

PIRATERÍA Y CORSO EN LA RELACIÓN TRASMARÍTIMA DE CANARIAS Y VERACRUZ 1750-1850

Abel Juárez Martínez

La ola viene corriendo sobre el agua, se repliega, sé lo que ocurrirá, quiero evitar lo inevitable, quiero el testimonio y la ola revienta, se expande, se desliza sobre la arena, borra las palabras, la interrogación, el asombro. Me quedé desamparado. Había tenido en las manos un secreto [de qué, no sé], y ahora está allí, vacío, solitario, expoliado. Todo esto sucedió en instantes, lo juro. Y es bueno que el lector crea que estas cosas ocurren. Necesito de su compañía.

José Saramago

EL COMIENZO DE LA AVENTURA ATLÁNTICA

Esta comunicación busca, entre otros elementos, desvelar el papel que en su momento jugó el Archipiélago Canario en el tráfico legal que Sevilla y Cádiz mantuvieron con Acapulco y Veracruz, y en el cual por supuesto estuvo involucrado permanentemente. Las circunstancias históricas a ponderar se sitúan justo al umbral de la caída de los grandes imperios coloniales.

Para comprender a fondo los procesos socioeconómicos que se van tejiendo en cada región y en este caso la cuenca Golfo-Caribe y su contexto europeo inmediato, a saber el archipiélago Canario, para cada período histórico y espacio geográfico estudiado, resulta indispensable¹ tratar de encontrar un equilibrio entre las estructuras regionales y el sistema económico mundial en operación. De no hacerlo así, las historias construidas adolecerían de un aspecto y abusarían de otro. Y justamente con esta perspectiva, se pretende enterar al interesado de las vicisitudes que implicaron las nuevas relaciones económicas en las rutas trazadas imaginariamente sobre el Océano Atlántico.

En la actualidad, se sabe con base a fuentes archivísticas de la Península y americanas que tanto Tenerife como Gran Canaria desempeñaron un rol estratégico en la recepción de remesas de oro y plata mexicanos en los circuitos mercantiles oficiales trasatlánticos. No obstante, el archipiélago no fue para nada ajeno al tráfico clandestino, a la piratería y el pillaje, que entre los siglos XVI y XVIII llevaron a cabo de manera indiscriminada franceses, ingleses, holandeses (Pieter Van Der Does 1599 Gran Canaria), berberiscos, moriscos y norteamericanos.

Ante tal asedio de los piratas y bucaneros, no solo al archipiélago sino también a las demás posesiones españolas, la Monarquía instauró un sofisticado sistema de fortificaciones. El nombre de Jean Baptista Antonelli se liga a las construcciones con muros resistentes en talud, plataformas para cañones y garitas cilíndricas, esparcidas por todas las costas que pertenecían a la Corona tanto en Europa como en el Nuevo Mundo.

Las Canarias, en el contexto de la economía colonial, también representaron un sitio de imprescindible importancia tanto para la monarquía española como para su gobierno virreinal instaurado en América. Era de facto un eslabón de la cadena marítima, Cádiz-Habana-Veracruz-Acapulco-Filipinas. De tal suerte que en las bitácoras de los capitanes y maestros de navíos de dicha ruta, por lo común incluían su nombre *con letras particularmente diferentes*, con el propósito de resaltar su plano protagónico.

Vaya como ejemplo de lo antes referido las peripecias náuticas ocurridas a una flota que viajaba de Veracruz a Cádiz: la flota debería hacer escala en La Habana y luego, después de remontar el canal de Bahamas, acercarse al Archipiélago Canario. Una derrota habitual. Sin embargo, en caso de peligro, en Canarias se depositaría el tesoro que transportaba la flota, para cambiarlo en la Península de manera discreta, en navíos con banderas diferentes. El tesoro debería ir repartido desde su origen en dos navíos de guerra hasta La Habana y allí a otros dos para que, en caso de eventualidad, pudiera salvarse alguno de las embarcaciones. “No obstante el volumen de lo exportado era realmente crecido: cerca de veintidós millones de pesos, de lo que Bucareli y Ulloa se enorgullecían de haber conseguido”.²

Como señalábamos al principio, con el cambio de “patrones” marítimos en la ruta del Atlántico, las operaciones de los buques mercantes se vuelcan hacia otros sitios de la geopolítica, en búsqueda de mejores dividendos y de la diversificación de mercados. Coyuntura que de alguna manera utilizan núcleos de bucaneros que respondían a intereses ingleses, franceses y, por supuesto, norteamericanos.

De esta manera, aunque los refugios de piratas continuaban ubicados en Las Antillas, costas veracruzanas, La Habana, Tenerife, La Palma y Gran Canaria como pilares de su incursión clandestina al interior del territorio europeo, durante el decurso del siglo XVIII, las acciones de los piratas se transformaron y adecuaron a los adelantos tecnológicos de la época. De tal suerte que el temible y sórdido abordaje en alta mar poco a poco deviene en “acuerdos” entre los capitanes y maestros piratas con mercaderes y empresarios que operaban en Ámsterdam, Liverpool, París, Nueva Orleans, Bilbao y Cádiz. En otras palabras: el mundo de los negocios reglamentado establecerá un vínculo muy estrecho, incluso formará “*sociedades mercantiles*” para el financiamiento de expediciones.

A pesar del panorama nada halagüeño, los asesores de la Monarquía únicamente visualizaron como *problema a atacar, el contrabando; el cual ciertamente se había tornado una pesadilla*; en una primera etapa, se llegó a pensar que con las magníficas fortificaciones de piedra múcara levantadas en las principales ciudades costeras caribeñas bajo la dirección y planificación de ingenieros militares, se podrían detener y hasta ganar la guerra contra los corsarios del Caribe, de las Azores, África, Norteamérica, o de cualquier parte del mundo. De manera paralela a estos fuertes, se implementó una Real Ordenanza de Corso, con las declaraciones convenientes para su observancia en año de 1779;³ con esta se pretendía volver al orden a todos los asuntos de la navegación entre España y América, y en algunas de sus partes medulares señalaba:

Encargo a Virreyes, Gobernadores, Comandantes, Intendentes, Justicias y demás Ministros Reales de América, “Que por ningún motivo exijan a mis Corsarios indebidas contribuciones. Que no les causen vejaciones ni demoras, ni los sujeten a formalidades gravosas, antes bien los auxilien y protejan en cuanto puedan y les faciliten todos los medios oportunos para el desempeño de este importante servicio; que así es mi voluntad”. Cúmplase en todas las costas y mares del Seno Mexicano,

La Habana, Maracaibo, Jamaica, Cádiz, Sevilla, Tenerife y Gran Canaria. Dada en Madrid a quince de Julio de 1779. Yo El Rey.

El monarca español, ante la constante amenaza de la piratería inglesa, holandesa y francesa, manda que en todos sus dominios de tierra firme e islas de la mar océano se estableciese una *Patente de Corso* activa y vigorosa. Por tanto, todos sus súbditos quedan autorizados para: armarse y recibir la protección, auxilios, franquicias y premios contenida en la Real Ordenanza de febrero del año de 1762. A partir de esta fecha, todos los barcos armados con Corso podrán obligar a embarcaciones de comercio de cualesquier nación a que muestren: patentes, pasaportes, papeles de pertenencia y facturación, fletamento del buque, informe sobre la carga, diarios de navegación, listas de equipajes y de pasajeros, y así concederles libre navegación.

En el caso de hallarse navegando sin permisos, serán detenidas inmediatamente. Y si combatieran con bandera ajena a su procedencia se declararán presas y, en caso de estar armadas, se les dará el trato de piratas. Asimismo, cualquier navío con mercancía o en guerra que navegue con bandera o patente de turcos y argelinos u otros príncipes o Estados enemigos será presa con todos sus efectos que a bordo tuviere. Los prisioneros provenientes de la piratería se entregaban en el puerto conveniente al Gobernador, Comandante o Ministro de Marina de la Plaza para que este les formase proceso sin dilación.

Empero, los ingleses no se amedrentaron ante tales medidas, *al contrario*, sustituyeron sus incursiones depredadoras por formas de arribaje más sofisticadas como la misma *patente de Corso londinense*, que les permitió, entre otras cosas, transformarse en amos y señores de un comercio clandestino.

No obstante, en el mundo colonial era bien conocido que, además del contrabando, en los mares del Atlántico continuaba desarrollándose *la piratería* cuyo control se tornaba cada vez más resbaladizo. Este, *aunque ocasionalmente realizaba acciones inherentes al tráfico ilícito*, en estricto sentido, el término *pirata* siempre aludió al bandido que se hacía a la mar para asaltar y robar embarcaciones y atacar las poblaciones que encontraba a su paso. Al menospreciar u obviar dichas actividades, las decisiones administrativas de la Monarquía dirigidas a sus posiciones en Europa e Indias Occidentales, resultaron lentas y protocolarias. De tal manera que, hasta cierto punto, permitieron que los agentes del comercio extranjero acechasen y situasen sus barcos en las costas, islas, penínsulas y puertos de tierra firme, que en otro momento histórico pertenecieron por derecho de bula papal a España.

En contraposición a tales hechos, la Villa y Corte madrileña continuaban publicando sus bandos reales, a fin de poner un coto a tantas irregularidades. En opinión de los ministros, el Rey deseaba fervientemente que se eliminase el contrabando y la piratería, con particularidad en Veracruz, Campeche, Santiago de Cuba, La Palma, La Gomera y Gran Canaria. Por tanto, los buques con Patente de Corso y Guarda Costas, deberían estar siempre listos para “darse a la vela” en el momento que se les mandara, y realizar reconocimientos con la ayuda de los mejores *Prácticos de Costas* de las naves que sospechosamente se hallasen fondeadas con contrabando en sitios cercanos a la costa. A estas, en apego a Instrucción Real, se les conduciría a los puertos respectivos, según el paraje donde se hubiese verificado la aprehensión.

En las radas gaditanas, se debía situar estrictamente la atención en todas las embarcaciones que procedieran con registros cerrados y formales de otros puertos, en especial los

procedentes de San Cristóbal, de La Habana y Las Palmas, a estos se les visitaría sin interrumpir su navegación y se les supervisaría sus diarios para ubicar las escalas que hubiesen hecho. *Si han navegado en derechura o se han apartado de su ruta marcada*. Sin embargo, si en el momento de las diligencias se notara algún movimiento sospechoso, de inmediato deberá el Guardacostas poner tropa a bordo. Serán apresadas aquellas embarcaciones extranjeras que, so pretexto de pesquerías, salinas u otro “motivo”, hayan formado barracas bodegas para operar francamente en islas y tierra firme propiedad de su Majestad. De igual forma se detendrán aquellas naves españolas que sin licencias comercien en puestos clandestinos.⁴

LAS BRISAS QUE ARRIBAN DEL NORTE

La política imperial española de los Habsburgo establecía severas restricciones en las relaciones mercantiles entre Europa y América, por tanto, los representantes de la nueva dinastía de los Borbones pretendieron subsanar dichas irregularidades abriendo puertos americanos al libre comercio. Sobre el caso, es pertinente destacar que, a pesar de que el lapso en el que operó el libre comercio o *Laissez Faire* fue corto, permitió un repunte económico de la burguesía comercial porteña, espejismo de bonanza que se cortó repentinamente en 1802.

En el umbral del nuevo siglo, cuando Veracruz aún constituía una sucursal directa y habilitada del comercio de Cádiz en la ruta de La Habana y Gran Canaria, dichas terminales náuticas afrontaron su mismo destino. Sus negocios también se desarrollaron orientados a otros puertos que en buena medida ya controlaban firmas inglesas y norteamericanas.

En opinión de una especialista del período:

La transformación de Veracruz ocurrió conforme se desarticuló el antiguo régimen comercial español de flotas y galeones a raíz del crecimiento del comercio internacional y recrudecimiento de las guerras entre las principales potencias europeas, en buena medida exacerbadas por la propia competencia para acceder a los mercados coloniales. Los intercambios Atlánticos se intensificaron y se hicieron más versátiles, produciendo un aumento en el número de barcos que llegaban de forma aislada, sin un calendario programado previamente, por lo que la estancia en Veracruz para atender las transacciones en el momento incierto, en el que recalaban las naves se convirtió en un factor clave para el éxito de los negocios y por ello varias casas comerciales enviaron a sus agentes al puerto o se trasladaron y fundaron [sucursales] directamente allí.⁵

Ante un hecho consumado, tal y como se asienta en la anterior referencia y ante el avance impetuoso de ingleses y norteamericanos, resulta paradójico que la monarquía española, en vez de fortalecer su infraestructura militar relacionada con los asuntos marítimos, optara por el incremento desmedido de la burocracia consular para operar sus acciones financieras desde la metrópoli colonial. La afirmación anterior se deduce de un comunicado reservado al Virrey de la Nueva España y a uno de los priores del Consulado de Veracruz:

En Real Orden del mes de mayo de 1795, se previno al Consulado de Veracruz haber establecido su Majestad en Madrid, una Secretaría de Balanza de Comercio, en la que habrán de reunirse cuantas noticias se puedan recoger así en estos como en esos dominios, para averiguar el verdadero estado de nuestro comercio y tomar en su vista las provisiones más convenientes a su aumento y prosperidad, y en su consecuencia

mando que se remita todos los meses, cuantos datos pudiere adquirir acerca de la agricultura, comercio y artes en su distrito, procurando que en ello no hubiese omisión ni descuido.⁶

En otra Real Cédula de fecha posterior, las nuevas autoridades de la Secretaría de Balanza de Comercio se mostraron más específicas en torno a la información que requerían de estos reinos, para darse cuenta cabal de la clase de sembradíos, producciones, costo de arrastre de los frutos naturales y minerales de México hasta su embalaje, y finalmente las trabas que entorpecían su tráfico. En el mismo legajo de documentos, resalta una petición expresa del Monarca, cuyo contenido no deja de sorprender por el lenguaje aparentemente ingenuo con el que se expresa:

Y siendo muy interesante el conocimiento radical de la piratería y el contrabando de ese distrito, espera también su Majestad, del patriotismo de ese Cuerpo que indague con escrupulosidad las causas de que proceden, y proponga con el discernimiento que exige tan delicado punto el modo de evitarlo o contenerlo.⁷

La serie de manuscritos oficiales transliterados arroja dudas en torno a la problemática que se discutía en la Villa y Corte madrileña, puesto que si fuesen abordados tal cual se enviaron a la administración virreinal, darían pie a una opinión equivocada, en el sentido de que la administración de Carlos IV realmente no entendía o no deseaba comprender el tamaño de la “debacle” que se estaba gestando.

Dicho posicionamiento, en cierta manera corroboraría las declaraciones de sus detractores gaditanos, quienes opinaban iracundos que los consejeros del Rey se dedicaban a analizar la problemática socioeconómica y militar de la Península únicamente desde la reducida perspectiva de los selectos ministros de El Escorial, de espaldas al mar y en medio de una corte fastuosa y ridícula, que vilipendiaba al mercader, a quien consideraban tan solo una fuente inagotable de ingresos. Pero a pesar de que en la Villa y Corte se minimizara el progreso de la piratería, en el escenario cotidiano de la ruta mercantil tendida entre Cádiz y Veracruz, la infiltración filibustera en los primeros lustros del siglo XIX continuaba siendo franca debido a la conjunción de dos factores:

Primero, el exagerado esmero por la vigilancia del complejo portuario Veracruz-San Juan de Ulúa por parte de oficiales de la Armada Real, cuerpos de lanceros, autoridades del apostadero, prior del Consulado y hasta el propio Cabildo.

Segundo, atendía a las características geográficas costeras, de una enorme plataforma arrecifal constituida por innumerables bahías, fondeaderos, radas, cayos, rías y ensenadas con poca o nula vigilancia, representando huecos naturales a través de los cuales podían operar a sus anchas tanto piratas como practicantes del tráfico clandestino.

Un ejemplo registrado en fuentes archivísticas es el de Boquilla de Piedra que, sin protección militar alguna, era un portón idóneo para los artículos de la extranjería como: tejidos de algodón, seda, lana, perfumes, cremas, sombreros, loza, ferretería, vinos de Jerez y aguardiente de Canarias. Todos ellos ajenos a la economía colonial. A través de los reportes mensuales del comandante del Apostadero, la población porteña también se iba enterando de los avatares de la piratería. Por ejemplo, un informe narraba la persecución y aprehensión del corsario inglés John George Christopher quien, desde los postreros años del siglo XVIII,

asolaba y ejercía el control de pueblos costeros del Seno Mexicano, Antillas y Azores, habiendo encontrado un refugio infranqueable en la isla de La Palma.⁸

En referencia a este delicado asunto, un informe confidencial que envió Juan Bautista Izaguirre al virrey Pedro de Garibay en 1809, en cuyo texto le insiste que la práctica ininterrumpida de la piratería y el contrabando habían sumido en una profunda crisis económica a los sectores manufactureros, comercio y agricultura pilares de la economía colonial. Además, le recuerda, que dicho problema de todos conocido y comentado ampliamente en las tertulias cotidianas de los cafés, no se había atendido con atingencia desde 1773, año en el que su coterráneo, Francisco Aristimuño proveniente del Teide, arriesgó su vida y fortuna hasta eliminar a “sangre y fuego” a un grupo de piratas que asolaban las inmediaciones de Tampico y Soto de la Marina.

Ante tal situación de inseguridad marítima, se puede comprender que al despuntar el siglo decimonónico, ingleses, franceses y norteamericanos ya se hallaban pertrechados desde Trinidad de Tobago hasta Boca de Chasapeake, actuando en comandos de filibusteros y piratas con más de 270 navíos de línea. Ello sin contar con sus múltiples fragatas que materialmente tapaban la salida de todos los barcos cargados provenientes de América. Sus piratas de Halifax, Bermudas, Providencia, Martinique, Jamaica y Maracaibo formaban un comando que, sin disimular su codicia, bloqueaban de manera recurrente los puertos del comercio hispalense con la mayoría de sus colonias.⁹

Además, el Estado británico, para evitar la detención de sus naves con mercancías de Europa hacia los embarcaderos del Caribe y retornar con artículos propios del pillaje, implementó expediciones de: “Licencias, a los barcos extranjeros que recalaban en Jamaica y Nassau, amparándose en las Actas de Puerto Libre [y patente de Corso], para que éstos pudiesen navegar libremente hasta las plazas hispanoamericanas”.¹⁰

Frente a este horizonte de penetración extranjera, resulta desconcertante que la Corte solicitara a los miembros del Consulado de Veracruz y al propio Virrey una investigación sobre el origen, tránsito y destino del contrabando: “Cuando algunos de los piratas más arrojados atacaban a los buques mercantes indefensos a la misma entrada de los magníficos puertos amurallados como La Habana, Maracaibo, Veracruz, Jamaica, Tenerife y Gran Canaria; con tanto éxito que cada día, nuevos hombres, abandonaban la burocracia, los talleres y la agricultura para acudir en gran número a enlistarse bajo su estandarte resultando piratas tan formidables que, para capturarlos, era necesario enviar escuadrones de varias fuerzas navales”.¹¹

Los editoriales periodísticos que se ocupaban de las acciones de piratas y contrabandistas convirtieron a estas en tema recurrente de los cafés y hosterías. Además, tales hechos también quedaron plasmados en las relaciones eclesiásticas, relatos de viajeros, archivos regionales y gacetas. Cada fuente le imprimía su sello propio. Sin embargo, en el aspecto en el que todas coincidían era en el hecho de que este fenómeno se había transformado en un verdadero escándalo que obstruía la buena marcha de los intercambios mercantiles, tanto regionales como transcontinentales. Así, desde Nueva Orleans a Maracaibo y desde las Antillas al Archipiélago Canario, las radas señaladas resultaron un *paraíso* para el robo y la trata clandestina.

Un caso que ilustra acertadamente los pormenores descritos es el que tiene que ver con la zozobra manifestada por habitantes ubicados a Barlovento del Seno mexicano; estos, con

angustia y coraje se quejaban: “Sufriremos este verano buenos trabajos, pues el comercio de Tampico va a estar suspenso mucho tiempo, en razón de haberse situado allí dos piratas, y, que actualmente están llegando noticias de las varias presas que han hecho”.¹² En aquella plaza resultaba más fácil evadir la aduana marítima ubicada en la elevación conocida como Mata Morena, que cumplir con el pago correspondiente a los derechos fiscales de internación.

En el embarcadero de Tuxpan la situación no era menos delicada, toda vez que su movimiento mercantil giraba en torno a los productos del comercio foráneo introducidos clandestinamente en embarcaciones con bandera francesa, norteamericana, inglesa y holandesa: “Debido a lo solitario de sus parajes y a la lejanía de la guardia [costera] de Tamiahua”.¹³

En las costas del Golfo, por lo común, recalaban y operaban los piratas activos asentados en las aguas del Caribe. Al respecto, existen datos cuantificables que revelan que tan solo en las dos décadas que van de 1810 a 1830, existieron aproximadamente dos mil piratas y corsarios, que poseían sus escondites en sitios estratégicos de gran Caribe y Antillas tales como: Florida, Nassau, Santiago de Cuba, Cabo San Antonio, Isla de Pinos, Puerto Príncipe, Islas Caimán, Jamaica, Gran Canaria, La Gomera, Tenerife, La Palma, Port Royal, Isla de Vacas, Santo Domingo, Bahía de Samaná, Puerto Rico, Islas Vírgenes, La Guaira, Caracas, Curazao, Maracaibo, Cartagena, Antigua Panamá, Porto Bello, Nicaragua, Cohíba, Campeche, Tuxpan, Veracruz, Alvarado e Isla Tortuga.

Un caso que merece atención especial es el de *La Tortuga* por sus circunstancias geográficas e históricas, toda vez que fue en esa ínsula donde se concentró un grupo de facinerosos que vivían de la cacería de puercos salvajes y de la pesca denominados bucaneros. Andando el tiempo, el pequeño contingente fue creciendo con el arribo de más asaltantes, aventureros, políticos y funcionarios en desgracia a la par de asesinos que, animados por su odio contra las autoridades coloniales asentadas en la metrópoli, formaron *La cofradía de bucaneros* a la que denominaron *Hermanos de la Costa*.

Los miembros de dicha hermandad dejaron a un lado sus nacionalidades y creencias, fusionándose en torno a condiciones sociales comunes, tales como: ser perseguidos por el régimen, desheredados de la “fortuna” y víctimas de los despotismos. Estos respetaban únicamente la autoridad de sus líderes, que ya habían probado su valor como conquistadores del mar. Una mirada mesurada y a la distancia permite aseverar que esta clase de piratas tuvo éxito gracias a que, en su momento, recibieron todo el apoyo de Inglaterra, Holanda, Estados Unidos, Francia y la propia España, que al enfrascarse en una lucha permanente por el control de los territorios americanos, estas naciones utilizaron en su provecho dichos contingentes, los cuales vendían sus servicios al mejor postor.¹⁴ De esta manera, con el impulso soterrado o manifiesto de los reyes europeos rivales de España, los piratas y corsarios saquearon naves y puertos tanto de la mar Caribe y en todas las islas que constituyen el Archipiélago Canario para apropiarse por la vía violenta y delictiva del tesoro americano.

La estrategia diseñada por los que dirigían a las flotillas de piratas estribaba en desplegar un eje de control, establecido virtualmente en aguas del Caribe, Golfo de México e Islas Azores, partiendo de Panza Cola con tres puntos de referencia obligados: Cabo de San Antonio y Bayamo, en la Isla de Cuba y la Ensenada de San Francisco de Campeche; perpetrados de esta manera, contaban con un radio de acción enorme desde donde podían visualizar y abordar las embarcaciones que cruzaran dicha línea.

Abundando en detalles de lo referido, se toman en consideración dos casos concretos que ilustran las dificultades existentes en torno a la captura de naves piratas dedicadas al tráfico clandestino. En un artículo periodístico del Altiplano, se anuncia que la goleta *Anna* había partido de la sonda de Campeche el 11 de abril de 1810. Su capitán llevaba en resguardo una relación pormenorizada de la aprehensión del corsario *Superior*, quien operaba con su flotilla en los arrecifes de La Tortuga:

Ejecutó robos en la Sonda de Campeche, Jamaica, Maracaibo y se decía que sus naves llegaban a recalar hasta la isla de la Palma en el Archipiélago Canario por su vecindad con el continente. Sin embargo pasaba más tiempo merodeando Cabo de San Antonio, crucero [obligado] de barcos europeos que pasan a la Habana. Con ellos, se actuó drásticamente, ahorcando en las verjas de sus propios navíos a 130 hombres de su tripulación, además, se recuperaron artículos varios procedentes de los saqueos y la trata clandestina.¹⁵

Con la lectura mesurada de la anterior información se puede intuir que el *Superior*, después de haber burlado la vigilancia de todos los guardacostas del Caribe así como la costa de La Florida, al fin había sucumbido ante los cañones y arcabuces de la Real Armada Española.

Sin embargo, tres meses después de dicha noticia, un 25 de julio del mismo año, se recibió en el Consulado de San Cristóbal de La Habana un aviso de alerta para que todos los que tuviesen planes de viajar rumbo a Nueva Orleans, Canarias, Cádiz y Cartagena de Indias lo hicieran tomando todas las precauciones que el caso ameritaba, pues sorprendentemente se volvía a ubicar al *Superior* en nuevas acciones piráticas, pero ya aliado con dos renombrados tratantes franceses, Guillaume y Blosson. Entre los tres se dedicaron a realizar todo tipo de tropelías y desmanes en diversas áreas ribereñas:

Dentro de dichas acciones, destacaron, la puesta en libertad a 104 negros bozales que viajaban resguardados en el bergantín portugués el *Mosquito*, [y fueron invitados a unirse al grupo, obteniendo una respuesta rápida y positiva de los mismos].¹⁶

En la misma correspondencia se inserta un segundo caso: en la bahía del Mississippi se habían instalado cinco piratas que habían robado los cargamentos de buques mercantes españoles, mismos que iban cargados con el oro del Rey rumbo a Europa. A ellos se les tenía identificados con los nombres de sus bergantines: *La Petite Chance*, *La Franchise*, *Lepine*, *Intrepide* y *Duque de Montebello*. Este quinteto de piratas seguramente contaba con excelentes contactos aduanales en los muelles donde anclaban, pues se encontraban tranquilos: “A la espera de [un postor adecuado para] colocar allí sus efectos venidos de sus atracos”.¹⁷

En contraste con los vetustos centinelas del comercio ultramarino en la Isla de Cuba en referencia a acciones de piratas, dos sitios se distinguieron del resto de sus villas; en primer término la plaza mercantil de La Habana que, gracias al comercio ilegal y a la piratería, va a repuntar como un sitio de atracción económica internacional:

Las introducciones clandestinas tan copiosas como multiplicadas desde esta época, las que la venalidad de los agentes de rentas franqueaba al arribo de los cargamentos titulados de sobrantes y las que desde las islas de Santo Tomas, Martinica, Jamaica, y Trinidad, se están haciendo en todo el Seno Mexicano, han debilitado hasta un grado increíble de comercio Español procedente de Cádiz y Tenerife [...] este tipo de

intercambio, se fomenta con el tráfico que harán desde los Estados Unidos de América, a cuya sombra nos extraerán la moneda, y frutos preciosos, las demás Naciones aliadas, o neutrales que se van a enriquecer y a debilitar a la infeliz España a proporción que ellas se engrandezcan, y decayendo nosotros, tanto cuanto ellas se levanten.¹⁸

En segundo, San Salvador de Bayamo, calificada por los conocedores como “la ciudad primada del contrabando”, en el contexto de la presente investigación, potencia su importancia en tanto que es allí donde se concentra uno de los contingentes del Archipiélago Canario y que, a diferencia de los que se establecieron en Pinar del Río que se ocuparon en la siembra y beneficio del tabaco, los canarienses de Bayamo, orientaron sus objetivos a actividades relacionadas con la piratería y el contrabando. Consideramos que la selección de este lugar no fue producto del *destino*; más bien atendió a la circunstancia de que su bahía se encontraba situada en el punto medio de las coordenadas geográficas entre América y Europa.

Sobre el tema, algunos de los periódicos de Santiago de Cuba, entre los que destacan *El Nacional*, *El Redactor*, *El noticioso comercial*, *Miscelánea liberal* y *el Dominguito*,¹⁹ entre otros, recrearon en sus artículos de fondo los pormenores de la vida cotidiana del canariense en Bayamo. Incluso señalan que algunos de ellos, con los beneficios procedentes del tráfico ilegal, ocuparon puestos prominentes en las esferas de la política eclesiástica y civil local. Los menos construyeron grandes almacenes que en opinión de Moreno Fragnals,²⁰ además de resultar un requisito indispensable para todo buen mercader, constituía en sí mismo un símbolo de poder. Otro giro económico estaba ligado al establecimiento de tendajones bien abastecidos con caldos de la Península, aguardientes del archipiélago, bacalao de Noruega, paños finos, lencería, encajes holandeses, cera y cacao americanos, azogue alemán, cremas y perfumería francesa, armas y herramientas de labranza inglesas y herrería de los vascos entre otros.

Las mismas fuentes destacan que la cultura musical canaria de la tuna, y buen decir de refranes y sentencias, en los inicios de la colonia, contrastó de manera notoria con los asiduos ejecutantes de la “*Rumba y Son Habaneros*”. De tal suerte que los canarienses, aprovechando estas referencias, se identificaban como lo mejor del criollismo en la isla. En la región caribeña no resulta para nada extraño el nombre de Silvestre de Balboa Troya y Quezada [1563-1608] oriundo de Gran Canaria y quien, inspirado en un acontecimiento épico, creó lo que en el mundo de las letras se considera *el primer poema cubano*. El documento resultó una animada pintura de la sociedad insular establecida en el entorno de un tupido trasiego de piratas, contrabandistas y rescatadores. Los versos estructurados en octava rima son asimismo una clara justificación de que la situación irregular bajo la que vivían los bayameses era una consecuencia directa de la férrea política del monopolio centrada en una relación exclusiva entre la Península y La Nueva España.

Una narración que reconstruye la realidad del Bayamo de finales del siglo XVII, que parece bastante certera en la definición del peso económico y social de la piratería, señala lo siguiente: Don Melchor Suárez de Poago, Teniente General del Gobernador Pedro Valdés, llevó a cabo un escandaloso juicio contra miembros del Cabildo, la mayoría eclesiásticos y en general, los hacendados ganaderos de Bayamo, por estar todos incluidos en acciones de piratería. Fueron tantos los procesados que no fue posible encarcelarlos por falta de un local amplio en la villa, por tanto se adoptó la solución de darles a la ciudad por prisión.

Toda esta información referente al vital rol desempeñado por la piratería en los entornos caribeños, no permaneció ajena a los propósitos expansionistas norteamericanos a fin de complementar su ya de por sí amplio espectro de influencia tanto en Europa como en América. Bajo estas circunstancias, podemos entender los motivos por los que sus marineros, pilotos y maestros norteamericanos después de haberse dedicado a la piratería durante muchos años tanto en la ruta transoceánica como en la de circunnavegación caribeña, se manifestó un fenómeno que visto superficialmente se antoja increíble, pero que los papeles de los archivos revisados lo constatan:

[Norteamérica], de potencia corsaria se transforma, en fuerza anti-pirata, elevando a sus bandidos, asesinos y filibusteros, al rango de oficiales y almirantes de sus flotas de guerra. Los norteamericanos, como expertos en el tema, acertadamente vislumbraron que los piratas que gravitaban en los entornos Golfo-Caribe y en la Bahía Gaditana, a la larga significarían un peligro para sus negocios ultramarinos, así que deciden suprimirlos a través de la violencia autorizada.²¹

La consolidación de los Estados Unidos como policía anti-corsaria se desarrolló entre las décadas de 1810 a 1830. Durante todos esos años, paso a paso fueron obteniendo de las administraciones en turno los permisos adecuados hasta lograr arrancar de su Congreso una autorización amplia para implementar la pena de muerte a los piratas apresados. Además, a la tripulación de sus flotas se le entregó un poder *especial* para registrar barcos “sospechosos” y desembarcar en las costas de otros países, “si ello fuese menester”, con el fin de exterminar todos aquellos intereses que opusieran reticencia a su estricta “vigilancia” ultramarina.

En el año de 1821, el gobierno federal de Estados Unidos incluso utilizó recursos de su tesoro nacional con el propósito de organizar un escuadrón naval para exterminio de corsarios; tal expedición iba encabezada por los bergantines *Enterprise* y *Spark* y las goletas *Shark*, *Porpoise* y *Gampues* y otro número indeterminado de fragatas bajo el mando del almirante Porter. Pues ya no era tolerable que las rápidas embarcaciones piratas no solo burlaran la vigilancia oficial y continuaran causando estragos en poblados, villas y ciudades costeras, sino que además Porter se quejó ante sus superiores de que la propia población impulsaba sus hazañas y hasta cierto punto les alentaba mitificando sus ataques con poemas parecidos al de la *canción del pirata* de Espronceda:

Bajel pirata que llaman
 Por su bravura, el temido,
 En todo mar conocido
 Del uno al otro confín.
 La luna en el mar ríela,
 En la loma gime el viento
 Y alza en blando movimiento
 Alas de plata y azul;
 Y ve el capitán pirata,
 Cantando alegre en la popa,
 Asia a un lado; al otro Europa,
 Y allá en su frente, Estambul.²²

A la situación filibustera en el Gran Caribe y el Seno Mexicano, el Congreso estadounidense lo consideró de tal envergadura como que de él dependía la seguridad nacional. Por ese motivo, en 1824, el presidente James Monroe compareció ante el máximo

órgano legislativo para dar un informe amplio de los avances y éxitos obtenidos sobre su campaña de erradicación de los nichos filibusteros.

El mandatario inicia su exposición con el relato mesurado de cuatro golpes asestados a los piratas que merodeaban las costas de Cuba. El primero, dirigido a la goleta corsaria francesa la *Afortunada*, apresando a su capitán Juan Bautista Langá, efectuado por John Mullroney, comandante de la corbeta americana *Ganges*; el segundo, practicado por el maestre Juan Marsdes Pintard contra el capitán de la república de Guadalupe, Luis Marsalet y su fragata *Columbo*; y en el tercero menciona la captura de dos piratas franceses por comandos norteamericanos que se habían pertrechado en unos riscos de la isla de La Palma, sin especificar nombres de apresados ni apresadores.

El presidente culminó su acalorado mensaje con algunas frases cortas, pero contundentes: “Se han capturado algunas naves piratas pequeñas y algunos botes, se han destruido sus instalaciones y nuestro comercio ha recibido protección. La fuerza empleada, no obstante, ha sido demasiado pequeña para vigilar constantemente una costa tan extensa [desde Florida a Campeche] y por lo tanto los piratas han seguido cometiendo algunas depredaciones”.²³ Seguramente, las palabras de Monroe fueron bienvenidas por los empresarios armadores, habilitadores y dueños de las flotas navales que alimentaban un enorme tráfico mercante hacia Europa, Caribe y América.²⁴

En el caso particular de Nueva Orleans, las gacetas consultadas de principios de siglo expusieron los acontecimientos analizados, pero con una atinada mirada en prospectiva de los años por venir. Tal visión ya avizoraba que en un tiempo no lejano, los inversionistas lo señalarían como un sitio de futuro promisorio: “Sus territorios tendidos sobre el río Mississippi, prosperarán rápidamente y promete ser algún día, por lo menos uno de los puntos más importantes del Nuevo Mundo”.²⁵

PRESENCIA NORTEAMERICANA EN GIBRALTAR, ARCHIPIÉLAGO CANARIO Y ULÚA

Para hacerse con los circuitos mercantiles que confluían en el Golfo y Gran Caribe, los norteamericanos requirieron de espinosos convenios con los intereses europeos. Sin embargo, los obstáculos fueron menores al contar con un respaldo irrestricto del mercader residente en las ciudades portuarias de Cádiz y La Habana. Los gaditanos se adecuaron a ellos, aprovechando su apertura comercial y de esa manera diversificaron sus inversiones e incrementaron sus fortunas.

Sobre el particular, existen informes confiables sobre los capitales norteamericanos que se afincaron en la provincia de Andalucía, en donde al despuntar el siglo decimonónico: “Se establece allí una importante colonia americana, presidida por Mr. Richard Mead. El señor Mead, a la sazón se desempeñaba en aquella región mediterránea como un avezado inversionista cuyo giro principal lo constituían las empresas navieras. Sus actividades contribuyeron de manera significativa al aumento del comercio con puertos de Norteamérica, ya que sus fragatas de rápido deslizamiento, llegarán con gran eficiencia a la rada gaditana”.²⁶

Con el decurso de los años, este empresario logra desplazar definitivamente a los pesados y vetustos barcos españoles, cuya tripulación aún continuaba recurriendo a las viejas prácticas mercantilizadas:

Unas cuantas monedas al recaudador de impuestos y un regalo suntuoso al comandante de La Veracruz, arreglaban todo y callaban cualquier sospecha referente al porqué un barco grande con mercancía de origen dudosa cruzaba sin obstáculos el océano Atlántico.²⁷ Cuantificando el movimiento de entradas y salidas del puerto de Veracruz durante los primeros dos lustros del siglo XIX, se puede apreciar con claridad la modificación de los ritmos marítimos en la ruta trasatlántica a favor de los intereses mercantes norteamericanos.²⁸

Dicha situación, en buena medida se debía a que en el contexto del comercio neutral invariablemente imperaba la regla: “La bandera cubre la mercancía”. A menudo, poco antes de tocar puerto, se izaba un estandarte mexicano en barcos norteamericanos, o una bandera española en el mástil de los buques ingleses. Pagando la “mordida” correspondiente, ningún comandante portuario preguntaba de dónde venían tantos buques mexicanos cuando la flota mercantil mexicana de ultramar era prácticamente inexistente, o porqué los marineros hablaban perfectamente inglés, pero ni una palabra de español.²⁹

Por aquella época, el periódico *La Abispa de Chilpancingo* al referirse a la flotilla para el resguardo de la bahía de Veracruz señala que únicamente existían dos embarcaciones, *Saeta* y *Valor*, pero en la práctica solo operaba la primera, pero aunque llevaba el calificativo de rapidez, también era tan antigua y maltratada que ya no servía para la persecución de las naves de piratas.

Y con respecto al escaso número de llegadas de barcos europeos a Veracruz, ello no significó que no hubiese comercio con países del viejo continente. El detalle obedece a que en esos años operaba el comercio neutral a plenitud, de tal suerte que los tratos del mercader español con el comercio jarocho se van a triangular a través del puerto de La Habana, plaza que redimensionará su importancia estratégica para beneplácito de los norteamericanos.

Como apuntábamos en páginas anteriores, los muelles cubanos se vieron atestados de navíos extranjeros. Mercados abundantes van a suplir con creces a los españoles los productos ultramarinos faltantes, además, se van a abrir inmensos almacenes de cueros, azúcar, café y harinas. La buena concurrencia internacional en la isla permitió a los mercaderes locales la venta de artículos variados a precios moderados. Ya que como aliados directos del comercio de Estados Unidos, permitirá que su infraestructura portuaria brillase como una plaza marítima de enorme envergadura; utilizando sus costas para llevar al cabo operaciones mercantiles que, dicho sea de paso, también sirvieron para impulsar la piratería y el tráfico clandestino.³⁰

UNA ACOTACIÓN CONCLUYENTE

Los razonamientos expresados sobre la piratería y el contrabando tuvieron el propósito de dar cuenta exacta de las formas poco ortodoxas bajo las cuales se va a encumbrar la fuerza naval norteamericana como nuevo líder en las rutas mercantiles trazadas imaginariamente en el Océano Atlántico y en cada contorno de los litorales que demarcaban al Seno Mexicano y Gran Caribe. Ahora se sabe que en solo tres décadas prácticamente desplazó, superó y sustituyó a las tradicionales fuerzas coloniales europeas. Apoderándose ampliamente de sus territorios geomarítimos para instalar en ellos nuevos gobiernos imperiales.³¹

A pesar de que el imperio español poseía en América la nada despreciable cantidad de 16 millones de kilómetros cuadrados si se consideran sus tierras continentales, islas e islotes,

cuando sus posesiones eran atacadas por naciones enemigas defendía cada pedazo de territorio con coraje, hasta donde sus recursos armamentistas se lo permitían. No obstante, sus adversarios europeos, y sobre todo norteamericanos, endurecieron sus afanes expansionistas condimentándolos con actividades que incluían asalto, robo, destrucción y muerte, y en el caso específico estos, como ya relatamos, se valieron de *la habilitación de piratas como policías de alta mar* para abrir a naciones en ciernes un tráfico mercantil que España controló durante por lo menos doscientos cincuenta años.

Bajo estas circunstancias, los norteamericanos, cuya inserción en el Golfo y gran Caribe definió el título del presente ensayo, se ha corroborado con documentos oficiales que sus agentes financieros fueron infiltrando abiertamente sus intereses económicos y expansionistas en espacios geomarítimos iberoamericanos, hasta el grado de establecer negocios en directo con los mercaderes de Cádiz, Gran Canaria, Tenerife, La Habana, Bayamo y Santiago de Cuba, así como Tampico, Tuxpan y Veracruz.

Si bien es cierto que durante el decurso del siglo XVII y buena parte del XVIII efectuaron sus operaciones de la mano firme de su metrópoli, ya que tanto la infraestructura naval como los productos introducidos en América procedían de los embarcaderos de Liverpool y Londres, para principios del XIX, ya estarán navegando solos. Por supuesto, en su andadura, van a emplear las mismas prácticas de antaño utilizadas por los ingleses, tales como patente de corso, soborno, piratería, asalto en alta mar, pillaje en poblados ribereños y por supuesto la práctica recurrente del comercio ilícito entre otros. Su incremento de embarcaciones a la par de su acumulación de metales preciosos, les permitió encumbrarse rápidamente como potencia marítima, en contraposición al descenso de Cádiz y Veracruz.

Y en referencia directa a los agentes consulares españoles en activo, algunos de ellos ya estaban muy comprometidos en América en actividades ilícitas. Tomemos como ejemplo las acciones ilegales practicadas en la costa del Océano Pacífico:

Entre las casas comerciales más involucradas en el contrabando y piratería estaba la Hispano-mexicana Spring, la empresa [de origen Vasco], Echeguren, la casa peruana Sarmiento, la firma Inglesa Barrón & Forbes. Lo interesante de esta lista es el hecho de que Echeguren, era funcionario del consulado español, Barrón del inglés, Forbes del estadounidense y chileno. No obstante, todos ellos se aprovecharon de su status oficial de cónsules, reclamando inmunidad diplomática y haciendo uso indiscriminado de sus múltiples relaciones sociales.³²

Desde la arista del comercio veracruzano, se corroboró que, si bien este aún continuaba en pie como antiguo vestigio del otrora poderoso imperio español, empero su existencia ya estará orientada a puertos de las bahías norteamericanas, como una clara manifestación de una temprana competencia de la producción de aquel país sobre el desarrollo económico hispano-mexicano, manteniendo el resto de su circulación mercantil con artículos europeos que, como quedó explicado, eran re-exportados al continente desde el complejo portuario de San Cristóbal de La Habana.³³

PRENSA

Correo Semanario y Mercantil de México, T. II, núm. 15, 30, 1810-1821.
Diario Político y Mercantil de Veracruz, 1820.
Gaceta de Madrid, 1810-1830.
El Nacional de Santiago de Cuba.
El Redactor de Santiago de Cuba.
El Noticioso Comercial de Santiago.
La Abispa de Chilpancingo, Guerrero.
Miscelánea Liberal de Santiago de Cuba.
El Dominguito de Santiago.
Oriente, núm. 38, T. I, Xalapa, 1824.

ARCHIVOS

AGI Archivo General de Indias, Sección XI, Cuba, Sevilla.
 AGN Archivo General de la Nación, Ramos: Reales Cédulas.
 AHH Archivo Histórico de Hacienda.
 ATC Tribunal del Consulado de Veracruz.
 AHV Archivo Histórico de Veracruz.
 AMT Archivo Municipal de Tlacotalpan.
 ARAHM Archivo de la Real Academia Española de Historia.
 FBML Fondo Benito Mata Linares.
 AHUPV Fondo Histórico de Cuba, de la Universidad del País Vasco, Leioa.

BIBLIOGRAFÍA

- ANGULO I., Diego Bautista Antonelli. *Las fortificaciones americanas del siglo XVI*, Madrid, Hauser y Menet, 1942.
- ANTOCHIWI, Michel. “Los conquistadores del mar”, México, Instituto Francés de América Latina, en *ALFIL*, núm. 10, IV año, 1990, pp. 25-28.
- APARICIO, Ángel. “El espejo de la paciencia, primer poema épico-histórico de las letras cubanas”, Madrid, en *Cuadernos Hispanoamericanos*, núm. 228, 1968.
- BERNECKER, L. Walther. *Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX* Tr. del inglés por Manuel Emilio, México, Universidad Iberoamericana, 1994, p. 164.
- BALBOA Y TROYA DE QUEZADA, Silvestre de. *Espejo de paciencia*, La Habana, Editorial Pueblo y Educación, 1964.
- CERTUCHA, Mercedes. “¿Jefferson Héroe?”, México, Universidad Iberoamericana, en *Destino Manifiesto en la Historia Norteamericana*, Serie Estudiantil I, 1977, pp. 11-31.
- DE BORDEJÉ Y MARENCOS, Fernando. *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- GÁRATE OJANGUREN, Montserrat. *Comercio Ultramarino e Ilustración, La Real Compañía de la Habana*, Donostia-San Sebastián, Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, Colección Ilustración Vasca, 1993, T. VI, España, 442.
- GÓMEZ CRUZ, Filiberta. *Tuxpan, Veracruz: Imágenes de su Historia*, Xalapa, Archivo General del Estado, 1991, p. 180.

- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna. “Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe, 1763-1796”, México, Instituto José María Luis Mora, en *El Caribe Región, Frontera y Relaciones Internacionales*, 2000, pp. 257-314.
- HUERTA, Ana María. “Lenguas extranjeras y formación profesional en México, 1810-1910”, México, Instituto Dr. José María Luis Mora, en *Enlaces I*, 1994.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, Abel. *Veracruz y el nuevo orden económico, 1720-1820*, México, Instituto Veracruzano de la Cultura, Colección Atarazanas, 2005.
- LIZASO, Félix. *Panorama de la cultura cubana*, México, FCE, 1949.
- LUCENA S., Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, MAPFRE, 1994.
- MARICHAL, Carlos. “La bancarrota del virreinato: Finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808.”, México, Nueva Imagen, en *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano*, 1992, pp. 153-186.
- MORENO FRAGINALS, Manuel. *Ingenio, complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978.
- NÚÑEZ JIMÉNEZ, Antonio. *Piratas en el Archipiélago Cubano*, Cuba, Editorial Gente Nueva, La Habana Vieja, ciudad de La Habana, 1986.
- PARRY, J. H. *The Spanish Seaborne Empire*, New York, Alfred Knopf, 1981.
- PÉREZ T., Gaspar. *Armadas españolas de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- PÉREZ GUZMÁN, Francisco. “Las fortificaciones cubanas en el siglo XVIII”, Madrid, en *Arboret, CXLIV*, 567, 1992, pp. 29-54.
- PÉREZ HERRERO, Pedro. *Región e Historia en México 1700-185*, México, UAM-Instituto José María Luis Mora, 1991, p. 263.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, María del Pilar. *Proyección Histórica de Tampico*, Tampico Tamaulipas, Instituto de Cultura Tamaulipeco, Gobierno del Estado, 1991, p. 216.
- SÁNCHEZ OLMOS, Isabel. *La sociedad mexicana en víspera de la independencia, 1787-1821*, Murcia, Universidad de Murcia, 1989, p. 410.
- SERRANO MANGAS, Fernando. *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- SOLA, Emilio. *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, Editorial Tecnos, 1988.
- SOLÍS, Ramón de. *El Cádiz de las Cortes*, Madrid, Alianza Editorial, 1969.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde. “Los comerciantes españoles en Veracruz, del Imperio Colonial a la República”, Madrid, Alianza Editorial, en *Una Inmigración Privilegiada*, 1994.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde. “La transformación del Puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, México, UNAM, Instituto José María Luis Mora, Universidad Veracruzana, en *El comercio Exterior de México*, 2000, pp. 110-139.
- TORNERO TINAJERO, Pablo. “Los Estados Unidos en la economía cubana del siglo XVIII”, Madrid, Instituto de Cultura Iberoamericano, Colección Ensayo, en *América Española en la época de las luces*, 1998, pp. 201-218.
- TRUJILLO BOLIO, Mario. *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, CIESAS, 2005.

TYLER, Daniel. “La neutralidad de Jefferson. Un conflicto entre ideales e interés personal”, México, Universidad Iberoamericana, en *El Destino Manifiesto en la Historia de Norteamérica*, Serie Estudiantil I, 1977, pp. 127-141.

WINFIELD CAPITAINE, Fernando. *Archivo Notarial de Xalapa. Índice General (1700-1800)*, Xalapa, Colección pensamiento y palabra de Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz Llave, 1998.

ZAPATERO, Juan M. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico y Museo del Ejército, 1990.

NOTAS

- ¹ PÉREZ HERRERO, Pedro. 1991, p. 10.
- ² AGI. Expediente de México, 2987, Doc. IX.
- ³ Real Ordenanza de Corso establecida en el Palacio Real de Madrid, 15 de julio de 1779.
- ⁴ Instrucción para el gobierno de los Baxeles de su Majestad, guardacostas de Indias, publicada el 1º de octubre de 1803, AGN. Marina, Vol. 88, Exp. 5, fs. 71-79.
- ⁵ SOUTO MENTECÓN, 2000, p. 15.
- ⁶ AGN. Reales Cédulas, 1802, fs. 213.
- ⁷ AGN. Reales Cédulas, 1802, fs. 279.
- ⁸ AMT. Correspondencia, Legajo II, 1800. Véase ARAHM, FBML, 1810-1820, fs. 58.
- ⁹ ARAHM, FBML, 1810-1820, fs. 57.
- ¹⁰ SOUTO MANTECÓN, 1994, p. 59.
- ¹¹ NÚÑEZ JIMÉNEZ, 1986, p. 145.
- ¹² BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, 1989, p. 57.
- ¹³ GÓMEZ CRUZ, 1991, p. 18.
- ¹⁴ AGN, AHH, Vol. 666, 1811; Antochiw, 1990, 27.
- ¹⁵ Correo Seminario Político y Mercantil de México, T. II, núm. 15, 117.
- ¹⁶ Correo Seminario Político y Mercantil de México, T. II, núm. 30, 237.
- ¹⁷ Correo Seminario Político y Mercantil de México, T. II, núm. 30, 238.
- ¹⁸ AGN, AHH, Vol. 666, 1811, 19.
- ¹⁹ AHUPV, Fondo Hemerográfico de Cuba, Leioa. Véase LISAZO, Félix. *Panorama de la cultura cubana*, 1949, 11 y APARICIO, Ángel. *El espejo de paciencia. Primer poema épico-histórico de las letras cubanas*, 1968, p. 122.
- ²⁰ MORENO FRAGINALS, Vol. III, 1978, p. 350.
- ²¹ NÚÑEZ JIMÉNEZ, 1986, p. 114.
- ²² AGI, Sección Cuba, Legajo 203, 1456 y 2005 Causas Militares; Cádiz-América 1820-1824, véase NÚÑEZ JIMÉNEZ, 1986, p. 115.
- ²³ NÚÑEZ JIMÉNEZ, 1986, p. 116.
- ²⁴ AGN, Tribunal del Consulado de La Veracruz, 1808, fs. 26.
- ²⁵ ARAHM, FBML, 1815, fs. 50.
- ²⁶ SOLÍS, 1969, p. 124.

²⁷ BERNECKER, 1993, p. 141.

²⁸ AGN, Tribunal del Consulado de La Veracruz, 1807, fs. 261.

²⁹ BERNECKER, 1993, p. 138.

³⁰ JUÁREZ, 2005, p. 138.

³¹ HERTA, 1994, p. 16.

³² BERNECKER, 1993, p. 138.

³³ GRAFESTEIN GAREIS, 2000, p. 288. Véase AGN, AHH, 1811, fs. 19.