayo 1810; bergantín *Concepción* 3 de octubre de 1810. CSP y MM, 1810.
- ⁷⁴ *Diario Marítimo de la Vigía de Cádiz*, año 1811.
- ⁷⁵ Véase la nota: “Total de navíos y demás embarcaciones que han entrado en esta bahía (de Cádiz) en todo el año próximo pasado 1812”. *Guía de Vigía de Cádiz*, enero de 1813.
- ⁷⁶ En 1814, las embarcaciones salidas de Veracruz haciendo una escala en La Habana y llegadas a la bahía de Cádiz pueden verse en: “Total de navíos y demás embarcaciones que han entrado en esta bahía de Cádiz en 1815”, *Guía de Vigía de Cádiz*, año de 1816.
- ⁷⁷ Los barcos salidos en 1815 de Veracruz y registrados en: *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1815.
- ⁷⁸ Los barcos registrados en 1817 en la bahía de Cádiz en: *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1817.
- ⁷⁹ A pesar de que en el resumen sobre la llegada de embarcaciones de 1818 de Veracruz a Cádiz establece que fueron 11 embarcaciones, los registros encontrados semanalmente en la *Guía de Vigía de Cádiz* para el mismo año fueron los siguientes: 25 enero fragata *Eolo*; 19 de febrero bergantín de guerra *Ligero*; 6 de julio bergantín español correo del rey alias *El Churruca*; 5 septiembre barca española *Nuestra Señora de La Regla*; 8 de noviembre corbeta española *Nuestra Señora de Los Dolores* alias los *Cinco Hermanos*; 8 de diciembre bergantín *Ramoncito*. *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1818.
- ⁸⁰ Los registros que aparecen en la *Guía de Vigía de Cádiz* de 1819.
- ⁸¹ Los registros de las entradas de barcos en el acervo de Movimiento Marítimo para los años de 1822, 1823, 1824 así lo advierten desde los puertos de Tampico, Alvarado, Pueblo Viejo y Campeche. Al respecto véase para dichos años: AGN, Movimiento Marítimo, t. I, fojas 9-280.
- ⁸² *Guía de Vigía de Cádiz*, año 1820.