

EL TRAFICO MARITIMO DEL PUERTO DE VERACRUZ DURANTE LA ETAPA DE LA JUNTA CENTRAL SUPREMA DE ESPAÑA E INDIAS

La respuesta al enigma histórico, ¿de dónde sacó la Junta Central Suprema los fondos necesarios para sostener la guerra contra el invasor francés?, que no nos cabe duda fue su acción más decisiva, logrando dar tiempo para la formación de una conciencia natural, la creación de cuadros dirigentes y la organización del apoyo británico, está en las posesiones Españolas de América". Una de esas posesiones con mayor peso específico en esa labor fue el Virreinato de la Nueva España que por ese vital cordón umbilical que constituyó la vía Veracruz-Cádiz, envió durante el bienio 1808-10 la cifra de Sesenta millones de pesos fuertes".

El estudio del tráfico marítimo entre estos dos puertos, es uno más de los aspectos que pueden darnos ciertas claves para la completa comprensión de la magnitud de la ayuda prestada por la Nueva España, a la solución de la crisis suscitada en la Península a raíz de la Invasión Francesa. Como una de esas terminales del eje citado, Cádiz, ha sido estudiado pormenorizadamente, por el Profesor García-Baquero⁽¹⁾, centraremos nuestro estudio sobre el otro puerto, Veracruz, para lo cual, existe una fuente tradicional, nos referimos a las Balarizas y Memorias realizadas por el Secretario del Cotisulado de Veracruz,

1) LUCENA SALMORAL, Manuel. **La Junta Central Suprema de España e Indias y el comercio americano**. Rev. de estudios de Historia Social y Económica de América. p. 57-70. Universidad de Alcalá de Henares. Alcalá de Henares, 1985. Pág. 55.

2) ANDREO GARCÍA, Juan. **El comercio veracruzano durante la etapa emancipadora, la Crisis económica Prerrevolucionaria: La Nueva España durante el bienio 1808-1809**. vid en. Varios.: **El comercio del Caribe con España a comienzos del siglo XIX**. Págs. 41-62. Universidad de Alcalá de Henares. Universidad de Murcia. Caracas, 1983.

En este trabajo estudiamos pormenorizadamente la aportación económica del Virreinato de Nueva España a la Guerra de la Independencia durante la etapa de la Junta Central Suprema. Para el dato de sesenta millones de pesos ver pág. 62.

3) GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: **Comercio Colonial y guerras revolucionarias**. C.S.I.C. Escuela de Estudios Hispánicos. Sevilla 1972.

Juan ANDREO GARCIA

Universidad de Murcia

Don José María Quirós⁽⁴⁾. Ahora bien, este probo funcionario, trata el asunto objeto de nuestro estudio de modo global, no especificando el origen y destino portuario de ese tráfico; es por lo que con motivo de los trabajos de investigación para nuestra memoria de Licenciatura, nos lanzamos a procurarnos una muestra significativa sobre el origen y destino de los buques que traficaron con Veracruz esos años, para responder lo mejor posible a ese interrogante.

I. LAS LEYES LIBERALIZANTES DEL TRAFICO PORTUARIO

El secular sistema monopolístico del puerto de Cádiz, dejaba de serlo a partir de 1765. En este momento se inicia un lento pero efectivo camino hacia la libertad comercial". Concretamente el 16 de Octubre de este año una R.O. autoriza a que se despachen navíos desde nueve puertos españoles: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Cádiz, Coruña, Gijón, Málaga, Santander, con cinco islas del Caribe, Criba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita⁽⁵⁾. Poco después este comercio se hacía extensivo a la Louisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), y Santa Marta (1776).

4) LERDO DE TEJADA, Miguel: **Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy**. Imprenta Rafael. México. 1853. Apéndices 21 y 22.

5) VICENS VIVES, Jaime: **Historia económica de España**. Editorial Vicens Vives. Barcelona 1967, 9ª Ed. Pág. 526.

6) LERDO DE TEJADA, Miguel. Op. Cit. pag 19.

Por la R.O. de 12 de Octubre de 1778, llamada "Ordenanza y pragmática del Libre Comercio" se dio por finalizado definitivamente el sistema de flotas o convoyes, y dio igual derecho para comerciar, además de a los puertos anteriormente citados, a los de Almería, los Alfaques, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife; poco después este permiso se fué extendiendo a los puertos, de Vigo (27-7-1783), de San Sebastián (1788) y al puerto del Grao de Valencia (1791)". No obstante por la Pragmática del Libre comercio solo se habilitaban en las colonias 22 puertos, 9 mayores, (la Habana, Cartagena, Buenos Aires, Montevideo, Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil), y 13 menores; quedaban pues sin este permiso los puertos de Veracruz y Maracaybo, hasta que por fin, dada la insistencia de los comerciantes, por decreto de 28 de Febrero de 1789 estos se incorporan al Libre Comercio⁽⁶⁾.

Además de estas disposiciones, que sin duda dieron un gran paso en la actividad mercantil de los puertos citados cabe también hablar de las disposiciones que el gobierno español tuvo que dar acuciado por las continuas guerras con Inglaterra, en 1799 se permite a los buques de potencias neutrales venir directamente de la Península a los puertos de América, permiso este que con la paz fue derogado, pero se concedió de nuevo y con más amplitud a partir de 1805 hasta 1808, debido primero, a la nueva guerra con Inglaterra, y segundo por la insuficiencia de medios de transporte españoles (buques) tras el desastre de Trafalgar⁽⁷⁾. A partir de las órdenes de 17 de Mayo y 27 de Julio de 1809. queda nue-

7) Ibidem, pág. 20.

8) HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA, Mario: **Las Indias en el Siglo XVIII** En **Historia de España y América, Social y económica**. Dirigida por Jaime Vicens Vives. Barcelona, 1977. 2ª reed. Vol. IV. Pág. 386.

9) CANGA ARGUELLES, J.: **Diccionario de Hacienda**. B.A.E. T. I. Vo° CCX. Madrid, 1968. Pág. 4.

CUADRO 1
 TRAFICO DE BUQUES DEL PUERTO DE VERACRUZ - 1808

Destino	Cta. Mar.	Origen	Cta. Mar.	R. Mañé	Smith.	Llovet.	TOTAL
Cádiz	18	Cádiz	15	2			17
Habana	24	Habana	10				10
Campeche	17	Campeche	2	17			19
Sisal	1	Coruña	1				1
Puerto Príncipe	2	Tarragona	2			3	5
Puerto Cabello	2	Baltimore	7		1		8
Tabasco	3	Philadelphia	1		1		2
Maracaybo	1	N. York			3		3
Varel	1	N. Orleans			14		14
Lisboa	1	Jamaica	1				1
Charleston	1						
Baltimore	6	TOTAL	39	19	19	3	80
Philadelphia	3						
N. York	1						
N. Orleans	2						
Jamaica	2						
TOTAL	85						

Cta. Mar = Cuenta Marítima: A.G.I., Aud. México, legajo - 2.943.

vamente derogado este permiso; no obstante a algunos negociantes particulares establecidos en puertos de las colonias o de la Metrópoli se les siguieron dando permisos para hacer venir directamente cargamentos desde puertos extranjeros, adquiriendo enormes fortunas. eran los Agraciados"".

A nuestro juicio este decreto de comercio con neutrales tuvo consecuencias inmediatas:

A partir de este ya no se hacía necesaria la presencia de los extranjeros en los puertos españoles, para poder comerciar con las colonias, si no que podían hacerlo desde cualquier puerto del continente que fuese neutral al conflicto hispano-inglés. Por ello se podía prescindir del intermediario gaditano⁽¹¹⁾, con lo cual encontramos una de las causas del decaimiento del puerto de Cádiz, dado que durante esas guerras estuvo sitiado, y durante 1809 corría peligro de ser ocupado, con lo cual los comerciantes extranjeros buscaron lugares más seguros. No obstante lo que más perjudicó al puerto de Cádiz, fueron las guerras con Inglaterra, pues durante la guerra de la Independencia podremos ver como se recuperó bastante ya que fué uno de los pocos puertos que no cayó en manos francesas.

Según Chaunú este decreto fué "el preludio de la Independencia de las colonias hispano-americanas", y ello, uor

dos causas, la primera es que puso de manifiesto la incapacidad española para mantener el vínculo oceánico vital con las colonias, y la segunda porque permitió la intromisión de la navegación y el comercio de los Estados Unidos de América en la parte sur del continente⁽¹²⁾.

II. UNA HIPOTESIS DE TRABAJO: LA HEGEMONIA MARITIMA DEL EJE CADIZ-VERACRUZ

A pesar de todo lo dicho, la primacia del puerto de Cádiz siguió existiendo de modo casi total; vamos a ver como de los buques que durante el bienio que estudiamos salen de Veracruz cerca del 30% van a Cádiz, y de los que salen de España hacia Veracruz más del 80% lo hacen desde el puerto gaditano. De entre los puertos americanos. veremos cómo el de Veracruz es el primero en importancia dado su volumen global de comercio; Humboldt, cuando los clasifica por importancia nos da el siguiente orden: Veracruz, La Habana, Lima, Cartagena de Indias, Buenos Aires, la Guaira, Guayaquil, Puerto Rico, Cumaná, Santa Marta, Panamá y Portobelo⁽¹³⁾. Puntualicemos aue esta clasificación es en ciranto al valor del comercio, en cuanto al número de buques salidos y

entrados pensamos que el orden de prioridad, se cumple de igual manera; aunque en este apartado puede variar dado que un mayor número de buques no significa más tráfico de mercancías, ni viceversa. Debemos además hacer constar, que no hemos incluido el tráfico que ambos puertos pudieron realizar de un modo ilegal o con puertos extranjeros, incluso con los de las mismas colonias americanas.

Todo lo que a continuación expongamos, viene a demostrar que el comercio entre la Península y el Virreinato de la Nueva España, estaba dominado por los puertos de Veracruz y Cádiz, aseveración que posiblemente pudiese hacerse extensiva a todo el tráfico colonial Español, a pesar de la importancia adquirida por el puerto de la Habana como centro impulsor del comercio del Golfo de México con España⁽¹⁴⁾, pero esto último no es ahora objeto de nuestro estudio.

II.1. EL AÑO 1808

Según D. José María Quirós, el comercio del puerto de Veracruz en este año fué realizado con un total de 358 buques de la forma que sigue⁽¹⁵⁾:

14) ABREGUI MARTINEZ-MOYA, Salvador. *Las relaciones comerciales entre España y Cuba en visperas del movimiento emancipador (1803-1810)* En Varios: *El comercio del Caribe con España a comienzos del Siglo XIX* Pags 147-168 Universidad de Alcalá de Henares Universidad de Murcia Caracas 1983 En este interesante trabajo se estudia la imporianna del puerto de la Habana en estos momentos

15) LERDO DE TEJADA Miguel Op Cit Apéndice 21

10) LERDO DE TEJADA Miguel Op Cit Págs 20-21

11) GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio Op Cit pag 50

12) CHAUNU Pierre *Historie de L'Amérique Latine*

P U F Col Que sais je? n° 361 Paris 1969 Pág 84

13) HERNANDEZ SANCHEZ BARBA Mario Op Cit Pag 387

CUADRO 2
TRAFICO DE BUQUES DEL PUERTO DE VERACRUZ - 1809

DESTINO	A.G.I.	R. Mañé	ORIGEN	A.G.I.	R. Mañé	Atal. Patr.
Cádiz	28		Campeche		31	
Coruña/Santander	1		Cádiz	59		
Campeche		22	Málaga			1
			Palma			1
			Almería			1
			Tarragona	9		
			Coruña	2		
TOTAL	51		TOTAL		104	

(NOTA) - Atal. Patr. = Atalaya Patriótica de Málaga.

Entradas: de España 29
de América 139
de Neutrales 25

Salidas.: a España 31
a América 112
a Neutrales 22

Lo primero que salta a la vista es que el 70% del volumen total de ese tráfico se realiza con los puertos de América, en total con 251 buques. La mayor parte de estos, creemos eran provenientes de Citba, ya que desde la Isla llegaron a México la cantidad de casi medio millón de pesos como excedente de productor europeos⁽¹⁶⁾. Otro aspecto a destacar, es que el comercio con puertos extranjeros (neutrales) es menor en número de buques respecto a los de España, el primero se realiza con 47 y el segundo con 60 buques; la causa es que la paz con Inglaterra, interrumpe el voluminoso tráfico cori puertos neutrales que se había realizad; durante los años de la guerra.

Conocidas estas cifras, apreciamos como el tráfico no se discrimina por puertos, es por lo que gracias a una específica bibliografía⁽¹⁷⁾, y a la documentación del Archivo General de Indias, nos hemos procurado un muestreo de buques con su destino y origen, que pudieran facilitar nuestro empeño. Dicho

16) A.G.I. Leg. 2997. Documento n° 2, dirigido a S.M. la Junta Central por el Presidente y Oidores de la Real Audiencia, fechado en Veracruz a 6 de Junio de 1810, y en el que se habla de los desórdenes originados por la R.O. de 10 de Mayo de 1807, gracias a la cual Cuba realiza un comercio ilícito.

17) LLOVET, Joaquín.: *Cartes a Veracruz, comerq americana i guerra napoleonica en la correspondencia de Cabanyes, Corteçans, Pasqual i Comp. 1804-1813*. Matarró 1974. Vid. cuadro final.

RUBIO MANE, Ignacio.: *Comercio marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. Boletín del A.G.N. México, Abril, Mayo y Junio de 1954. Vol. XXV n° 2.

SMITH, R. Sidney.: *Shipping in the port of Veracruz, 1790-1821*. The Hispanic America Historical Review, vol. XII, n° 1. Durham February 1943.

muestreo, proviene en su mayor parte de la relación de buques que han pagado el derecho de Almirantazgo durante ese año, y que se encuentra en el Estado de Cuenta Marítima del Consulado de Veracruz⁽¹⁸⁾ téngase en cuenta, que esta lista puede estar incompleta, ya que ocurría que algunos buques no lo pagaban al momento y se les consideraba como "morosos" hasta que hiciesen efectivo su débito⁽¹⁹⁾.

Según nuestra relación, los buques que traficaron con Veracruz este año fueron 165, que supone el 46,08% de los relacionados en la balanza del Consulado anteriormente citada, su discriminación es la que sigue:

Entrada: de España 23
de América 29
de Neutrales 28
TOTAL 80

Salidas: a España 18
a América 51
a Neutrales 16
TOTAL 85

(VER CUADRO N° I)

Así pues, con respecto a las entradas en Veracruz, los buques provinientes de Cádiz son 17, cifra esta que no concuerda con la dada por el profesor García-Baquero González que establece 7 buques que salen de puerto gaditano para toda América en el año 1808⁽²⁰⁾. desde

18) A.G.I. Audiencia de México, leg. 2943. Documento sobre cuentas de aduana de Veracruz con fecha de 31 de Diciembre de 1808.

19) CANOVAS BOTIA, Antonia.: *Comercio entre Veracruz y España: Crisis del Antiguo Régimen español y período prerrevolucionario mexicano, 1802-1808*. Memoria de Licenciatura inédita. Universidad de Murcia. Vid. capítulo del libre comercio en el que habla de la existencia de una lista de "morosos".

20) GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio.: Op. Cit. pág. 144.

Tarragona vienen 5⁽²¹⁾, y riel puerto de La Coruña 1, en total pues, son 23 buques que suponen el 79,31% de los que recoge Qitirós. Con respecto a esta misma fuente, de los buques que desde los puertos de América trafican con Veracruz, hemos constatado el 20,86%, colocándose en primer lugar el puerto de Campeche con 19 buques⁽²²⁾, seguido de la Habana con 10.

En el apartado de los buques neutrales que se relacionan es nuestra documentación como entrados en Veracruz, ocurre que excedemos a las cifras por el secretario del Consulado en tres buques, hemos registrado 28 buques, que casi en su totalidad provienen de puertos de los Estados Unidos de Norteamérica, a pesar del embargo del presidente Jefferson⁽²³⁾. Por orden de importancia el puerto riortearnericano que más buques envía a Veracruz, es el de New Orleans con 14, le sigue Baltimore con 8, Nueva York con 3 y Philadelphia con 2. Es de extrañar este número de buques norteamericanos que llegan a Veracruz si tenemos en cuenta la vigencia del "embargo" antes citado, pensamos que ello es debido a que esta disposición no afectaba a los buques que hacían comercio de cabotaje, que podía efectuarse mediante pago de una fianza⁽²⁴⁾.

De todas formas, el tráfico con buques neutrales disminuye sensiblemente este año con respecto al anterior, y lo

21) LLOVET, Joaquín.: Op. Cit. vid. cuadro final

22) RUBIO MANE, Ignacio. Op. Cit. Que en su trabajo sobre este apartado nos señala 17 buques.

23) SMITH, R. Sidney: Op. Cit. Tengamos en cuenta que este trabajo está basado en los pagos del derecho de Tonelaje.

24) LUCENA SALMORAL, Manuel.: *Comercio de los Estados Unidos con España y el Caribe a comienzos de la Presidencia de Madison*. En Varios. *Comercio del Caribe con España a comienzos del Siglo XIX*. Universidad de Alcalá de Henares. Universidad de Murcia. Caracas, 1983. Pág. 224.

CUADRO 3
DISTRIBUCION MENSUAL DEL TRAFICO EN 1808. SALIDAS DE VERACRUZ

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
Cádiz	3	2	1	4	1	4	-	-	-	3	-	-	18
Campeche	3	-	-	8	-	6	-	-	-	-	-	-	17
Habana	5	1	4	5	3	4	2	-	-	-	-	-	24
Charleston	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Baltimore	1	3	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	6
Jamaica	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Philadelphia	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Tabasco	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
New York	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
New Orleans	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Sisal	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lisboa	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Puerto Cabello	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Maracaybo	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Varel	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Puerto Príncipe	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL MENSUAL	15	9	13	21	7	15	2	-	-	3	-	-	85

hará por dos causas; la primera, porque a mediados de 1808 se interrumpe de manera legal este tipo de tráfico al firmarse la Paz con Inglaterra; y la segunda, porque el 22 de Diciembre de 1807 se decreta por parte de los Estados Unidos el "Embargo Act", del que venimos hablando. Según él, quedaba prohibida la salida de cualquier buque de la Unión con destino al extranjero, lo cual era para el Profesor Lucena "lo único que el Presidente Norteamericano podía hacer para evitar que los buques de su nación fuesen capturados por ingleses o franceses, lo cual llevaría a una guerra con uno de los colosos mundiales, que pondría en peligro su propia independencia"⁽²⁵⁾

Dentro del cuadro que hemos confeccionado, debemos destacar la existencia de tres buques que han hecho el comercio con la isla de Jamaica, con la que por ser posesión inglesa, se estaba en estado de guerra, creemos que fué posible esto debido a que existían comerciantes que tenían un permiso especial para traficar con esta colonia inglesa, eran los llamados "Agraciados"⁽²⁶⁾. Desde luego esto no aparece constatado en las balanzas del Consulado, quizás el secretario de este organismo, no desea que en las notas oficiales aparezca este tipo de tráfico, que posiblemente sería mayor del que hemos podido contactar.

En el apartado de salidas, con dirección a España tenemos 18 buques que suponen el 58,06% de los registrados por José María Quirós, la totalidad de ellos se dirigen a Cádiz, lo cual demuestra que este puerto español absorberá la mayoría del tráfico marítimo de la Nueva España. Con dirección a los puertos de América, hemos registrado 51 buques de los 112 que tiene la balanza del Consulado, y que suponen casi el 50% de ellos una mayoría en concreto 24 van hacia la Habana y el resto para Campeche, lo que nos permite deducir que estos dos puertos son de los de la América española, los que recibirán el grueso del tráfico de productos coloniales y de reexportación que salen del puerto Jarocho con destino a estas posesiones. En cuanto al tráfico hacia puertos extranjeros hemos registrado 16 que suponen el 72,72% de la fuente consular que venimos citando; los puertos más importantes serán Baltimore y Philadelphia (Ver cuadro n.º 1), estos buques deben de estar sujetos a la clausula del "Embargo Act" por la que los buques dedicados al comercio de Cabotaje no se verían afectados por esa restricción comercial. Hacia Jamaica realizan salidas de Veracruz dos barcos, uno en Enero y otro en Febrero fechas en las que se está en pie de guerra con Inglaterra y que confirma la existencia de los "Agraciados", de los cuales el más importante será la casa comercial "Murphy"⁽²⁷⁾.

En conclusión, este año va a seguir la tónica de los periodos de guerra con Inglaterra, en los que el número de buques que comercian con América y países neutrales es enorme en comparación con los que cruzando el Océano vienen a España, hecho que se debe al evidente peligro de ser apresados por buques ingleses y por supuesto a la escasez de buques de la armada española tras Trafalgar.

II,2. EL AÑO 1809

La balanza del Consulado de Veracruz, establece para este año el siguiente tráfico de buques⁽²⁸⁾:

Entrada:	de España	.....	119
	de América	.....	172
Salidas:	a España	.....	62
	a América	.....	167
	TOTAL	.....	530

Lo primero que salta a la vista es la interrupción del tráfico con neutrales, ya que según esos datos no existe comercio con potencias neutrales ni extranjeras; pero esto es sobre el papel, ya que de modo efectivo en las cuentas de pago del derecho de Avería se hicieron durante este año "cuatro ajustamientos de otros tantos buques procedentes de puertos neutrales que trajeron mercancías por

25) Ibidem, pág. 223

26) ORTIZ DE LA TABLA, Javier.: Comercio Exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia. E.E.H.A. Sevilla 1978. Pág. 327.

27) CANOVAS BOTIA, Antonio. Memoria de Licenciatura Citada. Vid. Capítulo referente al tráfico de neutrales en el que realiza un estudio de la Casa Murphy.

28) LERDO DE TEJADA, Miguel Op Cit Apéndice 22

CUADRO 4

DISTRIBUCION MENSUAL DEL TRAFICO EN 1808. ENTRADAS EN VERACRUZ

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	T	O	T	A	L
Campeche	2	-	1	3	8	2	-	-	-	-	1	1	1				19
Habana	1	-	1	2	5	-	1	-	-	-	-	-	-				10
Baltimore	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				7
Philadelphia	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1
Cádiz	-	4	2	3	3	3	-	-	1	-	-	1	-				17
Jamaica	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1
Coruna	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1
TOTAL MENSUAL	1	2	4	4	9	1	6	5	1	-	1	1	1	2			56

CUADRO 5

DISTRIBUCION MENSUAL DEL TRAFICO EN 1809. SALIDAS DE VERACRUZ

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
A España	4	6	-	2	4	2	4	3	-	3	-	1	29
A Campeche	-	-	-	-	5	2	5	6	3	-	1	-	22
TOTAL MENSUAL	4	6	-	2	9	4	9	9	3	3	1	1	51

valor de 294.973 pesos²⁹⁾. El Dr. Lucena corrobora este aserto, al registrar dos buques norteamericanos uno procedente de Baltimore y otro que se dirige a ese puerto, ambos con destino y origen respectivamente en Veracruz³⁰⁾, con lo cual colegimos que el comercio con los Estados Unidos sigue manteniéndose, y este año quizás con más facilidad dado que desde el 1 de Marzo de 1809 el Senado Norteamericano había levantado el embargo con la aprobación del "Non Intercourse Act". De todas formas estos dos buques no los incluiremos en nuestro cuadro del tráfico marítimo, ya que no hemos podido comprobar sus fechas de partida y llegada y que podríamos utilizar en los apartados de cuantificación pero no en los de tipología y estacionalidad, ya que de lo contrario no nos coincidirían las cifras; pero quedémosnos con la constancia del tráfico Baltimore Veracruz durante el año 1809.

En el muestreo realizado con las fuentes consultadas³¹⁾, hemos registrado un total de 155 bitques que suponen el 30% de lo que registra la balanza de Vera-

cruz, cifra que de modo global, puede parecerse poco significativa, pero que como veremos en algunos aspectos parciales tiene cierta relevancia:

Entradas: de España 73
de América 31

Salidas: a España 29
a América 22

Con respecto a los datos aportados por Quirós, hemos registrado procedentes de España el 61,34%, de los cuales 59 proceden de Cádiz, de Tarragona 9, de La Coruña 2 y de Almería, Palma y Málaga, uno de cada puerto (Ver cuadro n.º 2). Según esto, a Cádiz le corresponde el 80,82% del total, a Tarragona el 12,32%, a La Coruña el 2,73% y al resto de los puertos enumerados el 1,37%; así pues, la preeminencia de Cádiz en el tráfico de buques hacia Veracruz es manifiesta, tengamos en cuenta que casi todos los restantes puertos de la Península no ennumerados están en manos francesas, como es el caso de Barcelona. Una prueba más de la importancia del tráfico Cádiz-Veracruz, nos la dan los datos recogidos por el profesor García-Baquero González, según este historiador, durante el año 1809 salen para América desde Cádiz 128 navíos³²⁾, si

nosotros hemos registrado 59 hacia Veracruz, resulta que el 46,09% de los registros de salida desde Cádiz van al puerto del Virreinato de la Nueva España.

Las cifras que acabamos de constatar se acercan bastante a las que aparecen en los estados de cuentas del cobro del derecho de Avería en el puerto de Veracruz³³⁾; según este documento, se han realizado durante el año 1809, "60 ajustamientos o minutas de otros tantos buques procedentes de España", lo cual no supone que fuesen todos los que llegaron, pues como antes dijimos, algunos no pagaban al llegar a puerto, sino que lo hacían con retraso, siendo entonces, meses después, cuando se asentaban los ajustamientos o minutas. De los buques procedentes de América que establece el secretario del Consulado, hemos registrado el 18,02%, o sea 31 buques, que en su totalidad vienen de Campeche³⁴⁾, esta cifra realmente es poco significativa, si tenemos en cuenta que las cuentas del pago de la Avería se acercan a ese número ajustado por Quirós, es por lo que en este punto es difícil concluir con visos de realidad.

En el apartado de salidas del puerto de Veracruz, según José M.º Quirós, para España salen 62 bitques de los cuales hemos registrado 28 que van a Cádiz

29) A.G.I. Audiencia de México, leg. 2990. Documentos de la Real Aduana de Veracruz formado por el Administrador general de esta, Juan González Ferino.

30) LUCENA SALMORAL, Manuel: Op. cit. supra pág. 243, 244.

31) A.G.I. Indiferente General Legajos, 2139, 2140, 2250, 2251, 2285. Sección de Arribadas Leg. 196. Audiencia de México legajos, 2499, 2976, 2990, 2994.

Hemeroteca Nacional. "ATALAYA PATRIOTICA DE MALAGA" Foll. c.º 400-21. Málaga 1809.

RUBIO MAÑE, Ignacio.: Op. Cit. supra.

32) GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio.: Op. Cit. pág. 194.

33) A.G.I. Audiencia de México, leg. 2990.

34) RUBIO MAÑE, Ignacio.: Op. Cit. vid cuadro de tráfico marítimo.

CUADRO h
DISTRIBUCION MENSUAL DE BUQUES SALIDOS DE ESPAÑA CON DESTINO A VERACRUZ EN 1809

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL		
Cádiz	1	1	11	3	6	9	3	5	7	8	2	3	59		
Málaga	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
Palma	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
Almería	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
Tarragona	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	3	3	9		
Coruña	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2		
TOTAL MENSUAL	1	2	1	2	4	7	1	0	4	5	7	8	7	6	73

DISTRIBUCION MENSUAL DE LAS SALIDAS DE CAMPECHE HACIA VERACRUZ EN 1809

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
De Campeche	-	4	1	-	3	4	7	5	2	1	4	-	31

y a la Coruña³⁵⁾, (Ver cuadro n.º 2); hay que aclarar que sobre todo en los últimos meses de 1809 no hemos podido encontrar todos los buques ya que estos llegarían a principios de 1810, no obstante esa muestra supone con respecto a la cifra de Quirós el 46,77%, con lo que también podemos concluir que en las exportaciones desde Veracruz a la Península, Cádiz ocupa el primer lugar entre los puertos de esta, situación que según Ortiz de la Tabla llegará hasta 1821 a pesar de la existencia del libre comercio³⁶⁾

Hacia América, los buques que salen este año según Quirós son 177, de los cuales hemos registrado 20 que van a Campeche, uno a Campeche y Cuba y otro que va a Campeche y Maracaybo, total 22 buques³⁷⁾ (Ver cuadro n.º 2), supone con respecto a la cifra de Quirós el 12,42%; en este apartado el documento antes citado de la Real Aduana de Veracruz nos da un total de 273 buques, cifra realmente exagerada, debido, quizás a que se cobran rezagos de años anteriores.

III. ESTACIONALIDAD DEL TRAFICO MARITIMO DE VERACRUZ

Cuando en el tráfico colonial se acabó con el sistema de flotas, este adquirió más libertad, aunque desde luego se vio sometido, quizás más que nunca, a las

condiciones cambiantes de la política y también a las condiciones climatológicas. A través del estudio de los cuadros de distribución mensual del tráfico de Veracruz, podemos apreciar lo siguiente:

En las salidas de Veracruz, vemos que los meses más propicios durante el año 1808 fueron los primeros del año, aunque hay que pensar que esto es así en parte porque nos faltan registros de buques sobre todo de la segunda mitad del año. Su media mensual es de 10 barcos, pero sólo hemos registrado salidas en ocho meses (Véase cuadro n.º 3).

Durante el año 1809, los buques que salen de Veracruz lo hacen con una media mensual aproximada de 4, habiendo más tráfico en los meses de Mayo, Julio y Agosto, sobre todo porque el tráfico con Campeche aumenta mucho en esta época del año, pero los buques que salen a España, parece ser que sus meses más propicios son los primeros del año, cosa que ocurre en el año anterior (Véase cuadro n.º 5).

Las entradas en Veracruz durante el año 1808 se realizan a una media mensual de cinco buques, (sólo hemos registrado entradas en siete meses). El mes que más tráfico tiene es el de Mayo, seguido de Enero; ahora bien para establecer pautas es necesario caer en la cuenta como antes hemos dicho, que el tráfico proviene de muy distintos lugares, los de Campeche vienen sobre todo en verano y lo mismo ocurre con los de La Habana. De los provenientes de puertos extranjeros hay que decir que juega un papel importante el hecho de que a mitad de año casi se interrumpe

este tráfico, por ello los que hemos registrado llegan a Veracruz en los primeros meses. Los buques provenientes de España llegan sobre todo en primavera (Véase cuadro n.º 4).

Durante el año 1809 los buques que llegan a Veracruz (Véase cuadro n.º 6), lo hacen sobre todo en los meses de verano, Mayo-15, Julio-14 y Agosto-15, con una media de 8 barcos al mes, pero tengamos en cuenta que de los buques provenientes de España no tenemos las fechas de llegada y por lo tanto hemos realizado un cálculo aproximado. (Ver fechas de salida en cuadro n.º 6).

Para concluir este apartado, diremos que en el bienio que estudiamos el tráfico en Veracruz parece tener mayor relevancia en los meses de verano, aunque durante todas las épocas este tiene bastante regularidad; por lo tanto no podemos sacar consecuencias exactas al no tener los suficientes datos, es un hecho que puede despistarnos el no tener fuentes sobre la segunda mitad del año 1808 lo que hace que la mayoría del tráfico se sitúe en los primeros meses de este año.

N. TIPOLOGIA DE BUQUES

Sobre el estudio de los tipos de buques que durante el bienio que estudiamos se utilizan en el tráfico del puerto de Veracruz, hemos podido comprobar, que en el comercio con los puertos del Seno, el buque más utilizado fue la Goleta, aproximadamente el 50%, seguida por el Bergantín, aproximadamente con el 25%. La primera es una embarcación de dos palos, que a veces puede llevar tres; tiene una vela cangreja en cada uno y

35) A. G. I. Idiferente General, legajos 2252, 2204, 2250.

36) ORTIZ DE LA TABLA, Javier.: Op. cit. pág. 66.

37) RUBIO MANE, Ignacio.: Op. Cit. pág. 293-299.

CUADRO 7
FLUCTUACION TOTAL DEL TRAFICO MARITIMO DE VERACRUZ

		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
1808	Salidas	15	9	13	21	7	15	2	-	-	3	-	-	85
	Entradas	12	4	4	9	16	5	1	-	1	1	1	2	56
	TOTAL	27	13	17	30	23	20	3	-	1	4	1	2	141
1809	Salidas	4	6	-	2	9	4	9	9	3	3	1	1	51
	Entradas	-	4	2	2	15	8	1	4	1	5	6	1	8
	TOTAL	4	10	2	4	24	12	23	24	9	9	12	9	142
TOTAL DEL BIENIO		31	23	19	34	47	32	26	24	10	13	13	11	283

puede cargar hasta 100 toneladas. es un buque muy apto para el comercio de cabotaje; el segundo es un buque de más carga que la Goleta, carga hasta 150 toneladas, tiene dos palos y es muy rápido y maniobrero. Son dos buques muy frecuentes en el tráfico del Caribe, además de estos de una manera ocasional se utilizan el Javeque, muy rápido debido a su poca carga, unas 50 toneladas; el Místico y la Polacra, ambos de porte regular y más pesados que el anterior.

Lo más interesante en este apartado es la constatación del tipo de buques utilizado en la travesía atlántica; durante el año 1808 el más utilizado fue la Barca, que supuso cerca del 70% de los buques utilizados, es un buque pequeño considerado como velero, muy rápido y maniobrero que cargaba hasta unas 50 toneladas. En cambio, durante el año 1809, el buque que más se utilizó fue la Fragata, cerca del 44% de todos los buques; era un buque de tres palos que podía llevar una batería corrida y que cargaba hasta 300 toneladas (incluso a veces más), por su andar era considerado como "regular".

¿A qué se debió el cambio de buque?, creemos que la respuesta está en la distinta coyuntura política. mientras que en 1808 hay guerra con Inglaterra, o por lo menos aún no se ha firmado la paz, el peligro de apresamiento existe y por lo tanto se necesitan buques ligeros y rápidos que puedan eludir dicho peligro; en cambio en 1809, la guerra con la Gran Bretaña ha terminado y los buques ya no corren el peligro de ser apresados, yero sobre todo es urgente aprovechar al máximo los viajes con el fin de aumentar el comercio con las colonias, dar salida

a los productos españoles y traer de las colonias lo necesario para mantener la guerra contra el invasor francés, es por esto que se utilizan buques menos rápidos pero con más posibilidades de carga.

V. CONCLUSIONES

A lo largo de este artículo, hemos intentado cuantificar el tráfico marítimo entre el puerto de Veracruz (Virreinato de la Nueva España) y la península y que constituyó el instrumento fundamental por el que ricudieron a España los medios suficientes para poder mantener la guerra contra las tropas napoleónicas durante la etapa de la Junta Central Suprema. A lo largo del trabajo, se entreve una serie de conclusiones que a pesar del peligro de minimizar la importancia de estas, intentaremos recapitularlas en unas consideraciones de carácter generalizador para estos años estudiados.

A pesar de las leyes liberalizadoras que permitieron a una serie de puertos españoles y americanos traficar entre sí, la preminencia en cuanto a ese tráfico la seguirá ostentando en la península el puerto de Cádiz, que durante el año 1809, envía a Veracruz el 30% de todos los buques que este último puerto recibe. En América, el puerto más visitado por el tráfico mercante será el puerto Jarocho, ya que el 46% de los buques salidos de Cádiz irán a parar allí.

En período de guerra con Inglaterra, el comercio se ve interrumpido con la metrópoli, para suplir esto, aumenta el tráfico con potencias neutrales y buques

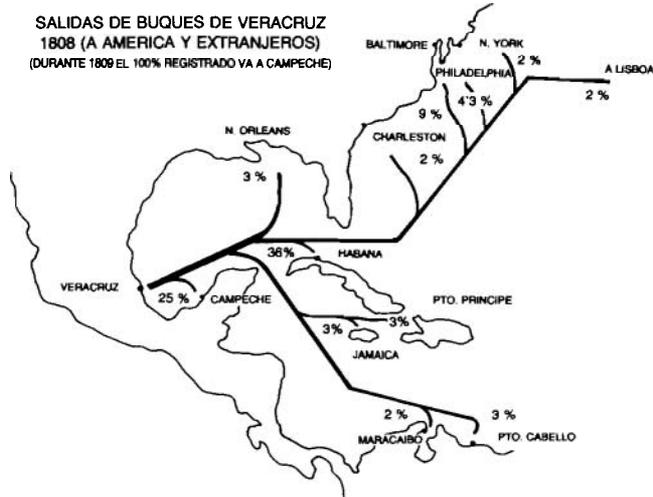
de ese mismo origen, mientras que el tráfico con las posesiones americanas sobre todo del Caribe, mantendrá la misma tónica durante la guerra y en el año siguiente, una vez firmada la paz...

A pesar del Embargo de Jefferson, Veracruz seguirá enviando y recibiendo buques norteamericanos, y al mismo tiempo, debido a los "agraciados", mantendrá un tenue pero efectivo comercio con Jamaica, lo que confirma la tesis de que los circuitos comerciales ya establecidos son muy difíciles de destruir.

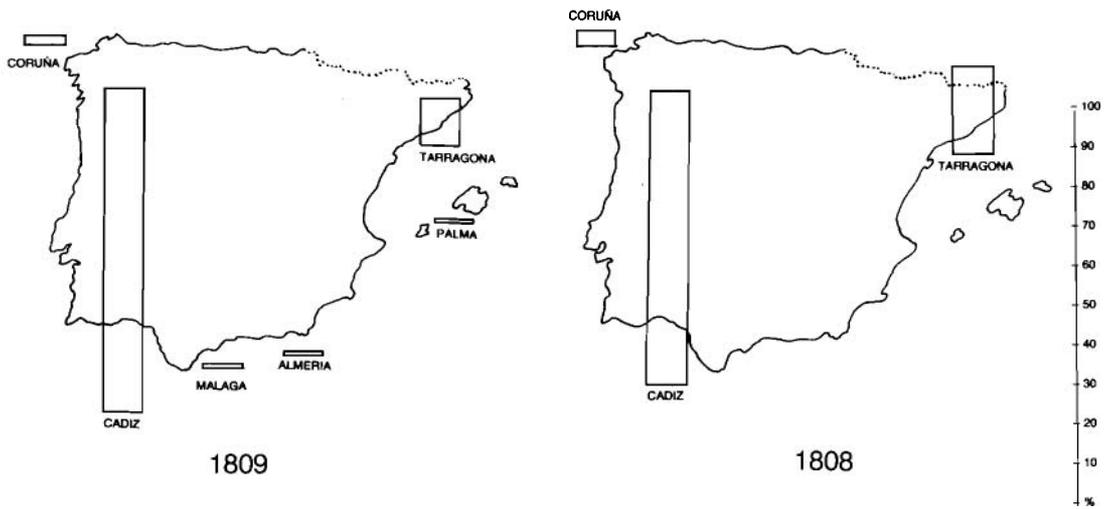
Los periodos más propicios para el tráfico marítimo veracruziano serán los meses de Primavera, en primer lugar, y en segundo lugar, los de Verano, debido a que durante esas épocas, los vientos en el Seno mexicano son propicios.

Por último, el buque más utilizado en el tráfico del Caribe será la Goleta, mientras que en la travesía Atlántica, variará según la coyuntura política, en 1808 se utiliza sobre todo la Barca, y en 1809 el navío más utilizado será la Fragata.

SALIDAS DE BUQUES DE VERACRUZ
1808 (A AMERICA Y EXTRANJEROS)
(DURANTE 1809 EL 100% REGISTRADO VA A CAMPECHE)



SALIDAS DE BUQUES HACIA VERACRUZ



FLUCTUACION MENSUAL DE BUQUES POR VERACRUZ

