

LOS PUERTOS MEXICANOS DEL GOLFO DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS DEL MÉXICO INDEPENDIENTE: FUENTES PARA SU ESTUDIO

Laura Muñoz*

La comodidad de tener puertos establecidos por todas partes del Golfo, no puede menos que ser ventajosa para las relaciones de un país tan vasto como el de México.

S. C., *Gaceta del Supremo Gobierno de la Federación*, 8 de julio de 1825.

Como la naturaleza no ha surtido la costa oriental de este país con bahías o ensenadas bastantes a dar fondeaderos seguros, esta vasta república carece, hacia la parte que mira a la Europa, de un puerto que merezca este nombre.

Mathieu de Fossey.

A partir del análisis del movimiento marítimo y del intercambio de mercancías en los puertos del Golfo, podemos estudiar los vínculos económicos entre México y la región caribeña, lo que resulta fundamental, entre otras razones, porque de esa actividad se recaudaba una gran cantidad de recursos que constituían uno de los sustentos, de hecho el primero, del erario nacional. Como es sabido, el buen desempeño y la viabilidad de los gobiernos dependían del volumen de esa recaudación, por aquello de que “sin Hacienda no hay Estado”.¹ Los puertos eran puntos de contacto que cumplían una doble función: una fiscal, con el establecimiento en ellos de las aduanas marítimas, y

* Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Fundadora de la Asociación Mexicana de Estudios del Caribe. Pertenece al Sistema Nacional de Investigadores.

¹ *Gaceta del Gobierno Supremo de México*, noviembre 8 de 1823.

otra de enlace entre el tráfico de altura y el de cabotaje. Para apreciar la significación de estos puertos, conviene recordar que en el Golfo de México se encontraba la puerta principal de entrada de las importaciones al territorio mexicano y la salida de las exportaciones, así como que por el Golfo-Caribe cruzaban las rutas comerciales que conectaban a Europa con América, al norte con el sur. De ahí la pertinencia de examinar con detalle este comercio, para mostrar el funcionamiento de la región en sí misma y, sobre todo, como un puente para los mercados americanos. Finalmente, la actividad realizada en los puertos nos remite, también, a otros factores cardinales que tienen que ver con la vida social y cultural (y su función en estas perspectivas). Por todo lo anterior, los puertos resultan doblemente interesantes para conocer la interrelación entre lo económico, lo político y lo social.

Con frecuencia, las referencias a la vida en los puertos se asocian con una visión romántica, o por el contrario, con una pavorosa producto de las miradas de los viajeros que desembarcaron en cada uno de sus muelles. Las imágenes que dejaron en sus testimonios van del encantamiento que les causaba el paisaje al temor que producía la posibilidad de contraer las enfermedades endémicas o epidémicas, o de verse atrapados en las aguas costeras ya sea por el *norte*, o por la falta de viento que inmovilizaba las embarcaciones y no les permitía llegar a buen puerto. Algunas de esas narraciones quisieran transmitir la impresión de que con el arribo de esos forasteros, las riquezas naturales llegarían a su máximo aprovechamiento.

Si queremos profundizar en la investigación de los puertos, su historia y sus características debemos considerar varios elementos, entre ellos quisiera llamar la atención en el estudio de los vínculos con otros puertos, nacionales o del exterior y en la pertinencia de hacer cortes temporales. Lo primero nos permite ver las relaciones desde la óptica de la interrelación económica en un espacio amplio, incluso considerando los puertos del litoral mexicano como parte de circuitos allende el Golfo. Esto refuerza la idea de que las relaciones entre México y el Caribe se insertan en un marco más ancho, trasatlántico y triangular (ya sea con las metrópolis europeas o, en el ámbito regional, con Estados Unidos).²

El corte temporal, en este caso a los primeros años de vida independiente, me parece importante porque se trata de un periodo complejo de la vida política mexicana y porque durante él se ensayaron políticas económicas que perduraron en el tiempo. Además, nos permite —entre otras cosas— apreciar con claridad el ascenso estadounidense en la región, cómo fue tomando paulatinamente el control del tráfico marítimo y de la distribución de mercancías de diversa nacionalidad. Según las fuentes consultadas, en esos años la mayor parte de los cargamentos de las embarcaciones estadounidenses eran de productos europeos.

² Muñoz, *Geopolítica*, 2001.

Para llevar a cabo los estudios que nos permitan aproximarnos al conocimiento de la más importante de las actividades económicas desarrolladas en los puertos del litoral oriental mexicano, el comercio efectuado a través del intercambio por el Golfo-Caribe, disponemos de diversas fuentes, desiguales entre sí, pero muy ricas en información. Aludir a ellas, circunscribiéndolas a los primeros años de la vida independiente de México y destacando sus características, es el objetivo central de estas notas.

Un primer acercamiento necesario para ubicarnos en el tema nos lleva a revisar los textos generales dedicados al estudio del desarrollo económico nacional en los que encontraremos referencias a la vida y la actividad de los puertos mexicanos. Al final de estas notas se incluyen los títulos de algunos de estos trabajos.

Sin embargo, donde disponemos de un gran cúmulo de información es en la enorme cantidad de documentación reunida por los funcionarios del gobierno mexicano y por los cónsules extranjeros establecidos en los puertos. Estas fuentes han sido parcialmente revisadas, pero queda mucho por explorar. Entre otras tareas, se necesita un trabajo cuidadoso de escrutinio que haga cruces entre los diversos registros para aclarar las formas diferentes de reportar y elaborar conclusiones más cercanas a la realidad de lo que ocurrió en la época estudiada. Para comenzar, conviene organizar los materiales existentes de acuerdo con ciertos parámetros vinculados, por ejemplo, a quien los generó: si son fuentes oficiales, particulares, públicas o privadas. Comencemos por las primeras.

ADUANAS Y MOVIMIENTO MARÍTIMO

Quiero hacer referencia, en primer lugar, a las fuentes documentales creadas a partir de los registros de las aduanas y de las capitanías de los puertos (movimiento marítimo). Se trata de un volumen considerable de folios en los cuales se registra la entrada de barcos, mercancías y pasajeros. Ambas series de documentos se encuentran en el Archivo General de la Nación (en adelante AGN). Aduanas cuenta con varios tomos que guían al investigador a identificar las cajas en las que encontrará la información buscada, y en el caso de los documentos que enviaban los capitanes de los puertos, recientemente se elaboró, en el marco de un proyecto apoyado por CONACYT —coordinado por Raúl González—, una base de datos en un archivo digital que cubre Movimiento Marítimo, Pasaportes y Cartas de Seguridad.³

En la medida en que los primeros gobiernos independientes creyeron en la necesidad de impulsar la actividad mercantil en los puertos como una de las

³ González, *Pasaportes*, 2000.

vías de “enriquecer al Estado”,⁴ y vieron a sus aduanas —en especial a la de Veracruz, el principal puerto— como “uno de los manantiales más fecundos del erario”,⁵ apostaron a su organización, habilitaron puertos, establecieron aranceles, y expidieron leyes sobre derecho marítimo, comunicación y pesos y medidas.⁶ Toda esta actividad quedó registrada en esos expedientes que guardan los ramos de Aduanas y Movimiento Marítimo. Ambos se conforman por un cúmulo de información ordenada y sin procesar, reunida en decenas de cajas en el primer caso,⁷ y en aproximadamente 90 volúmenes encuadernados en el segundo. En los documentos se asienta el puerto, el nombre del barco, el capitán, la nacionalidad, la procedencia, el destino, el tipo de embarcación, la carga, el número, el oficio y la nacionalidad de los pasajeros, entre otros datos. Ambos son una excelente muestra del riquísimo material disponible en las galerías 5 y 6, la cual cubre un arco temporal amplio. Sus registros indican la estrecha relación en el espacio marítimo formado por las aguas del Golfo-Caribe en la que los puertos orientales de México y los insulares del arco antillano evidencian que formaban parte de una intrincada red que se extendía a los puertos norteros de Estados Unidos y a los europeos.

OTRAS FUENTES OFICIALES

Los registros y las reglamentaciones oficiales como fuente para el historiador son de gran valor. A través de éstos se pueden reconstruir tendencias y hacer relaciones que pueden compararse con los resultados obtenidos con el uso de otro tipo de fuentes. Para complementar los datos que nos ofrecen los funcionarios de las aduanas y de las capitanías de los puertos, vale la pena revisar el *Reglamento para el comercio de cabotaje*, así como las disposiciones para el cobro de aranceles en las aduanas marítimas y de frontera, y de manera obligada, la memoria elaborada por Matías Romero, quien revisó y arregló informaciones anteriores.⁸ Otras fuentes oficiales que pueden usarse con provecho son las Memorias de Marina.

Toda la documentación oficial da cuenta de las estrategias seguidas para incrementar la recaudación y resulta interesante confrontarla con los relatos de los viajeros que subrayan el excesivo cobro de impuestos y la paradoja de

⁴ Ortiz, *Resumen*, 1968, p. 49.

⁵ González, *Memoria*, 1994, p. 23.

⁶ Herrera y Alvarado, “Comercio”, 1990, p. 136.

⁷ El fondo Aduanas marítimas y fronterizas cuenta con nueve acervos entre los que están Vapores, Aduanas, Cabotaje, Garitas, Confiscaciones y Multas, cada uno con unas 100 cajas. Como producto de otro proyecto CONACYT, en el CIESAS existe un inventario del ramo, elaborado por Mario Trujillo Bolio.

⁸ Romero, *Memoria*, 1870.

haber favorecido el contrabando. Esto ocurrió a tal grado que según comenta Francis Lyon, un viajero representante de una compañía minera, “los mismos medios que los financieros mexicanos ha[bía]n adoptado esperando aumentar sus rentas, las ha[bía]n disminuido real e irremediablemente”.⁹ Esta aseveración apunta, como es obvio, a un resultado completamente distinto del buscado, pues de acuerdo con las declaraciones del presidente Guadalupe Victoria en una de sus presentaciones ante el Congreso, las oficinas de las aduanas marítimas se habían arreglado, los resguardos se habían reforzado y se habían simplificado los trabajos, las órdenes y las prevenciones para aminorar fraudes y “precisar al especulador a reconocer los conductos legales”.¹⁰ Lo que se buscaba era una recaudación más abundante, “fundada en los desahogos y aumentos que preparan al comercio las útiles tareas del congreso para la reforma de aranceles que reclaman con imperiosa necesidad los intereses de la república y los de las naciones que frecuentan nuestros puertos”,¹¹ pero el resultado obtenido no fue el deseado, sino el incremento del contrabando.

Con los viajeros comerciantes que se establecieron en los puertos del litoral no tardaron en aparecer los cónsules, la mayoría de ellos también comerciantes. Los ingleses y los estadounidenses fueron los primeros en establecer representaciones en nuestro territorio, luego arribaron franceses, alemanes e italianos. Sus testimonios y su correspondencia son otra fuente generosa para conocer la actividad comercial en los puertos del Golfo de México.

FUENTES CONSULARES

Los reportes consulares nos dejan entrever la labor de esos hombres de empresa que a la caída del dominio español llegaron a establecerse en las ciudades-puerto del litoral oriental, en las que abrieron casas comerciales —ya fuera como dueños o como empleados que tras un corto periodo se independizaban. En particular, contamos con los informes de los cónsules estadounidenses y británicos. Los primeros, reunidos en los *Consular Despatches* que se resguardan en los National Archives en Washington, y los segundos, en los acervos del Foreign Office. En ambos casos hay copia en varias instituciones mexicanas. No debemos olvidar las fuentes francesas, que también contienen mucha información.¹²

En casi todos los casos las series son incompletas. A pesar de ello, proporcionan datos suficientes para permitirnos conocer entre cuáles puertos había mayor comunicación y comercio, qué barcos transportaban más mercancías,

⁹ Lyon, *Residencia*, 1984, p. 250.

¹⁰ Véase el discurso de Guadalupe Victoria en *Presidentes*, vol. 1, 1966, p. 64.

¹¹ *Ibid.*

¹² Weckman, *Relaciones*, 1961.

de qué origen eran éstas, de qué tipo, cuál era el tonelaje transportado (que no necesariamente corresponde al número de barcos con el mayor tonelaje), cuáles eran las rutas de navegación, etc. Adicionalmente, los despachos consulares poseen mucha información que da pistas para diferentes temas. Con sus visiones del otro posibilitan abrir líneas de investigación para el estudio de temas relativos a la historia social y cultural.

Para ejemplificar lo anterior, veamos uno de los pasajes escritos por el cónsul alemán Wilhelm Koppe:

cuán variada la mescolanza de colores y rasgos de los hombres con quienes uno se tropieza: ¡blancos, indios, mestizos, cuarterones, zambos, negros, mulatos! ¡Cuán abigarrada, en cierto sentido, la confusión de los muy pintorescos y singularísimos trajes nacionales! ¡Qué rico contraste presentan las procesiones de frailes y sacerdotes (vistiendo toda suerte de hábitos y capuchones), con los desfiles a cargo de los graciosos soldaditos de Santa Anna! Y también, ¡cómo resulta paradójico oír al mismo tiempo el repique de las campanas y los redobles republicanos del tambor!¹³

Por su parte, G. H. Ward, que no fue cónsul pero sí el enviado inglés, observó cuidadosamente las costumbres sociales. Al comentar acerca de la recepción ofrecida por Guadalupe Victoria apuntó: “a pesar de que no había una sola mujer en Veracruz, toda la música de los regimientos estuvo tocando en el sitio, hasta muy tarde, mientras los soldados bailaban el jarabe y otros bailes nacionales”.¹⁴

No está de más hacer subrayar que debe considerarse que los informes consulares no siempre son exactos, pues los cónsules no tenían acceso a las aduanas, no precisaban cosas como el origen de las mercancías y a veces adjudicaban montos erróneamente cuando en realidad éstos correspondían al comercio indirecto. Esto es especialmente evidente en el caso de las embarcaciones estadounidenses que durante la década estudiada se dedicaban a reexportar efectos y productos. Por último, estos reportes plantean también varios problemas porque hacen observaciones particulares que no coinciden con las maneras de reportar de otros cónsules y dificultan establecer o formar una noción más exacta de los datos.

DESCRIPCIONES DE LOS LITORALES Y DE LOS PUERTOS

Otra veta atractiva para explotar es la que encierra el conjunto de descripciones sobre los puertos producidas en la época contemporánea a nuestro estudio. A la par de las medidas para reorganizar la recaudación, las autoridades mexicanas

¹³ Wilhelm Koppe en Poblett, *Cien*, t. III, 1992, p. 293.

¹⁴ Ward, *México*, 1981.

debieron emprender otra acción: el reconocimiento de los litorales para identificar los mejores puntos para el desarrollo del comercio y, por supuesto, para su defensa. Para lograr esto recurrieron a observaciones y trabajos realizados en tiempos coloniales y los reimprimieron e hicieron circular. Uno de esos textos fue el *Derrotero de las islas Antillas*¹⁵ formado con las observaciones de varios marinos españoles que llevaron a cabo recorridos por los litorales y recogieron, a lo largo de distintos años, información acerca de las costas, de la profundidad en bahías y radas, de la intensidad de las corrientes, de los vientos, etc. También circularon varios mapas que fueron recogidos en el *Portulano de la América setentrional* y otros publicados décadas más tarde por don Manuel Orozco y Berra,¹⁶ y que constituyen otra fuente valiosa para el estudio de los puertos. La documentación cartográfica ayuda a ubicar los puertos y, además, en esas representaciones hay a menudo una descripción del entorno y de la topografía.

Otro de los textos que circularon en los años veinte describe los puertos, destacando sus características y fue publicado por la prensa de la época. Su autor se identifica solamente por sus iniciales: S. C. que, me atrevo a suponer, pertenecían a Sebastián Camacho. En una serie de tres entregas, este trabajo resalta la importancia de los puertos norteños según las posibilidades para establecer puntos de observación. En general, los textos de la época que hacen referencia a los puertos y a la actividad desarrollada en ellos, como éste, publicado en la *Gaceta del Supremo Gobierno de la Federación*, o el *Resumen estadístico* de Tadeo Ortiz, elaborado durante el imperio de Agustín de Iturbide, comparten una visión positiva acerca de las posibilidades de crecimiento y desarrollo del país, y de los beneficios que el Estado obtendría. Tal optimismo fue compartido por varios individuos que cruzaron el océano.

LOS VIAJEROS

A los puertos llegaban viajeros de distinto tipo: científicos, inversionistas, comerciantes, agentes encubiertos o informantes secretos de las potencias europeas (como los franceses Schmaltz y De la Motte)¹⁷ o enviados diplomáticos como Joel R. Poinsett y H. G. Ward; también llegaba gente de escasos recursos económicos que hacía la travesía para establecerse en colonias, migrantes que buscaban una vida mejor, que huían de los conflictos sociales en Europa, o de los personales, y que perdían todo, hasta el entusiasmo, frente a los fracasos y las enfermedades. Sus notas de viaje contribuyen a enriquecer las imágenes

¹⁵ Victoria, *Derrotero*, 1825.

¹⁶ Victoria, *Portulano*, 1825; Orozco y Berra, *Materiales*, 1871.

¹⁷ Penot, *Primeros*, 1975, p. 44.

que tenemos de los puertos, imágenes variadas, producto de viajeros de oficios diferentes y de múltiples intereses que en sus diarios o en series de cartas reflejan esta diversidad.

Los puertos eran, por lo tanto, focos de un intercambio cultural intenso al mismo tiempo que espacios sometidos a la voluntad del clima y de sus aliadas, que eran azotados por huracanes disminuidos –los nortes– y asolados por enfermedades, arrasados por inundaciones y siempre visitados por las fiebres periódicas o por las plagas. De todo esto nos dejan constancia los relatos de los viajeros, quienes por ello constituyen otra fuente obligada, sin lugar a duda, sobre todo porque hacen hincapié en otros elementos que los documentos oficiales mencionados líneas arriba no consideran, por ejemplo en la descripción de las ciudades-puerto, de las labores cotidianas, de la exuberancia de la vegetación, de la población y de sus costumbres.

Son miradas diversas que posibilitan una reconstrucción más completa de las actividades económicas y del cuadro social en los puertos si sabemos *mirar a través de sus miradas*, pues muchos de los relatos fueron escritos para publicarse y por lo tanto seguían ciertos esquemas y convenciones, otros repetían lo dicho por sus antecesores, a menudo los prejuicios marcaban las descripciones, pero todos ellos, y esto es lo relevante para nuestro objetivo, son valiosos documentos de contactos culturales. Las diferencias en el idioma, la religión, el clima y las costumbres establecían la distancia entre el observador y el observado, produciendo los testimonios que podemos aprovechar.

FUENTES PRIVADAS

En contraposición a las fuentes oficiales y a los testimonios de los viajeros –en su mayoría dirigidos al público–, incluimos en este rubro la documentación perteneciente a los comerciantes establecidos en los puertos e identificados fácilmente porque sus datos aparecen consignados en los registros, ya sea como destinatarios o como receptores. Destacan por su importancia los registros notariales que permiten ver cómo organizaban sus inversiones, cómo administraban sus actividades, sus intercambios, y cómo protocolizaban créditos o préstamos diversos. En esos documentos privados queda constancia de los problemas enfrentados, de las tensiones, de los logros, de la forma de pensar, de la manera de vivir, de las relaciones laborales y de las relaciones con otros comerciantes.

En los testamentos y en los contratos se incluyen inventarios de propiedades, información suficiente para reconstruir el *perfil* de los comerciantes (ya fueran nacionales o extranjeros), sus redes familiares y sus estrategias de operación e inversión. De tal suerte que, si queremos profundizar en el conocimiento de lo que ocurría en los puertos y de lo que esto significaba en los circuitos eco-

nómicos hacia el interior y hacia el exterior, no podemos eludir la veta que nos brinda el conjunto de documentos reunidos en las notarías.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Las publicaciones periódicas componen una fuente esencial, especialmente aquellas que ofrecen la perspectiva oficial, como la *Gaceta del Supremo Gobierno* o el *Diario Oficial* (con las variantes en sus denominaciones), que recogen los indicadores de entradas y salidas de barcos, el número de pasajeros desembarcados y las disposiciones impuestas por los gobiernos.

ESTADÍSTICAS

Con respecto a las estadísticas disponibles encontramos dos grandes grupos, las generadas en el siglo XIX algunos años después de la época estudiada, y las elaboradas en años recientes. Entre las primeras contamos con las publicadas por Miguel Lerdo de Tejada.¹⁸ Entre las segundas se encuentran las elaboradas por Inés Herrera —quien incluye datos publicados por Lerdo, los reordena e incorpora información que otras fuentes proporcionan—¹⁹ y las que construyó Araceli Ibarra, quien combinó diferentes fuentes con el objetivo de ofrecer un cuadro más completo.

El principal problema de las estadísticas es su falta de continuidad y homogeneidad. De una fuente a otra varían las cantidades y los parámetros. En cuanto a las construidas a partir de aquellos documentos producidos en los años veinte, se suma la dificultad de que no aclaran qué unidades toman como referencia, además de que usa medidas que son difíciles de aprehender. Por ejemplo, Inés Herrera confecciona un cuadro con los montos recaudados por la Aduana de Veracruz, pero no indica en qué unidad están, si pesos u otra. Véase cuadro 1.

Lo mismo hace Araceli Ibarra cuando muestra, entre otras cosas, los ingresos portuarios, según se observa en el cuadro 2, o cuando hace la comparación del tráfico total de Veracruz con el resto de los puertos, como se muestra en el cuadro 3.

Por su parte, Richard Salvucci introduce parámetros como un índice de precios y otro de precios reales que no apuntan a simplificar o a hacer más clara la comprensión de las balanzas comerciales.²⁰

¹⁸ Lerdo de Tejada, *Comercio*, 1853.

¹⁹ Herrera, *Estadísticas*, 1980.

²⁰ Salvucci, "Origins", 1991, p. 704.

CUADRO 1. RECAUDACIÓN POR LA ADUANA DE VERACRUZ

<i>Años</i>	<i>Ingresos totales</i>	<i>Impuestos totales al comercio</i>		<i>Impuestos al comercio exterior</i>	
1825	7 903 163	s. d. ^a	s. d.	6 708 104	(85)
1825-1826	11 052 256	7 711 315	(70) ^b	7 483 447	(69)
1826-1827	11 460 728	8 535 474	(74)	7 828 208	(68)
1827-1828	10 442 656	6 568 400	(63)	5 692 026	(55)
1828-1829	11 009 696	7 271 832	(66)	6 497 288	(59)
1829-1830	9 752 727	5 669 748	(58)	4 815 418	(49)

^a s. d. = sin dato.

^b Las cantidades entre paréntesis son porcentajes.

Fuente: Herrera y Alvarado, "Comercio", 1988, p. 142.

CUADRO 2. INGRESOS DEL PUERTO DE VERACRUZ

<i>Año</i>	<i>Cantidad</i>
1825	4 593 545
1825-1826	6 571 419
1826-1827	8 049 399
1827-1828	5 912 126
1828-1829	6 684 157
1829-1830	4 986 575

Fuente: Ibarra, *Comercio*, 1998, p. 74.

CUADRO 3. COMPARACIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE VERACRUZ Y EL TRÁFICO DE OTROS PUERTOS

<i>Año</i>	<i>Importaciones</i>			<i>Exportaciones</i>		
	<i>Total del país</i>	<i>Veracruz</i>		<i>Total del país</i>	<i>Veracruz</i>	
1825	19 093 716	4 253 456	(22.30) ^a	5 082 240	274 254	(5.40)
1826	15 452 001	10 554 244	(55.30)	7 648 137	4 492 068	(58.70)
1827	14 889 016	9 993 265	(67.10)	12 171 780	7 576 534	(62.20)
1828	9 947 700	7 140 448	(71.70)	14 488 793	8 468 543	(58.40)
1829						
1830		6 400 000		12 340 000		

^a Las cantidades entre paréntesis son porcentajes.

Fuente: Ibarra, *Comercio*, 1998, p. 307.

Sin embargo, a pesar de que tienen deficiencias o lagunas, las tablas estadísticas que elaboraron los autores citados son de gran utilidad para identificar tendencias y arriesgar algunas hipótesis.

Las estadísticas de Inés Herrera están divididas en cuadros generales y en cuadros de importaciones según distintos rubros (como su procedencia o su tipo) y de exportaciones. En una segunda parte se ocupa del movimiento marítimo (entradas y salidas de embarcaciones, según puertos de procedencia, de destino, bandera, carga). Hay cuadros con datos desde 1800 en adelante; no son series completas, pero son útiles para hacer comparaciones. Para los años veinte recupera mucha información. Una aportación interesante de estas estadísticas es que muestran que la marina mercante estadounidense desde 1825 hasta 1828 controló entre 50 y 60% del transporte comercial exterior mexicano. Los principales puertos de procedencia y destino fueron Nueva York y Nueva Orleans, y luego Filadelfia, Charleston, Baltimore, Cayo Hueso y Boston. Se evidencia, entonces, un comercio triangular que empezaba en Europa y pasaba por Estados Unidos o por las islas del Caribe. Sólo en muy pocos casos cruzaban casi directamente de Europa a México. En los cuadros construidos se desglosan los productos y se dividen las importaciones entre España y varios países, lo que puede dar una idea de cómo España fue perdiendo el control del comercio, pero no incluye índices cercanos de quien lo va tomando porque se pone en un solo grupo a varios países. También da una idea de los productos importados, de su valor en pesos pero no aparecen las casas comerciales asociadas a la actividad, dice qué se exporta (plata, oro, añil, grana, palo de tinte, productos agrícolas, pecuarios, medicinas vegetales, etc.), pero sin desglosarlo.

TRABAJOS EXISTENTES

El estudio de los puertos ha estado presente en la historiografía mexicana desde hace ya algunos años. En mayor medida se han estudiado de manera colateral, como parte de investigaciones más amplias y generales²¹ y menos como tema particular,²² preocupación que ha ido creciendo concretamente en los últimos tiempos.

Entre los trabajos generales quisiera destacar el de Araceli Ibarra. Aunque no está exento de algunos errores —como datos equivocados o imprecisiones en los registros—, lo importante es que estudia los puertos como parte de la lucha por las fuentes financieras. El análisis se aborda desde la perspectiva de la historia del comercio durante el siglo XIX.

²¹ López, *Estructura*, 1986; Ibarra, *Comercio*, 1998, o textos como el de Booker, *Veracruz*, 1993.

²² Trejo, “Conformación”, 1998; *Coatzacoalcos*, 1975; Olmos, “Veracruz”, 1963, entre otros muchos.

En otra perspectiva, encontramos estudios que reflexionan en torno a los vínculos entre los puertos del litoral oriental mexicano y el Caribe en el marco de investigaciones acerca de la presencia estadounidense en la región²³ o que acometen el análisis partiendo de enfoques regionales.²⁴

Entre los trabajos dedicados a un puerto en particular destacan los que se refieren a Veracruz (que encabeza la lista como el más estudiado), Tampico y Tuxpan,²⁵ y en los últimos tiempos los dedicados a Tabasco y Campeche. No obstante, estos estudios están lejos de haber agotado los temas.

COMENTARIOS GENERALES

A pesar de las deficiencias, del uso de distintos parámetros y de haber respondido a objetivos diversos, los materiales existentes ofrecen la posibilidad de abordar el tema desde diversas perspectivas, entre ellas destacan: aquella que hace referencia a la estructuración del Estado-nación en el sentido de que en los puertos se iniciaba la defensa y se recababan los recursos que le proporcionaban viabilidad al Estado, o aquella perspectiva que implica la pretensión de controlar el territorio –base de la soberanía– y que resulta de la estrategia desplegada a partir de una concepción del espacio por parte de las autoridades mexicanas. Con base en esa concepción se tejió una red entre puertos principales y secundarios y pequeños, unida al objetivo de controlar los ingresos arancelarios.

El establecimiento de las aduanas en los puertos, puntos estratégicos por excelencia, permitía controlar lugares de la costa y su relación con una amplia zona productiva del interior (su hinterland, e incluso más allá).²⁶ Gabriel Macías dice que al consolidarse la captación fiscal se afianzaba el dominio del Estado nacional.²⁷

La documentación provee, además, datos acerca del desplazamiento en los patrones de consumo de acuerdo con las nuevas influencias que resultaron de la apertura comercial. Podría indagarse también, a partir del conjunto de fuentes señaladas, el efecto que tuvieron los intereses económicos europeos y estadounidenses sobre la economía de exportación e, incluso, de las economías del interior. Se trata evidentemente de una documentación rica que aún requiere examinarse para hacer los vínculos con la historia social y para ver en qué medida los puertos fueron únicamente puentes con el exterior o si estuvieron

²³ Muñoz, *Interés*, en prensa.

²⁴ Muñoz, “Barcos”, en preparación.

²⁵ Carmen Blázquez y Bernardo García Díaz sobresalen entre los estudiosos del principal puerto. Adleson es un clásico en el caso de Tampico, seguido por varios estadounidenses en la última década, y para Tuxpan tenemos los trabajos de Filiberta Gómez Cruz.

²⁶ Corbett, “Soberanía”, 1989, pp. 7-27.

²⁷ Macías, *Península*, 2002, pp. 22-23.

más volcados al exterior, o si fueron los centros que generaron e irradiaron influencias que transformaron las relaciones sociales.

Al mismo tiempo, ese cúmulo de datos presenta algunos retos: los testimonios contemporáneos no coinciden. Por ejemplo, si confrontamos los informes consulares —en los que se basa Araceli Ibarra para construir sus cuadros—, con las estadísticas de Tadeo Ortiz, el número de entradas de barcos a Veracruz es diferente. Las fuentes no se ponen de acuerdo en el número de barcos que entraban y salían de puertos mexicanos, no sabemos qué barcos incluían y cuáles no, más allá de todos los que se dedicaban al contrabando y de los que no hay documentación. Por lo demás, los registros no siempre se hacían el mismo año, de tal suerte que en los registros de un año cualquiera podemos encontrar entradas correspondientes al año anterior.²⁸

Otro problema que enfrentamos es la falta de veracidad. En los casos de registros de embarcaciones mexicanas, debemos tener cuidado porque tomarlos como tales puede llevarnos a error debido a que muchas de estas embarcaciones reportadas como mexicanas eran en realidad extranjeras que enarbolaban la bandera mexicana para aprovechar la reducción en el pago de aranceles.

Algunos de los inconvenientes que presentan las fuentes han sido señalados ya por Araceli Ibarra.²⁹ Entre otras cosas, ella recupera la crítica que hace el cónsul Charles O’Gorman a la balanza de Comercio de 1829, fuente oficial mexicana, por no incluir los barcos británicos de guerra ni los barcos correo, lo que tampoco hacían los cónsules de otras nacionalidades. Otra dificultad presentada por las fuentes mencionadas en estas notas, es la diferencia entre los informes británicos y los mexicanos, pues en éstos no se incluían los barcos que llegaban en lastre o para proveerse de agua. Resulta difícil seguir por los registros de la aduana el comercio de cabotaje, que constituía una parte importante de las transacciones mercantiles intrarregionales, pero para salvar esta deficiencia podrían compararse esos registros con los de Movimiento Marítimo que indican lugar de origen, destino y procedencia, es decir, que permiten reconstruir las rutas del cabotaje.

Araceli Ibarra apunta también que las fuentes mexicanas reportan un valor de las mercancías mayor que otras fuentes. Esto puede deberse —aclara— a que en las extranjeras no se tomaba en cuenta el aumento por el flete y transporte y a que las aduanas mexicanas podían añadir el valor de los impuestos, o a que aumentarían el valor para incrementar los impuestos mientras en la contraparte no se declaraba el valor real precisamente para reducir la carga fiscal.

Las series presentan fluctuaciones entre el comercio y los ingresos en las aduanas marítimas que están relacionados con la situación política, por ello

²⁸ AGN, ramo Marina, t. 290.

²⁹ Ibarra, “Límites”, 1991.

hay que vincular esos documentos con los acontecimientos en los puertos (tales como el bloqueo a Veracruz que desplazó el principal comercio a Alvarado, o el intento de reconquista desembarcado en las cercanías de Tampico, hacia finales de la década estudiada).

Finalmente quiero insistir, como una propuesta a considerar, en la conveniencia de estudiar los puertos mexicanos como parte de circuitos comerciales y de navegación, y en ese sentido vale la pena revisar los trabajos dedicados a puertos del Caribe.³⁰ De gran relevancia será la aparición de los libros coordinados por Johanna von Grafenstein en los que se reúnen varios textos que ofrecen una visión amplia de la vida en los puertos del Golfo-Caribe. Será, indudablemente, una fuente imprescindible para todo aquel que quiera incursionar en el tema propuesto en estas notas³¹ y abrirán una nueva ruta a recorrer.

ALGUNA BIBLIOGRAFÍA DISPONIBLE

Como se ha dicho, la historiografía de los puertos se ha incrementado en los últimos años. Antes de esto, y en el caso de México, pocos autores se habían dedicado al tema, entre ellos muchos lo hicieron en el marco de trabajos generales de historia mexicana. De ese grupo destaca Francisco López Cámara. Afortunadamente el panorama ha mejorado. Me interesa, a continuación, presentar un listado de algunos de los trabajos disponibles. No se trata de una bibliografía exhaustiva, más bien lo que quiero es mostrar la variedad de fuentes disponibles, especialmente para el estudio de los puertos del Golfo y su relación con el Caribe. Se incluyen, sin embargo, algunos libros generales y otros referentes a los puertos del Pacífico que pueden servir como referentes, que abren la posibilidad de formular preguntas, ofrecen nuevas pistas para investigar y facilitan al investigador que ubique su propio trabajo en un contexto más vasto.

ARCHIVOS

AGN Archivo General de la Nación

HEMEROGRAFÍA

Gaceta del Gobierno Supremo de México, 1823.

³⁰ Entre otros: Knight y Liss, *Atlantic*, 1991; Ronzón, "Sanidad", 2000; Cabellos, *Cartagena*, 1991; Benham, *Texas*, 1988; Mercado, "Relación", 1970; Monge, *Habana*, 2000; Armytage, *Free*, 1953.

³¹ Grafenstein, *Golfo*, en preparación.

BIBLIOGRAFÍA

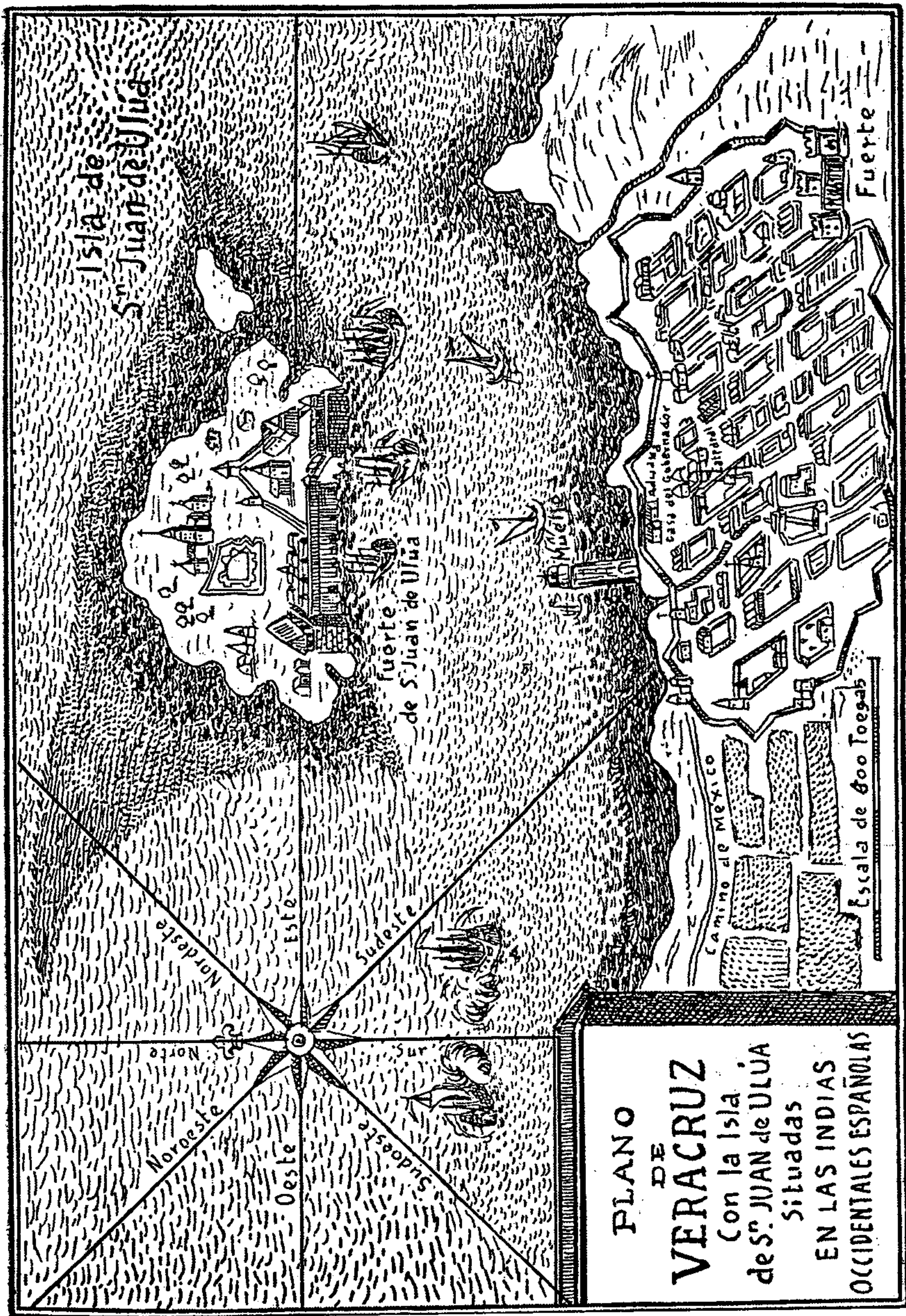
- ÁLVAREZ CURBELO, SILVIA, *Un país de porvenir, el afán de modernidad en Puerto Rico (siglo XIX)*, San Juan, Callejón, 2001.
- ARIAS, MARÍA EUGENIA, ANA LAU y XIMENA SEPÚLVEDA, *Tabasco: una historia compartida*, México, Instituto Mora/Gobierno del Estado de Tabasco, 1987.
- ARMYTAGE, FRANCES, *The Free Ports System in the British West Indies: a Study in Commercial Policy, 1766-1822*, Nueva York, Longmans/Green, 1953.
- BARKER, NANCY N., *The French Experience in Mexico, 1821-1861: A History of Constant Misunderstanding*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1979.
- BAUR, JOHN, "The Evolution of the Mexican Foreign Trade Policy, 1821-1828", *The Americas*, vol. XIX, núm. 3, enero de 1963.
- BENHAM, PRISCILLA, *Texas City*, Houston, University of Houston, 1988.
- BERNECKER WALTER L., "Regiones alemanas y su comercio ultramarino: el caso de México (siglo XIX)" en MICHAEL ZEUSKE y ULRIKE SCHMIDER (eds.), *Regiones europeas y Latinoamérica (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Vervuert-Iberoamericana, 1999, pp. 73-100.
- _____, "Comercio y comerciantes extranjeros en las primeras décadas de la independencia mexicana" en REINHARD LIEHR (ed.), *América Latina en la época de Simón Bolívar. La formación de las economías nacionales y los intereses económicos europeos 1800-1850*, Berlín, Colloquium, 1989, pp. 87-114.
- BLÁQUEZ DOMÍNGUEZ, CARMEN, *Políticos y comerciantes en Veracruz y Xalapa, 1827-1829*, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.
- BONILLA, JUAN DE DIOS, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México, s. e., 1946.
- BOOKER, JACKIE R., *Veracruz Merchants, 1770-1829. A Mercantile Elite in Late Bourbon and Early Independent Mexico*, Boulder, Westview Press, 1993, 191 pp. (Dellplain Latin American Studies, 29).
- BULLOCK, WILLIAM, *Seis meses de residencia y viajes en México. Con observaciones sobre la situación presente de la Nueva España, sus producciones naturales, condiciones sociales, manufacturas, comercio, agricultura y antigüedades, etc.*, México, Banco de México, 1983.
- CABELLOS BARREIRO, ENRIQUE, *Cartagena de Yndias*, Madrid, Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos/Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991.
- CÁRDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE, *Historia marítima de México*, México, Olimpia, 1973.
- Coatzacoalcos*, México, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, 1975.
- CORBETT, BARBARA, "Soberanía, elite política y espacios regionales en San Luis Potosí (1824-1828)", *Secuencia*, núm. 15, septiembre-diciembre de 1989, pp. 7-27.
- Correspondencia diplomática franco-mexicana (1808-1839)*, vol. I, ERNESTO DE LA TORRE VILLAR (sel. y notas), México, COLMEX, 1957.
- DÍAZ-MARTA, MANUEL, "Rutas marítimas y puertos durante la etapa colonial" en *Vías de navegación y puertos históricos en América*, Madrid, Instituto de la Ingeniería de España/Doce Calles, 1998, t. 3, pp. 17-48.
- FAGES, EDUARDO, *Noticias estadísticas sobre el departamento de Tuspan*, Puebla, Imprenta de José María Macías, 1855.

- FLORES CABALLERO, ROMEO, *La contrarrevolución en la independencia. Los españoles en la vida política, social y económica de México (1804-1838)*, México, COLMEX, 1973, 174 pp. (Centro de Estudios Históricos, Nueva Serie, 8).
- FOSSEY, MATHIEU DE, *Viaje a México*, México, CONACULTA, 1994, 226 pp. (Mirada Viajera).
- GALICIA PATIÑO, MARÍA DEL CARMEN, "Santa Anna de Tamaulipas o Tampico: comercio y comerciantes en la configuración de un espacio" en ANTONIO ESCOBAR OHMSTEDTE y LUZ CARREGHA LAMADRID, *El siglo XIX en Las Huastecas*, México, CIESAS/El Colegio de San Luis, 2002, pp. 269-296.
- GARCÍA DÍAZ, BERNARDO y SERGIO GUERRA VILABOY (coords.), *La Habana/Veracruz, Veracruz/La Habana, las dos orillas*, México, Universidad Veracruzana/Universidad de La Habana, 2002, pp. 269-296.
- GÓMEZ CRUZ, FILIBERTA, *Tuxpan, comercio y poder en el siglo XIX*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, 1998.
- _____, "La anexión de Tuxpan a Veracruz en 1853, pugna de poderes regionales en la Huasteca" en ANTONIO ESCOBAR OHMSTEDTE y LUZ CARREGHA LAMADRID, *El siglo XIX en Las Huastecas*, México, CIESAS/El Colegio de San Luis, 2002, pp. 93-110.
- GONZÁLEZ PRIETO, ALEJANDRO (comp.), *Memoria de la hacienda pública en México, 1821-1867*, México, SHCP, 2a. ed., 1994.
- GONZÁLEZ, RAÚL (coord.), *Pasaportes, movimiento marítimo y cartas de seguridad*, México, AGN/CONACYT, 2000.
- GRAFENSTEIN, JOHANNA VON, *El Golfo-Caribe y sus puertos. Siglos XVIII-XIX*, en preparación.
- GUTIERREZ, ÉDGAR, "Comerciantes marítimos del noroeste", *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, Universidad Autónoma de Nuevo León, año v, núm. 13, septiembre-diciembre de 1995, pp. 49-62.
- HEATH, HILARIE J., "Los primeros escauceos del imperialismo en México: las casas comerciales británicas, 1821-1867", *Historias*, núm. 22, abril-septiembre de 1989, pp. 77-89.
- HERRERA CANALES, INÉS, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, COLMEX, 1977.
- _____, *Estadísticas del comercio exterior de México (1821-1875)*, México, SEP/INAH, 1980.
- _____ y ARMANDO ALVARADO, "Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX", *Historias*, núm. 20, abril-septiembre de 1988.
- _____, "Comercio y Estado en el México colonial e independiente", *Historias*, núm. 24, abril-septiembre de 1990, pp. 121-152.
- HUMPHREYS, R. A. (ed.), *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826*, Londres, Offices of the Royal Historical Society, 1940, 385 pp. (Camden Third Series, vol. LXIII).
- IBARRA BELLÓN, ARACELI, "Los límites de la historia económica: reflexiones en torno al comercio exterior de México en el siglo XIX" en ALICIA HERNÁNDEZ y MANUEL MIÑO (coords.), *Cincuenta años de historia de México*, vol. I, México, COLMEX, 1991, pp. 455-466 (Centro de Estudios Históricos).
- _____, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, FCE/Universidad de Guadalajara, 1998.

- Instrucción y reglamento para el gobierno de la Aduana Marítima establecida en Tampico con acuerdo de la Junta Superior de la real Hacienda*, México, Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1817.
- KELLENBENZ, HERMANN, "La región del Caribe en la primera fase de la independencia 1815-1830" en REINHARD LIEHR (ed.), *América Latina en la época de Simón Bolívar. La formación de las economías nacionales y los intereses económicos europeos 1800-1850*, Berlín, Colloquium, 1989. pp. 453-464.
- KNIGHT, FRANKLIN y PEGGY K. LISS, *Atlantic Port Cities, Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee, 1991.
- LERDO DE TEJADA, MIGUEL, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, México, 1853.
- LÓPEZ CÁMARA, FRANCISCO, *La estructura económica y social de México en la época de la reforma*, México, Siglo XXI, 1986.
- Los presidentes ante la nación, 1821-1966*, México, Cámara de Diputados-XLVI Legislatura del Congreso de la Unión, 1966, vol. 4, 816 p.
- LYON, G. F., *Residencia en México, 1826*, México, FCE, 1984.
- MACÍAS ZAPATA, GABRIEL, *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del territorio federal de Quintana Roo, 1884-1902*, México, CIESAS/UQROO/ Miguel Ángel Porrúa, 2002 (Colección Peninsular, Serie Estudios).
- MAYER, BRANTZ, *México, lo que fue y lo que es*, México, FCE, 1953.
- MEADE, JOAQUÍN, *La Huasteca tamaulipeca*, Ciudad Victoria, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1978.
- MENTZ, BRÍGIDA VON, *et al.*, *Los pioneros del imperialismo alemán en México*, México, Ediciones de la Casa Chata/CIESAS, 1982.
- MERCADO, DIEGO DE, "Relación de los puertos de San Juan del Norte y San Juan del Sur, de la laguna de Granada y el desaguadero", *Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano*, s. n., 1970, s. p. i.
- MESTRE GHIGLIAZZA, MANUEL, *Documentos y datos para la historia de Tabasco*, Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1984.
- MONGE, FERNANDO (coord.), *La Habana, puerto colonial*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000.
- MORELET, ARTURO, *Viaje a América Central (Yucatán y Guatemala)*, Guatemala, Academia de Geografía e Historia de Guatemala, 1990.
- MÜHLENPFORDT, EDUARD, *Ensayo de una fiel descripción de la república de México*, México, Banco de México, 1993, 2 vols.
- MUÑOZ, LAURA, *Geopolítica, seguridad nacional y política exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*, México, UMMSNH/Instituto Mora, 2001, 194 pp.
- _____, "Derrotero mexicano por las Antillas. Mar, islas, puertos e intereses estratégicos", *Secuencia*, núm. 55, enero-abril de 2003, pp. 89-105.
- _____, "Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del Golfo: los primeros años del México independiente" en JOHANNA VON GRAFENSTEIN (coord.), *El Golfo Caribe y sus puertos, siglos XVIII y XIX*, en preparación.
- _____, *En el interés de la nación. Mexicanos y estadounidenses en el Golfo-Caribe*. México, Instituto Mora, en prensa.
- OLMOS CUEVA, MARÍA TERESA, "Veracruz", México, UNAM, 1963.

- OLVEDA, JAIME, *Los puertos noroccidentales de México*, México, El Colegio de Jalisco/ Universidad de Colima/INAH, 1994.
- OROZCO Y BERRA, MANUEL, *Materiales para una cartografía mexicana*, México, Imprenta del Gobierno en Palacio, 1871.
- ORTIZ DE AYALA, SIMÓN TADEO, *Resumen de la estadística del imperio mexicano*, México, Biblioteca Nacional-UNAM, 1968.
- ORTIZ ESCAMILLA, JUAN, "Defensa militar, negocios e ideología: Veracruz, 1821-1825" en SALVADOR BROSETA, CARMEN CORONA, MANUEL CHUST *et al.*, *Las ciudades y la guerra, 1750-1898*, Castellón, Universitat Jaume I, 2002, pp. 155-196.
- ORTIZ HERNÁN, SERGIO, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, FCE, 1994.
- ORTIZ MONASTERIO, ÁNGEL, *Memoria sobre el proyecto de un puerto de Docks para Veracruz sobre el arrecife de la Gallega*, México, Gonzalo Esteva, 1881.
- PENOT, JACQUES, *Primeros contactos diplomáticos entre México y Francia, 1808-1838*, México, SRE, 1975 (AHDM, Obras Monográficas, 6).
- _____, *Les relations entre la France et le Mexique de 1808 à 1840, un chapitre d'histoire écrit par les marins et diplomates français*, París, Libraire Honore Champion, 1976, t. 1.
- POBLETT, MARTHA, *Cien viajeros en Veracruz: crónicas y relatos*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992, vols. I-IV.
- REYES VAYSSADE, MARTÍN *et al.*, *Cartografía histórica de Tamaulipas*, Tampico, Instituto Tamaulipeco de Cultura, 1990.
- RONZÓN LEÓN, JOSÉ, "Sanidad, modernidad y desarrollo en los puertos del Alto Caribe", tesis de doctorado, México, COLMEX, 2000.
- ROMERO, MATÍAS, *Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al cuadragésimoquinto año económico*, México, 1870.
- SALVUCCI, RICHARD J., "The Origins and Progress of U. S.-Mexican Trade, 1825-1884: *Hoc opus, hic labor est*", *Hispanic American Historical Review*, vol. 71, núm. 4, 1991, pp. 697-735.
- SÁNCHEZ, MARÍA DEL PILAR, "Cartografía de Tampico" en MARTÍN REYES VAYSSADE *et al.*, *Cartografía histórica de Tamaulipas*, Tampico, Instituto Tamaulipeco de Cultura, 1990.
- SCHNEIDER, JÜRGEN, "Trade Relations between France and Latin America, 1810-1850" en REINHARD LIEHR (ed.), *América Latina en la época de Simón Bolívar. La formación de las economías nacionales y los intereses económicos europeos 1800-1850*, Berlín, Colloquium, 1989, pp. 423-438.
- SIERRA CARLOS J. y ROGELIO MARTÍNEZ VERA, *Historia y legislación aduanera de México*, México, SHCP, 1973.
- SILVA, JORGE, *Viajeros franceses en México*, México, América, 1946.
- TREJO, DENI, "Conformación de un mercado regional en el golfo de California en el siglo XIX", *Secuencia*, México, núm. 42, septiembre-diciembre de 1998, pp. 117-142.
- VADILLO LÓPEZ, CLAUDIO, *La región del palo de tinte: el partido del Carmen, Campeche, 1821-1857*, Campeche, Fondo Estatal para la Cultura y las Artes, 1994.
- VICTORIA, GUADALUPE, *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de tierra firme y de las del seno mexicano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del océano Atlántico*, México, s. e., 1825.

- _____, *Portulano de la América setentrional*, México, s. e., 1825 (existe una versión digital en el Instituto Mora).
- WARD, HENRY GEORGE, *México en 1827*, México, FCE, 1981 (primera edición, 1828).
- WEBSTER, C. K., *Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830. Select Documents from the Foreign Office Archives*, Londres, Oxford University Press, 1938, vol. 1.
- WECKMAN, LUIS, *Las relaciones franco-mexicanas*, México, SRE, 1961, t. I (AHDM, Guías para la Historia Diplomática de México, 1).
- ZEUSKE, MICHAEL, "Regiones europeas y regiones americanas en la primera mitad del siglo XIX. Estructuras, relaciones y actores como bases de interacciones cognitivas en la expansión europea" en MICHAEL ZEUSKE y ULRIKE SCHMIDER (eds.), *Regiones europeas y Latinoamérica (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Vervuert-Iberoamericana, 1999, pp. 15-72.
- ZORRILLA, JUAN FIDEL, MARIBEL MIRÓ y OCTAVIO HERRERA, *Tamaulipas, una historia compartida 1810-1921*, México, Instituto Mora/ Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1993, t. I.



PLANO
DE
VERACRUZ
 Con la Isla
 de S. JUAN de ULÚA
 Situadas
EN LAS INDIAS
OCCIDENTALES ESPAÑOLAS

Tomada de Carlos Pereyra, *Historia de América española*, t. II, *El imperio español*, Madrid, Saturnino Calleja, 1924, p. 161.