

El Tráfico del Puerto de Veracruz en 1572

Emiliano Gil Blanco
Universidad de Alcalá de Henares y ACISAL

LA CIUDAD

Situada a 93,5 leguas (514 Kms.) de la capital del virreinato, México, y a 1.900 (10.450 Kms.) de Castilla, la ciudad y la historia de Veracruz está marcada por su climatología, por su ubicación geográfica y por su función de único puerto novohispano habilitado para el comercio atlántico. Dejando a un lado el aspecto comercial, vamos a centrarnos ahora en los dos primeros, es decir, en la ciudad y en sus circunstancias.

Ambas, climatología y geografía, condicionaron la navegación y, por lo tanto, el comercio de la zona e, incluso, hicieron que la actividad del puerto se limitase a determinadas épocas del año. La incertidumbre en el tráfico, causada por los fuertes vientos del norte y por los huracanes tropicales que soplan en el Caribe, obligaron a que se concentrase la navegación en dos meses y medio al año, desde el primero de mayo hasta finales de la primera quincena de junio y en septiembre¹. Estos vientos amplían el tiempo de navegación en el Caribe y hacen que los barcos que se aproximen a la costa mexicana se abalancen contra sus acantilados y naufraguen. Estas circunstancias, agravadas por la presencia de numerosos arrecifes que hacen encallar a las embarcaciones que tengan pilotos inexpertos, dificultaron, aunque no impidieron, el comercio no sólo del puerto de Veracruz, sino también del realizado en todo el Caribe. Y este no fue el principal problema.

Todas las fuentes coinciden en que Veracruz²,

¹ Chaunu, Pierre: *Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII*. Historia Mexicana, IX (1960). P. 535. Y del mismo autor, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983, nº 65, pp. 109-110.

² Melgarejo Vivanco, José: *Veracruz, apuntes históricos*. Secretaría de Educación Pública. México, 1947. Gage, Thomas: *Nueva relación que contiene los viajes de Tomas Gage en la Nueva España, sus diversas aventuras y su vuelta por la provincia de Nicaragua hasta la*

como lugar habitable, se caracteriza por su insalubridad. Ubicada sobre terrenos arenosos y estériles, rodeada de pantanos, mal abastecida de alimentos durante la mayor parte del año y azotada por los fuertes vientos, esta ciudad estuvo siempre poco habitada y pobre la mayor parte del año e hizo que su localización cambiara en el siglo XVI tres veces hasta encontrar la situación que tiene en la actualidad.

La primera de estas fundaciones tiene lugar en 1519 por Hernán Cortés, un año antes Juan de Grijalva había descubierto la isla de San Juan de Ulúa, que con el tiempo se convertiría en el bastión defensivo y protector de la ciudad. Unos años más tarde, en 1524, se produce la segunda localización, en lo que hoy se conoce como la Antigua, muy cerca de donde va a asentarse la tercera Veracruz. Por fin va a ubicarse el definitivo puerto justo frente a la isla de San Juan de Ulúa

Habana: con la descripción de la ciudad de Méjico, tal como estaba otra vez y como se encuentra ahora (1625): Unida una descripción exacta de las tierras y provincias que poseen los españoles en toda la América, de la forma de su gobierno eclesiástico y político, de su comercio, de sus costumbres, y de los criollos, mestizos, mulatos, indios y negros. Librería de Rosa. París, 1838. 2 vols., Gemelli Carreri, Giovanni Francesco: *Las cosas más considerables de la Nueva España*. Biblioteca Mexicana de Libros Raros y Curiosos, 3. Editorial Xochitl. México, 1946. Vázquez de Espinosa, Antonio: *Descripción de la Nueva España en el Siglo XVII y otros documentos del siglo XVII*. Ed. Patria. México, 1944. Trens, Manuel B.: *Historia de Veracruz*. Talleres Gráficos del Estado de Jalapa, 1947-1950. Del mismo autor: *Historia de la Heroica ciudad de Veracruz y de su Ayuntamiento*. Talleres Gráficos Nacionales. México, 1955. López de Velasco, Juan: *Geografía y descripción universal de las Indias*. Biblioteca de Autores Españoles. CCXLVIII. Ediciones Atlas. Madrid, 1971. Pp. 185-186. Habla de la elección de este puerto como uno de los mejores, dando como aptos al comercio tan sólo nueve de la costa novohispana.

entre 1597 y 1600 y con la fuerte oposición de los vecinos, que no quieren correr con tan cuantiosos gastos; esta definitiva localización la vamos a conocer como la Nueva Veracruz y va a coincidir con el cambio de la cabecera de los galeones, en 1598, en que Portobelo sustituye a Nombre de Dios como tal. Ambas ciudades, Veracruz y Portobelo, coinciden también en la polémica suscitada en torno a la idoneidad del traslado y su localización, disputa que es zanjada por un decreto de Felipe III ya bien entrado el siglo XVII.

La búsqueda de un lugar más seguro para poder descargar las mercancías de las embarcaciones es la principal causa de la localización actual de Veracruz, en el paraje denominado las Ventas de Buitrón; también influye el posible resguardo que ofrece la isla de San Juan de Ulúa de los nortes y de los piratas, así como la comunicación con la ciudad de México, capital virreinal y del comercio novohispano, que desde este lugar es más propicia. La anterior Veracruz, la Antigua, a cinco leguas de distancia de la nueva, es muy incómoda para la carga y la descarga de las mercancías y queda con una población aproximada de cien vecinos dedicados al cultivo de sus haciendas y a la ganadería³, como también a la pesca y a la elaboración de azúcar⁴.

La nueva ciudad es pequeña, dada la escasa actividad de su puerto la mayor parte del año. Las casas están construidas de madera o de adobe y muy pocas lo están de cantería, salvo las oficiales y las de algunos comerciantes. Los incendios y los ataques de los piratas destruyeron la ciudad en varias ocasiones, apoyados los primeros por los nortes que hacen imposible las labores de extinción. Por otro lado, las fortificaciones son escasas, ya que la defensa de la ciudad se deja en manos del castillo de San Juan de Ulúa. Abundan las bodegas para resguardar las mercancías de las inclemencias del tiempo y también los mesones y cantinas en los cuales desfogábanse las tripulaciones de las flotas, creando un ambiente de fiesta y de numerosos problemas para las autoridades de la ciudad cuando éstas arribaban⁵.

Como ya hemos dejado constancia, la isla de San Juan de Ulúa fue la única protección que tiene el puerto de Veracruz; estaba éste bien fortificado y artillado, tuvo hasta tres compañías de infantería para su defensa y, además, también sirvió como resguardo de las embarcaciones de los nortes y de los piratas⁶, pero no

³ Vázquez de Espinosa, Antonio: *Op. cit.*, P. 93. Chaunu, Pierre: *Sevilla y América...* P. 112. Melgarejo Vivanco, José: *Op. cit.*, P. 83.

⁴ Peña, José Francisco de la: *Oligarquía y propiedad en Nueva España. 1550-1624*. Fondo de Cultura Económica. México, 1983. P. 108.

⁵ González Fernández, Juan José: *Aportaciones para la historia de Veracruz*. Veracruz, 1978. Tomo I. Pp. 43 y 53. Carrera Stampa, Manuel: *Las ferias novohispanas*. Historia Mexicana, II (1953). P. 231. Veracruz fue el almacén general de las mercancías españolas, europeas y novohispanas. Según el virrey Mancera, Veracruz era la *garganta de las tierras opulentas de la Nueva España*.

⁶ Fueron los virreyes Antonio de Mendoza y Marqués de Cerralvo quienes mantuvieron una política de defensa del comercio, ya que vieron en ella el aumento de los

resolvió el principal problema del puerto, la falta de espacio para atracar las embarcaciones y, por lo tanto, la inseguridad de las maniobras.

La población de Veracruz varía de número con la llegada de las flotas de Castilla, permaneciendo estas en el puerto es una ciudad bulliciosa, festiva, bien abastecida y, por consiguiente, cara. El aumento brusco de la población trae consigo la aparición de epidemias favorecidas por el clima y la insalubridad de la ciudad, con el consiguiente aumento de la mortalidad. Los pasajeros, los comerciantes y demás personas que acuden al puerto con la llegada de las flotas, para evitar el contagio, marchan una vez realizados los trámites o negocios en la ciudad. Para combatir estas epidemias se fundaron, con el apoyo de los virreyes, dos hospitales, el de San Hipólito y el de San Juan de Dios, adscritos a órdenes mendicantes y dedicados a gentes de escasos medios económicos, que son los más afectados de la ciudad al no poder huir de ella para no contagiarse⁷.

Las cifras, que dan las fuentes utilizadas, de la población estable de Veracruz para el siglo XVII varían de unas a otras, tan sólo Gage da una cifra global, 3.000 habitantes⁸, el resto hace alusión al número de españoles y de negros o mulatos. Vázquez de Espinosa dice que hubo 400 españoles⁹. Díez de la Calle, para mediados del siglo XVII, exagera un poco al decir que la ciudad estuvo habitada por 500 españoles y por 5.000 negros esclavos¹⁰. Gemelli Carreri constata la presencia de pocos españoles en el puerto y la de abundantes negros y mulatos, pero no los cuantifica¹¹. Gerhard cifra dicha población en 200 españoles y mestizos y 600 negros y mulatos¹². Como puede verse, la falta de acuerdo en las fuentes es generalizado a la hora de cuantificar la población del puerto; si tuviésemos que tomar postura, sin duda alguna daríamos la razón a Gerhard, pues las cifras que nos da son las más razonables.

En cuanto a la actividad que desarrolla esta población, hemos de decir que obedece aquella a una distri-

ingresos de las Cajas Reales y el beneficio y mantenimiento de una élite comercial.

⁷ Alcedo, Antonio de: *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América*. Biblioteca de Autores Españoles, CCV, CCVI y CCVII. Ediciones Atlas, Madrid, 1967. pp. 162-163. Díez de la Calle, Juan: *Noticias sacras y reales de los imperios de las Indias Occidentales de la Nueva España y del Perú; y recopilación de sus leyes con noticias de los obispos y prebendados de aquellas iglesias*. Alonso Victor Pantoja. Madrid, 1654. pp. 68-69. González Fernández, Juan José: *Op. cit.*, p. 47. La insalubridad de Veracruz estaba causada por el clima y por la proximidad del río Tenayo.

⁸ Gage, Thomas: *Op. cit.*, pp. 70-74.

⁹ Vázquez de Espinosa, Antonio: *Op. cit.*, p. 93.

¹⁰ Díez de la Calle, Juan: *Op. cit.*, p. 68.

¹¹ Gemelli Carreri, Giovanni Francesco: *Op. cit.*, p. 171.

¹² Gerhard, Peter: *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1986. pp. 370-371. Chaunu, Pierre: *Sevilla y América...* p. 111. Hablan ambos de la superioridad de la población esclava sobre la española.

bución racial, donde los esclavos o mulatos, como representantes de la capa social más baja, realizarían los trabajos más viles y la población de origen europeo se dedicaría al comercio u otras actividades de extracción más elevada. Los habitantes de color pasaban de la agotadora carga y descarga de las embarcaciones a la inactividad total o al trabajo en las haciendas circunvecinas. La falta de mano de obra de origen indígena hace necesaria la presencia de esclavos en grandes proporciones. Por el contrario, los blancos orientaban sus actividades hacia el pequeño comercio o a la representación de los grandes comerciantes que residían en México, Puebla, Jalapa o en Castilla la mayor parte del año y que acudían a Veracruz con el aviso de la llegada de las flotas y marchaban de ella con el final de la carga y su paso a la Habana para esperar a los galcones y luego ir a Castilla.

EL TRAFICO

Antes de comenzar con este apartado tenemos que clarificar dos aspectos. El primero de ellos es la exclusión que hemos hecho con las flotas del tráfico veracruzano; y ha sido por dos razones¹³, por su carácter especial de convoyes regularmente establecidos y porque su inclusión haría que las estadísticas a establecer quedasen distorsionadas, a pesar de su influencia en ellas, como demostraremos más adelante. Por otro lado, también afecta a la periodicidad del tráfico de este puerto novohispano la climatología, como ya hemos descrito en el apartado anterior. Ambos aspectos influyen en el desarrollo del movimiento de embarcaciones de Veracruz hasta el punto de condicionarlo y de crear dos períodos de máxima y de mínima actividad tanto naval como mercantil; el primero comprendería los meses de febrero, mayo, junio, septiembre y diciembre, y el segundo los de enero, marzo, abril, julio, agosto, octubre y noviembre, según podemos ver en la tabla de periodicidad que incluimos. En total son cinco meses de alto movimiento y siete de baja actividad, aunque no quiere decir que el puerto de Veracruz entre en una etapa de hibernación, sino todo lo contrario.

Si analizamos con detalle los movimientos tanto de entrada como de salida del puerto novohispano, se puede ver la influencia de las flotas en el tráfico del mismo. Así, mientras que la flota del general Cristóbal de Eraso¹⁴ sale de Veracruz hacia la Habana el día 18 de mayo, el movimiento de entrada de embarcaciones del puerto aumenta durante los meses de marzo, mayo y junio y tan sólo en este mes para las salidas. Por otro lado, la flota del general Juan de Alcega¹⁵ arriba el día 8 de septiembre y el tráfico de entrada de navíos aumenta durante ese mes, que es el de mayor

número de embarcaciones del año, y los de noviembre y diciembre para la salida.

En resumidas cuentas, la salida de la flota hacia la Metrópoli genera un importante movimiento de entrada de embarcaciones, trayendo las mercancías que ha de exportarse a través de Veracruz, y, por el contrario, la llegada de la misma origina un tráfico de salida del puerto novohispano hacia el Caribe para redistribuir las mercancías llegadas de Europa. La media mensual de entrada es de 4,75 embarcaciones, mientras que la de salida es de 1,8 y la total es de 6,6 embarcaciones.

Para Chaunu la Nueva España viene a representar el 40,3% del tráfico de la Carrera de Indias entre 1520 y 1560¹⁶ y Veracruz absorbería entre el 37 y el 39% del mismo o, lo que es igual, el 99% del tráfico intercontinental del Virreinato¹⁷. Estos datos del tráfico atlántico no son significativos si no analizamos el tráfico realizado entre las mismas colonias, puesto que Veracruz hace de intermediaria entre estas, sobre todo del virreinato novohispano, y la Metrópoli. La función del puerto veracruzano no es una labor mercantil, puesto que realiza esta el consulado de México, sino de transbordadora de mercancías de un puerto a otro y hacia la capital, para que desde ésta se distribuya por todo el virreinato.

Con la elección del año 1572¹⁸ intentamos además de establecer el tráfico del puerto de Veracruz, constatar y verificar lo que ya se ha establecido para la Carrera de Indias, pero ampliándolo al tráfico que se realiza con el resto de las posesiones españolas en América.

Dejando a un lado las flotas, que supusieron en este año el 28,2% del tráfico con 31 embarcaciones, hemos dividido este movimiento según la procedencia de los navíos en dos bloques, Europa y América. La primera representa el 22,8% del tráfico veracruzano, el 26,3% de las entradas y el 13,6% de las salidas, con 18 embarcaciones componiéndola. De este grupo son tres los terminales con los que mantiene contactos el puerto novohispano, Tenerife con el 50% de las embarcaciones, Sevilla con 27,8% y La Palma con el 22,2%, según puede apreciarse en la tabla anexa. Hay que puntualizar que las embarcaciones utilizadas en el tráfico Veracruz-Sevilla fuera de las flotas son destinadas al servicio de *aviso* o de correspondencia entre los dos continentes para anunciar la inminente salida de las

¹³ Chaunu, Pierre: *Veracruz...* pp. 529-530.

¹⁴ *Ibidem.* p. 528.

¹⁵ Hemos utilizado para este trabajo un registro de embarcaciones que entraron y salieron del puerto de Veracruz sacado del Archivo General de Indias de Sevilla, Sección de Contaduría, legajo 878.

¹⁶ Gil Blanco, Emiliano: *El comercio de Veracruz a través de las cuentas del almojarifazgo, 1600-1622.* Memoria de licenciatura. Alcalá de Henares, pp. 90-106.

¹⁷ Gil Blanco, Emiliano: *El comercio novohispano en el Caribe en el siglo XVII: el puerto de Veracruz. En El comercio intercolonial en el Caribe español.* Centro de Investigaciones Históricas de América Latina y el Caribe (C.I.H.A.L.C.) Caracas, 1989.

¹⁸ Chaunu, Pierre et Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650).* S.E.V.P.E.N. París, 1955-1960. Tomo III. pp. 166-167. El tonelaje que trae esta flota se eleva a 5.186 toneladas. Llega a la Habana el día 15 de julio, sale de ella junto a los galeones el 15 de agosto y arriba a San Lucar el 11 de noviembre.

flotas en uno u otro sentido y que no tiene permiso, en un principio, para llevar mercancías. Son embarcaciones pequeñas y rápidas, idóneas para este fin y para mantenerlo no deben sobrecargarse para no restar velocidad.

| TERMINALES | ENTRADAS | SALIDAS | TOTAL | % |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Campeche | 13 | 11(1) | 24 | 30,37 |
| Tabasco | 15 | 1(2) | 16 | 20,25 |
| Tenerife | 9 | - | 9 | 11,39 |
| Habana | 4(3) | 3(4) | 7 | 8,86 |
| Castilla | 2(5) | 3(6) | 5 | 6,32 |
| La Palma | 4 | - | 4 | 5,6 |
| Coatzacoalco | 2 | 2(7) | 4 | 5,06 |
| Santo Domingo | 1 | 2 | 3 | 3,79 |
| Río de las Bocas y | | | | |
| Santiago Gualulco | 2 | - | 2 | 2,53 |
| Pánuco | 1 | - | 1 | 1,26 |
| Desconocidos | 4 | - | 4 | 5,06 |
| TOTAL | 57 | 22 | 79 | 99,95 |

FUENTE: A.G.I., CONTADURIA Leg. 878

- (1) Uno por Tabasco
- (2) Uno por Campeche
- (3) Uno por Campeche
- (4) Uno con la flota
- (5) Dos de aviso
- (6) Uno de aviso
- (7) Uno por Tabasco

El movimiento de embarcaciones entre Veracruz y el resto de las colonias americanas está restringido al área del Caribe, sobre todo a la costa novohispana. Todavía no hay contactos directos con terminales de América del Sur. Este area representa el 72,1% del tráfico veracruzano, el 66,7% de sus entradas y el 86,4% de sus salidas, con 61 embarcaciones. Los puertos contactados son Tabasco, Campeche, Pánuco y Coatzacoalco en la costa novohispana y las islas caribeñas de Cuba, a través del puerto de la Habana, y Santo Domingo. Entre los puertos de Tabasco y Campeche acaparan la mitad del tráfico del puerto de Veracruz, fuera de flotas, en este año de 1572, y el 65,5%

del movimiento realizado entre este y las colonias americanas.

De Campeche importa Veracruz cochinilla y maderas; de Tabasco, cacao y hierbas medicinales; de Coatzacoalco, madera para la construcción naval; de la Habana, madera, esclavos y azúcar; y de Santo Domingo extrae cueros, su principal riqueza de exportación. Por su parte, Veracruz exporta hacia estos terminales los productos manufacturados que traen las flotas y que no han sido vendidos en la feria de México, además de numérico, del que carecieron durante todo el periodo colonial. Destacamos las exportaciones hacia La Habana basadas en productos agrícolas destinados a la manutención de las tripulaciones de las flotas y galeones que allí invernan o esperan su marcha hacia la Metrópoli¹⁹.

CONCLUSION

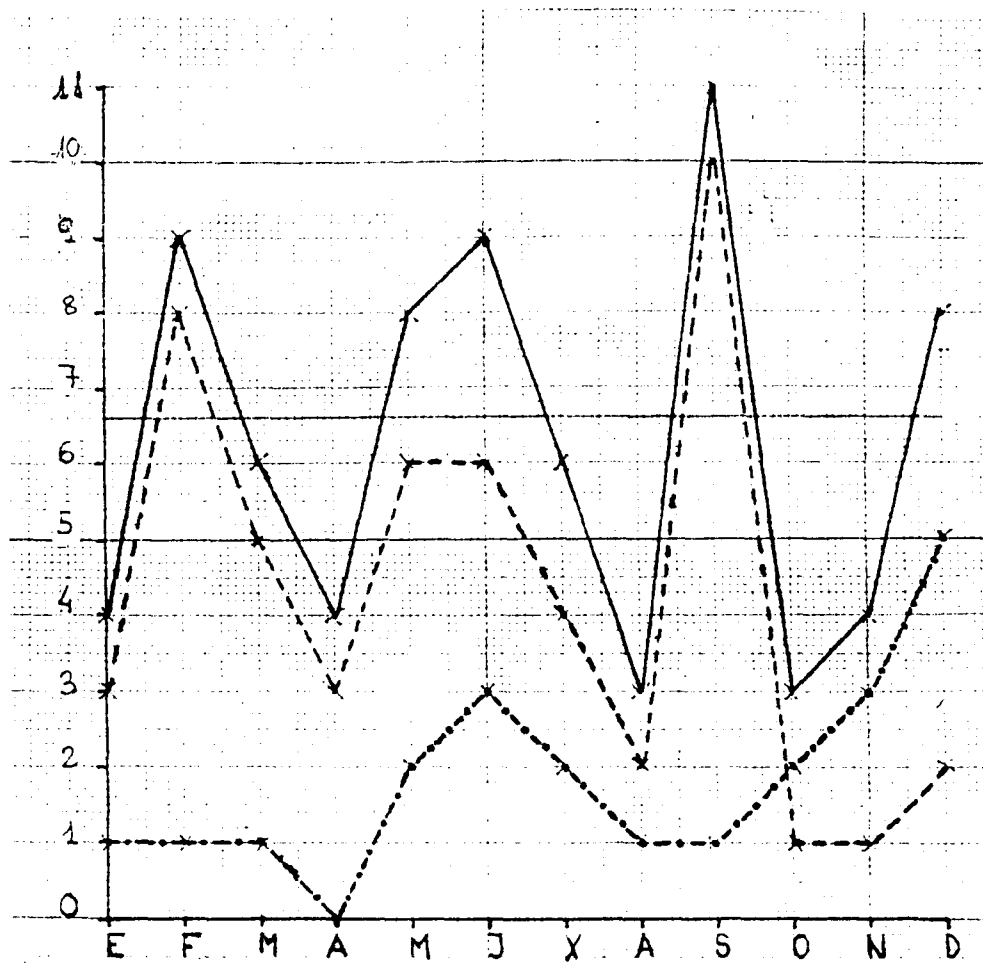
El tráfico del puerto de Veracruz, exceptuando las flotas, se caracteriza por un mayor movimiento intercolonial que intercontinental, que se contrapone con el valor de las mercancías intercambiadas, muy superior el que proviene de Europa que el americano, a excepción de la plata que viene a equilibrar la balanza comercial novohispana. De los terminales que mantienen contactos con el puerto veracruzano destacamos el de las Islas Canarias como el de mayor movimiento del tráfico intercontinental fuera de flotas, y los de Campeche y Tabasco para el intercolonial. Por lo tanto, es superior el tráfico realizado con la costa novohispana que con el Caribe o la Metrópoli. Hemos de destacar también la falta de contactos con terminales de América del Sur, hay que esperar al siglo XVII para que estos mantengan relaciones comerciales con Veracruz. En cuanto a la periodicidad del tráfico resaltamos la influencia en la misma de la climatología y de la arribada o salida de las flotas, que establecen dos periodos, uno de máxima actividad y otro de menor movimiento de embarcaciones, comprendiendo cinco y siete meses respectivamente.

¹⁹ *Ibidem.* pp. 180-181. Esta flota desplaza 6.327 toneladas. Había salido de San Lucar el día 13 de junio.

| | E | F | M | A | M | J | X | A | S | O | N | D | S/f | Total |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|-----|-------|
| Entradas | 3 | 8 | 5 | 4 | 6 | 6 | 4 | 2 | 10 | 1 | 1 | 3 | 4 | 57 |
| Salidas | 1 | 1 | 1 | - | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 5 | - | 22 |
| Totales | 4 | 9 | 6 | 4 | 8 | 9 | 6 | 3 | 11 | 3 | 4 | 8 | 4 | 79 |

Periodicidad del tráfico del puerto de Veracruz, 1572

— Total
 - - - Entradas
 ···· Salidas



ANEXOS

FLOTAS SALIDA FLOTA GENERAL CRISTOBAL DE HERASO, 18-V-1572

| FECHA DE SALIDA | TIPO Y NOMBRE DE LA EMBARCACION | MAESTRE | OBSERV. |
|-----------------|---------------------------------|----------------------------|---------|
| 18.V.1572 | Nao Ntra. Sra. de Esperança | Gerónimo Josepe | Cptna. |
| 18. | " El Santo Crucifixo | Juan de Palomares | Almta. |
| 18. | " Ntra. Sra. de Candelaria | Francisco Hernández Moreno | |
| 18. | " Santiago | Rodrigo Alonso | |
| 18. | " Ntra. Sra. de Esperança | Diego García de Alfaro | |
| 18. | " La Madalena | Gonçalo Montebernardo | |
| 18. | " S. Juan | Bartolomé Miguel | |
| 18. | " Ntra. Sra. de la Concepción | Pedro Bernal | |
| 18. | " La Madalena | Sancho de Zuazo | |
| 18. | " La Madalena | Guillermo Federique | |
| 18. | " El Galeón S. Francisco | Salvador Hernández | |
| 18. | " Ntra. Sra. de la Candelaria | Juan Bautista de Horteiga | |
| 18. | Navío Ntra. Sra. de la Victoria | Rodrigo Hortiz | |
| 18. | Nao S. Bartolomé | Francisco Morón | |
| 18. | " S. Bartolomé | Juan Agustín | |

FLOTAS ENTRADA FLOTA GENERAL JUAN DE ALCEGA, 8-IX-1572

| FECHA DE SALIDA | TIPO Y NOMBRE DE LA EMBARCACION | MAESTRE | OBSERV. |
|-----------------|--|----------------------------|---------|
| 8.IX.1572 | Nao La Concepción | Domingo Ochoa | |
| 9. | " La Madalena | Cristobal Sánchez | |
| 10. | " Ntra. Sra. de la Victoria | Rodrigo Madera | |
| 10. | " Sta. M ^a . de Begonia | Antonio Sánchez de Armas | |
| 9. | " Ntra. Sra. de Guadalupe | Hortuño de Bilbao la Vieja | |
| 9. | " Sta. Ana | Pedro de Paredes | |
| 9. | " Ntra. Sra. del Rosario | Anton de Fuentes | |
| 9. | " Ntra. Sra. de Roca Amador | Lorenço Camacho | |
| 9. | " El Espíritu Sancto | Juan García Comitre | |
| 9. | " Ntra. Sra. de la Victoria | Gabriel de Herrera | |
| 9. | " El Espíritu Sancto | Bartolomé de la Losilla | |
| 9. | " Abraham | Rafael Boquín | Cádiz |
| 9. | " La Gran Serpiente | Francisco Salvago | Cádiz |
| 9. | " La Trinidad | Alexandre Saua | Cádiz |
| 9. | " Ntra. Sra. de la Concepción | Marcos Gallego | Cádiz |
| 9. | " Sta. M ^a . de la Victoria | Alonso Rodríguez | Cádiz |

ENTRADA DE EMBARCACIONES FUERA DE FLOTAS

| FECHA DE ENTRADA | TIPO Y NOMBRE DE LA EMBARCACION | MAESTRE | PROCEDENCIA |
|------------------|--------------------------------------|------------------------|---|
| 6.I.1572 | Navío S. Bartolomé | Bernaldo Hernández | Tenerife |
| 30. | Barca Santiago | Francisco Rodríguez | Tabasco |
| 30. | Fragata La Concepción | Lope Rodríguez | Tabasco |
| 15.II. | Barca S. Francisco | Andrés Rodríguez | Coatzacoalco |
| 25. | Carabela S. Bartolomé | Diego de Villar | La Palma |
| 25. | Barca S. Francisco | Alvaro Texeda | Tabasco |
| 25. | Barca Espíritu Santo | Marcos García | Tabasco |
| 25. | Galeón S. Salvador | Gerónimo Catalán | Tabasco |
| 25. | Barca Espíritu Santo | Melchor Díez | Tabasco |
| 29. | Navío Ntra. Sra. de la Victoria | Sebastián Pérez | La Palma |
| 29. | Barca Ntra. Sra. de Guadalupe | Juan Cangrio | Campeche |
| 6.III. | Navío Ntra. Sra. de la Victoria | Benito de Avila | Tenerife |
| 19. | Barca La Trinidad | Pedro Catalán | Campeche |
| 21. | Barca S. Matheo | Antonio Pérez | Tabasco |
| 21. | Barca La Concepción | Antón Pérez | Tabasco |
| 27. | Barca Ntra. Sra. de la Concepción | Gerónimo Hernández | Tabasco |
| 4. IV. | Fragata Santiago | Juan Rodríguez | Tabasco |
| 4. | Fragata Santiago | Juan Rodríguez | Coatzacoalco |
| 19. | Barca Ntra. Sra. de la Victoria | Sebastián Miguel | Tabasco |
| 26. | Barca Campechana | Antonio Luis | Campeche |
| 4.V. | Barca — | Marcos García | Tabasco |
| 8. | Barca La Madalena | Antonio Díaz | Río de dos bocas y Santiago de Gualulco |
| 14. | Nao S. Antonio | Baltasar Pérez | La Palma |
| 14. | Nao Ntra. Sra. de Ayuda | Francisco Navarro | Tenerife |
| 17. | Barca La Catalina | Pedro Morera | Río de dos bocas y Santiago de Gualulco |
| 28. | Barca — | Juan Martín | Pánuco |
| 18.VI. | Barca Ntra. Sra. de la Consolación | Agustín de Casanova | Campeche |
| 29. | Nao Espíritu Santo | Juan Luis Chaves | Tenerife |
| 29. | Nao S. Felipe y Santiago | Juan García | Tenerife |
| 29. | Nao Ntra. Sra. de los Remedios | Juan Alvarez | Tenerife |
| 29. | Nao Espíritu Santo | Vicente Alvarez | Santo Domingo |
| 29. | Chalupa La Concepción | Juan Ginete | Habana |
| 14.VII | Fragata S. Matheo | Juan Pérez de Murrio | Campeche |
| 14. | Barca La Trinidad | Juan Bernal | Campeche |
| 20. | Fragata El Espíritu Santo | Juan de Soto | Habana por Campeche |
| 22. | Barca Ntra. Sra. de Guadalupe | Francisco de Guadalupe | Campeche |
| 2.VIII. | Navío S. Salvador | Gerónimo Catalán | Campeche |
| 14. | Carabela Ntra. Sra. de la Candelaria | Matheo Jorge | Castilla (Aviso) |
| 2.IX. | Nao S. Pedro | Juan de Vergara | Tenerife |
| 3. | Navío S. Antonio | Gaspar González | Tenerife |
| 4. | Barca Espíritu Sancto | Marcos García | Tabasco |
| 5. | Barca S. Juan | Francisco de Cazeres | Habana |
| 7. | Barca Ntra. Sra. de Gracia | Pedro de Mesa | Habana |
| 10. | Nao La Ascensión | Francisco Rebolo | Castilla por Cabo Verde |
| 12. | Barca S. Lázaro | Lope Rodríguez | Campeche |
| 17. | Nao Ntra. Sra. del Angel | Luis Rodríguez de Lugo | La Palma |
| 22. | Barca Ntra. Sra. de Esperanza | Juan Cancerio | Campeche |
| 23. | Barca S. Juan | Juan Morán | Tabasco |
| 22.X. | Barca S. Sebastián | Vicente Rolón | Campeche |
| 3.XI. | Barca S. Matheo | Gabriel González | Campeche |
| 19.XII. | Barca S. Salvador | Gerónimo Catalán | Campeche |
| 23. | Barca Ntra. Sra. de Guadalupe | Antón Pérez | Campeche |
| 29. | Navío La Concepción | Alonso Vernal | Tenerife |
| s/f | Nao La Concepción | Francisco Rebollo | — |
| s/f | Nao S. Antonio | Sancho de Landaeta | — |
| s/f | Nao S. Pedro | Juan Rodríguez | — |
| s/f | Nao Ntra. Sra. de la Victoria | Andrés de Gauzedo | — |

SALIDA DE EMBARCACIONES FUERA DE FLOTAS

| FECHA DE SALIDA | TIPO Y NOMBRE DE LA EMBARCACION | MAESTRE | DESTINO |
|-----------------|-------------------------------------|---------------------|------------------------|
| 16.I.1572 | Barca Campechana | Antonio Luis | Campeche |
| 17.II. | Navío Ntra. Sra. de la Victoria | Juan Díaz | Castilla (aviso) |
| 4.III. | Nao S. Patricio | Juan Andrés | Santo Domingo |
| 21.V. | Barca S. Salvador | Gerónimo Catalán | Campeche |
| 22. | Barca La Trinidad | Juan de Viçencio | Tabasco y Campeche |
| 2.VI. | Barca Santiago | Melchor Díez | Habana |
| 6. | Barca Ntra. Sra. de la Esperanza | Alvaro Gómez | Campeche |
| 18. | Fragata S. Francisco | Andrés Rodríguez | Habana (flota) |
| 16.VII. | Nao Ntra. Sra. de la Ayuda | Francisco Navarro | Castilla |
| 30. | Barca S. Matheo | Francisco de Leiva | Campeche |
| 8.VIII. | Barca Ntra. Sra. de la Concepción | Luis de Armas | Campeche |
| 15.IX. | Navío S. Antonio | Gaspar Pérez | Santo Domingo |
| 8.X. | Navío Espíritu Santo | Juan de Soto | Habana |
| 9. | Barca La Juliana | Alonso Gonçalez | Campeche |
| 8.XI. | Barca Ntra. Sra. de la Esperanza | Juan Canario | Campeche |
| 12. | Fragata La Trinidad | Pedro Catalán | Coatzacoalco y Tabasco |
| 22. | Fragata Ntra. Sra. de la Concepción | Agustín Casanova | Campeche |
| 1.XII. | Barca S. Sebastián | Vicente Rolón | Campeche |
| 2. | Barca Ntra. Sra. de la Candelaria | Marcos García | Campeche |
| 4. | Barca La Trinidad | Juan de Bicencio | Coatzacoalco |
| 10. | Barco S. Antonio | Gabriel Gonçalez | Campeche y Tabasco |
| 29. | Nao El Espíritu Santo | Juan García Comitre | Castilla (aviso) |