

Los pasajeros españoles en los puertos mexicanos, 1822-1843*

Spanish passengers in Mexican ports, 1822-1843

Gerardo Manuel Medina Reyes

UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas

Resumen

Este artículo analiza el impacto de la migración española en los puertos de México habilitados para el tráfico internacional en el periodo de 1822-1843, a través de las listas de pasajeros halladas en el Archivo General de la Nación de México (AGN) y las noticias de pasajeros aparecidas en los periódicos decimonónicos. Se busca ofrecer un perfil de conjunto del flujo español con la utilización de métodos seriales y cuantitativos. Asimismo, se analizan los transportes marítimos empleados, las rutas de navegación y los trámites de ingreso a la tierra receptora. Se plantea que, no obstante el estado de guerra de México contra España, la hispanofobia y las restricciones para el desembarco de los súbditos de Su Majestad Católica, la corriente migratoria española no se detuvo, aunque presentó altibajos.

Palabras clave: españoles, México, Veracruz, pasajeros, pasaporte

Abstract

This article analyzes the impact of Spanish migration in the ports of Mexico enabled for international traffic in the period 1822-1843, through the passenger lists found in the Archivo General de la Nación (AGN) and the news of passengers appeared in the nineteenth-century newspapers. It seeks to offer an overall profile of the Spanish flow with the use of serial and quantitative methods. Likewise, the maritime transport used, the navigation routes and the procedures for entering the receiving land are analyzed. It is argued that, notwithstanding the state of war between Mexico and Spain, Hispanophobia and the restrictions on the landing of the subjects of the Catholic Majesty of her, the Spanish migratory current did not stop, although it presented ups and downs.

keywords: spanish, Mexico, Veracruz, passengers, passport

* Este trabajo se inscribe dentro del proyecto de investigación “Los pasajeros a México en el siglo XIX: movimiento migratorio, transportes marítimos y rutas de navegación”, desarrollado en el marco UNAM, Programa de Becas Posdoctorales.

A MANERA DE PREÁMBULO

En el derrotero hacia la consolidación del Estado-nación mexicano, la vinculación con los mercados internacionales se consideró prioritaria para la élite gobernante. El énfasis se puso en el comercio exterior, debido a que la agricultura, la industria, la minería y el comercio interno mostraban decadencia. Se habilitaron, entonces, puertos para el tráfico internacional. El arancel general interino e instrucción para gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del Imperio Mexicano de 1821, expedido por la Junta Suprema Gubernativa,¹ declaraba vigente el decreto de las Cortes de España de 9 de noviembre de 1820, que habilitaba para el comercio nacional y extranjero los puertos de Acapulco, Campeche, El Refugio, Guaymas, Mazatlán, Monterey, San Blas, San Diego de las Californias, Soto la Marina, Tamiahua, Tehuantepec, Tlacotalpan y Veracruz.²

La libertad otorgada a los navíos de todo el orbe para comerciar con los puertos habilitados de México inauguró una nueva etapa en las relaciones internacionales. Los fondeaderos mexicanos empezaron a recibir embarcaciones provenientes del exterior que traían pasajeros de diversas latitudes. Contrario a la afirmación de que se abrieron las puertas “generosamente de par en par” a los extranjeros,³ lo cierto es que desde un inicio existió una regulación para el paso de las personas recién llegadas, lo que demuestra la preocupación de las autoridades mexicanas por controlar la cuestión migratoria.

Entre los pasajeros que vinieron estuvieron los españoles o súbditos de Su Majestad Católica. La ruptura del vínculo secular entre España y México ocasionó que la comunidad española pasara a formar un grupo extranjero más, aunque algunos de sus integrantes se vieron favorecidos por los Tratados de Córdoba que otorgaban la nacionalidad mexicana a los asentados de manera definitiva y los que arribaran con posterioridad. Pero la falta de reconocimiento de esos tratados por parte del gobierno de Madrid ocasionó incertidumbre entre el colectivo peninsular que debió tratar su naturalización por separado. Todo parecía

¹ *Arancel*, p. 5.

² *Colección*, t. VI, pp. 383-384.

³ Ortega y Medina, *Zaguán*, p. 3.

⁴ Sánchez y Pérez, *Historia de las relaciones*, pp. 55-57.

quedar resuelto en 1836, cuando la Constitución de ese año otorgó la ciudadanía mexicana a los súbditos de Su Majestad Católica avecindados en la República.⁴

La historiadora Clara Lida ha denominado a la corriente migratoria española como “privilegiada” debido a la impronta económica, política y cultural que dejó en el país.⁵ Eran españoles los nacidos en la Península, islas adyacentes y posesiones españolas en el Caribe, el Pacífico, el Sudeste Asiático y el norte de África. Eran, asimismo, súbditos de Su Majestad Católica los ciudadanos españoles por naturalización. No obstante este esquema general, en los hechos se estableció una distinción entre, por un lado, los oriundos de la Península, las islas Baleares y Canarias y, por otro, los nacidos en Cuba, Filipinas y Puerto Rico. Se consideró que el segundo grupo compartía intereses más afines con los mexicanos.⁶

Durante el periodo que se estudia, la dinastía Borbón conducía las riendas de un Estado español que se asumía como continuador y heredero de la antigua monarquía católica, pero que, al mismo tiempo, era una potencia de segundo orden.⁷ Ocuparon el trono Fernando VII (con una breve interrupción en 1823 cuando fue destituido por el Consejo de Regencia), e Isabel II, quien debido a su minoría de edad, de 1833 a 1843 se designaron como regentes a su madre María Cristina y al general Baldomero Espartero.⁸

La finalidad de este artículo es analizar el flujo español que llegó a los puertos del Atlántico y Pacífico mexicanos en el periodo de 1822-1843 con base en las listas de pasajeros localizadas en el Archivo General de la Nación de México (AGN) y las noticias de pasajeros publicadas en la prensa decimonónica. La temporalidad está determinada por el inicio de los primeros registros de pasajeros hasta la supresión de las restricciones para el desembarco de los súbditos de Su Majestad Católica. Se abarca, además, un arco cronológico donde cuantificar la migración resulta ardua por la heterogeneidad y dispersión de las fuentes.

Los puertos que se analizan para evaluar el impacto de la corriente migratoria española son Acapulco, Frontera, Matamoros, San Blas, Tampico y Vera-

⁵ Lida, “El perfil”, p. 49.

⁶ “Cámara de Senadores”, *El Sol*, Ciudad de México, 7 de febrero de 1826, p. 953.

⁷ Pérez, “España en el mundo”, p. 347.

⁸ Fusi, *Historia mínima*, pp. 187-192.

cruz. Con excepción de Tampico, el resto de puertos fluviales databan de la etapa colonial; en común tuvieron que, eran plazas mercantiles estratégicas, sitios de abastecimiento de mercancías nacionales e importadas, enclaves de grupos de poder, integrantes de circuitos comerciales y contaban con aduanas marítimas y capitanías de puerto.⁹

Con la utilización de métodos seriales y cuantitativos se ofrece un perfil de conjunto del flujo migratorio español. Además, se exploran los transportes marítimos, las rutas de navegación y los trámites de ingreso a la República Mexicana. Se plantea que las listas de pasajeros se convierten en instrumentos útiles para analizar la migración en México en las primeras décadas de vida independiente. Se demuestra que, no obstante el estado de guerra de México contra España, la hispanofobia de la década de 1820 y las restricciones para el desembarco de los súbditos de Su Majestad Católica, la corriente migratoria española fue continua.

El artículo está dividido en cinco partes. En la primera se explora el marco regulatorio del ingreso de los pasajeros a México; se hace hincapié en el uso del pasaporte como el documento que permitía la entrada legal al país. En la segunda se proporciona un análisis cuantitativo de los pasajeros españoles que llegaron a los puertos mexicanos. En la tercera se muestran los puertos de origen de los súbditos de Su Majestad Católica. En la cuarta se presentan los barcos utilizados en las travesías marítimas y se explican, de manera general, las rutas seguidas por los capitanes de los navíos. En la quinta se establece un perfil del pasajero español.

LA REGLAMENTACIÓN: EL NECESARIO PASAPORTE

En el siglo XIX uno de los documentos que los viajeros debían poseer para emprender un viaje ultramarino a México era el pasaporte (imagen 1). Este documento, que era un salvoconducto, regulaba el tránsito legal de las personas hacia el interior y exterior del país. En el caso de los españoles, para obtener su pasaporte rumbo a América, debían presentar una “sumaria información en expediente gubernativo” ante el subdelegado de policía de distrito o de partido a que correspondía el pueblo de su domicilio. En dicho documento constaba que el peninsular no se escapaba de algún procedimiento de la autoridad, no huía del servicio de armas, no evadía el cumplimiento de obligaciones o compromisos en perjuicio de terceras personas y no contaba con ningún otro impedimento legal

⁹ Gómez, *Circuitos*, p. 3; Trujillo, “Matamoros”, p. 47.

para efectuar la travesía ultramarina. Como pruebas, el solicitante entregaba su partida de bautismo y declaraciones de testigos.¹⁰ En 1838, para evitar la fuga de jóvenes en edad militar, se prohibió expedir pasaportes a los hombres de 17 años y medio a 25 años.



Imagen 1. “Pasaporte concedido al español Francisco Ugalde para dirigirse a Acapulco”, Guayaquil, 18 de enero de 1827, AGN, Pasaportes, vol. 12, f. 83.

El pasaporte, debidamente visado por la autoridad mexicana en el exterior, permitía el ingreso legal al país y, en teoría, su carencia impedía internarse tierra adentro, aunque, como se verá más adelante, surgieron mecanismos que suplieron aquel documento. No causa sorpresa la distancia entre norma y realidad presente en la historia de México.

Desde los primeros gobiernos independentistas se establecieron las bases normativas para el desembarco e internamiento de individuos a la República Mexicana, lo que revela la preocupación gubernamental por evitar la entrada

¹⁰ “Expediente de Juan Antonio María Zorrilla y Antonio Zorrilla”, Santander, 3 de enero de 1838, Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante AHPC), Pasaportes, legajo 61, ff. 1-4.

de inmigrantes indeseables.¹¹ Durante el imperio de Iturbide se ordenó a los jefes políticos de las provincias marítimas y fronterizas que los extranjeros cumplieran con las disposiciones vigentes sobre pasaportes y no se permitiera la introducción de ilegales.¹² Derrocado el imperio, el Supremo Poder Ejecutivo determinó que los jefes políticos —y no los comandantes de los puertos— expidieran pasaportes para circular en el interior.¹³ En estos primeros años, varios extranjeros enfrentaron escollos para ingresar al país porque solicitaron pasaportes sin precisar su procedencia, la ocupación que ejercían o la recomendación a su favor de la autoridad política.¹⁴ Cuando se trataba de profesiones religiosas, se requería autorización gubernamental.¹⁵

En 1825, la administración federal decidió ejercer un control más estricto de la entrada de extranjeros, por lo que ordenó a los gobiernos estatales y territorios enviar informes mensuales de los inmigrantes que ingresaran al país; en particular, debía precisarse sus lugares de residencia.¹⁶ Unas comunidades extranjeras comenzaron a posicionarse por delante de otras. Los británicos se beneficiaron con la expedita entrega de pasaportes, sin necesidad de esperar el permiso oficial, si venían a instalar una industria o laborar en las minas.¹⁷ Una situación semejante experimentaron los estadounidenses, a los que se les permitió entrar a la República y permanecer con los pasaportes visados por una autoridad mexicana o con una recomendación de su cónsul. La razón de fondo

¹¹ “Sobre que se detenga al extranjero Don Ricardo Reynard Keen en el puerto donde arribe”, México, 1825, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Pasaportes, vol. 4, exp. 7, ff. 49-53.

¹² “Órdenes a los jefes políticos de las provincias marítimas y fronterizas para que con todos los extranjeros que lleguen se observen las formalidades ordinarias relativas a pasaportes”, México, 1823, AGN, Pasaportes, vol. 1, exp. 16, ff. 51-57.

¹³ “Circulares para que los jefes políticos con conocimiento del gobierno expidan pasaportes a los extranjeros que quieran entrar a la nación”, México, 1823, AGN, Pasaportes, vol. 1, exp. 17, ff. 58-63.

¹⁴ “Sobre que las solicitudes de extranjeros que intentan pasar al interior vengán informados por las autoridades que las remiten”, México, 1825, AGN, Pasaportes, vol. 2, exp. 15, ff. 151-155.

¹⁵ “El Ministerio de Justicia consultando si ha entrado con los requisitos necesarios un eclesiástico portugués que se halla en Alvarado”, México, 1826, AGN, Pasaportes, vol. 6, exp. 10, ff. 188-207.

¹⁶ “Circular previniendo a todos los gobiernos de los Estados y territorios de la Federación, remitan una lista mensual de los extranjeros que entran a la República y noticia de los lugares en que van a residir”, México, 1825, AGN, Pasaportes, vol. 3, ff. 120-160v.

¹⁷ “Circular facultando a los gobernadores de los estados fronterizos para que sin conocimiento del gobierno permitan internarse en el territorio de la República a todos los ingleses”, México, 1824, AGN, Pasaportes, vol. 1, exp. 33, ff. 246-256v.

para tal concesión era el reconocimiento hecho por el gobierno de Washington de la independencia mexicana.¹⁸

Durante la administración de Guadalupe Victoria (1824-1829), se expidió el 12 de marzo de 1828 la ley sobre pasaportes y modo de adquirir propiedades para los extranjeros, que vino a sistematizar las disposiciones previas del ramo. Esta norma obligó a los inmigrantes a solicitar pasaportes del gobierno general si deseaban ingresar y transitar por el territorio nacional, independientemente del pasaporte que trajesen del exterior. A los introducidos de manera ilegal se les exhortó a acudir a la autoridad política del sitio de residencia a proveerse en un plazo de diez días del mencionado documento.¹⁹

Para detallar el proceder en el otorgamiento de pasaportes que establecía la ley de marzo de 1828, dos meses después, el 1 de mayo, se publicó un reglamento. Se consideró obligatorio que el capitán, patrón o comandante de navío que anclara en algún puerto mexicano declarara por escrito al jefe de la aduana marítima el número de pasajeros que conducía, sus nombres, patria, empleo y punto de embarque. Estos informes constituían la declaración del capitán del barco, la cual debía firmar, así como el administrador aduanal o su comisionado y, en su caso, el intérprete. Si el declarante se negaba o proporcionaba datos falsos, sería multado con 100 pesos y se añadirían 20 pesos más por cada viajero no contemplado. En caso extremo de rehusarse a pagar esta multa, el barco podría ser incautado.²⁰

De acuerdo con el mismo reglamento, los extranjeros antes de desembarcar debían proporcionar por escrito su nombre, nacionalidad, edad, estado civil, profesión, punto de su destino y motivo de su viaje. Estos datos se hacían constar en una relación o lista de pasajeros (imagen 2). En caso de venir con familia o esposa, la declaración del padre o esposo era suficiente. A quienes se prohibía el ingreso, se les conducía al pontón (embarcación vieja que servía de almacén, hospital o depósito de prisioneros) o quedaban detenidos. Si su situación lo ameritaba, el pasajero se reembarcaba. Luego de que anclara la embarcación, el administrador aduanal, con el auxilio de un intérprete, pasaba a recibir la declaración firmada y entregaba al extranjero un boleto de desembarco que contenía en español, inglés y francés un extracto de sus obligaciones y penas por incumplimiento.²¹

¹⁸ "Circular", México, 1825, AGN, Pasaportes, vol. 2, f. 208.

¹⁹ Dublán, Lozano, *Legislación mexicana*, t. II, p. 64.

²⁰ Medina y Martínez, "Extranjeros y orden", p. 117.

²¹ Medina, *Flujos migratorios*, pp. 104-105.

Nombre	Edad	Nacimiento	Profesión	Oficio	Objeto de su viaje	Forma de su entrada
Alfonso Carral	38	1800	Comerciante	Comerciante	Comercio	Comercio
Francisco Carral	35	1800	Comerciante	Comerciante	Comercio	Comercio
El Fiscal Rodríguez	46	1800	Comerciante	Comerciante	Comercio	Comercio
Don Juan de la Cruz						

Imagen 2. “Relación de los pasajeros extranjeros venidos de Santo Tomás en la goleta americana Stevett”, Tampico, 14 de mayo de 1831, AGN, Movimiento Marítimo, vol. 4, f. 297.

El boleto de desembarco se sujetaba a cuatro reglas: prohibición de entrada al país a todo ciudadano español; desembarco del resto de inmigrantes que contaran con pasaporte del gobierno federal; autorización para descender del buque a los nacidos en los nuevos estados americanos y a los extranjeros que tuvieran agentes acreditados en México y mostraran pasaportes expedidos o visados por los representantes mexicanos del punto de su procedencia o por fianza de su cónsul, representante mercantil del puerto de arribo o ciudadano mexicano; y los extranjeros que no se consideraran comprendidos en la regla anterior, sólo desembarcarían con pasaporte del gobierno general o con el expedido o visado por los agentes mexicanos en el exterior.²²

Negar la entrada de peninsulares a territorio mexicano fue consecuencia de la hispanofobia que permeó entre la sociedad. De hecho, las medidas antihispánicas comenzaron a generarse como consecuencia del atrincheramiento de las tropas españolas en la fortaleza de San Juan de Ulúa, baluarte ubicado en la isla del mismo nombre frente al puerto de Veracruz, reacias a reconocer la independencia nacional.²³ A partir de octubre de 1823 se prohibió anclar en los muelles mexicanos a las embarcaciones españolas.²⁴ Un año después se ordenó reem-

²² Dublán y Lozano, *Legislación mexicana*, t. II, pp. 69-72.

²³ Ortiz, *El teatro*, pp. 204-229.

²⁴ Pi-Suñer, Riguzzi y Ruano, *Historia de las relaciones*, p. 55.

barcar a los peninsulares que llegaran a los puertos de Veracruz y Tamaulipas.²⁵ En 1825, se impidió el ingreso de peninsulares sin pasaporte que procedieran de Inglaterra y Estados Unidos.²⁶ En 1826, se reiteró la prohibición de entrada a los españoles que no contaran con pasaportes autorizados por los enviados y agentes mexicanos en el extranjero.²⁷

Las leyes de expulsión de españoles expedidas en 1827, 1829 y 1833 restringieron aún más el paso de los súbditos de Su Majestad Católica a México, aunque el peninsular podría evadir la disposición con documentos de excepción o con un pasaporte válido proporcionado por el ministro plenipotenciario, cónsul o vicecónsul mexicano en el exterior. Harold Sims, especialista en el tema, ha identificado dos fases en ese proceso: durante la primera expulsión ocurrida entre diciembre de 1827 y febrero de 1829, salieron 1,771 españoles; en la segunda que transcurre del 25 de abril al 21 de agosto de 1829, se dieron pasaportes de salida a 5,377 españoles.²⁸ La cantidad total de peninsulares expulsados ascendió a 7,148 personas en total. Por su parte, José Ruiz de Gordejuela y Urquijo, basado en una mayor cantidad de fuentes primarias, cuestiona las cifras de Sims y proporciona una cantidad menor: 3,000 expulsiones únicamente.²⁹

En diciembre de 1836 el gobierno de la regente María Cristina de Borbón (1833-1840), viuda de Fernando VII, finalmente reconoció como Estado independiente a su antigua colonia. Dos meses antes, el gobierno mexicano declaró el término de las hostilidades y reanudó sus lazos mercantiles con la ex metrópoli.³⁰ Miguel Santa María, enviado extraordinario mexicano, y José María Calatrava, secretario de Estado español, firmaron el Tratado de Paz y Amistad, el cual se ratificó en 1837.

²⁵ “Sobre que en los puertos de los Estados de Veracruz y Tamaulipas se hagan reembarcar todos los españoles que lleguen y se inquiera el origen y objeto con [que] vengan los italianos y franceses,” México, 1824, AGN, Pasaportes, vol. 1, exp. 29, ff. 202-213.

²⁶ “Órdenes para que en los puertos de los Estados de Veracruz y Tamaulipas no se permita la entrada a ningún español que venga sin pasaporte de las legaciones de esta República en Inglaterra y los Estados Unidos del Norte”, México, 1825, AGN, Pasaportes, vol. 2, exp. 16, ff. 158-164.

²⁷ “Órdenes de 8 de marzo de 1826 a los gobiernos de Veracruz, Tamaulipas y Jalisco reencargando el cumplimiento de las que prohíben desembarcar a los españoles que arriben sin pasaportes de los agentes de esta República en los países extranjeros”, México, 1826, AGN, Pasaportes, vol. 8, exp. 3, f. 104; “Circular”, México, 22 de octubre de 1826, AGN, Pasaportes, vol. 8, exp. 3, f. 152.

²⁸ Véase Sims, *La expulsión*.

²⁹ Ruiz de Gordejuela, *La expulsión*, p. 97.

³⁰ Pi-Suñer, Riguzzi y Ruano, *Historia de las relaciones*, pp. 49-50.

El Tratado Santa María-Calatrava no acabó por completo con las diferencias entre México y España. En 1837 se prohibió la entrada a la República Mexicana de los clérigos españoles, por considerarse que su conducta no concordaba con “la santidad de su ministerio”.³¹ La medida se derogó en 1843, con lo que se eliminaron las restricciones para la venida de españoles.³²

En los primeros años de vida independiente el incumplimiento a las disposiciones sobre pasaportes fue constante. Dos eran las penas que las autoridades portuarias aplicaron a los infractores: envió al pontón para luego reembarcarlos y la detención en el navío por la autoridad militar. Veamos algunos ejemplos. En Matamoros, el 18 de agosto de 1829, desembarcó de la balandra Lafayette el español Joaquín Plaser; el administrador aduanal no le tomó la declaración correspondiente porque se descubrió que su pasaporte inglés era falso, por lo que fue detenido y enviado al alcalde primero.³³ El 25 de enero de 1831 desembarcaron en Tampico, de la goleta estadounidense Emperador, los españoles Celestino Osante, Juan de Dios Núñez y Manuel Ibarrola, quienes al no presentar documento alguno fueron detenidos y quedaron bajo resguardo de la autoridad militar. No ocurrió lo mismo con su compatriota Nicolás Carreño, quien había conseguido la naturalización estadounidense.³⁴

Cierta relajación existió cuando se admitía el ingreso del extranjero con la presentación de su carta de seguridad,³⁵ certificado de nacionalidad extranjera o fianza.

Al internarse con su respectivo pasaporte en el país, el inmigrante debía acudir ante la autoridad política en todos aquellos lugares en los que permanecería más de ocho días o si cambiaba su residencia a otro puerto. En ambos casos, se visarían los pasaportes y se le pediría de nuevo sus datos. Los extranjeros que

³¹ El fundamento fue la circular del 2 de junio de 1837. Se indicó, además, que en caso de llegar algún religioso peninsular, se le debería reembarcar inmediatamente.

³² Dublán y Lozano, *Legislación mexicana*, t. IV, p. 567.

³³ “Aduana Marítima de Matamoros”, Brazo de Santiago, 18 de agosto de 1829, AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7, f. 227.

³⁴ “Aduana Marítima de Tampico de Tamaulipas”, Tampico, 25 de enero de 1831, AGN, Movimiento Marítimo, vol. 1, ff. 341-343.

³⁵ La carta de seguridad era un documento que permitía al extranjero permanecer un año en el país. En caso de seguir residiendo, debía solicitar la renovación de su carta. Rabadán Figueroa, “Legislación sobre extranjeros”, p. 122.

incumplieran con esta obligación serían multados con 20 pesos o se les detendría por diez días.³⁶

La introducción de extranjeros clandestinos, es decir, los individuos que ingresaban al territorio mexicano sin autorización correspondiente, fue un fenómeno frecuente. Ante este problema, las autoridades nacionales ordenaron a los gobernadores de los estados o departamentos (a juzgar por la época) que se cumpliera la reglamentación vigente de los pasaportes.³⁷

EL RITMO DE INGRESO DE LOS PASAJEROS

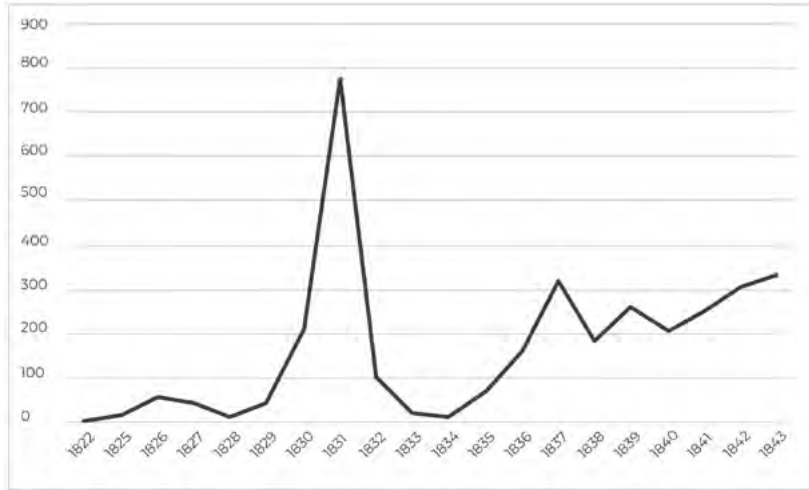
Las listas de pasajeros se convierten en fuentes indispensables para analizar corrientes migratorias que llegaron a México en el siglo XIX. Esta documentación se encuentra principalmente en el fondo Movimiento Marítimo, del Archivo General de la Nación de México; también, en el AGN, se hallan listas en los fondos Pasaportes y Gobernación Sin Sección. Cabe señalar que las series no son completas así como tampoco los datos que deberían consignarse. En la prensa también aparecen noticias de pasajeros, las cuales complementan las listas de pasajeros.³⁸

Con ayuda del programa Excel se vació en tablas la información hallada: se encontró que entre 1822 y 1843 ingresaron a México 3,373 españoles procedentes de puertos del exterior (gráfica 1), de los cuales 3,101 eran hombres y 272 mujeres. Es evidente que la migración española fue sobre todo masculina, aunque tampoco debe soslayarse el papel de las pasajeras españolas.

³⁶ “Obligaciones que deben cumplir al desembarcar los extranjeros por el reglamento de pasaportes de 1 de mayo de 1828”, México, 1828, AGN, Pasaportes, vol. 20, f. 225; Dublán, Lozano, *Legislación mexicana*, t. II, pp. 69-72.

³⁷ “Circular a los gobernadores de los departamentos recomendándoles el exacto cumplimiento del reglamento de dicho ramo [pasaportes]”, México, 1840, AGN, Pasaportes, vol. 40, f. 146.

³⁸ AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; Movimiento Marítimo, vols. 1-10; Pasaportes, vols. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 1828; *Diario del Gobierno*, Ciudad de México, 1839; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 1835-1843; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1835; *El Censor*, Veracruz, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, Veracruz, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1843; *El Sol*, Ciudad de México, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, Ciudad de México, 1833; *Mensajero Federal*, Veracruz, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1830-1831.



Gráfica 1. El ritmo de ingreso de los pasajeros españoles que desembarcaron en los puertos mexicanos, 1822-1843. Fuentes: elaboración propia a partir de documentos del AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; *Movimiento Marítimo*, vols. 1-10; *Pasaportes*, vols. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 1828; *Diario del Gobierno*, Ciudad de México, 1839; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 1835-1843; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1835; *El Censor*, Veracruz, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, Veracruz, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1843; *El Sol*, Ciudad de México, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, Ciudad de México, 1833; *Mensajero Federal, Veracruz*, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1830-1831.

Las listas y noticias de pasajeros —desafortunadamente—, no precisan, en la mayoría de los casos, los lugares de nacimiento de los españoles,³⁹ aunque se puede afirmar que provenían de la Península, las islas Baleares y Canarias, Cuba, Filipinas y Puerto Rico. En los registros aparecen pasajeros que habían adquirido la ciudadanía española a través de la naturalización.⁴⁰

El año que registró mayor entrada de pasajeros españoles fue 1831. Los españoles (algunos con familia) que habían salido de territorio mexicano —en virtud de las leyes de expulsión de españoles de 1827 y 1829— tuvieron la oportunidad de regresar gracias a las facilidades que otorgó la administración de Anastasio

³⁹ En el caso de las listas de pasajeros elaboradas por las oficinas de Frontera, Matamoros y San Blas, la práctica fue registrar el lugar de nacimiento de los españoles.

⁴⁰ La naturalización fue el procedimiento por el cual un individuo se hacía nacional de un país diferente al que había nacido. En palabras de Erika Pani, la naturalización era integrante de un “modelo americano” consistente en que la voluntad ciudadana era un elemento imprescindible para la pertenencia política. Pani, *Para pertenecer*, p. 39.

Bustamante (1830-1832). Algunos exiliados en Nueva Orleans lograron retornar porque consiguieron la ciudadanía estadounidense.⁴¹ Los años que registraron poca afluencia como 1822, 1828 y 1834 se explican por la naturaleza de los registros que están incompletos. En 1823 y 1824 no se consignó información.

LOS PUERTOS DE PROCEDENCIA

El precio del pasaje hacia México varió conforme con el puerto de origen. Viajar desde Europa representaba un lujo, no así desde puertos americanos. La adquisición de un boleto de barco fue, para muchos de los migrantes, una decisión que se pensó y planeó con cautela. Los pasajeros españoles enfrentaron con frecuencia los gastos de la travesía con financiamiento familiar o por medio de la venta de los bienes heredados de sus progenitores.⁴²

Los puertos de embarque de 3,248 pasajeros de nacionalidad española fueron 22, que se ubicaron en Europa, Estados Unidos, El Salvador, El Caribe, Perú e, incluso, China, como se aprecia en el cuadro 1. En 125 registros no se logró identificar el puerto de origen, en virtud de que las listas no especificaron ese dato, aunque sí se aclara que el pasajero se había embarcado de un puerto extranjero.

Puerto de embarque	País/región	Número de pasajeros
Acajutla (Sonsonate)	El Salvador	24
Barcelona	España	1
Burdeos	Francia	484
Cádiz	España	73
Cantón	China	1
El Callao	Lima	5
El Havre	Francia	19
Falmouth	Inglaterra	6
Filadelfia	Estados Unidos	4
Gibraltar	Colonia inglesa	68
Guayaquil	Ecuador	3
Jersey	Inglaterra	1
Kingston	Jamaica, colonia inglesa	2

⁴¹ Ruíz de Gordejuela, *La expulsión*, p. 190.

⁴² Soldevilla, *Cantabria y América*, pp. 204-205.

La Habana	Cuba, colonia española	1,339
Liverpool	Inglaterra	1
Londres	Inglaterra	17
Marsella	Francia	10
Mobila	Estados Unidos	2
Nassau	Las Bahamas, colonia inglesa	1
Nueva Orleans	Estados Unidos	1,018
Nueva York	Estados Unidos	59
Santo Tomás	Colonia danesa	111

Cuadro 1. Puertos de embarque de los pasajeros españoles llegados por vía marítima a México, 1822-1843. Fuentes: elaboración propia a partir de documentos del AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; Movimiento Marítimo, vols. 1-10; Pasaportes, vols. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 1828; *Diario del Gobierno*, Ciudad de México, 1839; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 1835-1843; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1835; *El Censor*, Veracruz, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, Veracruz, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1843; *El Sol*, Ciudad de México, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, Ciudad de México, 1833; *Mensajero Federal*, Veracruz, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1830-1831.

La Habana fue el principal punto de salida en los años de estudio, con 1,339 pasajeros. Al emanciparse las antiguas colonias españolas en América, Cuba se convirtió en destino predilecto de la emigración peninsular debido a las posibilidades económicas que ofrecía. Se distinguieron dos corrientes migratorias: una era cualificada, con capitales y conocimientos; otra era mano de obra agrícola.⁴³ En 1843, se contabilizaron 35,000 europeos en la isla.⁴⁴ La navegación entre la metrópoli y la isla caribeña no ofrecía mayores restricciones. No ocurría lo mismo con México, porque debido al estado de guerra de este país y España, la circulación de barcos entre los puertos mexicanos y La Habana quedó paralizada. Al reconocerse la independencia mexicana por España en 1836, de manera oficial iniciaban las relaciones hispanomexicanas.⁴⁵ Este hecho diplomático permitió que los viajes entre La Habana y los puertos del litoral del Golfo de México se reanudaran.

Otro punto de partida de los españoles fue Nueva Orleans, Estados Unidos. Esta ciudad-puerto está atravesada por el río Misisipí por el que navegaban muchos

⁴³ Rueda, *Españoles emigrantes*, p. 57.

⁴⁴ Mörner, *Aventureros y proletarios*, p. 53.

⁴⁵ Pi-Suñer, Riguzzi y Ruano, *Historia de las relaciones*, pp. 49-50.

de los europeos que se dirigían al Oeste. La ciudad había sido fundada en 1717 por franceses como lugar de depósito de mercancías y centro de intercambio para el transporte y comercio.⁴⁶ Nueva Orleans se volvió no sólo el principal puerto distribuidor y receptor de mercancías que llegaban tanto de puertos menores estadounidenses como de puertos del Seno Mexicano; también se almacenaba en esa ciudad algodón para enviarlo al archipiélago británico.⁴⁷ La sociedad orleaniana comprendía un auténtico mosaico cultural: angloamericanos, créoles, franceses, irlandeses, alemanes, negros libres y no libres, mulatos, entre otros. La boyante economía, las innovaciones materiales y la alta densidad demográfica hicieron de Nueva Orleans la ciudad más preponderante del sur estadounidense.⁴⁸

LOS BARCOS Y LAS RUTAS DE VIAJE

Para realizar las travesías marítimas los españoles emplearon barcos conocidos como balandra, barca, bergantín, corbeta, fragata, goleta, pailebot, paquete, polacra, queche y vapor. Cada uno de estos medios de transporte se identificó con un nombre, lo que representó un distintivo en el espacio marítimo. Si bien es cierto predominaron las embarcaciones de vela para realizar las navegaciones transoceánicas,⁴⁹ a partir de los años cuarenta de la centuria decimonónica los vapores irían imponiéndose como medio cotidiano en los viajes ultramarinos.

Los navíos se componían de una tripulación liderada por el capitán, quien estaba instruido con los conocimientos para navegar. Ellos seguían rutas que hacían —o no— escalas. Cuando el viaje era unidireccional, se decía que era “en derechura”. Las escalas eran requeridas en las travesías de grandes distancias con la finalidad de que la tripulación descansara, así como recoger mercancías y pasajeros. Los vapores ingleses que se dirigieron a México, que traían a bordo a los súbditos de Su Majestad Católica, solían hacer escalas en varios puntos del Caribe. Una vez en el litoral atlántico mexicano, tocaban los puertos de Veracruz y Tampico.

Las embarcaciones, además del transporte de pasajeros, iban cargadas de mercancías consignadas a comerciantes o casas mercantiles establecidas en los

⁴⁶ Hoffman, *Luisiana*, p. 34.

⁴⁷ Trujillo, *El Golfo de México*, p. 126.

⁴⁸ Suárez, “Nueva Orleans”, p. 277; Morales, “Del puerto”, p. 298.

⁴⁹ Alemany, *Los puertos españoles*, p. 79.

puertos de destino. Los buques contaron con una nacionalidad, por lo que creaban un nexo jurídico con el Estado que los acogía y les daban su propia bandera. Por lo general la nacionalidad de los barcos que transportaban a los españoles correspondía al país del puerto de embarque.

La duración de la navegación marítima dependía de tres elementos: las condiciones del tiempo, la distancia y el tipo de navío empleado. Las últimas semanas del otoño y la estación de invierno eran excelentes épocas para surcar el océano debido a que disminuía la intensidad de la fiebre amarilla, enfermedad que era temida por los extranjeros. En condiciones estables de los vientos y las corrientes marítimas, el viaje era tranquilo. En ocasiones, sucedieron incidentes que las propias listas de pasajeros revelan, como ocurrió el 6 de julio de 1837 cuando llegó al puerto de Veracruz el bergantín español *Hércules Gaditano*, procedente de Cádiz: uno de los pasajeros, el comerciante español Manuel de la Cueva, no logró completar el viaje porque falleció dos días antes de alcanzar el punto de destino. Por tal razón, el barco quedó en cuarentena.⁵⁰

La vía de acceso prioritaria de los pasajeros españoles a México fue el puerto de Veracruz, como se observa en el cuadro 2. La ciudad amurallada fue un nodo que conectó con varios puertos del Atlántico y donde iniciaban y terminaban redes comerciales. A pesar de las condiciones malsanas y de los enfrentamientos internacionales que paralizaron la actividad mercantil, siguió ostentando su hegemonía como una plaza de activo comercio y residencia de los súbditos de Su Majestad Católica. El siguiente lugar (de acceso), estuvo el puerto de Tampico, en el estado de Tamaulipas, que era el segundo en importancia del Golfo de México. Se puede afirmar que los puertos de esta zona marítima recibieron la mayor cantidad de españoles.

Puerto/año	Acapulco	Frontera	Matamoros	San Blas	Tampico	Veracruz
1822				4		
1825						18
1826			1			56
1827						49
1828						14
1829	24		3	1	1	29

⁵⁰ Manuel Rodríguez, “Capitanía del Puerto de Veracruz”, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 15 de julio de 1837, p. 301.

1830			13		8	198
1831			6	1	196	592
1832	2		2		21	78
1833						23
1834					2	15
1835					31	68
1836						191
1837			1			333
1838		2	5		22	158
1839						278
1840						209
1841				1	4	257
1842						322
1843						371

Cuadro 2. Cantidad de pasajeros españoles llegados a los puertos mexicanos, 1822-1843. Fuentes: elaboración propia a partir de documentos del AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; Movimiento Marítimo, vols. 1-10; Pasaportes, vols. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, Ciudad de México, 1828; *Diario del Gobierno*, Ciudad de México, 1839; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, Ciudad de México, 1835-1843; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1835; *El Censor*, Veracruz, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, Veracruz, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1843; *El Sol*, Ciudad de México, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, Ciudad de México, 1833; *Mensajero Federal*, Veracruz, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, 1830-1831.

EL PERFIL DEL PASAJERO ESPAÑOL

Se ha dicho que la migración española fue preponderantemente masculina, asimismo, otro elemento que dejan ver las listas y noticias de pasajeros es que vinieron más solteros que casados y viudos. Los que llegaban con familia se componían, además del pasajero español que la encabezaba, de la esposa, hijos, sobrinos, hermanos y padres. Como signo de pertenencia a la clase alta, también hubo quienes se hicieron acompañar de personal doméstico.

Los migrantes españoles eran, sobre todo, jóvenes que contaban con una edad madura y productiva. No en todos los casos las listas de pasajeros consignan la edad, lo que impide efectuar un análisis pormenorizado. Del conjunto global de registros, la edad más baja fue de 3 años y la más alta 74. Por tanto, los pasajeros españoles fueron desde infantes hasta viejos.

La praxis comercial era el oficio más frecuente de los pasajeros españoles, lo que permitía acumular capitales y fortunas o, por lo menos, contar con un medio de sustento decente. Aunque en las listas y noticias de pasajeros no se especifica qué tipo de comercio realizaban los españoles, cabe señalar que bajo la denominación de “comerciantes” entraban los empresarios, dueños de casas comerciales, los dependientes y minoristas (pacotilleros, tenderos y pulperos).

Otras profesiones registradas fueron de los sectores agrícola, artesanal, diplomático, entretenimiento, gubernamental, marítimo, militar, minero, de profesionistas liberales, religioso y transportista. Hubo unos pocos “sin oficio”, lo cual llama la atención porque formaban parte de los extranjeros no convenientes para el país.

Las fuentes revisadas revelaron que los motivos de venir a México era trabajar o “ejercer la profesión”. En algunos casos es posible conocer más sobre la trayectoria del viajero, por ejemplo, un grupo de 24 españoles pertenecientes a la milicia desembarcaron el 7 de octubre de 1829 en el puerto de Acapulco a causa de la persecución política que sufrían en Centroamérica.⁵¹ Hubo otros que venían por motivos mercantiles, “asuntos propios” y familiares. Unos pocos eran impulsados por recorrer el país e investigar sobre la historia natural.

Al ingresar a la República Mexicana los españoles tenían que indicar el nombre de una persona que los recomendaba; esta información permitía a las autoridades mexicanas saber si el pasajero contaba con una red de apoyo que avalara su conducta. Lo común era mostrar las cartas de recomendación o una simple declaración. La práctica de los pasajeros españoles fue señalar a un individuo o sociedad comercial, aunque hubo unos cuantos que venían con varias recomendaciones, hecho que revela que era un pasajero con varias conexiones allende el mar.

Los individuos que recibirían o apoyarían a los pasajeros españoles gracias a las recomendaciones que traían eran negociantes, sociedades mercantiles, parientes consanguíneos, capitanes del puerto, cónsules españoles, cónyuges, personajes de gobierno o autoridades políticas mexicanas e, incluso, pasajeros del propio buque. No existió ningún tipo de restricción con respecto de quién podría conceder la recomendación, no importaba si se trataba de una persona física o de una compañía. De hecho, ante la falta de ese tipo de “padrino”, se reco-

⁵¹ “Lista nominal de los pasajeros que condujo a este puerto el bergantín nacional Hidalgo; procedente de Sonsonate con 41 días de navegación y fondeó en esta bahía la tarde del 7 del corriente al cargo de su capitán D. M. Troncoso”, Acapulco, 13 de octubre de 1829, AGN, Movimiento Marítimo, vol. 2, f. 73v.

mendaron “a sí mismos” o “a su casa”. Hubo también personas que no contaron con ninguna recomendación.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Determinar los súbditos de Su Majestad Católica por abandonar el terruño no era fácil. Diversos factores los impulsaron para dirigirse a México en busca de mejores condiciones de vida. De acuerdo con las listas y noticias de pasajeros, su finalidad era migrar a tierras mexicanas para ejercer su profesión.

Los españoles que llegaron a territorio mexicano entre 1822 y 1843 se encontraron en una encrucijada: una serie de incidentes cometidos por los súbditos de Su Majestad Católica generaron entre la población una hispanofobia que se materializó en leyes de expulsión de españoles. El reconocimiento de la soberanía mexicana por parte del gobierno de Su Majestad Católica en 1836 sirvió como un bálsamo para los desencuentros previos. No fue hasta 1843 cuando se eliminaron las restricciones para el ingreso de los españoles a México.

Las fuentes revisadas permitieron analizar la migración española a México en los primeros años de vida independiente. No obstante, las posibilidades que ofrecen las listas de pasajeros no fueron completas y no consignaron todos los datos que deberían traer. De entre los 22 puertos de salida identificados destacaron La Habana y Nueva Orleans, que formaban parte de un circuito mercantil que comprendía a los puertos del Golfo de México. Se emplearon, sobre todo, barcos de vela, pero se advierte la introducción de los adelantos tecnológicos con el arribo de los vapores.

Los pasajeros españoles no eran todos oriundos de la Península, los había quienes provenían de las islas o las colonias de España, entre las que estaban Cuba, Filipinas y Puerto Rico. Los españoles practicaron un rosario de actividades, pero la principal fue el comercio que permitía acumular capitales y ascender en la escala social. En su mayoría eran jóvenes, hombres, solteros y comerciantes que podían o no contar con recomendaciones. El puerto de Veracruz sobresalió como el punto central de recepción de personas.

Queda pendiente un estudio que analice la evolución de la migración española a México durante todo el siglo XIX. Asimismo, sería conveniente realizar un

ejercicio comparativo de la corriente migratoria española con los flujos de otros grupos extranjeros para identificar similitudes y diferencias.

FUENTES

ARCHIVOS

Archivo General de la Nación (AGN).

Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC).

HEMEROGRAFÍA

Correo de la Federación Mexicana, Ciudad de México, 1828.

Diario del Gobierno, Ciudad de México, 1839.

Diario del Gobierno de la República Mexicana, Ciudad de México, 1835-1844.

Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Ciudad de México, 1835.

El Censor, Veracruz, 1834-1835.

El Procurador del Pueblo, Veracruz, 1834.

El Siglo Diez y Nueve, Ciudad de México, 1843.

El Sol, 1825-1828, Ciudad de México.

El Telégrafo, Ciudad de México, 1833.

Mensajero Federal, Veracruz, 1833-1834.

Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Ciudad de México, 1830-1831.

BIBLIOGRAFÍA

Alemany Llovera, Joan, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

Arancel general interino e instrucción para gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del Imperio Mexicano, México, Imprenta del Supremo Gobierno, 1821.

Colección de los decretos y órdenes generales de la primera legislatura de las Cortes Ordinarias de 1820 y 1821, desde 6 de julio hasta 9 de noviembre de 1820, Madrid, Imprenta Nacional, 1821.

Dublán, Manuel y José María Lozano (comps.), *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*, México, Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos, 1876, 41 ts.

Fusi, Juan Pablo, *Historia mínima de España*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2013.

Gómez Cruz, Filiberta, *Circuitos mercantiles y grupos de poder portuarios. Tuxpan y Tampico en la primera mitad del siglo XIX*, México, Miguel Ángel Porrúa, Universidad Veracruzana, 2012.

Hoffman, Paul E., *Luisiana*, traducción de Eliézer Gutman, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Ortega y Medina, Juan Antonio, *Zaguán abierto al México republicano (1820-1830)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987.

Lida, Clara E., “El perfil de una inmigración: 1821-1939”, en Clara E. Lida (comp.), *Una inmigración privilegiada. Comerciantes, empresarios y profesionales españoles en México en los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, pp. 25-51.

Medina Reyes, Gerardo Manuel y Marcela Martínez Rodríguez, “Extranjeros y orden legal en el siglo XIX. La naturalización en el estado de Veracruz”, en *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 9, 2019, pp. 113-127.

_____, *Flujos migratorios a México. La población extranjera en el centro de Veracruz, 1821-1848*, tesis de doctorado en Historia, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2020.

- Morales Pérez, Donají, “Del puerto hacia dentro: la vida cotidiana en Nueva Orleans en la primera década del siglo XIX”, en Johanna von Grafenstein Gareis (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos, tomo I, 1600-1850*, México, Instituto Mora, 2006, pp. 297-340.
- Mörner, Magnus, *Aventureros y proletarios. Los emigrantes en Hispanoamérica*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.
- Ortega y Medina, Juan Antonio, *Zaguán abierto al México republicano (1820-1830)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987.
- Ortiz Escamilla, Juan, *El teatro de la guerra: Veracruz, 1750-1825*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2010.
- Pani, Erika, *Para pertenecer a la gran familia mexicana: procesos de naturalización en el siglo XIX*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2015.
- Pérez Vejo, Tomás, “España en el mundo”, en Jordi Canal (dir.), *Historia contemporánea de España, 1808-1931*, vol. I, Madrid, Taurus, Fundación MAPFRE, 2017, pp. 347-402.
- Pi-Suñer Llorens, Antonia, Paolo Riguzzi y Lorena Ruano, *Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010. Europa*, vol. 5, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático, 2011.
- Rabadán Figueroa, Macrina, “Legislación sobre extranjeros en México (1821-1860)”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 1, 2003, pp. 119-125.
- Rueda Hernanz, Germán, *Españoles emigrantes en América (Siglos XVI-XX)*, Madrid, Arco/Libros, 2000.

Ruiz de Gordejuela Urquijo, José, *La expulsión de los españoles de México y su destino incierto, 1821-1836*, Sevilla, Diputación de Sevilla, Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2006.

Sánchez Andrés, Agustín y Pedro Pérez Herrero, *Historia de las relaciones entre España y México, 1821-2014*, prólogo de Roberta Lajous Vargas, Madrid, Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Alcalá, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas: Marcial Pons, 2015.

Sims, Harold D., *La expulsión de los españoles de México (1821-1828)*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1974.

Soldevilla Oria, Consuelo, *Cantabria y América*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.

Suárez Argüello, Ana Rosa, “Nueva Orleans frente a Tehuantepec: los proyectos de comunicación interoceánica entre 1848 y 1854”, en Johanna von Grafenstein Gareis (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos, tomo II, 1850-1930*, México, Instituto Mora, 2006, pp. 277-324.

Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, H. Cámara de Diputados LIX Legislatura, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2005.

_____, “Matamoros: conformación portuaria, comercio de mar y tierra, y presencia de casas-mercantiles, 1800-1860”, en *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, vol. 21, núm. 3, 2014, pp. 46-82.