
Montevideo: la calma después de la tempestad

Rafael Juárez Sarasqueta

“**P**asado este cabo entra un río de más de veinte leguas de ancho, a do hai jentes que comen carne humana”.¹

Detrás de los árboles del parque aparece el mar. En el horizonte, un par de cargueros se dirigen al puerto. Voy en esa dirección, bordeando la costa por la rambla, esquivando a otros ciclistas, a los pescadores que bajan con sus cañas y a la gente que ha salido temprano a trotar. Es el último sábado de este invierno largo y algunas nubes encapotan el cielo.

Se atribuye al español Juan Díaz de Solís el “descubrimiento” del Río de la Plata en 1516. Algunos historiadores, en cambio, afirman que los primeros europeos en llegar al estuario fueron los portugueses, bajo el mando del navegante florentino Amerigo Vespucci, en el año 1501. Él recorrió la costa atlántica sudamericana hasta los 45° de latitud sur. Regresó a Portugal sin haber encontrado un paso hacia el Pacífico. Solís, junto a algunos de sus expedicionarios, fue devorado por un grupo de guaraníes apenas desembarcó en la costa.

Son 900 metros que se insertan en el mar. La escollera Sarandí, un rompeolas centenario de cemento y granito, protege la bahía por el Este. De un lado de la muralla, enormes bloques de piedra detienen el ímpetu del oleaje, del otro, las aguas se amansan y hacia el interior de la bahía, se extienden las instalaciones portuarias. Me siento a fumar sobre el murallón. Avanza un cúmulo de nubes de tormenta. A igual velocidad, los cargueros arriban al puerto. Se filtra, a veces, algún rayo de sol cansino. Va derraman-

¹ *Suma de geographia* de Martín Fernández de Enciso, 1519.

do sobre el paisaje esa luz particular que desvelaba a los pintores. Monte de la Detención, Pináculo de la Tentación, Nuestra Señora de la Candelaria, Monte de San Pedro, Monte Seredo, Monte Urdeo: el Cerro de Montevideo descansa enfrente, con la dignidad de un anciano milenario.

“(…) estábamos en derecho del Cabo de Santa María, de allí corre la costa leste oeste i la tierra es arenosa i en derecho del cabo ai una montaña hecha como un sombrero al cual pusimos nombre Monte Vidi”.

Este fragmento, anotado el año 1520 en el Diario de Navegación de Francisco de Albo, contra maestre de la expedición de Fernando de Magallanes en la nave La Trinidad, es una de las menciones más antiguas referidas al “Monte” que da nombre a la ciudad. En el texto, agrega, “corrutamente llamado aora Santo vidio”. La deformación de “Monte de Santo Ovidio”, luego “Monte Ovidio”, en honor al obispo de Braga, santo portugués con fama de milagroso, sería otro de los posibles orígenes del nombre Montevideo. Según el historiador Laguarda Trías, expedicionarios de Magallanes habrían encontrado la inscripción “VIDI” en una ladera del Cerro: las letras iniciales de Vespucci Invenit, y el número romano DI, “Vespucci descubrió 501”.

Las hipótesis sobre los nombres en código se han multiplicado. “Monte VI dirección este-oeste” (Monte VI D E-O), correspondería a una supuesta enumeración de las elevaciones visibles desde el Río de la Plata, navegando en ese sentido. O su variación “Monte VI Destas Indias” o la piadosa “Monte Vi el Día de la Inmaculada” (Monte Vi D I).

Alonso Carrió de la Vandra, en su *Lazarillo de ciegos caminantes*, editado en 1773, resume: “Voz bárbara, o la menos viciada o corrompida del castellano, Monteveo, del portugués Montevieu, del latín Montemvideo”. Se desconoce el nombre que le daban al Cerro los pobladores originales. El investigador Danilo Antón sugiere la palabra “Yvyty” en guaraní, “cerro” o “montaña”, como el origen de la deformación “Viti” y luego “Vidi”.

Alguien, de pie en el borde del rompeolas, agita con destreza su caña de pescar y lanza el sedal hacia el agua. Al silbido del *reel* lo enmudece el golpe seco de la plomada al hundirse. El mar lame rítmicamente las paredes de la escollera. El silencio, entonces, vuelve a extenderse sobre la bahía, las rocas y los pescadores. Un grupo de aves migratorias cruza el cielo. El guía encabeza el vuelo hacia el Sureste. Algunos rezagados van desdibujando

los lados de la formación en cuña. Los pescadores se distraen, giran sus cabezas para ver a las aves, descuidan la pesca.

Hernando Arias de Saavedra, Hernandarias, gobernador de Asunción y luego de Buenos Aires, introdujo el ganado en la Banda Oriental² en dos operativos realizados en 1611 y 1617. Gracias a las condiciones naturales del suelo, rico en pasturas y aguadas, y al clima templado, el territorio, poblado casi exclusivamente por indígenas, se convirtió en un vasto y pródigo criadero de ganado montaraz. Desde tierras del Brasil, burlando los tratados de demarcación, los portugueses realizaron continuas incursiones para reunir y trasladar ganado hacia el Norte. Por su parte, el gobierno de Buenos Aires permitió la actividad de los faeneros, quienes cruzando el Río de la Plata comenzaron a establecer sus campamentos en el territorio, dedicados a la obtención del cuero vacuno y más tarde al tratamiento del sebo y la carne salada. La abundancia de estos productos atrajo a mercaderes piratas europeos, dispuestos a comerciar la producción en el Brasil, las Antillas o Europa, con altos beneficios económicos.

El crecimiento descontrolado del contrabando y la presencia de los portugueses, confirmada con la fundación de Colonia do Sacramento en 1680 y con su asentamiento en la bahía de Montevideo en 1723, motivó una reacción inmediata del gobierno español. Se dispuso la edificación de una plaza fuerte para hacer efectiva la posesión del territorio y defenderlo de las incursiones portuguesas. Más de dos siglos después del viaje de Solís, el gobernador de Buenos Aires, Bruno Mauricio de Zabala, comienza el proceso fundacional de San Felipe y Santiago de Montevideo en 1724. Ciento diez soldados y mil guaraníes misioneros inician la construcción de las fortificaciones. Se les unen un pequeño grupo de civiles originarios de las Islas Canarias, ya afincados en Buenos Aires. Pronto se suman unas 60 familias del mismo origen, que viajan directamente desde las islas a poblar la nueva colonia.

Si obviamos el ajeteo de unos pocos operarios enfundados en trajes anaranjados, y los continuos movimientos de las máquinas que cargan, descargan y ordenan contenedores en la terminal portuaria, el casco antiguo

²Nombre con el que se conocía el actual territorio uruguayo y parte del estado brasileño de Rio Grande do Sul.

de la ciudad, que parece haber quedado a sus espaldas, se percibe como un lugar descuidado y melancólico. La de sus edificios añejos es una belleza opaca, asordada. Los esfuerzos por revitalizar este espacio urbano aún son aislados y de marcha lenta. Junto a cada construcción en proceso de reciclaje, se mantiene o se desmorona algún claro ejemplo de deterioro.

El barrio se altera durante el horario comercial: allí se concentra la plaza financiera, una devaluada y poco vertiginosa Wall Street local. En las madrugadas de los fines de semana, *pubs* y restaurantes rebosan de clientes. Pero ambas corrientes humanas, *yuppies* tercermundistas y hordas festivas, al retirarse, no hacen más que evidenciar el carácter del lugar. El abandono y la negligencia se imponen silenciosamente. Los pescadores se han concentrado de nuevo en su tarea, conectados a través del sedal al fondo barroso del río. El Tango se aleja mar adentro. Ha dejado atrás sus tiempos de esplendor: de yate presidencial a destartado transporte de víveres para los fareros. Toda una metáfora flotante.

Desde la aprobación de la Constitución en 1830, el interés de los gobiernos nacionales por poblar el territorio casi desierto, se manifiesta en la creación de instituciones y la promulgación de leyes para el fomento y patrocinio de la inmigración. Montevideo pasará de 58 mil habitantes en 1860 a 126 mil en 1868, siendo un 48 por ciento de ellos de origen extranjero.

La inmigración se convirtió en un lucrativo negocio para algunas empresas, como las de Juan María Pérez y Samuel Fisher Lafone, que no sólo se encargaron del transporte de colonos, sino que, vinculados con las autoridades consulares y las compañías de viajes, impusieron a menudo duras condiciones económicas al inmigrante. El crecimiento mercantil, la intensa actividad portuaria y la industria de la construcción en constante desarrollo, hicieron de Montevideo una ciudad de extranjeros. Desde el último tercio del siglo XIX hasta mediados del XX, llegaron al país, empujados por la pobreza y las guerras, inmigrantes o refugiados procedentes de España, Italia, Francia, Inglaterra, Alemania, Austria, Suiza, Hungría, Lituania, Polonia, Checoslovaquia, Grecia, Yugoslavia, Rumania, Portugal, Holanda, Armenia, Rusia, Turquía, Siria, Líbano y Egipto, entre otras latitudes.

Un pejerrey destella prendido del anzuelo. Las nubes vuelven a ocultar el sol. El paisaje se enturbia hasta fundirse en el marrón de las aguas del río.

No hay tiempo, no hay hora, no hay reloj,
no hay antes, ni luego, ni tal vez,
no hay lejos, ni viejos, ni jamás,
en esta olvidada invalidez.³

El cemento descascarado, los metales oxidados, los lentos movimientos de los pescadores, las pequeñas olas de la bahía gastando las piedras. Hay, si uno se detiene a observar, una tensión silenciosa. De un lado los fantasmas de la escollera, vencidos, desplazados, y más allá del límite del alambrado, apilados como piezas de juego de un niño gigante, la presencia rotunda de los contenedores.

El Poder Ejecutivo, en el decreto-ley 2096 del 19 de junio de 1890, determina como inmigrante a “todo extranjero honesto y apto para el trabajo, que se traslade a la República Oriental del Uruguay, en buque de vapor o de vela, con pasaje de segunda o tercera clase y con ánimo de fijar su residencia en ella”, al tiempo que prohíbe la entrada de asiáticos, africanos y “húngaros o bohemios”. Después del práctico exterminio de los últimos indígenas y de la notable disminución de la población negra, el proyecto del Uruguay europeizado se pone en marcha. Un aluvión continuo de inmigración básicamente italo-española introduce, además de mano de obra calificada, jornaleros y agricultores, una numerosa población trashumante y desocupada.

Dejo atrás la escollera y remonto la peatonal Sarandí. En los alrededores de la Plaza Matriz se congregan los turistas y los visitantes. La gente hormiguea por la senda encajonada del bulevar. Por momentos, el espíritu de la vieja ciudad cosmopolita parece revivir.

Cruzando la imponente y solitaria Puerta de la Ciudadela, vestigio de la fortificación original, se encuentra la Plaza Independencia. En su centro, se eleva el monumento ecuestre a José Gervasio Artigas, líder revolucionario convertido en héroe nacional. Detrás del monumento, en un mausoleo subterráneo, están depositados los restos de este montevideano, que paradójicamente luchó por unir a la Banda Oriental con las provincias argentinas en una federación, alejado del proyecto de nación independiente que la plaza homenajea.

³ Estrofa de *La casa de al lado* del cantautor montevideano Fernando Cabrera.

Artigas, traicionado, se exilió en Paraguay. Nunca quiso regresar.

Montevideo fue fiel a su destino de plaza militar, continuamente disputada entre españoles, ingleses, portugueses, brasileños y criollos de bandos opuestos. Siempre a merced de las tormentas, la codicia y el acre perfume que suele acompañarla, el olor de la pólvora y la sangre derramada. El pasado de la ciudad es breve pero turbulento. Es una joven ciudad avejentada.

“El último en irse, que apague la luz”. Se repite, como un chiste oscuro y triste, que un cartel con esta inscripción amaneció en una pared del puerto, en alguno de los aciagos y oscuros días de la dictadura. El fenómeno de la emigración, comenzado en la anterior década de los 60 por razones económicas, se incrementó notablemente por razones obvias después del golpe de Estado de 1973. Siguiéron once años de terror y de violencia. 15 mil ciudadanos pasaron por las cárceles, miles sufrieron la represión en las calles, el exilio. 300 mil uruguayos, casi el 10 por ciento de la población adulta, fueron fichados e investigados por los servicios de inteligencia policial. Aún permanecen desaparecidas más de 140 personas, según datos del Servicio Paz y Justicia.

Vuelvo a la rambla. Me detengo unos minutos en el Cubo de Sur. Una placa apenas legible señala el sitio del antiguo baluarte defensivo. Un cañón oxidado, inútil, aún apunta hacia el mar. Hasta este lugar de la costa llegaban las murallas de la ciudad. Prefiero recordarlo de otra manera: hasta aquí venían los esclavos, fuera de los muros, a reunirse y bailar. A rezar bailando.

En Montevideo, el tráfico sistemático de esclavos de origen africano puede situarse entre los años 1743 y 1814. El puerto tuvo el infame privilegio de surtir al Río de la Plata, Chile y Perú, a partir de un edicto real de 1791. Ya un censo de 1769 indicaba una cantidad de esclavos equivalente al 27 por ciento de la población montevideana. Al no contar el territorio con grandes plantaciones ni industria minera, los esclavos de Montevideo desempeñaron tareas domésticas, trabajos artesanales, empleos en la construcción y en menor medida la función de peones rurales. No existieron como en otras colonias americanas, grupos numerosos, que conviviendo en sus lugares de trabajo pudieran conservar, aún en la clandestinidad, sus referencias culturales y religiosas originales. De todos modos, los esclavos y luego sus descendientes integraron las llamadas Salas de Nación, organizadas según sus comunidades de origen, donde sobrevivieron algunas tradiciones africanas, a menudo disimuladas bajo las formas del catolicismo.

A principios del siglo XIX, diversas crónicas recogen comentarios sobre el descontento de los vecinos montevidianos, solicitando a la autoridad que reprimiera las danzas y “prohibiera los tangos de los negros” por atentar contra la moral pública.

Los rasgos distintivos de más de 20 pueblos africanos, según el investigador Oscar Montaña, se fueron sintetizando y amalgamando en lo que hoy conocemos como Candombe, que comprende la música de los tambores, la danza y la simbología de sus banderas, estandartes y personajes.

La primera resolución abolicionista es de 1813. La segunda, de 1825, la reafirma. En 1837 se concede la libertad a todo esclavo que entre en el territorio nacional, según la Constitución del año 1830. En 1842, el gobierno de la Defensa, sitiado en Montevideo, acuerda la libertad para todos los hombres útiles con el fin de integrarlos al ejército. En 1846, el Gobierno del Cerrito, federal, sitiador, concede la libertad a todos los esclavos con igual propósito. En 1853, una vez más, se decreta la abolición y se declara la trata como acto de piratería. “Hecha la ley, hecha la trampa”. El esclavo, o bien el semi-esclavo denominado “peón contratado”, fue empleado en las zonas rurales de la frontera con Brasil hasta finales del siglo XIX.

De plaza fuerte a ciudad puerto, de puerto de inmigrantes a aeropuerto de emigrantes.

El 12 por ciento de la población uruguaya vive hoy en el exterior. Por momentos, Montevideo parece sufrir la suma de todos los desarraigos. Según soplen los vientos, la envuelve una tristeza vaga o una bilis oscura se disuelve en las aguas del río. La ciudad, como dicen, tiene alma de tango. Y tal vez esta música ilustre con claridad el humor del lugar. El tango, expresión donde se unen la influencia africana, la criolla y la europea, se inicia a mediados del siglo XIX, entre “gauchos caídos en el arrabal, negros libertos, inmigrantes desacomodados, marinos, marginales, proletarios., niños bien o mal de familias patricias”⁴. Ese tango primitivo, portuario, prostibulario, tenía un carácter festivo y pícaro. Abundan entonces las letras irónicas y con doble sentido. Con la llegada masiva de la inmigración, hacia fines de

⁴ *El pozo*, 1939. Onetti fue encarcelado brevemente durante la dictadura, mas tarde se exilió en España hasta su muerte en 1994.

siglo, el aporte europeo hace pesar el rasgo nostálgico y cierto dramatismo presente, por ejemplo, en la canzonetas italianas.

“Me gustaría escribir la historia de un alma, de ella sola, sin los sucesos en que tuvo que mezclarse.” Esto dejó Juan Carlos Onetti en una página de *El pozo*, mucho antes de abandonar Montevideo para siempre.⁵

Registrar el alma de esta ciudad... Hay una ciudad que puede percibirse con los sentidos. Y hay otra, construida en el interior de cada uno de los habitantes. Uno puede llevarla consigo donde vaya, como un tesoro preciado o como una carga insoportable. Estas dos ciudades suelen no corresponderse. Lograr que ambas se integren en armonía parece una operación condenada de antemano al más rotundo de los fracasos. Jorge Luis Borges, nacido en Argentina y concebido en tierra Oriental, según afirmaba gustoso, escribió sobre Montevideo: “Resbalo por tu tarde como el cansancio por la piedad de un declive”.

Ruedo de vuelta a casa. El sol enfila hacia el Poniente. Desde alguna esquina cercana suenan los tambores. A mi derecha, lejos, el mar se junta mansamente con el cielo y un avión regresa, cruzando airoso los nubarrones. ❧

⁵ *El tango y sus circunstancias*, de Fernando O. Assunção, 1984.

Desarrollo urbano y comercio colonial: La ciudad de Veracruz en la etapa borbónica

Matilde Souto Mantecón*

En la fundación de una ciudad y en la forma que va adoptando no hay causas únicas. El diseño de las urbes es un proceso continuo, siempre inacabado, en el que influyen múltiples factores. Su historia –quiénes, cuándo, cómo, por qué y para qué fueron establecidas–, son elementos que influyen en su evolución, y aunque los asentamientos urbanos nunca tienen una vocación única ni permanente, sí suelen guardar una función original que las define y marca su carácter. De igual modo, si bien las ciudades son sin duda creación humana y por ello su forma es un producto cultural, desde luego el clima y el medio natural donde se asientan, son también factores que imperan en el diseño y traza urbanos.¹ En el caso de la ciudad de Veracruz, los factores decisivos en sus múltiples fundaciones a lo largo del siglo XVI y en su desarrollo a partir del XVII en su sede definitiva frente a San Juan de Ulúa, fueron el comercio, la defensa y el clima.

Efectivamente, el carácter de Veracruz estuvo definido tanto por ser el principal puerto marítimo del virreinato de la Nueva España y el único habilitado para el comercio exterior por el Atlántico, como por su ubicación en las insalubres y calurosas costas tropicales. Prácticamente fue la única ciudad portuaria del virreinato de la Nueva España y se mantuvo en solitario como puerta de salida de la plata hacia la metrópoli, lo que explica claramente por qué se convirtió en uno de los puntos estratégicos en el

* Agradezco los excelentes comentarios y observaciones que hicieron a este trabajo Gloria Lizana Velasco y los miembros del Seminario de Comercio y Navegación del IHH-UNAM: su coordinadora, Carmen Yuste, y Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón, Flor Trejo, Elisa García Berumen y Hugo Martínez Saldaña.

¹ Kostof, Spiro, *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*, London, Thames and Hudson, 1991, pp. 9-15.

sistema defensivo del imperio. Fue por ello que en Veracruz el desarrollo urbano estuvo intrínsecamente ligado a la evolución del aparato militar defensivo y, de forma muy particular, al comercio marítimo, nexos que intentaré desarrollar en el siguiente artículo.

LA EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD: TRAZA URBANA Y DEMOGRAFÍA

Durante su primer siglo, Veracruz fue una población trashumante² y en su última sede fue una ciudad diseñada básicamente con dos fines: funcionar como puerto marítimo de altura y plaza fuerte para la defensa del virreinato de la Nueva España. Precisamente el monumento que definió y distinguió a Veracruz en los años coloniales fue el baluarte que se construyó sobre el arrecife de la Gallega y que sería llamado San Juan de Ulúa,³ sede de la guarnición militar y donde se amarraban las naves de gran calado, distante como una legua de la tierra continental.

Felipe III otorgó a Veracruz el título de ciudad y capitanía general de provincia el 19 de junio de 1615. Con este nombramiento terminaba para Veracruz una larga historia de mudanzas desde que Hernán Cortés y sus hombres desembarcaron en 1519 en las playas de Chalchihuecan, frente al islote en el que se construiría la fortaleza de San Juan de Ulúa. Aunque la población se mudó varias veces de sede, San Juan de Ulúa fue siempre el punto al que llegaron y donde se amarraron las naves de gran calado tras cruzar el océano Atlántico y el mar Caribe, pues era el único lugar seguro para anclar y sujetar los barcos. A lo largo del siglo XVI, la Villa Rica de la Vera Cruz fue trasladada en tres ocasiones. Primero estuvo en las playas de Chalchihuecan, después fue mudada a Quiahuistlán, a doce leguas de Cempoala, y en 1525 fue de nuevo movilizada a la margen izquierda del río Huitzilpan o de las Canoas, un sitio hoy conocido como la Antigua, poco

² El fenómeno del traslado de ciudades fue muy frecuente en la época colonial: Jorge E. Hardoy, "La forma de las ciudades coloniales en la América española", en Francisco de Solano, coord., *Estudios sobre la ciudad iberoamericana*, Madrid, CSIC, Instituto González Fernández de Oviedo, 1983, p. 315; Hélène Rivière D'Arc, Hélène, *Guadalajara y su región*, México, SepSetentas, 1973, 26-27; Alain Musset, *Mudarse o desampararse: traslado de ciudades hispanoamericanas y desastres, siglos XVI-XVIII*, México, s.e., ca. 1995; Alain Musset, "Les déplacements des villes en Amérique Hispanique", *Villes en Parallèle*, núm. 25, 1997, pp. 178-199.

³ Sobre la construcción del fuerte de San Juan de Ulúa véase José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, MAPFRE, 1996, 79 y ss.

afortunado como sede de la villa veracruzana porque se inundó varias veces. En 1597, el virrey Gaspar Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, ordenó el tercer y último traslado de la villa al paraje entonces conocido como las Ventas de Buitrón, en las playas de Chalchihuecan, ratificado y puesto en marcha de manera definitiva por medio de una provisión real fechada en 1600. Así se cerró el ciclo y la villa de Veracruz tuvo su residencia en el mismo lugar donde Cortés la había fundado, frente a San Juan de Ulúa, y fue allí donde recibió el título de ciudad por gracia de Felipe III en 1615.⁴

Las razones por las que Veracruz sufrió tantos traslados fueron básicamente tres. Primero, la necesidad de encontrar un sitio en el que pudieran levantarse las defensas adecuadas para repeler una agresión extranjera desde el mar o sofocar una rebelión interna. Segundo, que fuera un lugar en el que la comunicación entre San Juan de Ulúa y la ciudad de México fuera lo más expedita posible, dado que Ulúa era donde atracaban las grandes naves mercantes y México era el núcleo político y económico del virreinato, donde se verificaban la mayor parte de las transacciones de comercio externo y en el que se almacenaban las importaciones para después ser revendidas en el interior de la Nueva España. La tercera razón fue la seguridad interna de la población veracruzana, escarmentada por las inundaciones que sufrió en su segundo asentamiento por los desbordamientos del río Huitzilapan.

El factor decisivo para elegir las playas de Chalchihuecan fue que enfrente se pudo construir el castillo de San Juan de Ulúa y que era un sitio desde el cual la comunicación entre las costa y la capital del virreinato podía ser relativamente rápida. Fue Juan Bautista Antonelli, un ingeniero militar nombrado por Felipe II para modernizar las defensas de la América española, el que señaló desde 1590 la conveniencia de que la población veracruzana estuviera frente a San Juan de Ulúa; fue él quien trazó los primeros planos para establecerla.⁵ En cuanto a la seguridad interna de

⁴ Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001, pp. 97-99; Matilde Souto Mantecón, "La imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX", en Johanna von Grafenstein Gareis, *El Golfo-Caribe y sus puertos*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006, Tomo I, Tomo I, pp. 378-380.

⁵ *Ibid.*, p. 380. Antonio E. Pedro Rodríguez, y Manuel Lucena Giraldo, "El ingeniero Bautista Antonelli y la fortificación del Nuevo Mundo, 1580-1616", en Instituto de Ingeniería de España, *Vías de navegación y puerto históricos en América*, Madrid, Doce Calles, 1998, pp. 82-84. Manuel Díaz-Marta, "Rutas marítimas

los pobladores de Veracruz, la verdad es que poco o nada se ganó, pues las costas frente a San Juan de Ulúa tenían un clima infame, igual o peor al de la antigua residencia. Era un yermo cubierto de médanos y montes de arena cuya figuraba variaba al capricho de los vientos del Norte. Sin vegetación y apenas con una ciénaga con agua encharcada, muy probablemente sus vecinos llegaron a extrañar las aguas del Huitzilapan, pues si allí habían sufrido graves inundaciones con las crecidas del río, en su nuevo asentamiento los veracruzanos tuvieron que padecer varios incendios que arrasaron las casas construidas con madera.

La traza de la nueva ciudad de Veracruz en su sede definitiva se hizo conforme a las *Ordenanzas de nuevas poblaciones* de 1573, es decir, siguiendo una cuadrícula a partir de la plaza mayor, en la cual quedaron ubicados los edificios que albergaban a las autoridades real y eclesiástica, símbolos de la política colonial española.⁶ Podemos hacernos una idea bastante clara del aspecto que tenía la ciudad de Tablas, como fue conocida Veracruz, gracias a un plano de 1615, atribuido a Adrián Boot, un cosmógrafo e ingeniero flamenco contratado para construir el desagüe de la ciudad de México y la fortaleza de San Diego en Acapulco, a quien el virrey marqués de Gelves consultó para mejorar la infraestructura de San Juan de Ulúa.⁷ Este plano es un bellissimo dibujo de la ciudad vista desde lo alto y mirando desde tierra firme hacia el mar. A corta distancia de la costa, se ve claramente San Juan de Ulúa y se alcanza a distinguir con gran detalle una flota amarrada en el muro suroeste de la fortaleza. En la ciudad propiamente dicha puede apreciarse el muelle que sobresale de la costa, rodeado de pequeñas embarcaciones. En la explanada tras el desembarcadero se levantó desde los primeros años del siglo XVII el edificio de la aduana y real contaduría, donde despachaban diariamente los oficiales reales.

Cuando llegaban los grandes barcos de comercio procedentes de España, en esa plazuela se instalaban barracas temporales para acomodar las mercancías y allí eran entregadas a sus dueños tras la verificación de los papeles que

y puertos durante la etapa colonial”, en Instituto de Ingeniería de España, *Vías de navegación y puertos históricos en América*, Madrid, Doce Calles, 1998 pp. 34, 38.

⁶ Javier Aguilera Rojas, *Fundación de ciudades hispanoamericanas*, Madrid, MAPFRE, 1994, pp. 63-76.

⁷ Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, p. 86.

acreditaban la propiedad.⁸ Desde su origen, la ciudad se extendió siguiendo un clarísimo patrón de damero ortogonal compuesto por once calles paralelas que corrían del Suroeste al Noreste sin obstáculos. En el sentido sureste noroeste sólo había dos largas calles; la primera paralela a la playa terminaba al desembocar en la plaza mayor y topar con la iglesia mayor, llamada La Parroquia, mientras que la segunda calle paralela sí cruzaba toda la ciudad hasta llegar al convento de La Merced. Hasta 1630, un riachuelo, el Tenoya, cruzó la ciudad, pero ese año sus aguas fueron desviadas a las afueras, pues en tiempo de lluvias se desbordaba y en la temporada secas se convertía apenas en un charco que producía un hedor terrible.⁹ Frente al muelle se construyó el convento de San Francisco, encargado de tañer las campanas cuando entraba o salía un barco. Atrás de este convento, subiendo por la misma calle, se erigió el convento de San Agustín y, en la manzana contigua al Sureste, el hospital de San Hipólito, conocido como de Montesclaros. Cruzando el río hacia el Sureste, sobre la playa se colocó el convento de los jesuitas y, a sus espaldas, subiendo por la misma calle hacia el interior, el convento de Santo Domingo. En el extremo suroeste al final de la ciudad, se encontraba el de La Merced.¹⁰ En el temprano xvii las casas se construyeron de madera y por eso se conoció a Veracruz como la Ciudad de Tablas, pero en el transcurso del tiempo los inmuebles habitacionales se fueron edificando en piedra múcara, cal y canto, y hubo nuevas construcciones, si bien el diseño urbano y las dimensiones se conservaron casi iguales.

En 1683, tras el despiadado ataque del pirata Lorencillo, se construyó una muralla alrededor de la ciudad. Aunque fue levantada con lentitud y nunca fue muy útil porque los vientos arrastraban la arena y construían terraplenes sobre los que se podía subir con facilidad,¹¹ confirió a la ciudad

⁸ Esto se hizo desde el siglo xvii, pero esta descripción está tomada de Joseph Villaseñor y Sánchez, *Teatro americano. Descripción general de los Reynos y Provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, pról. De María del Carmen Velásquez, México, Trillas, 1992.

⁹ Manuel Trens, *Historia de Veracruz*, Jalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1947-1948, t. II, pp. 360-361.

¹⁰ La identificación de los edificios a partir de María Teresa Olmos Cueva, "Veracruz. Estudio acerca de la política marítima novohispana", Tesis de Licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 1963, pp. 95-97.

¹¹ Francisco de Seijas y Lobera, *Gobierno militar y político del reino imperial de la Nueva España (1702)*, est., introd. y notas de Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas, 1986, pp. 252-253.

aspecto y carácter militar. Llegó a tener ocho baluartes, nombrados de la Concepción, San Juan, San Mateo, San Javier, Santa Gertrudis, Santa Bárbara, San José y Santiago (en el que se almacenaba la pólvora) y siete puertas, cuatro de las cuales daban al mar y el resto tierra adentro. Las puertas que se abrían hacia la playa eran las del Mar, que daba al muelle, la del Pescado, la de la Atarazana y la de San Francisco. Hacia tierra adentro se abrían la puertas de México, la Nueva, que sólo se utilizaba a la entrada de los virreyes, y la de La Merced. Otras construcciones de carácter militar hechas en el siglo XVIII fueron el cuartel de Dragones, al Sur de la ciudad y el Hospital de Marina. Al construirse la muralla se delimitaron dentro de la ciudad ciertos espacios, como las plazuelas o rastrillos del Pescado y de la Atarazana, con sus respectivas puertas, que era donde se vendía el pescado y se organizaban los pertrechos navales, pero además se “definió” un amplio espacio: la zona extramuros, donde se fueron asentando los pobladores que no tenían cabida física ni social dentro del casco urbano, pues afuera construyeron sus casas los pobres y marginados. Sin esta zona extramuros —que por cierto nunca aparece en los planos dibujados en el siglo XVIII— sería inexplicable que Veracruz llegara a comprender la población que las fuentes indican.

En 1625, Thomas Gage estimó que podía tener 3,000 habitantes y observó, no sin cierta sorpresa, que todas los edificios estaban hechos de madera, llegando a la conclusión de que el tamaño y calidad de la ciudad no correspondían a la fama que tenía por su tráfico y comercio.¹² La explicación que encontró Gage para que la ciudad no fuera tan populosa y próspera como él esperaba, fue el pésimo clima que reinaba en aquéllas costas tropicales, infestadas de fiebre amarilla y paludismo, conocidos entonces como vómito prieto y fiebres tercianas. Su explicación no era descabellada, pero en realidad estas enfermedades no pudieron controlarse sino en los siglos XIX y XX, y aún así la población de Veracruz creció notablemente en virtud del desarrollo comercial y las defensas militares. Efectivamente, en particular en la segunda mitad del siglo XVIII, las dinámicas mercantil y bélica cambiaron notablemente. Los intercambios mundiales se intensificaron y

¹² Thomas Gage, *El inglés americano: sus trabajos por mar y tierra o nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introducción y notas de Eugenio Martín Torres, México, Fideicomiso Teixidor/Libros del Umbral, 2001, p. 88.

ampliaron, la competencia entre los imperios coloniales se recrudeció y varias veces explotó en guerras. En los últimos años del XVIII, la ciudad sufrió un proceso de densificación notable, pues su población prácticamente se triplicó en el transcurso de una década sin que la estructura básica de la ciudad intramuros ni su extensión cambiaran mucho. De acuerdo con los datos disponibles en las fuentes, la población de Veracruz creció a un ritmo vertiginoso en la última etapa colonial, como puede verse en el siguientes cuadro.

CUADRO 1 Estimaciones de la población de Veracruz*			
		Extramuros*	Ulúa*
1625	3,000		
1743	4,503	134	
1754	5,861		325
1787	6,000		
1791	4,000	586	
1799	8,109		
1804	16,000		
1807	20,000		
1818	7,729	1,205	
1824	7,000		

Estos datos son dados explícitamente para la zona extramuros y Ulúa; la columna anterior no desglosa la información.

* Fuentes del cuadro 1: Souto, *Mar abierto*, 2001, p. 102 y Gil, 1999, p. 192, *apud* en Vázquez de Espinosa en Trens, 1948, p. 38; Gage, 1982, p. 88; Gerhard, 1986, p. 361, quien señala que además de los 5861 habitantes en el recinto de la ciudad, en San Juan de Ulúa vivían 325 individuos más, lo que da un total de 6141 almas; Booker, 1984, p. 77; Chaunu, 1960, p. 548, Smith *et al.*, p. 28 Booker, 1993, p. 7; Booker, 1984, p. 77, quien señala que de los 8,109 habitantes, 654 eran españoles, 1,614 mestizos y 5,841 mulatos; Humboldt, 1984, p. 520, Gerhard, 1986, p. 361, quien señala que la cifra de 16,000 habitantes no incluye a los militares; Lerdo de Tejada, vol. 1, pp. 365-366, *apud* en una nota del Consulado de Veracruz, según la cual a los 20,000 habitantes había que agregar una población flotante de 15,510 personas, entre las que 3,640 eran marinos, 7,370 arrieros y 4,500 pasajeros, sirvientes, vivanderos o ambulantes y tropa; Smith, 1976, p. 28 y Chaunu, 1960, p. 548, quien señala que de los 8,934 habitantes, 1,205 vivían extramuros; Wiedmer, 1992, y Booker, 1993, p. 7.

Dos procesos fueron sin duda decisivos en ese aumento espectacular: la profesionalización del ejército en la Nueva España –que implicó la reorganización del cuerpo de Lanceros de Veracruz y un movimiento importante de tropas entre el puerto y las villas de Jalapa, Orizaba y Córdoba–,¹³ y la transformación del comercio realizado por el puerto veracruzano, tanto por el modo de hacer los intercambios como por sus volúmenes, asunto que trataremos más adelante.

El impacto que tuvo el crecimiento del comercio en la ciudad fue enorme. El tránsito dentro de la ciudad debió volverse realmente complicado y, por momentos, insufrible. Al final del siglo XVIII y en los primeros años del XIX, en las estrechas calles del recinto amurallado, diariamente debieron circular muchas mulas y caballos, algunos carros y, desde luego, multitudes a pie que sólo podían salir de la ciudad por las puertas de México y de La Merced, ya que la puerta Nueva siempre estaba cerrada.¹⁴ El paso más complicado era al través de la puerta de La Merced, hacia los barrios extramuros, una zona llamada La Sabana. A diferencia de la ciudad dentro de la muralla, los espacios hacia La Sabana no fueron diseñados previamente, sino que la población se desbordó de manera espontánea.¹⁵ Por ese rumbo corría el Tenoya, el riachuelo desviado fuera de la ciudad en 1630, y allí se construyó el matadero. Al lado del río se levantó la ermita del Santo Cristo del Buen Viaje y cerca de ese sitio los betlemitas construyeron el templo de San Sebastián. En esa zona también fue donde el virrey segundo conde de Revillagigedo ordenó que se construyera el cementerio, a raíz de una detenida inspección que realizó en la ciudad a su llegada al virreinato en 1789, cuando advirtió que Veracruz requería mejoras urbanísticas, pues el

¹³ Sobre la importancia de Veracruz en los planes para la defensa del virreinato y el papel estratégico que desempeñó: Christon I. Archer, *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, en particular capítulo II.

¹⁴ Adriana Gil Madroño, “Nuevas necesidades espaciales en la traza urbana de la ciudad de Veracruz hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX”, en *Historia urbana. 2º. Congreso RNIU: Investigación Urbana y Regional. Balance y perspectiva*, México, Gobierno del Distrito Federal, Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma de Tlaxcala, Red Nacional de Investigación Urbana, 1999, p. 194, *apud* en una descripción hecha por Tomás de Aguirre al Cabildo de la ciudad.

¹⁵Hardoy, “La forma de las ciudades”, en Solano, 1983, p. 317, refiere que pocas veces los suburbios de las ciudades y, en particular, las zonas extramuros de las pocas ciudades amuralladas que hubo en la Colonia, estuvieron representadas cartográficamente, así que no es raro que la mayor parte de los planos que conocemos de Veracruz no muestren esa zona.

espacio y las condiciones eran inadecuadas para el crecimiento de las actividades portuarias que se estaba verificando.¹⁶

Además de la ampliación extramuros, dentro del recinto amurallado también hubo cambios en los últimos años del siglo XVIII. Se construyeron la Escuela Práctica de Artillería, en el Suroeste de la ciudad, entre los baluartes de San José y Santiago; la Real Aduana fue separada de la Real Contaduría y ésta se quedó en la puerta del mar, a la entrada del muelle, mientras que la aduana se puso entre los conventos de San Francisco y el de San Agustín. La ciudad ganó solidez y altura, pues buena parte de las edificaciones tenían dos plantas, la superior utilizada como vivienda, la de abajo como almacén.¹⁷ Los balcones y rejas siguieron haciéndose de madera, pues el aire húmedo y salado corroía rápidamente el hierro. Otro cambio en la estructura de la ciudad del XVIII fue que se abrió una nueva calle de Noreste a Sureste, de modo que fueron ya dos las que en ese sentido cruzaban toda la extensión de la población, llamadas Real y de las Damas, pero a estas siguieron cruzándolas básicamente las mismas once calles paralelas que corrían del Suroeste al Noreste. Las calles habían sido adoquinadas hacia 1760, lo cual fue un avance importante en términos de la salubridad urbana. No obstante, ésta era una tarea que debía hacerse regularmente, pues para 1800 se calificó de urgente “por la fetidez de los caños, barrancos y pozos, que formando lodazales inmundos infestaban el aire y producían enfermedades peligrosas”.¹⁸

Sin duda, la ciudad se había desarrollado y crecido, pero seguía sorprendiendo a los visitantes que la veían por primera vez, pues la fama del comercio y los tesoros que por ella pasaban no correspondían con el aspecto de Veracruz. En proporción a lo que imaginaban era pequeña, modesta, los más optimista la calificaban de sobria, más bien adaptada al trajín del comercio porque predominaban los lugares para almacenar mercancías.

¹⁶ Gil Maroño, “Nuevas necesidades espaciales en la traza urbana de la ciudad de Veracruz”, 1999, p. 194.

¹⁷ Carmen Blázquez Domínguez, “Desarrollo económico y práctica política de las élites mercantiles de Jalapa y Veracruz, 1760-1800”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, coords., *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000, p. 142.

¹⁸ Real orden, 24 de junio de 1803, AGI, *México*, leg. 2988.

Las grandes casas no tenían lustre ni ostentación, sino espacio para guardar mercaderías y alojar a los comerciantes que en su mayoría permanecían sólo una temporada en el puerto, breve si era posible, pues el calor, los insectos y las enfermedades no eran anfitriones muy cordiales.¹⁹ La higiene y salubridad del puerto no eran nada buenas. Descripciones de 1789, 1795, 1798 y 1803 señalaban: los residentes tiran la basura y los desperdicios a las calles y a las zanjas abiertas; los pozos y las cisternas estaban contaminados de insectos y animales muertos y los escusados estaba por lo general cerca de los abastos de agua; los hospitales eran más bien depósitos de putrefacción y virulencia.²⁰

El ambiente de la ciudad, con todos sus contrastes, estaba en buena medida definido por tratarse del principal puerto del virreinato de la Nueva España y el único que podía dar albergue relativamente seguro a las embarcaciones de gran calado. A diferencia de Acapulco, una gran bahía, Veracruz no era un puerto natural, más bien un mal fondeadero en el que la fortaleza de San Juan de Ulúa era el único sitio donde las naves podían ser amarradas y resguardadas de las tempestades que provocaban los vientos del Norte. El arribo de los barcos, sobre todo la llegada de las grandes flotas mercantes, hacía que en Veracruz se desatara una febril actividad y un tráfico continuo de hombres y recuas de mulas llevando y trayendo mercancías. Además del comercio, la llegada de varias embarcaciones simultáneamente producía varios ingresos al vecindario veracruzano: el arrendamiento de casas y bodegas a los mercaderes europeos y a los maestros de los navíos, así como la venta de las provisiones que necesitaban para emprender las navegaciones de regreso y, sin duda, la venta de varios y diversos oficios que los hombres llegados del mar tras una larga travesía debían estar ansiosos de recibir. En Veracruz poco o nada se producía, así que todo venía por tierra y por mar de los pueblos y estancias cercanas, de manera que, junto con las naves de gran calado que atracaban en San Juan de Ulúa, también había un tráfico diario de pequeñas embarcaciones de cabotaje

¹⁹ Ésta es la impresión que Veracruz causó en Antonio de Ulloa, en Solano, pp. 15-16, así como también en otros viajeros, véanse por ejemplo los fragmentos incluidos en Martha Poblett, comp., *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.

²⁰ Archer, *El ejército en el México borbónico*, 1983, p. 63, *apud* en Revillagigedo, García Panes y Humboldt.

cargadas de frutas, verduras, legumbres, granos, aves, huevos, puercos y sebo que cambiaban por hierro y clavazones, aceitunas, aguardiente y géneros para vestirse y vender. Todos, el que más y el que menos, vendían y compraban, incluso los grandes mercaderes de renombre y caudal tenían en sus casas pulperías donde vendían cualquier clase de mercancías al por menor, desde brocados y encajes hasta pepitas y chiles.²¹

Además de las ocupaciones relacionadas con el comercio, la otra actividad predominante entre los residentes fue la de las armas. Su ubicación como principal puerto de altura y su cercanía relativa a Puebla y México, convirtieron a Veracruz en un lugar estratégico en los planes de defensa del virreinato. De hecho, las fuerzas militares organizadas habían estado allí presentes por lo menos desde 1550, cuando se formaron las primeras unidades de milicianos pardos y morenos libres y los primeros piquetes de lanceros en 1599.²² En la segunda mitad del XVIII, cuando se establece el servicio militar profesional en toda la Nueva España y se amplían y formalizan las milicias a partir de la llegada de Juan de Villalba en 1764, la importancia militar de Veracruz creció: se formaron e instalaron en Veracruz nuevos regimientos, que se agregaron a las antiguas milicias de pardos y morenos.²³ En 1799, por ejemplo, mil hombres formaban el cuerpo de lanceros de Veracruz, de los cuales cien, que integraban la primera escuadra, estaban ubicados en la zona extramuros, mientras que el resto vivía en 140 ranchos alrededor del puerto, localizadas en el mayorazgo de Santa Fe. Allí se dedicaban a la agricultura sembrando maíz, plátano, calabaza y frijol.²⁴

Como se reflejaba en sus cuerpos armados, la presencia dominante de las sangres negra y blanca en el puerto fue notada también por un atento observador del siglo XVIII, Antonio de Ulloa, el comandante de la última flota de comercio que llegó a Veracruz, quien describió a la población del puerto como compuesta de cuatro clases: españoles blancos criollos,

²¹ *Ibidem*.

²² Ben Vinson III, "Los milicianos pardos y la relación estatal durante el siglo XVIII en México", y Juan Manuel de la Serna H., "Integración e identidad, pardos y morenos en las milicias y cuerpos de lanceros de Veracruz en el siglo XVIII", ambos en Juan Ortiz Escamilla, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Universidad Veracruzana, 2005, p. 48, y Serna en Ortiz, 2005, p. 65.

²³ Archer, *El ejército borbónico*.

²⁴ Serna en Ortiz, "Integración e identidad", 2005, pp. 65, 67.

españoles europeos, negros y mixtos de blancos y negros. Sus actividades predominantes eran las armas, los servicios derivados de las faenas portuarias y el comercio. El Veracruz que Ulloa conoció fue el de los años de 1776 y 1777, apenas un poco antes de la transformación radical del comercio de fin de siglo. Decía acerca de los veracruzanos pertenecientes a las familias blancas con cierto caudal y de los europeos avecindados allí que era gente que siempre comenzaban su fortuna “por la ocupación más ordinaria, que es la de pulpero y extendiéndose ésta hasta vender géneros de todas clases crecen los caudales con la fortuna, y llegan a hacerse comerciantes de caudal y crédito”.²⁵ Y efectivamente, fue el comercio exterior marítimo el motor de arrastre que impulsó la vida económica y social del puerto de Veracruz, un motor que al final del XVIII se aceleró notablemente y, si bien nunca debió ser una ciudad esplendorosa –baste pensar en el calor agobiante, las nubes de mosquitos hambrientos y las recurrentes y mortíferas epidemias de fiebre amarilla– sin duda se fue transformando en las postrimerías del siglo XVIII y ganó cierta prestancia arquitectónica, desarrolló un ambiente económico y cultural dinámico, y desde luego una población creciente.

LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MONOPÓLICO Y SU DESINTEGRACIÓN

Para cumplir con las funciones de defensa y servir de puerto de amarre para los grandes barcos, el castillo de San Juan de Ulúa fue construido con troneras para colocar la artillería y con grandes argollones de metal clavados a las paredes para sujetar los barcos.²⁶ Su construcción tardó varios años y fue remodelado y ampliado varias, pero desde los primeros años del XVI fue la principal defensa que tuvieron los navíos ante los terribles vendavales que azotaban la costa veracruzana. Las embarcaciones más pequeñas quedaban ancladas y amarradas en la parte sur de la fortaleza, donde se formaba un canal estrecho y poco profundo. Las mercancías eran descargadas de los

²⁵ Antonio de Ulloa, “Descripción”, en Solano, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España, con dos apéndices: Descripción geográfico-física de la Nueva España de Antonio de Ulloa, y su correspondencia privada con el virrey don Antonio María de Bucareli*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1979.

²⁶ Díaz-Marta, “Rutas marítimas”, 1998, p. 34-35. Calderón Quijano, *Fortificaciones*, 1996, p. 80.

barcos en San Juan de Ulúa y de allí trasladadas en pequeñas lanchas hasta el muelle de la ciudad.

El comercio de España y sus dominios americanos cobró una inmensa fama y fue codiciado por todas las potencias europeas desde el siglo XVI. De España venían hacia las Indias textiles y hierro, vinos y aguardientes, vinagre y aceite, aceitunas y frutos secos; de América salían riquísimos cargamentos de plata y oro, perlas y esmeraldas, tintes, chocolate, azúcar, carey, cueros, en fin, grandes tesoros. En particular, España y las otras potencias europeas persiguieron asegurarse la mayor cantidad de oro y plata que pudieran, y por ello todas procuraron dominar territorios ultramarinos e imponer sobre ellos sistemas monopólicos de comercio. Los españoles, como los portugueses, pensaron primero en un monopolio real, pero muy pronto se dieron cuenta que sería inoperante y establecieron un monopolio manejado por comerciantes particulares.²⁷ Nadie que no fuera súbdito del rey de España podría negociar con las Indias, así que todo el comercio colonial se fue organizando como un monopolio que aseguró ganancias extraordinarias a unos cuantos españoles, permitió controlar el cobro de impuestos y, además, supervisar el paso de personas y objetos indeseables que atentaran contra la pureza católica o la soberanía española.

Para lograr la articulación de este sistema monopólico, Felipe II dispuso que todas las naves mercantes que se dirigieran a la América española debían reunirse en Sevilla, donde obtendrían sus licencias de navegación y desde donde emprenderían el viaje, juntas, bajo la custodia de dos naves de guerra habilitadas por el gobierno, denominadas la capitana y la almiranta. Todos los barcos seguirían una ruta de navegación fija para auxiliarse mutuamente y aminorar los riesgos naturales en un océano de reciente exploración, además de repeler los ataques de piratas y corsarios. A su vez, en las Indias, estos barcos serían recibidos exclusivamente en ciertos puertos: Veracruz, en el virreinato septentrional, y Cartagena y Portobelo en el virreinato del Perú. El convoy de barcos destinado a Veracruz fue conocido como La Flota de la Nueva España y el de Cartagena y Portobelo como Los Galeones de Tierra Firme. Conseguir este tipo de navegación coordinada implicó establecer

²⁷ García-Baquero, Antonio *La Carrera de Indias: suma de negocios y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, pp. 23-25.

calendarios y restringir las salidas una vez al año. La flota a Veracruz debía salir de Sevilla hacia junio, pasar el invierno en el puerto novohispano y zarpar de regreso en primavera, haciendo una escala en La Habana para llegar a España en agosto o septiembre. Originalmente se estableció que las flotas salieran anualmente, pero en el siglo XVII se fueron ampliando los plazos y zarparon cada dos o tres años. En esos lapsos llegaban pocos barcos a Veracruz desde España, a caso unas flotillas conocidas como “azogues”, compuestas por unos cuantos pocos mercantes y uno o dos galeones cargados con mercurio, insumo indispensable para beneficiar la plata. Además de estos barcos, quizá llegaba de España alguna que otra nave de las llamadas registros, que eran barcos mercantes que conseguían permiso para navegar de manera aislada. Pero Veracruz también recibía otras embarcaciones procedentes de distintos puertos coloniales, como el de La Guaira, de donde se traían grandes cantidades de cacao, o el de La Habana, de donde se traía cera.²⁸ Además de estos grandes mercantes que cruzaban el Caribe y el Atlántico, embarcaciones menores llegaban y salían diariamente entre Veracruz y los puertos menores de las costas laterales, trayendo comestibles y otros bienes, como materiales de construcción, a cambio de los cuales solían llevarse productos importados de Europa.

Ahora bien, a Veracruz no sólo llegaban las naves dedicadas al comercio regular. Otros tres tipos de barcos navegaron sus aguas: las artilladas encargadas de la protección —como, por ejemplo, las que componían la llamada armada de Barlovento—;²⁹ las naves negreras de las compañías que manejaban los monopolios para proveer de esclavos negros a la América española,³⁰ y otras naves extranjeras, como las de los corsarios, los piratas, los navíos de

²⁸ Arcila Farías, Eduardo, *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, y Julio Le Riverend Brusone, *Relaciones entre Nueva España y Cuba, 1518-1820*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1954.

²⁹ La armada de Barlovento tuvo una vida episódica e irregular. Los primeros esfuerzos para fundarla datan de 1636, pero no se materializó sino hacia 1640. Su sentido original, proteger las aguas del Caribe, se deformó al utilizar algunas de sus naves para llevar a España la plata y traer mercurio. A mediados del XVII se dispersó y se reconstituyó en 1665, pero se trasladó su base a Puerto Rico. Tras una nueva dispersión, volvió materializarse en 1676 y retomó su base en Veracruz: Lang, Mervyn F., “The Armada de Barlovento, Fleet Dispatch, and Transport of Mercury to Mexico, 1637-1738”, *Revista de Indias*, 1994, vol. LIV, núm. 202, pp. 575-591.

³⁰ La Corona española otorgó estos asientos o monopolios a diversas compañías sucesivamente, primero de Portugal, después a los holandeses, a una compañía francesa y, por último, a la Compañía inglesa del Mar Sur.

permisión³¹, o las de los comerciantes decididos a correr riesgos a cambio de las jugosas ganancias derivadas del contrabando, pues ésta fue una actividad cotidiana no sólo en las costas alejadas del Golfo, sino en el propio puerto de Veracruz, donde todos participaban o, por lo menos, toleraban los tratos ilícitos.³² Humboldt refiere que eran una práctica regular y cotidiana las llamadas “sendas telegráficas”, barcos que salían de Veracruz a Jamaica para hacer contrabando.³³

Aunque Veracruz debió tener un activo tráfico diario con las salidas y entradas de todas estas grandes y pequeñas embarcaciones, sin duda la llegada de la flota de Nueva España alteraba significativamente la vida en el puerto. Baste pensar en el impacto que podía tener sobre una población residente cercana a las seis mil personas, la llegada de una flota como la de Luis de Córdova en 1772, compuesta por 16 barcos que en total transportaron alrededor de 1,300 hombres entre tripulantes y pasajeros. De golpe, la ciudad tenía 20 por ciento más de personas llegadas por mar,³⁴ además de otros tantos arrieros, comerciantes y viandantes que bajaban de tierra adentro o venían de las costas aleñañas. Súmese al revuelo que debía causar esta población flotante, los trastornos causados en las calles de la ciudad por la circulación de algunos cientos de mulas acarreado mercancías.

Una vez que los barcos estaban amarrados en San Juan de Ulúa, estibadores y lancheros descargaban las mercancías y las trasladaban en pequeñas

³¹ Los navíos de permisión fueron los barcos ingleses que la Corona española tuvo que permitir que vieran a Veracruz cuando llegara una flota española. Estos barcos, al igual que el asiento de negros, fueron concedidos a la Compañía del Mar del Sur y fueron parte de las negociaciones para conseguir la firma de los tratados de Utrecht que puso fin a la guerra de Sucesión contra Inglaterra: Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1971.

³² García de León, Antonio, “Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII”, en Carmen Yuste, coord., *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997, pp. 18-28.

³³ Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, estudio prel., rev. del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México: Porrúa, 1966, p. 496.

³⁴ Por ejemplo, la flota de Luis de Córdova de 1772, estuvo formada por 16 barcos. En esos años, un barco de 200 a 500 toneladas, como los que vinieron en esa flota, navegaba con una tripulación de 71 hombres en promedio. En la flota de Córdova vinieron 131 comerciantes, varios de ellos con sus dependientes, además de 50 misioneros, 49 chinos y 32 pasajeros contando a un nuevo arzobispo con sus 31 familiares, así que bien pudo traer a más de 1,398 personas: Carmina Sánchez Olea, “La flota y la feria de Luis de Córdova (1772-1773)”, Tesis de licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 2006, pp. 41-42.

embarcaciones al muelle de Veracruz en tierra firme. Esta operación podía prolongarse hasta tres meses y con frecuencia debía ser suspendida por las lluvias. Mientras duraba la descarga, se debían apostar guardias en todos los barcos para vigilar que nadie se escabullera con mercancías para introducirlas ilegalmente al virreinato. Conforme los fardos, las cajas y los toneles ingresaba a Veracruz por la puerta del Mar, se iban apilando en barracas dispuestas provisionalmente en la plaza de la Contaduría y allí, previa revisión de los documentos por parte de los oficiales reales, las mercancías eran entregadas a los comerciantes.³⁵

De Veracruz el grueso de sus cargamentos era internado a lomo de mula para venderse en Xalapa, Puebla y la ciudad de México.³⁶ Era allí, en la capital del virreinato, donde se realizaban la mayor parte de las transacciones. Residencia de los grandes comerciantes miembros del Consulado de México, eran ellos quienes compraban lotes completos de mercancías que almacenaban para después revenderlas al por menor y distribuir las por otras provincias del virreinato.³⁷

Mientras se realizaban las operaciones de compraventa, los barcos anclados en San Juan de Ulúa eran reparados, calafateados y puestos a punto para emprender el viaje de regreso a España. Una vez concluidas las reparaciones, el comandante de la flota daba aviso al virrey, a los diputados del comercio y a los oficiales reales para que se extendieran las guías y los despachos de embarque para que cuanto antes se iniciaran las operaciones para cargar los barcos.³⁸ Lo último que se subía era la plata, que era cargada a bordo de la capitana y la almiranta. En estos barcos de la armada se cargaban también los productos destinados al consumo de la casa del rey, como el chocolate, o los que eran propiedad de la Real Hacienda, como el tabaco. La orden que siempre recibían los comandantes de las flotas era que retornaran a España con los tesoros del rey a la mayor brevedad posible, pues

³⁵ Veitia Linage, Joseph, *Norte de la contratación de las Indias occidentales*, Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945, libro II.

³⁶ Ulloa, "Descripción", en Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 1979.

³⁷ David Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, p. 137-138.

³⁸ Instrucción a Ulloa para el viaje de flota, El Pardo, 15 de marzo de 1776, en Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 1979, p. CXX.

invariablemente el arribo de la plata americana a la Península era aguardado con enorme impaciencia. Los mercantes iban saliendo de Veracruz conforme estaban listos y de acuerdo con sus licencias de navegación, pero se recomendaba que si llevaban plata navegaran al amparo de las naves artilladas. Sin embargo, los flotistas españoles no siempre lograban cerrar sus tratos con los almaceneros mexicanos con la rapidez deseada, básicamente porque no se ponían de acuerdo en los precios de las mercancías. Los mexicanos demoraban en tomar la decisión de comprar, pues a ellos no les corría ninguna prisa: a fin de cuentas estaban en sus casas y podían presionar a los flotistas para que bajaran los precios, pues ellos sí tenían que volver a España y rendir cuentas a sus patrones en Cádiz o en otras de las grandes capitales mercantiles europeas.

Todas las operaciones que se realizaban a la llegada y salida de una flota ponían en actividad a ejércitos de pilotos, marineros, guardias, artilleros, estibadores, carpinteros, calafateadores, cargadores y arrieros encargados de aprestar los barcos y trajinar con todos los cajones, fardos, barriles y envoltorios. A ellos se sumaban muchos otros encargados de preparar alojamientos y comida en los mesones y de llevar a la ciudad los bastimentos necesarios. En la ciudad de Veracruz, asentada en arenales yermos, se producían poquísimos comestibles, acaso lo que daban algunas huertecillas entre los médanos de arena, así que éstos debían acarrearlos diariamente por tierra desde los ranchos o estancias carcanos, o por mar desde la Antigua, Medellín, Alvarado y Tlacotalpan.³⁹ La provisión hidráulica a la ciudad tampoco era sencilla. Las aguas del Tenoya eran salobres, así que no servían para el consumo humano. El agua dulce debía enviarse por cañería desde una laguna distante legua y media de la ciudad y ésta a veces escaseaba, así que se recurría a los aljibes. Otras penosas pero indispensables faenas también debían complicarse con la llegada de una flota, como la de vaciar cada noche en el mar los “vasos excrementorios”, una tarea encargada a esclavos negros u otros trabajadores obligados por la necesidad.⁴⁰

³⁹ Ulloa, en Solano, *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, 1979, p. 21.

⁴⁰ Vicente Basadre, “Memoria sobre la construcción de sumideros para purificar la atmósfera” (1797), en Javier Ortiz de la Tabla, *Memorias político-económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

Además de los trabajadores ocupados en estas rudas faenas de mar y tierra, muchos otros hombres se ponían en marcha, como los dedicados al comercio, desde los propios mercaderes y sus empleados, factores y consignatarios, hasta los pequeños comerciantes que atendían en las pulperías o tiendas dedicadas a las ventas al detalle de artículos diversos, a decir, viandantes y buhoneros. Junto con ellos, arribaban los oficiales de la Real Hacienda, contadores, tesoreros, notarios, escribanos, tinterillos, y claro, tantos otros que en esos días encontrarían trabajo en el puerto por la cantidad de gente yendo y viniendo, desde los que cuidaban el alma como los frailes y curas, hasta los sanadores del cuerpo, tan afectado en el clima tropical y por temporadas destrozado por las epidemias de fiebre amarilla y paludismo. Cuando todos los barcos de la flota zarpaban de Veracruz, la ciudad debía sentir un gran alivio y su trajín comercial debía recobrar el ritmo cotidiano.

Sin embargo, en el transcurso del siglo XVIII la vida portuaria se transformó profundamente. El aumento de su población fue signo inequívoco del cambio que vivió el puerto y un crecimiento de esa magnitud evidentemente se debió a la atracción que ejerció el lugar sobre un alto número de inmigrantes, desde luego no a un crecimiento natural de la población. Y en el caso de Veracruz la fuerza de atracción principal fue el comercio.

El antiguo régimen comercial español de flotas y galeones resultó cada vez más ineficiente. A lo largo del siglo XVII cada vez fue más frecuente que las flotas demoraran en llegar hasta tres años y en el XVIII las guerras impidieron su paso durante muchos calendarios más. El lapso más largo fueron 18 años durante la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748), cuando los galeones de Tierra Firme fueron suspendidos definitivamente y se consideró hacer lo mismo con la flota de Nueva España. No obstante, ésta se restauró y se enviaron todavía algunas flotas más a Veracruz, pero la suerte del sistema estaba echada y no subsistiría mucho más.

La Corona comenzó a transformar el viejo sistema mercantil de manera cautelosa. En 1765 decretó el “comercio libre, pero protegido” para varios puertos del Caribe y de España. Es decir, permitió que los navíos españoles navegaran entre varios puntos y que lo hicieran de manera aislada, ya no en flota custodiada por naves de guerra. Sin embargo, la participación extranjera siguió prohibida –de allí el adjetivo de “protegido”, pues siguió siendo un monopolio español–. En los siguientes años se amplió esta concesión a otros

puertos, hasta que finalmente en 1778 se publicó el *Reglamento para el comercio libre de España e Indias*. No obstante, Veracruz no fue incluido en este nuevo régimen por temor a dislocar el sistema mercantil de la principal colonia productora de plata y por la oposición de los poderosos mercaderes de la ciudad de México. De cualquier modo, la última flota de la Nueva España zarpó de regreso a la península ese mismo año. La Nueva España fue integrada al régimen de comercio libre de manera suave, sin hacer una declaración amplia y formal. Primero se fueron dando licencias a navíos de registro para navegar desde diferentes puertos españoles a Veracruz,⁴¹ y al fin, en 1789, fue incorporada oficialmente. Aunque en modo alguno se trató de una verdadera libertad de transacción, el cambio para todo el comercio hispanoamericano fue notable. Se ha calculado que gracias al nuevo régimen el comercio colonial creció 400 por ciento de 1778 a 1796.⁴² Bien es cierto que estos cálculos se han hecho tomando como base un año particularmente bajo, 1778, y que debe considerarse que en la segunda mitad del siglo XVIII hubo en general una expansión de la economía mundial, pero aún así el incremento del comercio en las colonias españolas fue formidable.

Sin duda este impresionante crecimiento debió ser el que atrajo tanta población a la ciudad de Veracruz y fueron estos nuevos residentes los que imprimieron una dinámica económica y cultural tan importante en la “antigua ciudad de Tablas”. La presencia de varios nuevos comerciantes en el virreinato y la creciente ola de negocios mercantiles permitió a algunos grupos desasirse de la tutela de los antiguos Consulados de Andalucía y México y fundar sus propios gremios, como ocurrió en Veracruz en 1795. A su vez, este nuevo Consulado promovió el desarrollo del puerto al encargarse de algunas mejoras en la infraestructura de la ciudad y de la difusión de información e ideas económicas.

⁴¹ Hugo Martínez, “Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre, 1778-1789. El comercio de Nueva España y la metrópoli visto a través de la *Gazeta de México*”, Tesis de Licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 2007.

⁴² Fisher comenzó cuestionando las estimaciones que se hicieron sobre el comercio libre a partir de 1778, las cuales fueron desde un aumento del 300% (por ejemplo Brading, en Bethel, 1984, apoyado en una memoria sobre la situación del Estado escrita por Floridablanca para Carlos IV) hasta 700% (Haring, en *El imperio español en América*, 1947). Destacó que estas estimaciones se refirieron básicamente a la década de 1778 a 1788: Fisher, John Robert, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, Servicios de Estudios, 1993 (Estudios de Historia Económica, num. 27), pp. 54-55.

Sin embargo, las constantes guerras de fin de siglo trastornaron también este nuevo sistema, provocando que evolucionara de forma errática, y lo que ha complicado la evaluación del verdadero alcance que tuvo el comercio libre. A partir de 1796, de nueva cuenta los bloqueos británicos en Cádiz provocaron periodos de parálisis comercial, a los cuales siguieron etapas de alzas espectaculares y repentinas.

Después de la derrota de la armada británica ante la española en 1797, el almirante Nelson impuso un bloqueo al puerto de Cádiz que paralizó el comercio español trasatlántico. Pocos meses después, el marqués de Branciforte, virrey de la Nueva España, comunicaba a la corte metropolitana que muchos corsarios y fragatas de guerra británicos navegaban cerca de las costas mexicanas y habían capturado ya a algunos barcos, poniendo a todos en alarma y provocando que los comerciantes especularan con las mercancías que tenían almacenadas. Ni siquiera en la guerra anterior contra Francia el comercio había sufrido tanto. Ese año, las importaciones españolas en Veracruz tuvieron una caída del 92 por ciento, al pasar de 6,5 millones a 520 mil pesos, mientras que las exportaciones veracruzanas a España cayeron 97 por ciento, de 7.3 millones a 238 mil pesos.

Ante esta situación y para impedir consecuencias más graves, la Corona emitió la real orden del 18 de noviembre de 1797, que permitió el comercio con América en buques extranjeros neutrales que salieran de puertos españoles o de puertos neutrales europeos, pero con la condición de que retornaran a puertos españoles. Se trataba de “un recurso extremo para los casos de necesidad urgente e irremediable”, según señalaba la propia orden real. Es decir, no era una medida que agradara a la corte española, pues vulneraba la tradición monopólica, sino un recurso inevitable para no perder totalmente el contacto con sus colonias. Pero las cosas no salieron bien. La guerra se prolongó, las órdenes que permitían y prohibían el comercio neutral causaron grandes confusiones y todo el sistema mercantil se dislocó sin remedio. Sencillamente el comercio neutral desbordó los límites y en los puertos americanos fue interpretado con una gran laxitud, pues en las propias colonias se autorizó el comercio directo entre locaciones americanas y extranjeras, incluyendo las de los Estados Unidos y de “colonias extranjeras amigas”, definición realmente ambigua en la que los propios ingleses encontraron resquicios para colarse. La poca disciplina con la que se practicó

el comercio neutral provocó su revocación en 1799, pero esta orden y las sucesivas quedaron prácticamente sin efecto.

Al cesar la guerra contra Inglaterra, el comercio propiamente español se recuperó en el bienio de 1802-1803, pero después las cosas se complicaron mucho más porque de 1805 a 1808, la Corona vendió licencias especiales de comercio a expediciones neutrales procedentes de puertos del Norte europeo y de Estados Unidos para agilizar la salida de las remesas de plata para el rey de España, destinadas a pagar sus deudas de guerra.

Los intercambios en esta época de guerra implicaron operaciones complicadísimas que involucraron a gobiernos y empresarios particulares que lo mismo eran aliados, que neutrales y enemigos, pues los arreglos secretos y triangulares fueron los únicos que permitieron mantener en circulación los flujos de metales y mercancías, objetivo que a fin de cuentas a todos convenía ver cumplido. De tal suerte que el rey de España pactó simultáneamente con Napoleón y con el almirantazgo británico y usó a comerciantes españoles, veracruzanos, holandeses, norteamericanos y británicos.⁴³

Este comercio desigual se realizó en Veracruz hasta 1808, cuando una vez más todo el panorama cambió radicalmente a partir de que las tropas francesas invadieron el territorio español y los reyes de España abdicaron en favor de los Bonaparte. España quedó dividida y el pueblo se alzó en contra de los invasores. El puerto de Cádiz, núcleo de la vinculación con las colonias, se convirtió en el bastión de los liberales en su lucha contra los franceses. Para ganar fuerza, los liberales españoles negociaron con Inglaterra y consiguieron que de enemiga secular se transformara en su aliada. Los ingleses, a cambio de su apoyo, intentaron que les franquearan plenamente el acceso al comercio hispanoamericano, en particular el mercado mexicano. De hecho, los grandes debates de la política comercial entre los años de 1797 y 1821 se dieron en torno a dos temáticas fundamentalmente: la aplicación episódica del comercio neutral y la conveniencia o no de instaurar un auténtico comercio libre, es decir, que realmente se abrieran los puertos hispanoamericanos al comercio con otras naciones y no sólo se diera esa relativa apertura por la cual se habilitaron varios puertos dentro del mismo imperio español –lo que se denominaba “el comercio libre, pero protegido”–.

⁴³ Souto, *Mar abierto*, 2001.

Legalmente nunca se impuso un comercio libre en Veracruz mientras Nueva España estuvo bajo la soberanía de España: ningún gobierno español, ni el de las juntas ni el de las Cortes gaditanas abrieron, con todas las de la ley, el comercio de las colonias, a pesar de que en los hechos prácticamente lo habían perdido. Se resistían a reconocer que su control sobre el tráfico colonial era ya muy débil, pues a pesar de todo seguía siendo su principal fuente de plata.

Naturalmente el punto de vista que tenían los veracruzanos era muy diferente al de los gaditanos, pues mientras éstos perderían lo poco que les quedaba, en México la apertura comercial significaría que más comerciantes tendrían acceso a los barcos ingleses y a sus mercancías, siempre más baratas que las ofrecidas por los españoles y ahora sin los riesgos que implicaba el comercio ilegal o semiclandestino. Aunque desde luego no todos pensaban igual en la Nueva España. Los grandes comerciantes ligados a las casas europeas, beneficiarias de los permisos de comercio neutral y de las licencias derivadas de los grandes operativos financieros que ya comerciaban con los ingleses, no veían con tan buenos ojos la apertura generalizada del comercio, pues con ello perderían sus privilegios y el gran margen de ganancias que implicaban, pero los medianos y pequeños comerciantes veían en esta coyuntura su oportunidad para hacer negocios abiertamente con los ingleses. Sea como fuere, el comercio genuinamente libre no se abrió y todavía el puerto de Veracruz permanecería legalmente cerrado a los extranjeros hasta el fin del virreinato.

No obstante, la invasión francesa en España, la caída de la monarquía española, la destitución del virrey Iturrigaray y el surgimiento de conspiraciones autonomistas e independentistas en la Nueva España, generaron un ambiente en el que la desobediencia en materia comercial fue prácticamente total.⁴⁴ El comercio neutral siguió prohibido en el papel, pero la excusa de la “urgente necesidad”, la incapacidad de la Corona para impedirlo y una nueva oleada de licencias especiales dadas a partir de 1814, dejaron en la práctica abiertos los puertos americanos a los buques extranjeros.

En suma, para los primeros años del siglo XIX todo el sistema de comercio del imperio español se estaba desintegrando y sólo faltaba el golpe de

⁴⁴ Fisher, *El comercio entre España e Hispanoamérica*, 1993, p. 56.

gracia, el cual sobrevino en 1821. Ese año, Fernando VII ordenó la apertura de los puertos coloniales al comercio extranjero: pero su decreto no entró en vigor en México, pues antes se firmó el acta que declaró la independencia, así que la instauración del comercio libre propiamente dicho fue, al fin de cuentas, una decisión tomada por el nuevo gobierno mexicano.

EPÍLOGO: LA CIUDAD ENTRE UN RÉGIMEN Y OTRO

La ciudad de Veracruz, sin embargo, no pudo disfrutar de inmediato la apertura del comercio a los extranjeros, pues todavía le tocaría sufrir su peor parte en la guerra por la independencia. Las últimas fuerzas realistas se atrincheraron en San Juan de Ulúa y desde allí bombardearon la ciudad. El gran monumento que había caracterizado a la ciudad de Veracruz, erigido para defenderla de una agresión militar marítima, fue usado en contra de la ciudad misma. Veracruz, a su vez, devolvió el fuego y hasta 1825 intercambiaron agresiones. La mayor parte de la población civil tuvo que abandonar la ciudad y buscar asilo en Alvarado –hacia donde se trasladó el comercio–, Jalapa, Córdoba y Orizaba. En el puerto prácticamente sólo quedaron los militares.⁴⁵ A pesar de todo, la comunicación comercial entre San Juan de Ulúa y Veracruz siguió hasta 1824, fecha en que el gobierno mexicano intentó sitiar completamente el castillo, que tuvo que ser abastecido desde La Habana. Las hostilidades se recrudecieron pero, a fin de cuentas, los españoles capitularon y San Juan de Ulúa comenzó a ser evacuado a las ocho de la mañana del 19 de noviembre de 1825. Al día siguiente, una guarnición veracruzana tomó posesión del castillo, y la ciudad y su baluarte volvieron a vincularse.

Aunque no hubo demasiadas bajas humanas gracias a que la ciudad fue evacuada y su comercio trasladado a Alvarado, la ciudad sí sufrió bastantes daños. Durante los bombardeos el viajero inglés Henry George Ward la describió así:

“Nada más triste que el aspecto de las calles por donde pasamos. Un pueblo completamente abandonado por sus habitantes debe presentar

⁴⁵ Delfina Fernández, *Últimos reductos españoles en América*, Madrid, MAPFRE, 1992, capítulo VIII, en particular p. 242.

siempre una vista extraña y dolorosa; pero cuando a esta inusitada soledad se añaden las huellas de recientes guerras, casas acribilladas a balazos, iglesias semiderruidas y bandadas de buitres congregándose alrededor de algún animal muerto en la calle, es difícil imaginar una imagen de desolación más sobrecogedora”.⁴⁶

Poco a poco la ciudad portuaria fue recuperando su dinamismo. Para mediados del siglo XIX, algunos planos muestran una ciudad, no sólo en pie, sino con renovada solidez y presencia. En las descripciones hechas por uno de sus grandes historiadores, Miguel Lerdo de Tejada, se descubre la recuperación de la ciudad tras la devastación de la guerra. Y hasta cierto punto su modernización. Cuenta, por ejemplo, que en la región extramuros se construyó una plaza de toros y, más importante aún, que se estableció la estación del ferrocarril Veracruz-San Juan. Otras señales de la modernización descritas por el historiador veracruzano son que en la Plaza de Armas se pusieron jardineras y que se construyó el paseo arbolado de la Alameda. Pero Veracruz, como varias otras ciudades mexicanas, conservó hasta el final del siglo XIX el aspecto que adquirió en los años coloniales. Fue casi en el 1900 cuando una ola renovadora transformó la traza urbana y la tecnología sanitaria e hidráulica revolucionó la vida en la urbe portuaria de Veracruz,⁴⁷ convirtiéndola en una de las ciudades más agradables de la República Mexicana y sin que hasta la fecha haya perdido su condición de principal puerto comercial del país. ❧

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

AGI, *México*, leg. 2988.

Aguilera Rojas, Javier, *Fundación de ciudades hispanoamericanas*, Madrid, MAPFRE, 1994.

Antuñano Maurer, Alejandro, *et al.*, *Veracruz. Primer puerto del continente*, México, ICA/Fundación Miguel Alemán/Espejo de Obsidiana, 1996.

⁴⁶ George H. Ward, “México en 1827”, en Carmen Blázquez, comp., *Veracruz. Textos de su historia*, México, Gobierno del Estado de Veracruz/Instituto Veracruzano de Cultura/Instituto Mora, 1988, p. 222.

⁴⁷ Eulalia Ribera Carbó, “Traza, ocupación del espacio y segregación. La morfología urbana de Orizaba en el siglo XIX”, en Carlos Contreras Cruz y Claudia Patricia Pardo Hernández (coords.), *De Veracruz a Puebla. Un itinerario histórico entre la colonia y el porfiriato*, México, Instituto Mora, 1999, p. 39.

- Arcila Farías, Eduardo, *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Archer, Christon I., *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- Basadre, Vicente, “Memoria sobre la construcción de sumideros para purificar la atmósfera” (1797), en Ortiz de la Tabla, Javier, *Memorias político-económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.
- Blázquez Domínguez, Carmen, “Desarrollo económico y práctica política de las élites mercantiles de Jalapa y Veracruz, 1760-1800”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, coords., *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000.
- Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975.
- Calderón Quijano, José Antonio, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, MAPFRE, 1996.
- Díaz-Marta, Manuel, “Rutas marítimas y puertos durante la etapa colonial”, en Instituto de Ingeniería de España, *Vías de navegación y puertos históricos en América*, Madrid, Doce Calles, 1998.
- Fernández, Delfina, *Últimos reductos españoles en América*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- Fisher, John Robert, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, Servicios de Estudios, 1993 (Estudios de Historia Económica, num. 27).
- Gage, Thomas *El inglés americano: sus trabajos por mar y tierra o nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introducción y notas de Eugenio Martín Torres, México, Fideicomiso Teixidor/Libros del Umbral, 2001.
- García de León, Antonio, “Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII”, en Carmen Yuste, coord., *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997.
- García-Baquero, Antonio *La Carrera de Indias: suma de negocios y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992.

- Gil Madroño, Adriana, “Nuevas necesidades espaciales en la traza urbana de la ciudad de Veracruz hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX”, en *Historia urbana. 2º. Congreso RNIU: Investigación Urbana y Regional. Balance y perspectiva*, México, Gobierno del Distrito Federal, Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma de Tlaxcala, Red Nacional de Investigación Urbana, 1999.
- Hardoy, Jorge E., “La forma de las ciudades coloniales en la América española”, en Francisco de Solano, coord., *Estudios sobre la ciudad iberoamericana*, Madrid, CSIC, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983.
- Jiménez Codinach, Guadalupe, *La gran Bretaña y la Independencia de México, 1808-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 1991.
- Kostof, Spiro, *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*, London, Thames and Hudson, 1991.
- Lang, Mervyn F., “The Armada de Barlovento, Fleet Dispatch, and Transport of Mercury to Mexico, 1637-1738”, *Revista de Indias*, 1994, vol. LIV, núm. 202, pp. 575-591.
- Le Riverend Brusone, Julio, *Relaciones entre Nueva España y Cuba, 1518-1820*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1954.
- Martínez, Hugo, “Entre la supresión del régimen de flotas y el decreto de comercio libre, 1778-1789. El comercio de Nueva España y la metrópoli visto a través de la *Gazeta de México*”, Tesis de Licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 2007.
- Musset, Allain, *Mudarse o desaparecer: traslado de ciudades hispanoamericanas y desastres, siglos XVI-XVIII*, México, s.e., ca. 1995.
- _____, “Les déplacements des villes en Amérique Hispanique”, *Villes en Parallèle*, núm. 25, 1997, pp. 178-199.
- Olmos Cueva, María Teresa, “Veracruz. Estudio acerca de la política marítima novohispana”, Tesis de Licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 1963.
- Pedro Rodríguez, Antonio E. y Manuel Lucena Giraldo, “El ingeniero Bautista Antonelli y la fortificación del Nuevo Mundo, 1580-1616”, en Instituto de Ingeniería de España, *Vías de navegación y puertos históricos en América*, Madrid, Doce Calles, 1998.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

- Poblett, Martha, comp., *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.
- Ribera Carbó, Eulalia, “Traza, ocupación del espacio y segregación. La morfología urbana de Orizaba en el siglo XIX”, en Carlos Contreras Cruz y Claudia Patricia Pardo Hernández (coords.), *De Veracruz a Puebla. Un itinerario histórico entre la colonia y el porfiriato*, México, Instituto Mora, 1999, p. 39.
- Riviére D’Arc, Hélène, *Guadalajara y su región*, México, SepSetentas, 1973.
- Sánchez Olea, Carmina, “La flota y la feria de Luis de Córdova (1772-1773)”, Tesis de licenciatura, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia, 2006.
- Seijas y Lobera, Francisco de, *Gobierno militar y político del reino imperial de la Nueva España (1702)*, est., introd. y notas de Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas, 1986.
- Serna H., Juan Manuel de la, “Integración e identidad, pardos y morenos en las milicias y cuerpos de lanceros de Veracruz en el siglo XVIII”, en Juan Ortiz Escamilla, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Universidad Veracruzana, 2005, pp. 61-74.
- Solano, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España, con dos apéndices: Descripción geográfico-física de la Nueva España de Antonio de Ulloa, y su correspondencia privada con el virrey don Antonio María de Bucareli*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1979.
- Souto Mantecón, Matilde, “Acerca de los escritos económico políticos de los secretarios del Consulado de Veracruz: Vicente Basadre, José Donato de Austria y José María Quirós”, en Carmen Yuste, coord., *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000.
- _____, “La imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX”, en Johanna von Grafenstein Gareis, *El Golfo-Caribe y sus puertos*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006, Tomo I.
- _____, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, coords., *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del*

- sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México–Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000.
- _____, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.
- Trens, Manuel, *Historia de Veracruz*, Jalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1947-1948.
- Ulloa, Antonio de, “Descripción”, en Solano, Francisco de, *Antonio de Ulloa y la Nueva España, con dos apéndices: Descripción geográfico-física de la Nueva España de Antonio de Ulloa, y su correspondencia privada con el virrey don Antonio María de Bucareli*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, 1979.
- Veitia Linage, Joseph, *Norte de la contratación de las Indias occidentales*, Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945, libro II.
- Villaseñor y Sánchez, Joseph Antonio de, *Theatro americano. Descripción general de los Reynos y Provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, prólogo de María del Carmen Velázquez, México, Trillas, 1992.
- Vinson III, Ben, “Los milicianos pardos y la relación estatal durante el siglo XVIII en México”, en Juan Ortiz Escamilla, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII Y XIX*, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Universidad Veracruzana, 2005, pp. 47-60.
- Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1971.
- Ward, George H., “México en 1827”, en Carmen Blázquez, comp., *Veracruz. Textos de su historia*, México, Gobierno del Estado de Veracruz/Instituto Veracruzano de Cultura/Instituto Mora, 1988.
- Zárate Toscano, Verónica, “Los albores del periodismo veracruzano: el *Jornal Económico Mercantil de Veracruz* como fuente histórica”, en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 33, 1995.