

La migración a México vista a través de las listas de pasajeros, 1822-1870*

Migration to Mexico Seen through Passenger Lists, 1822-1870

Gerardo Manuel MEDINA REYES

<https://orcid.org/0000-0002-2067-0592>

Universidad Nacional Autónoma de México (México)

Instituto de Investigaciones Históricas

gmedinareyes@gmail.com

Resumen

El texto analiza a hombres y mujeres que adquirieron un boleto para navegar por el Atlántico y el Pacífico y desembarcar en los puertos mexicanos de Matamoros, Tampico, Veracruz, Campeche, Guaymas, Mazatlán, San Blas y Acapulco en el periodo de 1822-1870. Se argumenta que los pasajeros eran heterogéneos tanto en sus orígenes como en su composición. Se enfatiza que éstos eran extranjeros, en su mayoría, y mexicanos, y no pertenecieron exclusivamente al sector mercantil o diplomático. Se utilizan métodos seriales y cuantitativos para detectar tendencias e ir más allá de los casos particulares. El Archivo General de la Nación de México y la prensa decimonónica son las fuentes primarias. Se concluye que México era un país cosmopolita que mantuvo contacto con diversos rincones del mundo y que es factible ofrecer un panorama general del flujo de pasajeros que traspasaron las fronteras marítimas mexicanas en el siglo XIX.

Palabras clave: México, Veracruz, barcos, extranjeros, listas de pasajeros, migración, pasaportes.

Abstract

The text analyzes the men and women who purchased a ship ticket to sail the Atlantic and the Pacific and disembark in the Mexican ports of Matamoros, Tampico, Veracruz, Campeche, Guaymas, Mazatlan, San Blas and Acapulco in the period of 1822-1870. The article posits that the passengers were heterogeneous both in their origins and in their composition. It emphasizes that the travellers were foreigners, mostly, and Mexicans, and did not belong exclusively to the

* 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 Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, dentro del Programa de Becas Posdoctorales, asesorado por el doctor José Enrique Covarrubias Velasco. Una primera versión se presentó en el Seminario de Historia de las Migraciones en México. Agradezco a sus integrantes sus valiosos comentarios que ayudaron a mejorar este texto.

Recepción: 31 de agosto de 2022 | Aceptación: 27 de marzo de 2023



© 2024 UNAM. Esta obra es de acceso abierto y se distribuye bajo la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>

mercantile or diplomatic sector. Serial and quantitative methods are used to detect trends and go beyond individual cases. The National General Archive of Mexico and the 19th century press are the primary sources. It concludes that Mexico was a cosmopolitan country that maintained contact with various corners of the world and that it is feasible to offer an overview of the flow of passengers that crossed the Mexican maritime borders in the 19th century.

Keywords: Mexico, Veracruz, ships, foreigners, passenger lists, migration, passports.

Introducción

Cuando José M. Espino, capitán del puerto de Veracruz, efectuaba la visita de rigor a la fragata francesa *Amélie*, el 22 de diciembre de 1853, no imaginaria la escena dantesca que le comunicarían. Mientras el barco, que había zarpado del puerto de El Havre, Francia, surcaba el Atlántico, el mexicano Joaquín Bernal asesinó a la francesa Eufrosia Bredies, cuyo cadáver “fue sepultado en la mar”. Una vez que la fragata ancló en San Juan de Ulúa, isla destinada para tal efecto y ubicada frente a la ciudad jarocho, de inmediato se condujo al inculcado a la cárcel local, razón por la cual su registro aparece incompleto en la lista de pasajeros que se levantó, documento en el que consta el fatal suceso.¹ El hecho señalado fue excepcional en los viajes ultramarinos; no obstante, revela uno de los peligros a los que se enfrentaban los pasajeros en la navegación transoceánica y que conocemos gracias a aquella relación.

Las listas marítimas de pasajeros constituyeron una medida de control migratoria empleada por los diferentes gobiernos mexicanos, sin importar su filiación política. Cuando los pasajeros desembarcaban en los puertos de destino, el funcionario marítimo acreditado estaba obligado a anotar sus nombres, sus nacionalidades, sus edades y sus profesiones, entre otros generales, en una lista, formulario o relación. Se considera que el registro de entradas de pasajeros ofrece valiosos datos sobre el volumen de los flujos migratorios, su composición y su fecha de llegada, mediante los cuales es posible conocer gran parte de las tendencias generales del movimiento intercontinental.

¹ “Relación de los Pasajeros llegados a este Puerto en la fragata francesa *Amelié* formada de la declaración que han otorgado formalmente con arreglo a lo prevenido en los artículos 1o., 2o., y 3o., del reglamento de Pasaportes y cuyos individuos se les ha dado el boleto de desembarco, Veracruz, 22 de diciembre de 1853”, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Movimiento Marítimo*, v. 31, 121.

Vistas de esa manera, las listas de pasajeros se convierten en un mirador privilegiado para analizar la migración hacia México. El uso de esta documentación ha permitido detallar y caracterizar las corrientes migratorias hacia finales del siglo XIX, gracias a la creación de estadísticas de entradas y salidas de pasajeros.² En cambio, poco se sabe acerca del flujo de personas que el país recibió entre la consumación de la Independencia y la República Restaurada. Como excepción, está el artículo de Laura Muñoz llamado “Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del golfo: los primeros años del México independiente”.³ La autora, al referirse a los pasajeros, se concentra en dos grupos: el primero es el de los comerciantes, quienes inauguraron sucursales de las empresas mercantiles para promover el intercambio con México; el segundo corresponde a los cónsules y los diplomáticos que fueron representantes de los intereses de sus países y defensores de las compañías del primer grupo. Se trata de un enfoque limitado de los pasajeros porque la autora se basa sobre todo en fuentes económicas y no considera su extenso abanico.

En orden a lo anterior, este artículo se centra en los pasajeros, hombres y mujeres, que adquirieron un boleto para navegar por el Atlántico o el Pacífico y llegar a algunos de los puertos mexicanos en el periodo 1822-1870. El corte cronológico está determinado por la naturaleza del material ocupado: desde el inicio de los primeros registros de pasajeros hasta la sistematización de las listas de pasajeros a raíz de varias circulares expedidas por la administración juarista en 1868 y 1869. Los años elegidos corresponden al primer periodo en la migración transoceánica y arco cronológico caracterizado por “poco significativo en términos numéricos”. Esta afirmación sustentada en la escasez de estadísticas y dispersión de información, características que comprenden el periodo preestadístico de acuerdo con los demógrafos históricos,⁴ debe matizarse. De los pasajeros

² Véanse Delia Salazar Anaya, *Las cuentas de los sueños. La presencia extranjera en México a través de las estadísticas nacionales, 1880-1914* (México: Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de Migración, Centro de Estudios Migratorios; México: Instituto Nacional de Antropología e Historia; México: DGE Ediciones, 2010); y de la misma autora, “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910”, *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, n. 92 (2011): 23-46.

³ Laura Muñoz, “Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del golfo: los primeros años del México independiente”, en *El Golfo-Caribe y sus puertos. Tomo 1, 1600-1850*, coord. de Johanna von Grafenstein Gareis (México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006), 469-514.

⁴ Sherburne F. Cook y Woodrow Borah, *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe* (México: Siglo XXI, 1977), t. I, 56.

se muestran las procedencias geográficas, las causas de salida, las profesiones, las circunstancias de viaje, los barcos utilizados, los trámites administrativos de desembarque y la política migratoria imperante.

El texto busca demostrar que los pasajeros eran heterogéneos tanto en sus orígenes como en su composición. En particular, se enfatiza que no pertenecieron exclusivamente al sector mercantil o diplomático y que se ejercitaban para ganarse la vida en un rosario de actividades. Se hace hincapié, asimismo, en que los pasajeros además de extranjeros eran mexicanos que habían abandonado su patria por circunstancias disímiles y retornaban a ella después de cierto tiempo.

La investigación ofrece una comparación del flujo de pasajeros que impactó a los puertos de Matamoros, Tampico, Veracruz, Campeche, Guaymas, Mazatlán, San Blas y Acapulco. Con orígenes diversos y en algunos casos polémicas en cuanto a la fecha de su fundación,⁵ para la época que nos ocupa eran puertos de altura, plazas mercantiles estratégicas, asientos de grupos de poder regional y enclaves de circuitos mercantiles. En estos puertos fluviales se establecieron aduanas marítimas, oficinas que cobraban las contribuciones al tráfico internacional, y capitanías de puerto, entre cuyas funciones estaba registrar a los pasajeros. En los sitios portuarios aludidos, las importaciones de mercancías eran de grandes volúmenes y, se plantea, fueron las principales vías de entrada para los pasajeros venidos del exterior.

En el presente artículo se utilizan métodos seriales y cuantitativos que permiten detectar tendencias e ir más allá de los casos particulares. El uso de material estadístico por parte del historiador lo coloca en el terreno de lo probable, pero también le ofrece señales fidedignas para ubicar fenóme-

⁵ Son los casos de Matamoros y Mazatlán. En cuanto al primer puerto, el primer registro como tal data de 1823. Respecto al segundo, se han propuesto varias fechas sin que exista un consenso. En contraste, se sabe que Veracruz se fundó en 1519, Campeche en 1540, Acapulco en 1550, San Blas en 1768, Guaymas en 1769 y Tampico en 1824. Guadalupe Pinzón Ríos, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018), 41; Mario Trujillo Bolio, *El golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima* (México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social; México: Miguel Ángel Porrúa, 2005), 38; y Mario Trujillo Bolio, "Matamoros, conformación portuaria, comercio de mar y tierra, y presencia de casas-mercantiles, 1800-1860", *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, n. 3 (2014): 46; Rigoberto Arturo Román Alarcón, *Mazatlán en el siglo XIX* (México: Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia; Juan Pablos, 2009), 25.

nos colectivos y procesos generales a largo plazo. Pero si bien la estadística restringe la imaginación del historiador cuando busca analizar el pasado, también resulta fructífera para comparar y evaluar otros materiales e interpretaciones.

El texto utiliza como fuentes el Archivo General de la Nación de México, en particular el fondo *Movimiento Marítimo*, que alberga listas de los pasajeros que desembarcaron en los puertos de altura y cabotaje mexicanos. Dos fondos complementarios son *Pasaportes* y *Gobernación Sin Sección*, en los que, asimismo, se localizan registros de pasajeros. Se ocupa, además, la prensa de la época, que publicó noticias de los pasajeros en las secciones denominadas “Entradas y salidas de buques”, “Movimiento marítimo”, “Movimiento de pasajeros” y “Capitanía del puerto”. Los datos hallados en los diarios proporcionaron información sobre los barcos y las rutas de viaje, que complementan a las listas de pasajeros encontradas en la investigación de archivo. Si bien cada puerto manejó un modo particular de registro, se demuestra que es factible ofrecer un panorama general de la migración que traspasó las fronteras marítimas de la república mexicana desde el imperio de Agustín de Iturbide hasta la administración juarista de 1867-1872.

Este artículo está dividido en dos partes. En la primera se explica el marco normativo que reguló la entrada de pasajeros a México; se hace énfasis en el uso de los pasaportes como requisito ineludible para desembarcar y transitar en el país. En la segunda, con base en métodos seriales y cuantitativos, se analiza el ingreso de los pasajeros por los puertos mexicanos y se ofrece un panorama general de los migrantes, los sitios portuarios de embarque, los barcos empleados en la navegación marítima y el itinerario de viaje.

La entrada reglamentada

Con el imperio de Iturbide surgieron las primeras disposiciones que normaron el ingreso de las personas a México. En 1822, el Ministerio de Guerra y Marina difundió un modelo de interrogatorio que los comandantes de los puertos debían aplicar a los pasajeros. Las preguntas, amén de conocer información personal de los viajeros, versaban sobre noticias que circulaban en el exterior sobre el imperio mexicano, la situación política de España y la Santa Alianza. El interrogatorio, que pecó de excesivo, revela los temores de las autoridades mexicanas ante una posible invasión extranjera, así como las expectativas puestas en los pasajeros para conocer de su propia voz

cualquier pormenor que pudiera ser relevante para conservar la soberanía nacional.⁶ Estos interrogatorios constituyen los primeros registros de pasajeros, los cuales perduraron, con sus ajustes, hasta mediados del siglo XIX.

En los primeros meses de vida independiente, el mal empleo de los pasaportes o licencias causó preocupación gubernamental, por lo que se ordenó a los jefes políticos de las provincias marítimas y fronterizas que los inmigrantes cumplieran con las disposiciones vigentes sobre estos documentos y no se permitiera la introducción de ilegales.⁷ Las noticias sobre las entradas y salidas de los buques se volvió esencial para el régimen imperial y se pensó que también debía serlo para el resto de los mexicanos, por lo cual comenzó su difusión en el órgano oficial (que con el transcurso de los años cambió de nombre hasta mantener el de *Diario Oficial*).⁸ Esta disposición permaneció en los años de estudio y es el origen de las noticias de pasajeros que solían publicarse en la prensa mexicana.

La ley sobre pasaportes y modo de adquirir propiedades para los extranjeros del 12 de marzo y el reglamento de pasaportes de 1 de mayo, ambos de 1828, sentaron un precedente importante en la regulación de la entrada de pasajeros a México.⁹ La primera disposición obligaba a los inmigrantes a solicitar pasaportes del gobierno general si querían tanto ingresar como transitar por el territorio nacional, independientemente del pasaporte que trajesen del exterior; se exhortó a los introducidos de manera ilegal que en un plazo de diez días consiguieran el referido documento a través de la autoridad política del lugar de su vecindad.¹⁰

De acuerdo con el reglamento de pasaportes, luego de arribar a los puertos mexicanos, el patrón o comandante del navío extranjero declararía por escrito al jefe de la aduana marítima o capitán del puerto el número

⁶ “Certificación de Don Alexandro Álvarez de Guitián, coronel de los ejércitos Trigarantes, comandante de esta 1a. división y su puerto, caballero supernumerario de la Imperial Orden Guadalupeña, Pueblo Viejo, 29 de noviembre de 1822”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 1, 29-31.

⁷ “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*, v. 1, exp. 16, 51-57.

⁸ “Sobre la entrada de buques en Pueblo Viejo, [México], 11 de diciembre de 1822”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 1, f. 102.

⁹ Manuel Dublán y José María Lozano, comp., *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), t. II, 64; *La historia del pasaporte en México* (México: Secretaría de Relaciones Exteriores, 1994), 65.

¹⁰ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. II, 64.

de pasajeros que conducía, sus nombres, su patria, su empleo y su punto de embarque. En caso de rehusarse o no declarar la verdad sería multado con cien pesos y se agregarían veinte pesos más por cada pasajero no considerado. Si la multa no era redimida, el buque podría ser incautado.¹¹

Antes de desembarcar, el pasajero debía proporcionar por escrito al administrador aduanal o capitán del puerto, con el apoyo de un intérprete, su nombre, su nacionalidad, su edad, su estado civil, su profesión, el punto de su destino y el motivo del viaje. En caso de venir con acompañantes, la declaración del “cabeza de familia” bastaba para cumplir con el procedimiento. Los pasajeros que sabían firmar lo verificaban en la lista que se formaba; quienes carecían de rúbrica marcaban una cruz u otro pasajero signaba a su ruego, con la especificación de este hecho. En general, las declaraciones se tomaban el mismo día que fondeaba el barco, pero también podía efectuarse en los días subsecuentes, con mejores condiciones del tiempo. A quienes se prohibía el ingreso (por incumplir la normatividad sobre pasaportes o por las restricciones impuestas a ciertas comunidades extranjeras), se les arrestaba en las embarcaciones, se les conducía al pontón (embarcación vieja que servía de almacén, hospital o depósito de prisioneros) o eran remitidos con la autoridad política o militar del puerto de arribo. Si su situación lo ameritaba, el pasajero se reembarcaba. Realizado el trámite administrativo de ingreso, se entregaba al extranjero el boleto de desembarco que contenía en español, inglés y francés un extracto de sus obligaciones y penas por incumplimiento.¹²

El otorgamiento del boleto de desembarco no siempre se ajustó a las disposiciones estipuladas. En el puerto de Matamoros, el administrador de la aduana marítima mostró una excesiva flexibilidad para conceder dichos boletos. Cuando el pasajero no traía consigo el pasaporte, pero era vecino conocido, el administrador autorizaba que “saltara a tierra” y no le otorgaba el boleto porque lo consideraba irrelevante.¹³ A los extranjeros se les permitió sustituir el pasaporte por la carta de seguridad,¹⁴ el certificado de

¹¹ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. II, 69-72.

¹² Gerardo Manuel Medina Reyes, “Flujos migratorios a México. La población extranjera en el centro de Veracruz, 1821-1848” (tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2020), 104-105.

¹³ “Goleta *Miranda*, Matamoros, 2 de mayo de 1829”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 2, 17v.

¹⁴ La carta de seguridad era un documento que permitía la estancia legal del extranjero en México, cuya vigencia era de un año. Si el inmigrante deseaba seguir residiendo en el país, debía solicitar su renovación. Macrina Rabadán Figueroa, “Legislación sobre extranjeros en México (1821-1860)”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, n. 1 (2003): 122.

nacionalidad extranjera expedido por un representante acreditado o el otorgamiento de una fianza (a la que también recurrieron los mexicanos).¹⁵

Previo a que los buques fondearan era obligación de la junta de sanidad local inspeccionarlos para asegurarse de las óptimas condiciones sanitarias y evitar la propagación de epidemias.¹⁶ No se debe olvidar que la tripulación de los barcos era una comunidad cerrada, que convivía con relativo hacinamiento en un pequeño espacio y estaba sometida a rigores climáticos y condiciones ambientales duras, por lo que las enfermedades contagiosas eran relativamente frecuentes. Como bien señala Arturo Fierros, los navíos eran el foco de propagación de bacterias y otros agentes que originaron diversos males.¹⁷ La junta revisaba la patente de sanidad, documento que hacía constar el estado sanitario de la embarcación en el puerto de salida, es decir, aseguraba que la tripulación y los pasajeros conservaban buena salud. Las embarcaciones insalubres se sometían a cuarentena y los enfermos se conducían a los lazaretos.¹⁸

La mirada vigilante gubernamental pesó más sobre los pasajeros extranjeros. Prohibir la entrada de los súbditos de su majestad católica entre 1823-1836 fue consecuencia del sentimiento antiespañol que permeó entre la sociedad. Las disposiciones antihispánicas comenzaron tras el atrincheramiento de los peninsulares en el castillo de San Juan de Ulúa, en Veracruz. Desde octubre de 1823 se prohibió anclar en los muelles mexicanos a las embarcaciones españolas.¹⁹ Un año después se ordenó reembarcar a los hispanos que llegaran a los puertos de Veracruz y Tamaulipas.²⁰ En 1825, se impidió el ingreso de los súbditos de su majestad católica sin pasaporte que procedieran de Inglaterra y Estados Unidos.²¹ En 1826, se reiteró la

¹⁵ “Bergantín inglés *Spaniel* procedente de Liverpool, Matamoros, 1 de diciembre de 1829”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 2, 131v.

¹⁶ Carmen Blázquez Domínguez y Ricardo Corzo Ramírez, coord. *Colección de leyes y decretos de Veracruz, 1824-1919* (México: Universidad Veracruzana, 1997), t. I, 44.

¹⁷ Arturo Fierros Hernández, “El contexto histórico de las prácticas sanitarias y las enfermedades en las Californias durante el siglo XIX”, *Relaciones*, n. 146 (2016): 20.

¹⁸ María Luisa González Maroño, “Salud pública en el puerto de Veracruz a principios del siglo XIX”, *Ulúa*, n. 3 (enero-junio 2004): 37.

¹⁹ Antonia Pi-Suñer, Paolo Riguzzi y Lorena Ruano, *Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010: Europa* (México: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático, 2011), v. 5, 55.

²⁰ “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*, v. 1, exp. 29, 202-213.

²¹ “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

interdicción de entrada a los españoles que no contaran con pasaportes autorizados por los enviados y agentes mexicanos en el extranjero.²²

Las leyes de expulsión de españoles (1827, 1829 y 1833) restringieron aún más su paso 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. Las listas de pasajeros halladas en el archivo y las noticias de pasajeros publicadas en los cotidianos decimonónicos revelaron que no todas las autoridades federales reaccionaban del mismo modo ante el desembarco de los hispanos. Las penas aplicadas a los infractores eran el envío al pontón, la detención y el reembarque. Para el caso de los conspicuos comerciantes españoles ocurrió que se admitía su ingreso con fianza o apoyo de otros coterráneos. Otra medida utilizada para sortear las leyes de expulsión fue cobijarse bajo otra nacionalidad, en especial, la estadounidense.²³

Según la ley y el reglamento de pasaportes de 1828, tras recibir el boleto de desembarco, que consistía en un pequeño papel firmado por el capitán del puerto,²⁴ el extranjero tenía un plazo de 24 horas para presentarse ante la autoridad política del puerto, que visaría su pasaporte. De nueva cuenta, se le solicitarían las informaciones proporcionadas en el buque para confrontarlas con las declaraciones de los pasajeros enviadas por el administrador de la aduana o su suplente.²⁵

A pesar del cuidado que tuvieron los burócratas por cumplir con la reglamentación de pasaportes, la entrada clandestina de pasajeros, sobre todo extranjeros, persistió. El fondo *Pasaportes* del Archivo General de la Nación contiene documentos que evidencian tal situación a lo largo y ancho de la

República en Inglaterra y los Estados Unidos del Norte, [México], 1825", AGN, *Pasaportes*, v. 2, exp. 16, 158-164.

²² "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*, v. 8, exp. 3, 104; "Circular, [México], 22 de octubre de 1826", AGN, *Pasaportes*, v. 8, exp. 3, 152.

²³ "Declaración de Félix Olivier, capitán de la goleta americana *Creole* procedente de Nueva Orleans, Tampico, 20 de agosto de 1845", AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 14, 344; José Ruiz de Gordejuela Urquijo, *La expulsión de los españoles de México y su destino incierto, 1821-1836* (Sevilla: Diputación de Sevilla; Sevilla: Universidad de Sevilla; Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2006), 189.

²⁴ "Boleto de desembarco concedido a Saturnino Muriel, Veracruz, 6 de abril de 1852", AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 29, 171.

²⁵ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. II, 69-72.

república mexicana. Así, por ejemplo, en 1826 habían arribado a Zacatecas sin salvoconducto los extranjeros Víctor Castella y Miguel Amozurrutia, hecho que fue del conocimiento de la administración federal.²⁶ Llama la atención que este caso saliera a la luz una vez que los inmigrantes habían recorrido un largo trayecto a partir del punto de su desembarco, hecho que pone de manifiesto el laxo cumplimiento de la legislación sobre la materia.

Para acatar las medidas federales, se remitieron a las aduanas marítimas los “esqueletos” para levantar los registros de pasajeros, que se formarían con la relación de pasajeros y la declaración del capitán del barco.²⁷ A pesar de la insistencia del Ejecutivo para que los funcionarios portuarios se apegaran a las indicaciones del reglamento de pasaportes, cada puerto registró a su manera la entrada de personas, aunque los datos que se conservaron invariables fueron el nombre y la nacionalidad. La aduana marítima de Matamoros conservó el modelo de interrogatorio descrito con anterioridad, aunque de forma más simplificada. Las capitanías de Veracruz y Tampico se mantuvieron constantes en el registro de pasajeros según lo estipulado, aunque tampoco faltaron los periodos de incumplimiento.²⁸ En los primeros años de vigencia del reglamento de pasaportes, los funcionarios portuarios se preocuparon más por registrar a los pasajeros extranjeros. En ocasiones, aparecen los registros de mexicanos en las listas o en los márgenes con expresiones como “y también llegó un mexicano” o “vinieron además dos señoras mexicanas”.²⁹ Estas informaciones mínimas dan cuenta de la migración de retorno de los nacionales.

A la par de las noticias de pasajeros, los detalles sobre las entradas y salidas de buques eran de relevancia para el Supremo Gobierno debido a que las mercancías transportadas pagaban gravámenes en las aduanas, que constituían los principales ingresos fiscales del país. Este interés cobró mayor fuerza a partir de 1841 cuando se ordenó a las capitanías de los puertos mexicanos que cada fin de mes remitieran al Ministerio de

²⁶ “Sobre haber llegado a Zacatecas sin pasaporte competente los extranjeros Víctor Castella y Miguel Amozurrutia, [México], 21 de julio de 1826”, AGN, *Pasaportes*, v. 7, 166v.

²⁷ “Modelos de los esqueletos para formar la declaración que deben dar los capitanes de puerto, de los buques y pasajeros que llegan, y salen por dichos puertos, [México]”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 2, 154-156, 177-179.

²⁸ “Se contesta a la anterior nota de octubre último en que manifiestan las dificultades que se presentan para cumplir exactamente con el reglamento de pasaportes, Veracruz, 1 de noviembre de 1849”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 17, 109-110.

²⁹ “Relación de los pasajeros extranjeros que vinieron de N. Orleans, en la goleta americana *Mary*, Tampico, 22 de marzo de 1831”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 5, 7-8.

Relaciones Exteriores noticias sobre las entradas y salidas de barcos.³⁰ Tal parece que esta disposición provocó que el envío de las relaciones de pasajeros pasara a segundo plano en las capitanías de Acapulco, Guaymas, Mazatlán y San Blas.³¹

Durante la dictadura santannista de 1853-1855, se expidieron dos decretos sobre pasaportes que reiteraron la obligatoriedad de contar con ese documento para entrar y transitar por la república mexicana. El decreto de 24 de septiembre de 1853 establecía que dichos documentos eran personales, las características de su contenido y los individuos exceptuados para solicitarlos.³² Por su parte, el decreto de marzo de 1854 enfatizó en que los extranjeros contarán con un pasaporte visado por su cónsul al desembarcar en cualquier rada mexicana, el cual les sería recogido. Se accedió, también, a que la carta de seguridad permitiera la introducción al territorio.³³

En la década de 1860, prosiguió el control de los inmigrantes por las autoridades mexicanas. El decreto de 16 de marzo de 1861, que obligaba a los extranjeros a proveerse de los certificados de matrícula, encomendó a los capitanes de los puertos que remitieran al Ministerio de Relaciones una noticia de los pasajeros que desembarcaran, con expresión de sus nombres y nacionalidades.³⁴ Una disposición similar se expidió por la Regencia del Imperio el 3 de agosto de 1863, que encargaba a los capitanes de los puertos y los prefectos de las ciudades fronterizas remitir a la Secretaría de Estado y Negocios Extranjeros, “en el primer día de correo siguiente a la llegada de los pasajeros”, informaciones de las internaciones, los nombres y las nacionalidades de los viajeros.³⁵

³⁰ “Orden al Ministerio de la Guerra para que remita una noticia de la entrada y salida de buques que haya habido por los puertos de la República, y para que prevenga a los capitanes de puerto que en lo de adelante la remitan a este Ministerio al fin de mes, [México], 1841”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 10, 73.

³¹ “Estado que manifiestan los buques que han entrado en este puerto en todo el presente mes, San Blas, 30 de noviembre de 1841”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 10, 91; “Capitanía del puerto de Acapulco, Acapulco, 2 de noviembre de 1841”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 10, 183; “Capitanía del puerto de Guaymas, Guaymas, 13 de septiembre de 1841”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 10, 278; “Capitanía del puerto de Mazatlán, Mazatlán, 5 de enero de 1841”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 10, 280.

³² Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. VI, 682-685.

³³ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. VII, 67-68.

³⁴ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. IX, 123-124.

³⁵ *Leyes, decretos, circulares y providencias de la Intervención, el Supremo Poder Ejecutivo Provisional, la Regencia y el Imperio* (Oaxaca: Impreso por Manuel Rincón, 1865), v. I, 80-82.

El triunfo de la República en 1867 originó un cambio significativo acerca del modo en que se venía registrando a los pasajeros. Las circulares de 31 de julio, 1 y 22 de septiembre de 1868 obligaron a los capitanes de puerto o las primeras autoridades portuarias del país a remitir al Ministerio de Relaciones noticias mensuales de las entradas y salidas de buques con indicación de sus nombres, clases, procedencias, destinos y capitanes o comandantes, así como una lista general de los pasajeros. Todas estas informaciones, además, debían enviarse cada seis meses al Archivo General de la Nación.³⁶ La inobservancia de lo anterior por las capitanías de Guaymas y Campeche obligó a que se expidiera otra circular el 1 de junio de 1869 para recordar que se cumpliera escrupulosamente con lo indicado en las tres circulares señaladas del año anterior.³⁷ La llamada de atención surtió efecto y evitó que se cayera en la desorganización. En lo sucesivo, cada capitanía de puerto se apegó a las órdenes supremas, como se advierte en la documentación que está ordenada y completa,³⁸ a diferencia del periodo previo en que las listas de pasajeros faltan o están truncas.

*De “hacerse a la vela” hasta “saltar a tierra”: el ingreso,
los trámites, los puertos de embarque y los barcos de los pasajeros*

De acuerdo con la información recopilada que brindaron el Archivo General de la Nación y los periódicos de la época, se halló que entre 1822 y 1870 entraron por los puertos de Acapulco, Campeche, Guaymas, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Tampico y Veracruz procedentes del exterior 39 812 pasajeros, como se observa en la gráfica 1. La distribución de los pasajeros que desembarcaron en los asentamientos portuarios aludidos a lo largo del periodo en estudio se observa en el cuadro 1. A modo de comparación con Brasil y Estados Unidos, territorios americanos cuya migración internacional fue más nutrida, tenemos que entre 1820 y 1875 ingresaron al país sudamericano 330 000 individuos, mientras que la nación estadounidense sobresalió con la recepción de nueve millones de inmigrantes.³⁹

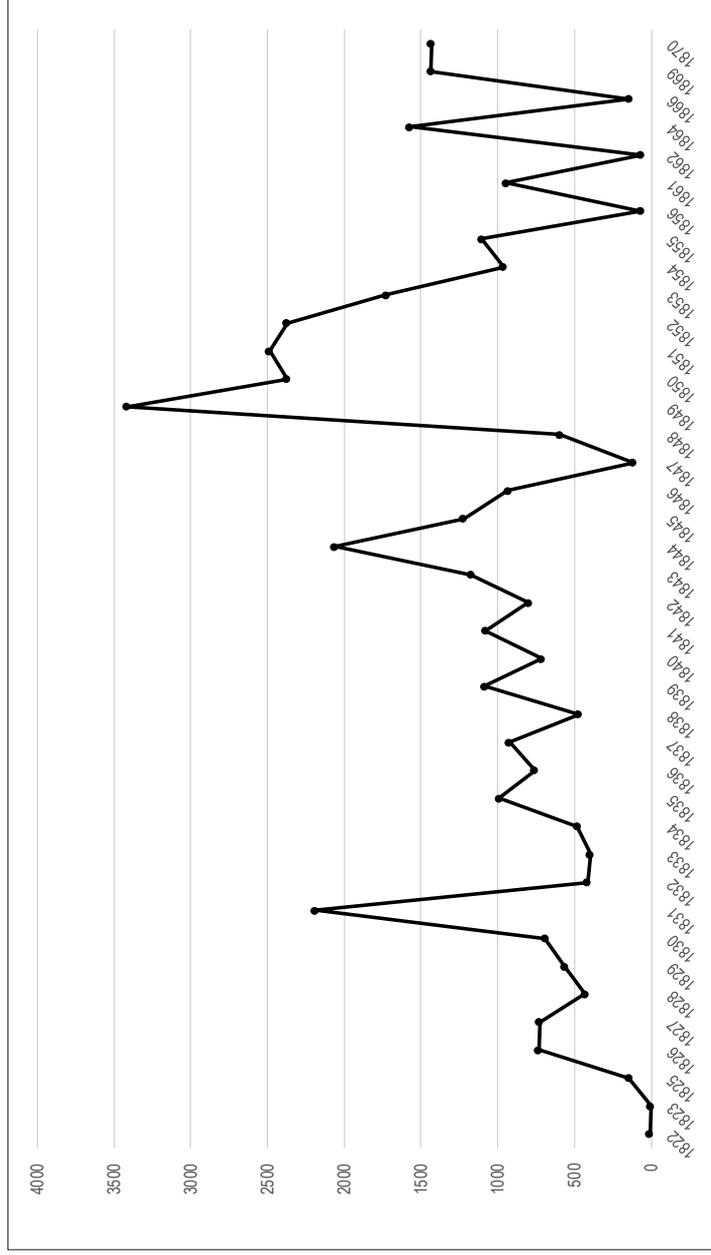
³⁶ Dublán y Lozano, comp., *Legislación mexicana*, t. x, 405-406, 416, 424-425.

³⁷ “Circular, México, 1 de junio de 1869”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 43, 15.

³⁸ AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 51-102.

³⁹ Jeffrey Lesser, *Immigration, Ethnicity, and National Identity in Brazil, 1808 to the Present* (Cambridge: Cambridge University Press, 2013), 33.

Gráfica 1
 EL RITMO DE INGRESO DE LOS PASAJEROS QUE LLEGARON
 A LOS PUERTOS MEXICANOS, 1822-1870



FUENTES: Elaboración propia a partir de AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; *Movimiento Marítimo*, v. 1-52; *Pasaportes*, v. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, 1828; *Diario del Gobierno*, 1839; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1835; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 1835-1843; *El Censor*, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, 1843; *El Sol*, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, 1833; *Mensajero Federal*, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1830-1831.

Los años de 1824, 1857, 1858, 1859, 1860, 1863, 1865, 1867 y 1868 carecen de registros de entradas, lo cual no significa que las corrientes migratorias se detuvieran. Es probable que la documentación se haya perdido o traspapelado en otros fondos. Cabe destacar que el periodo que va de 1857 a 1867 corresponde a la guerra de Reforma, Intervención Francesa y Segundo Imperio. En los años de 1822, 1825, 1828, 1832 y 1841, las listas de pasajeros son incompletas tanto en la presentación de datos como en la serialidad. Aun con todos estos inconvenientes, el puerto de Veracruz, el más importante del país por su aduana y su tráfico mercantil, destacó como el mayor receptor de pasajeros: ingresaron 33 629 personas del extranjero, que cubre 84% del total de pasajeros del periodo.

El pico más alto de ingresos se registró en 1849, cuando desembarcaron 3 415 migrantes. Este incremento se atribuye a la “fiebre del oro”, que provocó la movilización de miles de personas a California, Estados Unidos, conocidos como *forty-niners*, gracias a la noticia del descubrimiento del preciado metal, en las faldas de la Sierra Nevada, en enero de 1848. La migración de individuos de diversos orígenes provocó que la población local aumentara a 300 000 habitantes en cuatro años.⁴⁰ En los puertos del golfo de México, sobre todo en Veracruz y Tampico, encallaron barcos con pasajeros, en su mayoría estadounidenses, procedentes de Filadelfia, Nueva Orleans, Nueva York y Mobile, que anhelaban alcanzar los placeres auríferos. Para los *forty-niners*, transitar por el territorio mexicano resultaba más fácil que atravesar el extenso país de las barras y las estrellas, carente en ese momento de un ferrocarril transcontinental. Del otro lado del país, en el Pacífico mexicano, ocurrió un fenómeno inverso: mexicanos procedentes del puerto de San Francisco, California, desembarcaban en los puertos de Guaymas, Mazatlán y San Blas.⁴¹ En 1849, un total de 727 mexicanos hicieron este viaje; por primera vez, los nacionales superaban a los extranjeros en la composición de los flujos migratorios.

En años que registraron pocos ingresos, como 1822 y 1825, se explica por la carencia o falta de información. En 1838, la baja migración radicó en las desavenencias entre México y Francia, en la que se empleó la “diplomacia de las cañoneras”,⁴² y en 1846, por la incursión de las tropas del vecino

⁴⁰ Alan Brinkley, *Historia de Estados Unidos: un país en formación* (México: McGraw-Hill, 2011), 348-349.

⁴¹ “Noticia de las entradas y salidas de buques habidos en este puerto en las fechas que ella expresa, Mazatlán, 12 de noviembre de 1849”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 19, 313.

⁴² Pi-Suñer, Riguzzi y Ruano, *Historia de las relaciones internacionales*, v. 5, 67.

del norte en la conocida guerra mexicano-estadounidense. En ambos episodios, se bloquearon los puertos mexicanos y, en consecuencia, la entrada de pasajeros cesó o se restringió.

Para el periodo 1822-1850, se cuenta con información sistemática que permite esbozar una radiografía del pasajero que viajó por mar a México. Entraron al país 23 640 pasajeros procedentes del exterior, de los cuales 18 778 eran extranjeros, 3 118 eran mexicanos y 1 744 eran individuos cuyo origen se desconoce. En cuanto al grupo de los extranjeros, arribaron personas de diferentes nacionalidades pertenecientes a cuatro continentes, en especial de Europa. Desde el punto de vista cuantitativo, las principales comunidades de pasajeros fueron españolas, francesas, mexicanas, estadounidenses, británicas y alemanas, como se muestra en el cuadro 2.

Cuadro 2
ORÍGENES DE LOS PASAJEROS QUE ARRIBARON
A LOS PUERTOS MEXICANOS, 1822-1850

<i>País/Región de procedencia</i>	<i>Continente/Subcontinente</i>	<i>Número total</i>
África	África	58
Alemania	Europa	1 193
Argentina	América del Sur	21
Austria	Europa	25
Bélgica	Europa	88
Brasil	América del Sur	44
Centroamérica	Centroamérica	13
Chile	América del Sur	17
China	Asia	2
Colombia	América del Sur	62
Cuba	Antillas	805
Dinamarca	Europa	20
Ecuador	América del Sur	13
España	Europa	5 567
Estados Unidos	América del Norte	2 967
Europa	Europa	1
Filipinas	Asia	2

Cuadro 2. *Continuación...*

<i>País/Región de procedencia</i>	<i>Continente/Subcontinente</i>	<i>Número total</i>
Francia	Europa	4 909
Gran Bretaña	Europa	2 045
Grecia	Europa	4
Guatemala	Centroamérica	45
Haití	Antillas	3
Hungría	Europa	2
Italia	Europa	723
Jamaica	Antillas	1
México	América del Norte	3 118
Noruega	Europa	1
Países Bajos	Europa	34
Panamá	Centroamérica	15
Paraguay	América del Sur	1
Perú	América del Sur	25
Polonia	Europa	24
Portugal	Europa	88
Puerto Rico	Antillas	2
Rusia	Asia	10
Santo Domingo	Antillas	21
Suecia	Europa	16
Suiza	Europa	135
Uruguay	América del Sur	1
Venezuela	América del Sur	29

FUENTES: Elaboración de Gerardo Manuel Medina Reyes a partir de AGN, *Gobernación Sin Sección*, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; *Movimiento Marítimo*, v. 1-52; *Pasaportes*, v. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, 1828; *Diario del Gobierno*, 1839; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1835; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 1835-1843; *El Censor*, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, 1843; *El Sol*, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, 1833; *Mensajero Federal*, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1830-1831.

Aunque en gran proporción los pasajeros viajaban solos, hubo quienes se hicieron acompañar de sus esposas, sus padres, sus hijos, sus tíos, sus primos, sus sobrinos y su personal doméstico (criados, mozos o sirvientes). A varios pasajeros se les apuntó que venían con familia, sin especificar quiénes eran sus miembros. Cuando se viajaba en grupo, la declaración del pasajero “cabeza de familia” era suficiente, como ya se indicó. Respecto al sexo, los hombres fueron 21 505 y las mujeres 2 135. Concerniente a las edades, la más baja fue de 3 años y la más alta de 74 años, siendo el rango de edad más frecuente el de 26 a 30 años. Los pasajeros que emprendieron la travesía marítima fueron sobre todo solteros, aunque también hubo casados y en menor medida viudos.

Se identificaron 62 sitios portuarios de salida de los pasajeros localizados en Europa, América y Asia. La mayoría de estos puertos eran comerciales, pero también estaban los que asumieron funciones militares y los francos (con un control regulatorio relajado). Las listas de pasajeros también consignaron como puntos de procedencia países o lugares no portuarios, lo cual hace suponer o que eran los poblados de nacimiento, o eran las naciones donde se habían embarcado los migrantes. Dichas fuentes, además, dan cuenta de naufragios de barcos en los que inicialmente venían los migrantes, quienes debieron abordar otra embarcación para navegar a su destino final. Algunos de estos naufragios ocurrieron en el espacio marítimo mexicano, por lo cual los pasajeros se dirigieron al puerto nacional más próximo para esperar un nuevo buque.⁴³

Los puertos de emigración eran diferentes en cuanto a la dinámica poblacional, el tamaño y la infraestructura. Mientras que unos puertos de embarque registraron altos números de pasajeros, como Nueva Orleans, La Habana, Burdeos, Nueva York y El Havre; otros apenas registraron la salida de un pasajero, como ocurrió con Cartagena de Indias, Conchagua, La Guaira, Martinica, Matanzas, Omoa, Providencia, Puerto Cabello, Saint-Brieuc, Santiago de Cuba y Walis, como se aprecia en el cuadro 3.

Nueva Orleans destacó con la mayor cantidad de pasajeros que zarpaba a México: en total fueron 5 587. Este puerto del sureste estadounidense está atravesado por el río Misisipi, por el que navegaban muchos de los europeos que se dirigían al oeste. La ciudad había sido fundada en 1717 por franceses

⁴³ “Capitanía del Puerto, Veracruz, 17 de febrero de 1849”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 18, 133.

Cuadro 3

PUERTOS DE EMBARQUE DE LOS PASAJEROS QUE VIAJARON A MÉXICO, 1822-1850

<i>Puerto de embarque</i>	<i>País/Región</i>	<i>Continente</i>	<i>Número de pasajeros procedentes de dichos puertos</i>
Acajutla	El Salvador	América	68
Amberes	Países Bajos	Europa	28
Ámsterdam	Países Bajos	Europa	4
Baltimore	Estados Unidos	América	32
Barcelona	España	Europa	13
Bayona	Francia	Europa	2
Boston	Estados Unidos	América	6
Bremen	Alemania	Europa	94
Brest	Francia	Europa	3
Burdeos	Francia	Europa	2 980
Cabo de Haití	Haití	América	6
Cádiz	España	Europa	259
Cantón	China	Asia	8
Cartagena de Indias	Colombia	América	1
Cayo Hueso	Estados Unidos	América	4
Conchagua	El Salvador	América	1
Curazao	Colonia de los Países Bajos	América	2
Chagres	Panamá	América	9
El Callao	Perú	América	10
El Havre	Francia	Europa	1 758

Falmouth	Inglaterra	Europa	143
Filadelfia	Estados Unidos	América	301
Génova	Italia	Europa	81
Gibraltar	Colonia inglesa	Europa	207
Glasgow	Escocia	Europa	8
Guayaquil	Ecuador	América	43
Hamburgo	Alemania	Europa	408
Hayle	Inglaterra	Europa	10
Hessingue	Países Bajos	Europa	4
Islas Sándwich	Colonia inglesa	América	10
Jersey	Inglaterra	Europa	2
Kingston	Jamaica, colonia británica	América	11
La Guaira	Venezuela	América	1
La Habana	Cuba, colonia española	América	5044
Libertad	San Salvador	América	2
Liverpool	Inglaterra	Europa	354
Londres	Inglaterra	Europa	338
Maracaibo	Venezuela	América	16
Marsella	Francia	Europa	31
Martinica	Colonia francesa	América	1
Matanzas	Cuba, colonia española	América	1
Mobile	Estados Unidos	América	247
Nantes	Francia	Europa	27
Nassau	Las Bahamas, colonia inglesa	América	4

Cuadro 3. Continuación...

<i>Puerto de embarque</i>	<i>País/Región</i>	<i>Continente</i>	<i>Número de pasajeros procedentes de dichos puertos</i>
Norfolk	Estados Unidos	América	3
Nueva Orleans	Estados Unidos	América	5 587
Nueva York	Estados Unidos	América	2 403
Omoa	Honduras	América	1
Panamá	Panamá	América	7
Pensacola	Estados Unidos	América	5
Providencia	Colombia	América	1
Puerto Cabello	Venezuela	América	1
Saint Thomas	Colonia danesa	América	149
Saint-Brieuc	Francia	Europa	1
Saint-Martin	Colonia francesa	América	23
San Francisco	Estados Unidos	América	1 281
Santander	España	Europa	28
Santiago de Cuba	Cuba, colonia española	América	1
Sète	Francia	Europa	4
Southampton	Inglaterra	Europa	49
Valparaiso	Chile	América	14
Walis	Colonia inglesa, hoy Belice	América	1

FUENTES: Elaboración de Gerardo Manuel Medina Reyes a partir de AGN, *Gobernación Sin Sección*, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; *Movimiento Marítimo*, v. 1-52; *Pasaportes*, v. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, 1828; *Diario del Gobierno*, 1839; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1835; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 1835-1843; *El Censor*, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, 1843; *El Sol*, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, 1833; *Mensajero Federal*, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1830-1831.

como lugar de depósito de mercancías y punto de intercambio para el transporte y comercio.⁴⁴

En una mirada más regional sobre la recepción de pasajeros en los puertos mexicanos, la situación cambia. San Blas, entonces perteneciente a Jalisco, recibió migración proveniente de Cádiz, Cantón, Conchagua, El Callao, Guayaquil, las Islas Sándwich, Panamá y Valparaíso; de todos destacó Guayaquil de donde provinieron 20 pasajeros entre 1831 y 1841. En octubre de 1829, Acapulco recibió 60 exiliados provenientes de Acajutla (principal puerto de El Salvador), encabezados por Mariano Beltranena, vicepresidente de Centroamérica.⁴⁵ Se trató de la mayor entrada de pasajeros extranjeros a ese puerto en el arco cronológico de análisis. El sitio portuario que aportó la más alta cantidad de pasajeros que arribaron a Veracruz fue La Habana, la ciudad y puerto más importante de la isla de Cuba. Desde tiempos coloniales, existía un lazo permanente de intercambios institucionales, comerciales, migratorios y culturales entre La Habana y Veracruz. Ambos puertos no sólo gozaban de entornos semejantes, sino que compartieron procesos históricos similares: el nomadismo de sus ubicaciones, ataques de corsarios y piratas, y la dominación extranjera.

Para atravesar el Atlántico o el Pacífico hacia los muelles nacionales se emplearon diversos tipos de barcos: balandras, barcas o bricbarcas, bergantines, corbetas, fragatas, goletas, pailebotes, paquebotes o paquetes, polacras, queches y vapores. Algunas de estas denominaciones fueron compuestas: barca paquete, bergantín goleta, bergantín paquete, bergantín polacra, corbeta paquete, fragata paquete, goleta paquete y goleta polacra. El barco más socorrido fue la goleta, que contaba con dos palos y velas áuricas o “velas de cuchillo”, las más idóneas para surcar el mar.

Los grandes veleros dominaron el tráfico marítimo en las primeras tres décadas de vida independiente. Si bien la navegación a vela estaba extendida, las mejoras hechas a la máquina de vapor por James Watt en 1760 originaron el inicio del gran cambio técnico que se produjo en los años posteriores en la industria y los transportes.⁴⁶ A partir de la década de los

⁴⁴ Paul E. Hoffman, *Luisiana*, trad. de Eliézer Gutman (Madrid: MAPFRE, 1992), 34.

⁴⁵ “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 a cargo de su capitán D. M. Troncoso, Acapulco, 13 de octubre de 1829”, AGN, *Movimiento Marítimo*, v. 2, 73-74.

⁴⁶ Joan Alemany Llovera, *Los puertos españoles en el siglo XIX* (Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1991), 79.

cuarenta del siglo XIX, los vapores estadounidenses y británicos se volvieron comunes en las aguas mexicanas e irían imponiéndose como medio habitual en los viajes ultramarinos. Posteriormente, se agregarían los vapores franceses y españoles. Entre las compañías que proporcionaron el servicio de transporte de pasajeros hacia México estuvieron la Royal Mail Steam Packet Company,⁴⁷ la Louisiana Tehuantepec Company, la Compañía General Trasatlántica y la Pacific Mail Steam Company.⁴⁸

Las listas y noticias de pasajeros revelaron el amplio espectro ocupacional de 15 305 migrantes; muchas de estas profesiones eran conocidas en México, pero algunas resultaron ser novedosas (véase la gráfica 2). La actividad comercial era practicada por 50 % de los pasajeros; se le consideraba como “el primer manantial de las rentas de la república”,⁴⁹ por lo que ostentaba un lugar privilegiado en la sociedad. Ejercer el comercio permitió acumular capitales y fortunas o, por lo menos, contar con un medio de sustento decoroso.

En segundo lugar, aparecen en las fuentes de archivo y hemerográficas revisadas los artesanos, que representaron 23 % de los pasajeros con profesión conocida. Se registraron más de cien oficios artesanales relacionados con los sectores de alimentos, barbería, cera, cuero y pieles, cerámica y vidrio, construcción, imprenta y papel, madera, pintura y escultura, metales preciosos y no preciosos, relojería y textil.⁵⁰ Los artesanos se encargaban de la elaboración de productos y de la prestación de servicios que requerían un aprendizaje en una sociedad en la que la industrialización los estaba desplazando. Se diferenciaban por el tipo de oficio desempeñado, su grado de especialización, así como por sus conocimientos que eran a veces indispensables para producir ciertos artículos.⁵¹

⁴⁷ John Osborne, *Guide to the West Indies, Madeira, Mexico, New Orleans, Northern South-America, &c., &c., Compiled from Documents Specially Furnished by the Agents of the Royal Mail Steam Packet Company, the Board of Trade, and other Authentic Sources* (Londres: Walton & Mitchell, 1845), xiv.

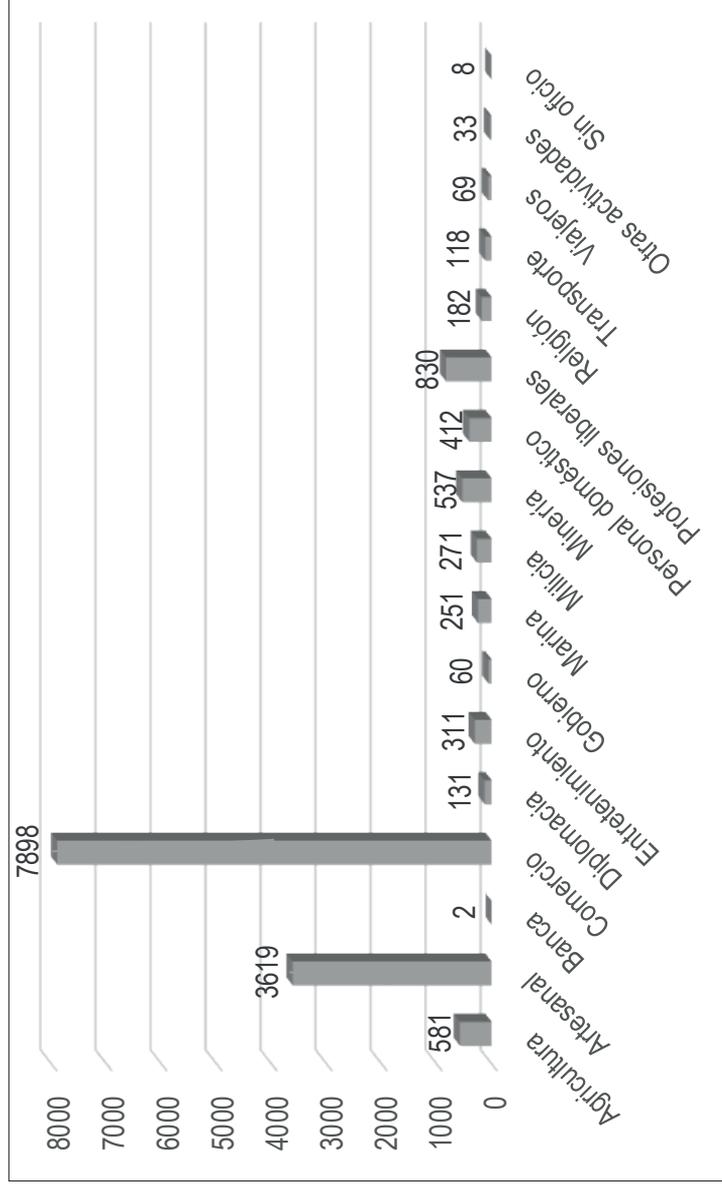
⁴⁸ Inés Herrera, “Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX”, *Historias*, n. 20 (1988): 129.

⁴⁹ “Legaciones y Consulados”, *Mensajero Federal*, 25 de octubre de 1833, 1.

⁵⁰ Se siguió la jerarquización propuesta por Sonia Pérez Toledo en *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853* (México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos; México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 2005), 55-56.

⁵¹ Adriana López Monjardín, “El artesanado urbano a mediados del siglo XIX”, *Anuario II* (1979): 56; Carlos Illades, *Estudios sobre el artesanado urbano del siglo XIX* (México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa; México: Miguel Ángel Porrúa, 2001), 53.

Gráfica 2
 SECTORES OCUPACIONALES DE LOS PASAJEROS QUE LLEGARON A MÉXICO,
 1822-1850



FUENTES: Elaboración de Gerardo Manuel Medina Reyes a partir de AGN, Gobernación Sin Sección, caja 230, exp. 7; caja 99, exp. 17; *Movimiento Marítimo*, v. 1-52; *Pasaportes*, v. 1-10; *Correo de la Federación Mexicana*, 1828; *Diario del Gobierno*, 1839; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1835; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 1835-1843; *El Censor*, 1834-1835; *El Procurador del Pueblo*, 1834; *El Siglo Diez y Nueve*, 1843; *El Sol*, 1825-1828, 1832; *El Telégrafo*, 1833; *Mensajero Federal*, 1833-1834; *Registro Oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1830-1831.

Los profesionistas liberales se ubicaron en tercer lugar del conjunto de oficios, que constituyeron 5 % del total de los pasajeros. En la opinión de Eric Hobsbawm, convertirse en profesionista liberal en Europa implicaba invertir muchos años en su formación y contar con capacidades sobresalientes para abrirse camino; las carreras más prestigiosas eran las de Derecho y Medicina.⁵² Los profesionistas liberales que desembarcaron en los fondeaderos mexicanos desempeñaban múltiples actividades: abogados, agrimensores, arquitectos, bachilleres en Derecho y Leyes, botánicos, boticarios, cirujanos, colegiales, doctores en Medicina y Cirugía, escritores, estudiantes, farmacéuticos, físicos, ingenieros, mineralogistas, naturalistas, profesores de diversos ramos, químicos, veterinarios o albéitares, un frenólogo⁵³ y un “saca-callos”.

Otras ocupaciones de los pasajeros se relacionaron con la agricultura, la banca (Banco de Avío), la diplomacia, el entretenimiento, el gobierno, la marina, la milicia, la minería, el servicio doméstico, la religión, el transporte y los viajes (llamados en la época viajeros o transeúntes que sólo venían a visitar o conocer la república mexicana). Un grupo de 33 pasajeros formaron la categoría de “otras actividades” porque expresaron ser “empleados”, “propietarios” y poseedores de algún título nobiliario. Por su parte, ocho pasajeros dijeron estar sin empleo y aguardaban la esperanza de encontrar uno en la tierra de acogida.

Las relaciones de pasajeros revelaron que la finalidad central de venir a México era ejercer la profesión. Se buscaba, entonces, prosperar y labrar un mejor futuro. Otras respuestas dadas fueron “arreglar sus intereses, negocios o asuntos”, “a reunirse con su familia” (o con algún integrante de ésta), “a su casa”, “a su comisión”, “a su convento”, “a su destino”, “a su establecimiento”, “a su Iglesia”, “a servir”, “a su obispado”, “casarse”, “destruido”, “estudiar”, “hacer misiones”, “hacer averiguaciones de la historia nacional”, “huir”, “liquidar asuntos pendientes o cuentas”, “mudar de clima”, “presentarse a su prelado”, “restituirse o regresar al país”, “transitar”, “traer pliegos”, “pasear, ver o visitar el país” y “servicio a la nación”. Esto es, si bien las motivaciones económicas impulsaron la emigración de un contingente

⁵² Eric Hobsbawm, *La era de la revolución, 1789-1848* (México: Booket, 2015), 199.

⁵³ El frenólogo era el individuo que profesaba la frenología, antigua teoría pseudocientífica que postulaba la posible determinación del carácter, los rasgos de la personalidad y las tendencias criminales de un individuo a través de la forma de su cabeza, su cráneo y sus facciones.

copioso, otras personas salieron debido a causas naturales, políticas, religiosas y sociales.

Al ingresar al país, los migrantes debían indicar el nombre de una persona que los recomendaba, señal de la existencia de redes comerciales, familiares o de paisanaje. Tal parece que la sola declaración resultaba suficiente. Los individuos que apoyarían a los recién arribados eran negociantes (a título individual o a través de sus compañías mercantiles), diplomáticos, parientes consanguíneos, cónyuges, el capitán del puerto, políticos e incluso pasajeros del mismo barco. Por tanto, no existió restricción respecto a quién concedería la recomendación. Ante la falta de un padrino, el pasajero se recomendaba “a sí mismo”. Era común que los pasajeros vinieran sin recomendaciones, indicio de la ausencia de vínculos de solidaridad, aunque esta circunstancia no evitaba la internación a México.

Una vez sorteado el proceso burocrático de ingreso quedaba marchar al punto de destino. Las listas de pasajeros consignaron este hecho, aunque no significaba que al final se hubieran dirigido allí. Los lugares de destino mencionados fueron estados o departamentos (según la época), regiones, capitales, puertos, centros mineros, pueblos y haciendas. Los pasajeros que entraron por Matamoros, Tampico y Veracruz, por lo general, mencionaron que su sitio de destino era el puerto donde habían desembarcado. Otro espacio favorito para residir fue la ciudad de México: con una población que rondaba por los 200 000 individuos, contaba con los servicios básicos para las faenas cotidianas, así como espacios destinados al ocio y al esparcimiento.⁵⁴ Otros lugares aludidos por los pasajeros fueron Puebla, Oaxaca, Xalapa, Orizaba, Real del Monte, Jicaltepec, Zacatecas, Guanajuato, Querétaro y Guadalajara.

En resumen, para estudiar a los pasajeros que llegaron a México fue preciso concentrarse en la vía marítima. El viaje ultramarino difería mucho según el boleto adquirido, el puerto de partida, el tipo de barco, las condiciones climáticas, la duración de la travesía y las escalas. Gracias a la información proporcionada por el archivo, así como por las noticias de pasajeros publicadas en los diarios de circulación nacional y regionales, se identificaron 62 puertos de salida, casi todos comerciales. Como puertos de embarque, destacaron los de Estados Unidos y Francia, pero también

⁵⁴ Claudia Patricia Pardo Hernández, *La primera oleada: población extranjera en la ciudad de México en 1842. Un acercamiento cuantitativo*, edición en epub (México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2020).

procedieron de lugares distantes como Cantón (China) o las Islas Sándwich, en América del Sur. Las naves de vela fueron mayoría, pero también se advierte el impacto de las innovaciones tecnológicas con la introducción de los vapores. Los puertos del golfo de México fueron los que más recibieron pasajeros, pero el que destacó fue Veracruz, que mantuvo su hegemonía marítima y comercial.

Los pasajeros eran más hombres que mujeres, cuyas edades iban de los 3 a los 74 años. Aunque la migración que recibió el país fue individual, también se advierte que familias realizaron la navegación marítima. Las naciones de origen de las principales corrientes migratorias que llegaron a territorio mexicano fueron España, Francia, México, Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania. La ocupación prioritaria de los pasajeros fue el comercio, aunque también en sus lugares de origen se ganaban la vida en otros sectores, entre los que destacaron el artesanal y las profesiones liberales. Aunque una buena parte de los pasajeros no contó con lazos de apoyo en México, otro grupo evidenció mantener redes de paisanaje, familiares y comerciales. Los pasajeros privilegiaron como futuros asentamientos las ciudades, pero también las zonas rurales ofrecían posibilidades de inversión de capital para explotar la tierra y adquirir o arrendar haciendas agropecuarias, ranchos o terrenos.

Consideraciones finales

Este artículo innovó con el uso de las listas de pasajeros que registraron a los individuos que desembarcaron en los principales puertos mexicanos entre 1822 y 1870. Se trató, por tanto, de migración legal. En su origen, las listas fueron interrogatorios amplios hechos a los pasajeros hasta instaurarse como relaciones o listas gracias a la ley y reglamento de pasaportes de 1828. A finales del decenio de 1860, el gobierno juarista implementó un mayor control sobre las informaciones de los pasajeros, que impactó en una mejor organización de la documentación que enviaban las capitanías portuarias; sin embargo, las listas de pasajeros elaboradas en lo sucesivo adolecen de datos como la edad, la profesión, el estado civil, el sitio de destino y las recomendaciones, que estaban contemplados en las listas de pasajeros del periodo previo y que fueron objeto de estudio de este artículo. Esta información, como se mostró, resultó rica para conocer a los pasajeros y sus itinerarios de viaje.

En las décadas de 1820 y 1830 quedó evidenciada la preocupación del gobierno mexicano acerca de la introducción de pasajeros extranjeros, no así de los nacionales. Esto explica que diversas aduanas portuarias priorizaran la información de los foráneos y la de los mexicanos se relegara. También se desconocen los datos de los acompañantes del “cabeza de familia”, porque la costumbre fue no tomarles la declaración. Los datos de muchas pasajeras también quedaron en el olvido porque sólo se asentaban sus nombres y los de sus acompañantes, en su caso.

En función de la información recopilada, se mostró que hasta mediados de la centuria decimonónica es posible presentar un panorama general de los flujos de pasajeros que traspasaron las fronteras marítimas mexicanas. Se corroboró, como lo establece la historiografía, que Veracruz era la principal vía de llegada de las personas provenientes del exterior; la predominancia de los europeos masculinos, jóvenes y solteros; la preponderancia cuantitativa de los españoles y franceses respecto a las otras nacionalidades y la trascendencia de la praxis mercantil como medio generador de patrimonio y ascenso en la escala social. Además del comercio, se halló que los pasajeros se ejercitaban como agricultores, artesanos, artistas, diplomáticos, eclesiásticos, empleados gubernamentales o del Banco de Avío, marinos, militares, mineros, profesionistas liberales, sirvientes domésticos, transportistas y viajeros. Ellos contaban con estudios o eran empíricos. Hubo un grupo de pasajeros con actividades indefinidas y otro más carente de empleo. Por otro lado, la fiebre californiana del oro representó un aliciente para la migración a México y se volvió un parteaguas en la dinámica migratoria del Pacífico mexicano.

Los datos obtenidos no fueron siempre uniformes por la diversidad de las fuentes consultadas. Otro problema consistió en la ausencia de documentos que impidieron completar series. Mientras que los registros de pasajeros hallados en el Archivo General de la Nación permiten delinear el perfil de los pasajeros, las noticias encontradas en la hemerografía de la época proporcionan más datos sobre su trayectoria de viaje y las características del barco que los trajo a México.

Las listas de pasajeros permitieron identificar temas que apenas se esbozaron y se espera en un futuro profundizar. Uno corresponde a los exilios, esto es, personas que huían de sus lugares de origen por razones políticas y esperaban encontrar refugio en México. Un segundo tema es la migración interna; la documentación consultada da pie para ahondar en el flujo de los pasajeros entre los puertos mexicanos tanto del Pacífico como del golfo de

México. Una tercera materia se relaciona con “los que se fueron”, es decir, la salida de los pasajeros y que es un campo inexplorado. Un cuarto tópico tiene que ver con las compañías navieras y las rutas de navegación. Como quinto asunto, los pasajeros clandestinos merecerían un análisis más exhaustivo. Una última temática sería el estudio de las capitánías de los puertos como instancias reguladoras de la migración internacional.

Para finalizar, las listas y las noticias de pasajeros son fuentes invaluable e inexploradas para estudiar la migración a México en el siglo XIX, en concreto, en las primeras décadas de instauración de la soberanía nacional. Esta documentación mostró que el país estuvo sumamente conectado con diversos rincones del mundo. Además, estas fuentes nos acercaron a cada uno de los pasajeros, así como a sus derroteros de viaje, a partir del puerto de embarque. En ocasiones, se pudo ir más allá, es decir, se rastreó el itinerario previo seguido por los hombres y las mujeres que compraron un boleto para viajar a tierras mexicanas. De igual modo, se consignaron hechos inusuales ocurridos en la travesía ultramarina, como el homicidio relatado al inicio de este artículo, que aportó un elemento cualitativo relevante a la investigación.

FUENTES

Archivos

Archivo General de la Nación, México.

Hemerografía

Censor, El, 1834-1835.

Correo de la Federación Mexicana, 1828.

Diario del Gobierno, 1839.

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

Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 1835.

Mensajero Federal, 1833-1834.

Procurador del Pueblo, El, 1834.

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

Siglo Diez y Nueve, El, 1843.

Sol, El, 1825-1828, 1832.

Telégrafo, El, 1833.

Bibliografía

- Alemany Llovera, Joan. *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1991.
- Blázquez Domínguez, Carmen, y Ricardo Corzo Ramírez, coord. *Colección de leyes y decretos de Veracruz, 1824-1919*, t. I. México: Universidad Veracruzana, 1997.
- Brinkley, Alan. *Historia de Estados Unidos: un país en formación*. México: McGraw-Hill, 2011.
- Cook, Sherburne F., y Woodrow Borah. *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe*, t. I. México: Siglo XXI, 1977.
- Dublán, Manuel, y José María Lozano, comp. *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, 41 t. México: Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos, 1876.
- Fierros Hernández, Arturo. "El contexto histórico de las prácticas sanitarias y las enfermedades en las Californias durante el siglo XIX." *Relaciones*, n. 146 (2016): 13-45.
- González Maroño, María Luisa. "Salud pública en el puerto de Veracruz a principios del siglo XIX." *Ulúa*, n. 3 (enero-junio 2004): 27-63.
- Herrera, Inés. "Comercio y comerciantes de la costa del Pacífico mexicano a mediados del siglo XIX." *Historias*, n. 20 (1988): 129-136.
- Historia del pasaporte en México, la*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, 1994.
- Hobsbawm, Eric. *La era de la revolución, 1789-1848*. México: Booket, 2015.
- Hoffman, Paul E. *Luisiana*. Traducción de Eliézer Gutman. Madrid: MAPFRE, 1992.
- Illades, Carlos. *Estudios sobre el artesanado urbano del siglo XIX*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa; México: Miguel Ángel Porrúa, 2001.
- Lesser, Jeffrey. *Immigration, Ethnicity, and National Identity in Brazil, 1808 to the Present*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.
- Leyes, decretos, circulares y providencias de la Intervención, el Supremo Poder Ejecutivo Provisional, la Regencia y el Imperio*, v. I. Oaxaca: Impreso por Manuel Rincón, 1865.
- López Monjardin, Adriana. "El artesanado urbano a mediados del siglo XIX." *Anuario II* (1979): 55-63.

- Medina Reyes, Gerardo Manuel. “Flujos migratorios a México. La población extranjera en el centro de Veracruz, 1821-1848.” Tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2020.
- Muñoz, Laura. “Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del golfo: los primeros años del México independiente.” En *El Golfo-Caribe y sus puertos. Tomo I, 1600-1850*, coordinación de Johanna von Grafenstein Gareis, 469-514. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006.
- Osborne, John. *Guide to the West Indies, Madeira, Mexico, New Orleans, Northern South-America, &c., &c., Compiled from Documents Specially Furnished by the Agents of the Royal Mail Steam Packet Company, the Board of Trade, and Other Authentic Sources*. Londres: Walton & Mitchell, 1845.
- Pardo Hernández, Claudia Patricia. *La primera oleada: población extranjera en la ciudad de México en 1842. Un acercamiento cuantitativo*, edición en epub. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2020.
- Pérez Toledo, Sonia. *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos; México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 1996.
- Pi-Suñer Llorens, Antonia, Paolo Riguzzi y Lorena Ruano. *Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010. Europa*, v. 5. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático, 2011.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018.
- Rabadán Figueroa, Macrina. “Legislación sobre extranjeros en México (1821-1860).” *Boletín del Archivo General de la Nación*, n. 1 (2003): 119-125.
- Román Alarcón, Rigoberto Arturo. *Mazatlán en el siglo XIX*. México: Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia; México: Juan Pablos, 2009.
- Ruiz de Gordejuela Urquijo, José. *La expulsión de los españoles de México y su destino incierto, 1821-1836*. Sevilla: Diputación de Sevilla; Sevilla: Universidad de Sevilla; Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2006.
- Salazar Anaya, Delia. “Los puertos del inmigrante en México, 1884-1910.” *Antropología. Revista Interdisciplinaria del INAH*, n. 92 (2011): 23-46.
- Salazar Anaya, Delia. *Las cuentas de los sueños. La presencia extranjera en México a través de las estadísticas nacionales, 1880-1914*. México: Secretaría de Gobernación, Instituto Nacional de Migración, Centro de Estudios Migratorios; México: Instituto Nacional de Antropología e Historia; México: DGE Ediciones, 2010.

Trujillo Bolio, Mario. “Matamoros, conformación portuaria, comercio de mar y tierra, y presencia de casas-mercantiles, 1800-1860.” *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, n. 3 (2014): 46-82.

Trujillo Bolio, Mario. *El golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social; México: Miguel Ángel Porrúa, 2005.

SOBRE EL AUTOR

Gerardo Manuel Medina Reyes es doctor en Historia por El Colegio de Michoacán. Actualmente, es becario posdoctoral en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Recibió el Premio RADi a la Investigación 2020, la mención honorífica en el Premio Genaro Estrada 2020 y la mención honorífica del Premio Berta Ulloa 2021 en Investigación sobre Historia Diplomática de México por su tesis de doctorado. Es autor de varias publicaciones académicas; la última de ellas es el capítulo de libro “De Burdeos a Veracruz. Migración y travesías atlánticas entre dos puertos en la primera mitad del siglo XIX”, en *Migraciones, viajes y transferencias culturales: huellas de moviidades entre México, Centroamérica, Francia y España (1821-2021)*, ed. de Ronald Soto-Quirós e Isabelle Tauzin-Castellanos (2021). Sus líneas de investigación son historia de la migración, historia de los extranjeros en México, historia demográfica e historia de Veracruz.