

## Un acercamiento al comercio de libros entre Cádiz y Veracruz (1730-1749)

Olivia Moreno Gamboa

Universidad Nacional Autónoma de México

La presente ponencia forma parte de una investigación más amplia sobre la Librería de Luis Mariano de Ibarra, una de las más importantes de la ciudad de México, abierta al público de 1730 a 1749. La hipótesis de que esta librería se abasteció principalmente del mercado editorial ibérico a través de las redes comerciales de la Carrera de Indias, nos condujo al estudio del tráfico de libros entre España y la Nueva España en ese periodo.

En México, distintos trabajos han mostrado la fuerte presencia del impreso europeo en inventarios de librerías y bibliotecas particulares del periodo colonial, fenómeno que, entre otras cosas, evidencia la debilidad de la imprenta novohispana y la dependencia del mercado local respecto del libro importado<sup>1</sup>. Los barcos de la Carrera introducían al virreinato novohispano una copiosa y variada producción editorial (tanto autorizada como prohibida por el Santo Oficio) impresa sobre todo en España, Italia, Francia, Alemania y los Países Bajos.

Este trabajo constituye un primer acercamiento al estudio del comercio autorizado del impreso entre Cádiz y Veracruz. Por ahora, nuestro objetivo consiste en centrar la atención en la tendencia que siguieron las exportaciones de libros a Nueva España en las décadas de 1730 y 1740. La fuente que empleamos para realizar esta investigación se localiza en el fondo Contratación del Archivo General de Indias: se trata de los *Registros de*

---

<sup>1</sup> Algunos de estos trabajos son los de GÓMEZ ÁLVAREZ, C. y TÉLLEZ GUERRERO, F., *Una biblioteca obispa. Antonio Bergosa y Jordán, 1802*, Puebla, BUAP, 1997; COUDART, L. y GÓMEZ ÁLVAREZ, C., “Las bibliotecas particulares del siglo XVIII: una fuente para el historiador”, en *Secuencia*, núm. 56, mayo-agosto 2003; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, E. y GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, V., “Libros en venta en el México de Sor Juana y Sigüenza”, en CASTAÑEDA, C. (coord.), *Del autor al lector. I. Historia del libro en México. II. Historia del libro*, México, CIESAS / CONACYT / Porrúa, 2002, pp. 179-184.

ida a Nueva España y Veracruz de los barcos que viajaron en flota y de forma individual, llamados estos últimos *navíos sueltos*.

Desde el siglo XVI la Casa de Contratación –institución encargada de regular el comercio y el tráfico marítimo entre España y sus posesiones americanas– elaboró dichos *registros*, siendo su función principal la de consignar las mercancías cargadas en los barcos y los derechos pagados por su transporte y salida, con vistas a recaudar los impuestos correspondientes. Se trata, por tanto, de una fuente de carácter fiscal y económico, lo cual explica que la información que ofrece sobre los embarques de libros sea muy fragmentada.

Para medir la tendencia de las exportaciones de libros a Nueva España contamos el número de cajones transportados por los barcos de la Carrera. Esta información se obtuvo en las *hojas de registro individual* que se localizan en los expedientes o *Registros* de los barcos. Dichas *hojas* consisten en una declaración del cargador de cada una de las mercancías a embarcar. Además de anotarse en ellas el número de cajones de libros, se indican también los nombres de los cargadores, los consignatarios y los propietarios de los libros, información que resulta fundamental para reconstruir las redes del comercio del impreso.

En las tres primeras décadas del siglo XVIII el tráfico de navíos sueltos fue muy inestable debido, sobre todo, a las guerras navales que enfrentaron a España y Gran Bretaña, pero también a que este sistema de navegación no era plenamente aceptado por los comerciantes gaditanos. Éstos preferían el tradicional sistema de flotas, pues les permitía obtener mayores beneficios del comercio con las colonias al espaciar las salidas de los convoyes, provocar la escasez de mercancías y especular con sus precios<sup>2</sup>. Resulta difícil, pues, reconstruir la tendencia de las exportaciones de libros analizando exclusivamente los *registros* de los navíos sueltos; es necesario estudiar también los expedientes de las flotas para completar la información.

Nuestra muestra comprende los registros de la flota de 1732 (uno de los dos convoyes que salieron en la década de 1730) y de los navíos sueltos que viajaron entre 1740 y 1749. Los barcos de *avisos* y de *azogue* no están incluidos, pero debemos subrayar que la serie elaborada con base en los navíos sueltos comprende casi la totalidad de los registros hallados en el AGI para ese periodo, ya que sólo nos faltó consultar cuatro de los ocho legajos correspondientes al año de 1749. De este modo nuestra muestra, pese a ser pequeña, es bastante completa.

La flota de 1732, al mando del jefe Rodrigo de Torres, se integró por 20 buques: 4 de guerra y 16 mercantes. Los barcos mercantes transportaron un total de 1,049 cajones de libros<sup>3</sup>, cifra que representa un incremento del 25% respecto de la flota anterior (1729) que, de acuerdo con la *Gazeta de México*, llevó a la Nueva España 787 cajones de libros<sup>4</sup>.

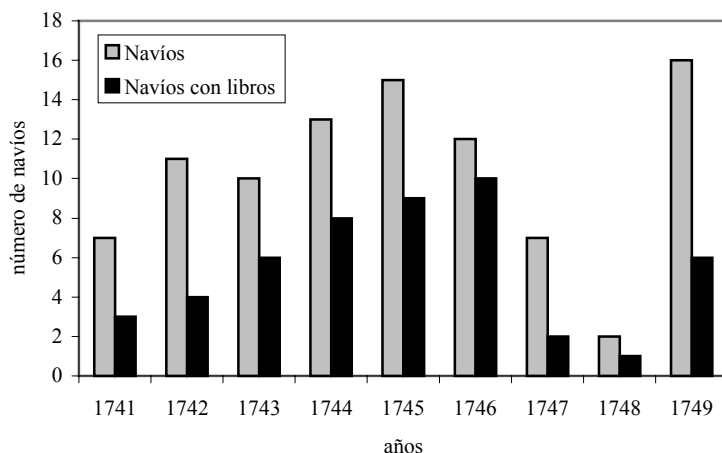
La guerra del Asiento que enfrentó a España e Inglaterra de 1739 a 1748 afectó gravemente el tráfico de flotas y galeones. Durante este conflicto y hasta 1757, las flotas a Nueva España fueron suprimidas. La guerra terminó por obligar a los comerciantes gaditanos a adoptar el sistema por navíos sueltos, que al no establecer rutas y fechas fijas de salida – como en el caso de las flotas –, disminuía el riesgo de que los barcos fueran apresados por las fragatas de la armada británica. Precisamente a esto responde el notable incremento del tráfico

<sup>2</sup> Véase GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) (El comercio colonial bajo el monopolio gaditano)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976, pp. 157-159.

<sup>3</sup> Antonio GARCÍA-BAQUERO señaló que en esta flota se cargaron 1,349 cajones de libros y botica. Ahora sabemos que el 75% de la cifra proporcionada por el autor correspondió a libros.

<sup>4</sup> *Gazeta de México*, núm. 24, nov. de 1729, en *Gacetas de México*, México, SEP, 1950, vol. 1, p. 214.

de navíos sueltos a partir de 1741. Entre este último año y el de 1749 cruzaron el Atlántico con rumbo a Veracruz 102 embarcaciones, de las cuales casi la mitad (49) trasportó libros.



Gráfica 1. Navíos sueltos que trasportaron libros a Veracruz

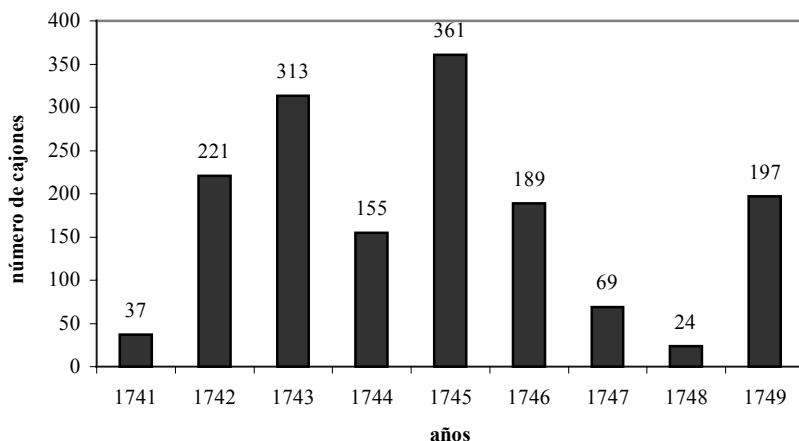
En la gráfica anterior se observa que la tendencia del tráfico de navíos sueltos fue muy similar a la de aquellos barcos que incluyeron cajones de libros en su carga. Podría interpretarse entonces que el aumento de las exportaciones de libros a Nueva España en los primeros seis años del decenio respondió a una aceleración del ritmo de la navegación. Pero si medimos la tendencia de las exportaciones basándonos en el número y el porcentaje de cajones trasportados por los navíos (cuadro 1), veremos que las exportaciones de libros no dependieron forzosamente de la disponibilidad del transporte. Por ejemplo, en 1744 ocho navíos llevaron 9.8% del total de cajones (1,566), mientras que en 1745 tan sólo nueve barcos trasportaron el 23%, es decir, más del doble que el año anterior.

Año	Navíos	Cajones	Porcentaje
1741	3	37	2.3
1742	4	221	14.1
1743	6	313	19.9
1744	8	155	9.8
1745	9	361	23
1746	10	189	12
1747	2	69	4.4
1748	1	24	1.5
1749	6	197	12.5
TOTAL	49	1,566	100%

Cuadro 1. Distribución de cajones de libros por navío

Si bien, como afirma García-Baquero, el sistema por navíos sueltos aumentó el volumen de las mercancías enviadas a la Nueva España, no se puede decir lo mismo respecto de los libros. Y es que si comparamos los 1,049 cajones trasportados por la flota de 1732 con los 1,566 que llevaron los 49 navíos, tenemos que las exportaciones de libros disminuyeron de una década a otra en un 66%, y eso sin tomar en cuenta los cajones que pudo haber llevado la flota de 1735. Mientras que cada buque de la flota llevó 65.5 cajones en promedio, un navío sólo cargó 31.9, es decir menos de la mitad (48.7%).

Sin duda, la caída de las exportaciones de libros a Nueva España en la década de 1740 se debió a la guerra anglo-española y a la suspensión de las flotas, y no a un descenso en la demanda de impresos europeos por parte del virreinato. Esta hipótesis se puede comprobar parcialmente con la gráfica 2 que ilustra la tendencia de los cajones de libros exportados a Veracruz. Como se puede observar, una vez que el sistema de transporte por navíos sueltos comenzó a operar en forma regular, los envíos de libros registraron un aumento significativo a partir de 1742, aún a pesar del conflicto bélico.



Gráfica 2. Cajones de libros exportados de Cádiz a Veracruz (1741-1749)

Después de 1745, cuando tuvo lugar el mayor envío de libros de la década, las exportaciones sufrieron una fuerte caída debido quizás al recrudecimiento de la guerra naval. La firma de la Paz de Aquisgrán que dio por concluida las hostilidades entre España e Inglaterra a finales de 1748 explica en buena medida el repunte de las exportaciones de libros en 1749. Cabe aclarar que el número de cajones exportados en este último año debió ser mayor al que expresa la gráfica, ya que sólo pudimos consultar los registros de seis de 16 navíos que salieron de Cádiz en 1749.

Por lo que concierne al destino de los miles de cajones de libros que se exportaron a la Nueva España en nuestro periodo de estudio, cabe señalar que la mayoría iba para su venta y sólo una pequeña parte para el uso de conventos, misiones y seminarios, y de funcionarios reales, miembros del clero secular y particulares. De 1,049 cajones trasportados por la flota de 1732, sólo 65 fueron por cuenta del clero; y de los 1,544 cargados en los navíos sueltos, únicamente el 12.5% pertenecieron a ese estamento. Es

decir que el grueso de las exportaciones estaba en manos de los grandes mercaderes y *tratantes* de libros, tanto de la Metrópoli como de la Nueva España.

Ahora, la pregunta que nos surge es cuál era la relevancia del comercio de libros que se efectuaba entre Cádiz y Veracruz en el contexto hispanoamericano. A este respecto, nuestra hipótesis es que la mayoría de los impresos que se exportaron legalmente a las Indias en la década de 1740 –si no es que durante todo el siglo XVIII– tuvieron por destino la Nueva España, lo cual no resulta extraño si consideramos que por entonces era el virreinato más rico de América.

De acuerdo con el trabajo de Margarita García-Mauriño, en 1742 zarparon hacia los distintos puertos americanos (Veracruz, La Habana, Valparaíso y el Callao, Cartagena de Indias y los Puertos de la Mar del Sur) 21 navíos sueltos, llevando un total de 313 cajones de libros y medicinas<sup>5</sup>. Como se muestra en el cuadro 1, en ese año cuatro navíos remitieron tan sólo a Veracruz nada menos que 218 cajones de libros. Tres años después, en 1745, de 560 cajones de libros y botica exportados a las colonias (esta vez a Veracruz, Santo Domingo, La Habana, Cartagena de Indias y Buenos Aires)<sup>6</sup>, 375 cajones de libros exclusivamente iba a la Nueva España, es decir, el 66%. Si bien estas escasas cifras no nos permiten afirmar que el virreinato novohispano era el principal consumidor de impresos europeos de la América española, si dejan entrever la importancia que tenía su mercado para los impresores y libreros de la Metrópoli.

## Fuentes

AGI (Archivo General de Indias), Contratación, Legs. 1336 a 1343 y 1486 a 1520.

## Bibliografía

*Gacetas de México, Castoreña y Ursua (1722) – Sahagun de Arévalo (1728 a 1742)*, introducción de Francisco González de Cossio, México, SEP, 1950, 2 vols.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) (El comercio colonial bajo el monopolio gaditano)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.

GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, Margarita: *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1999.

---

<sup>5</sup> GARCÍA-MAURIÑO, M., *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1999, pp. 214-219.

<sup>6</sup> *Ibidem.*, pp. 219-221.