

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

VERACRUZ

**Estudio acerca de la política
marítima Novo-hispana.**

**Tesis que para optar por el Título de Licenciado en Historia
presenta Ma. Teresa Olmos Cueva.**

MEXICO, 1963



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

EL MAR Y LA CIVILIZACION

- 1.—Las Grandes rutas clásicas. Río y mar.
- 2.—El nuevo estilo científico. Matemática y conocimiento.
- 3.—Nuevo tiempo y espacio.
- 4.—Heliocentrismo y navegación.
- 5.—Noticia de los primeros viajes.
- 6.—Arquitectura portuaria.
- 7.—Astrolabio y brújula.

EL MAR Y LA CIVILIZACION

Lo que llamamos civilización, o sea, el poderío del hombre sobre las fuerzas naturales, poderío que se inicia con el descubrimiento del fuego, es el resultado de la aplicación del conocimiento a las cosas, para transformarlas en el orden de las necesidades humanas. Civilización y ciencia, son, por lo tanto, conceptos correlativos.

Primero, la civilización tuvo como escenarios naturales los ríos. Ya Heródoto, por ejemplo, escribió que Egipto era un don del Nilo.¹ Más tarde, como consecuencia del descubrimiento de las constelaciones y la periodicidad de sus movimientos, la civilización desemboca de los ríos al mar. Es el caso de Fenicia, Grecia y Roma. Así como la sangre pone en comunicación las distintas partes del cuerpo, promoviendo las sensaciones, ideas y sentimientos de éste, el río y el mar promueven el caudal de la civilización. Sin duda, una ciencia dirige la expansión civilizadora; se trata de la astronomía. El hombre ha sabido navegar en la medida que adquirió el conocimiento de los movimientos estelares. El río y el mar reproducen, en su líquido seno, el movimiento regular de los astros. La astronomía griega hizo posible la navegación por el Mediterráneo, lo mismo que la astronomía asirio-babilónica hiciera posible la de los grandes ríos del oriente clásico.

Dos grandes sistemas astronómicos dirigen, pues, la tarea civilizadora de la Antigüedad en los ríos y el mar. Civilización significa humanización. El descubrimiento de Hiparco —la esfericidad de la tierra— permaneció ignorado durante muchos siglos. En el largo período que representa la europeización de la cultura mediterránea, los ríos y el mar habilitan para el hombre las tierras del Viejo Continente. El Danubio, el Rhin, el Volga y el Mar del Norte han civilizado a Europa. Por esas vías fueron transportadas, con las mercancías —paños, sal y especias, ganado lanar y alimentos— las costumbres e ideas que más tarde darían origen a la civilización occidental. El descubrimiento de Hiparco vuelve a repetirse en Copérnico, ahora con mayor acopio de argumentos matemáticos. El acontecimiento

¹ Heródoto, *Los Nueve Libros de la Historia*. 2V. Madrid, Trad. Carlos de Baraibar, Ed. Hernando, 1904. 1-45.

introduce una nueva perspectiva del universo y, en consecuencia, del lugar de nuestro planeta en éste. Una vez más, con la revolución astronómica cristaliza una nueva forma de vivir, una realidad material, espiritual y política distinta. Copérnico abre, en suma, el período de la civilización en el ámbito oceánico.

Encontramos aquí una de las leyes principales de la civilización. El desarrollo de los conocimientos perfila e inspira, además, la civilización, tanto en el aspecto externo, es decir, en la transformación de las fuerzas naturales, como en el aspecto interno, relativo al conocimiento que el hombre tiene de sí mismo. Para el Renacimiento el primero de los aspectos iba a cristalizar en la conquista total del globo.

Las grandes rutas clásicas. Río y mar

¿Han vivido los pueblos, en los orígenes de la Historia, en el aislamiento físico y social impuesto por las condiciones telúricas y geológicas de nuestro planeta? Todo lo que conocemos al respecto nos indica a responder con la negación. Es difícil imaginarse ese estado de aislamiento determinado por la geología sabiendo que la civilización exige intercomunicación social. El estado de naturaleza subordina al ser humano a las condiciones telúricas del medio, mientras que el estado cultural, por incipiente que sea, exige la transformación del medio telúrico por el hombre. Es posible que las primeras emigraciones de los pueblos hayan sido producidas por movimientos geológicos; había que buscar mejores condiciones de vida por el desplazamiento dirigido al azar.

Sólo cuando nuestro contemporáneo primitivo se dio cuenta de que las estaciones del año, los movimientos de las constelaciones, el curso de los ríos y las mareas, obedecían a una regularidad, a un orden inalterable, los desplazamientos migratorios, realizados al azar para huir del terremoto, de la inundación, de la sequía, etc., desaparecen. El descubrimiento de la conjunción del cielo y la tierra en movimientos regulados, origina las artes civilizadoras del viaje y, concretamente, de la navegación. El río, el mar, las montañas y los valles, en suma, la distancia física, ya no son barreras sino estímulos

que salvar y franquear. El último horizonte, en la tierra o en el agua, no es una barrera sino un camino.

Sin duda, miles de años han debido transcurrir para que esto sucediera. Es imposible fijar la cronología correcta. Sabemos que la historia de la civilización no se cuenta por años sino por las realizaciones logradas. La primera de éstas consiste, por lo tanto, en utilizar los obstáculos infranqueables, que imponían el aislamiento físico y social, en vías de comunicación. El mar y el río estaban hechos por la naturaleza, pero el camino por tierra había que trazarlo; sin embargo, ambos, el camino de tierra y el del agua, transformaron el sedentarismo primitivo en civilización propiamente dicha, al empujar hacia los confines del mar y la tierra. El primer árbol conscientemente ahuecado realiza el milagro; arriba, en la bóveda celeste, una constelación dirige la gran aventura.

La tierra está inmóvil para los sentidos del hombre. El mar es, en cambio, movimiento. Sólo al descubrirse la regularidad de las mareas y los vientos, regida desde las constelaciones, es posible convertirlo en camino, las primeras rutas son costeras. "Neptuno está celoso del navegante y desata su ira en las aparatosas tormentas" diríamos, parodiando el solemne lenguaje de Hesíodo.² Pero el mar es una incitación constante para el hombre, que se lanza ahora a cruzarlo, provisto del canaleta o remo. La piragua es, por tanto, el antepasado de las embarcaciones modernas. La pértiga de la armada fue substituida por el remo y éste a su vez, por la vela. Tres hechos anteriores sin duda, a la historia escrita. Una de las más primitivas representaciones de un barco se encuentra en un vaso egipcio que data del año 3000 A. de C. Se trata de un velero con mástiles, velas cuadradas, y veintiseis remeros en una de las bandas.

Los fenicios, que emigran desde la región palestínica a las playas del Mediterráneo (hacia 1500 A. de C.), se establecen en la costa septentrional de Siria. Una banda de la costa de pocos kilómetros de longitud, quizá 150 y 40 de profundidad, señala, con el doble nombre de Sidón y Tiro, el primer centro de navegación conocido en la his-

² Hesíodo, *Los Trabajos y los Días*. Madrid, Trad. Emeterio Mazorriaga, Ed. Hernando, 1907. p. 125.

toria. Fenicia abre, pues, las primeras rutas marítimas, fundando colonias a lo largo del litoral septentrional de Africa, y en Malta, Cerdeña, Chipre y Sicilia; navegan en torno al continente africano, en una proeza extraordinaria que duró tres años, entre el Mar Rojo y Gibraltar. En la más atrevida de las rutas fenicias, desde Gadir hasta Cornualles, aparecen las primeras embarcaciones con tres órdenes de remos, que los griegos conocieron con el nombre de trirremes. La flota con que los persas invadieron Grecia, en las guerras médicas, estaba compuesta por barcos fenicios y, la derrota de Salamina, señala en consecuencia, la decadencia de la navegación fenicia. Otro pueblo, el griego, prolonga las rutas marítimas hasta el Golfo Pérsico y las costas occidentales de la península indostánica. La flota griega, compuesta por birremes, acompaña, por el mar, la expansión de la cultura griega que realizara Alejandro Magno. Esta sería, más tarde, la Ruta de las Especies.

La implantación definitiva de esta ruta fue puesta en peligro por la expansión árabe en el Mediterráneo. Cada conquista de este pueblo crea una nueva frontera, que por estar expuesta al peligro empujaba a nuevas conquistas. En el Mediterráneo, hacia el año 898, quedan conquistadas las costas del Africa hasta el Atlántico. Más tarde la prolongada lucha entre Venecia y Bizancio puso en peligro la mencionada ruta. Cuando la oligarquía mercantil que dominó el gobierno de Venecia nombró a Enrique Dandolo como Dux, la dirección comercial de Europa pasa de Bizancio a Venecia, que se convierte en el primer puerto de Europa.

Por el norte, la llegada de la navegación hasta los bordes del Atlántico tuvo otras características. Vikingos y más tarde normandos descienden del mar del Norte sobre las costas de Bretaña y Francia. Los primeros eran más hábiles navegantes, por ejemplo, Erick el Rojo que viajó al parecer hasta las costas de la Península del Labrador, pero los normandos establecen las primeras rutas permanentes de navegación. En resumen, hacia el año 1315 la navegación del norte de Europa convierte al Báltico, al Mar del Norte, al Canal de la Mancha y al Cantábrico en una red de líneas de navegación; en cuanto al Mediterráneo puede adoptarse la fecha, ya citada, del año 898.

El nuevo estilo científico. Matemática y conocimiento

En el aspecto estrictamente científico, el Renacimiento restaura algunas ideas del racionalismo clásico, por ejemplo, la concepción pitagórica de que el Universo está escrito en caracteres matemáticos, idea que todavía encontramos en Platón y más tarde, en Galileo. La escuela de Alejandría que se ha llamado por Will Durant el Pre-renacimiento,³ se anticipó en muchos aspectos a las grandes conquistas intelectuales realizadas en el siglo XVI, pero el advenimiento de la Edad Oscura detuvo el impulso de la investigación por considerarse que la verdad estaba ya totalmente descubierta, y que sólo cabía el trabajo de conservarla y defenderla de las herejías.

Sin embargo, los árabes continuaron la tradición alejandrina y en este punto son los iniciadores del Renacimiento científico en Europa. Ahora bien, el ciclo histórico de dicho pueblo fue tan breve que el fenómeno anterior quedó frustrado en muchas partes; es positivo, con todo, que la Astronomía, la Medicina, las Matemáticas, además de la Cartografía y la Cosmografía, no tuvieron que redescubrirse. El Renacimiento las continúa y amplía. En conclusión, lo que debe subrayarse es que estas ideas, estas anticipaciones transmitidas por la ciencia árabe, tienen su origen en la escuela de Alejandría, pero eran estériles en una concepción del mundo cuyas instituciones intelectuales más eminentes, es decir, las Universidades, entendían que la verdad estaba totalmente descubierta. Era necesaria una nueva imagen del mundo, donde la investigación científica se realizara libremente, sin la intervención de otras instancias extra-científicas. Además, el Renacimiento no se produce en las Universidades sino fuera de ellas y tiene sus representantes en individuos aislados, las grandes personalidades científicas de la época, aunque más tarde penetre en los claustros universitarios. Quiere decirse, entonces, que el rasgo más importante del Renacimiento originado en la llamada "disputa de los universales" que corre a lo largo de la Edad Media, es la calificación de todo conocimiento humano como conocimiento matemático; el rasgo tiene matices distintos en los grandes representantes científicos del Renacimiento, pero todos reconocen, en una forma u

³ Will Durant, *La Edad de la Fé*. 3V. Buenos Aires, Edit. Sudamericana 1956. I-26, 40, 63.

otra, que la excelencia de la verdad sólo puede producirse en el razonamiento matemático y la experimentación que lo anticipa. Este hecho es precisamente la revolución científica renacentista. O sea, si el Universo está escrito en caracteres matemáticos, el único conocimiento posible será de índole matemática y experimental; la experiencia es el procedimiento para repetir los fenómenos naturales con objeto de reducirlos a una fórmula matemática. Dicha revolución no tiene un carácter originario de herejía, es decir, no se produce en un principio como herejía, por ejemplo en Giordano Bruno, Kepler y Galileo, sino que la declaración herética adviene más tarde, como reacción de la autoridad eclesiástica ante las nuevas ideas.

Nuevo tiempo y espacio

Toda imagen del mundo establece una perspectiva cosmológica a la cual concede el carácter de fundamento radical o último en el orden del conocimiento. Las normas morales, el estilo de vida, los conocimientos particulares, las técnicas, etc., representan una materialización de la imagen cósmica dentro de cada actividad humana. O sea, al sustituirse o desplazarse una imagen del mundo por otra, fenómeno que se origina por la aparición de nuevas necesidades vitales, ya sean teóricas o prácticas, lo primero que se sustituye es, precisamente, la perspectiva cosmológica, es decir, la idea del Universo como totalidad. Por eso el Renacimiento, aunque restaurara ideas de la antigüedad clásica, exigía una nueva imagen cosmológica que iba a acarrear por consecuencia natural el cambio de sentido de todas las actividades humanas y así el propio sentido de la vida en el Universo queda alterado en su significación esencial.

Toda imagen cosmológica descansa, a su vez, en las ideas de tiempo y de espacio. Caracteriza al Renacimiento la concepción del tiempo cuantificado por el espacio. El espacio, que la ciencia griega y árabe había considerado como localizado en cada cuerpo, la geometría euclidiana lo concibe, a la vez, como una dimensión infinita, absoluta, pero mensurable. El reloj mecánico tiene sus antecedentes en la clepsidra, el reloj de sol, etc., pero al establecerse la idea del tiempo sobre una base matemática requirió un aparato de tipo mecánico de marcha uniforme e indefinida mientras se mantenga la fuente

exterior de energía. El espacio no es el cuerpo sino aquello en que están los cuerpos; la tierra entonces está en un espacio cósmico. Se produce, así, una identificación entre el tiempo y el espacio que tendría una fórmula métrica común y constituirían el lenguaje fundamental del Universo, mientras que en la Edad Media, todavía estas ideas, procedentes de la Física aristotélica, actuaban en los límites antes mencionados. La mecánica clásica de Newton es una elaboración de la física renacentista y, por eso, el gran físico inglés convirtió el espacio y tiempo en dos esquemas eternos, absolutos e intemporales, que se miden el uno por el otro. En consecuencia, si tiempo y espacio constituyen el lenguaje fundamental del Universo, todos los cuerpos estelares deben flotar en un espacio y tiempo universales y cada uno de ellos tendrá un espacio y tiempo relativos al espacio y tiempo siderales, descubrimiento que encontramos a la vez en los escritores de la escuela de Alejandría, en los físicos árabes, y más tarde ya dentro de la imagen renacentista del mundo, en Copérnico, Galileo, Descartes y Kepler. El resultado más evidente y escandaloso fue la crisis del geocentrismo, con fundamento en el Génesis, sustituido lentamente por el heliocentrismo con fundamento en la nueva matemática del tiempo y espacio como esquema absoluto del Universo.

La imagen del mundo elaborada por el Renacimiento en lo que se refiere a la imagen cosmológica, es de tipo matemático cuantitativo; por lo tanto, tiempo, espacio y movimiento en cualquier lugar del Universo son estructuralmente idénticos a los de otro lugar. Esto significa la expansión física del Universo que trajo, como consecuencia geográfica, la exploración y conquista del globo terráqueo por los europeos del siglo XVI. Sólo hasta 1823 adoptó la iglesia católica la tesis copernicana.

Helioentrismo y navegación

Quizá sea difícil figurarse la conmoción religiosa intelectual y moral, que la aparición de la nueva imagen del mundo produjo en los círculos ilustrados de Europa. Para nuestro asunto concreto, la propagación de estas ideas representan la base científica de la expansión del mundo, es decir, lo que dio seguridad a los viajes ultra-

marinos. Esta expansión estuvo dirigida en la Antigüedad y la Edad Media por intereses comerciales de intercambio o bien producida por el natural desplazamiento de los pueblos teniendo siempre carácter parcial, produciéndose las grandes inmigraciones dentro de un movimiento de expansión terrestre. La revolución cosmográfica permitiría, en adelante, calcular de antemano el rumbo y dirección del viaje.

Desde el punto de vista del conocimiento sensible, la esfericidad de la tierra no es comprobable, dada la estructura anatómica de la retina; su demostración es estrictamente matemática. Característico de esta época es que el conocimiento científico se adelanta a la práctica de la navegación, por lo cual, el aspecto teórico y el práctico se conjugan y rectifican mutuamente.

Noticias de los primeros viajes

Se ha dicho por Heródoto que los ríos eran el camino de la humanidad.⁴ La Antropología ha formulado, por su parte, la hipótesis de que los desplazamientos del hombre sobre la superficie de la tierra se han realizado de oriente a occidente. Por otra parte, la historia de los pueblos antiguos pondría de manifiesto según Masperó⁵ que en los desplazamientos de éstos intervinieron al mismo tiempo factores derivados tanto de la curiosidad como del interés. Estrabón fue dentro de los geógrafos de la época clásica, el primero que llamó al Mediterráneo el Gran Río de los griegos. El Mediterráneo es el gran escenario de la civilización antigua, según puede comprobarse en el mapa de Ptolomeo. El comercio, la cultura, la expansión política se producen sobre las aguas del mar latino.

Otra gran ruta se abre entre Europa y el Oriente que desde la antigua Bizancio puede tomar dos caminos; uno al través del Mar Negro, remontando el Volga, y otro por el Danubio hasta tocar la Lombardía y de aquí a las orillas meridionales del Rin para terminar en los puertos alemanes del Báltico. Estas dos grandes rutas, el

⁴ Heródoto. *Op. cit.* 1-35.

⁵ Charles G. Masperó, *Historia Antigua de los Pueblos de Oriente*. Madrid, Trad. Sales y Ferré, Ed. España Moderna, 1910. p. 221.

Mediterráneo por una parte y por otra la ruta danubiana, fueron los caminos de la civilización hasta el Renacimiento. La ruta mediterránea, a diferencia de la ruta centroeuropea o danubiana, fue el camino seguido por los pueblos conquistadores. Estos son los descubridores del arte de la navegación.

Cuenta Platón que el arte del piloto se deriva de la ciencia astronómica, haciendo una comparación entre el rumbo de las naves en el mar y el rumbo de las estrellas en el cielo,⁶ quiere decirse, que las posibilidades de la navegación han estado condicionadas siempre por el conocimiento de las constelaciones. Es indudable que en los pueblos ganaderos y agrícolas, en la época pre-histórica, se produce, sin que sepamos cuándo, el descubrimiento de la regularidad en el movimiento de las constelaciones, del que dan prueba los restos arqueológicos de la más remota antigüedad, por ejemplo, en los ladrillos cocidos de Sumeria, en los rollos babilónicos y en los templos egipcios. La casta sacerdotal logró que este conocimiento se mantuviera en secreto; se transmitía, como en el caso de Egipto, en los colegios sacerdotales, pero no se incorporó nunca al sistema educativo. Fue Grecia la que hizo una ciencia de lo que hasta entonces era un conocimiento secreto y sagrado.

De entre las ramas de la Matemática, son la Geometría y la Trigonometría las que sirvieron de base al cálculo astronómico. Euclides despojó a la Geometría de las sombras de la magia religiosa y construyó una ciencia racional. El conocimiento de la relación entre el movimiento de las constelaciones y la navegación fue, sin duda, captado por todos los pueblos costeros del Mediterráneo en la antigüedad, de tal modo que ninguno de ellos puede atribuirse el descubrimiento, aun cuando sólo uno de ellos le dio forma de ciencia. Hay la tradición de grandes viajes durante esta época, en el siglo IV A. de C. hasta las islas Hespérides o Canarias por ejemplo, y noticias de la circunvolución de Africa por un navegante fenicio. Sin embargo, estas expediciones, así como las del Vellocoino de Oro, en el Mar Negro, están envueltas en la leyenda y algunas sirvieron incluso como símbolos mitológicos. Los romanos por su parte, utilizaban a pilotos fenicios y griegos en sus embarcaciones y reali-

⁶ Platón, *Timeo*. Madrid, Trad. José Ma. Vergara, 1924. Biblioteca Filosófica Española P. 45

zaron también viajes atrevidos, por ejemplo en el Canal de la Mancha, cuando las legiones romanas de Julio César arribaron a gran Bretaña. El desconocimiento de las corrientes marítimas y de los vientos constituyó el gran obstáculo para la navegación clásica; por esto se realizaba de preferencia durante el día, atracando de noche en cualquier lugar de la costa, bien para hacer aguada o para descansar tal como se relata en los viajes de Ulises. Sólo con el cielo limpio de nubes y estrellado los marinos se aventuraban a navegar de noche.

La arquitectura portuaria

De la Antigüedad quedan recuerdos de varios puertos notables, el Pireo en Atenas, el de Tiro y el de Alejandría; para el occidente de Europa, Masalia o Marsella, abierto por los fenicios lo mismo que Cartago y Gádiz o Cádiz, griegos y romanos utilizaron también estos puertos y abrieron a la navegación el de Alejandría. Se trata naturalmente de puertos naturales, es decir, gargantas estrechas donde la marea y el viento no estorban la navegación; en el fondo de ellas se construían grandes almacenes o depósitos y atracaban los barcos junto a una muralla artificial dotada de grandes argollas para sujetar las embarcaciones; la embocadura del puerto se obstruía mediante cadenas para evitar las incursiones piratas. Más tarde, la muralla se extendió por ambos lados de la bocana, como por ejemplo, en Alejandría y Marsella.

Tanto por lo que se refiere a la arquitectura naval, como al arte de navegar y a la arquitectura portuaria, nos damos cuenta que estos aspectos de la cultura marítima evolucionan al conjugarse con el progreso realizado independientemente por otros conocimientos, por ejemplo el de las mareas y corrientes, el de la cartografía, el de la geografía, el movimiento de los vientos, etc. Por lo que se refiere a la arquitectura portuaria, en el Mediterráneo, Venecia, y en los mares del norte, Lubeck y Bremen, adquirieron la mayor importancia ya antes del Renacimiento; Venecia es la puerta del Oriente en Europa y Lubeck sirve como centro de expansión de la Hansa. La hegemonía de Venecia fue indiscutible hasta el descubrimiento del Nuevo Mundo y la de Lubeck hasta la construcción de puertos interiores.

como el de Brujas y el de Londres. Además de Venecia, los puertos de Bizancio, Alejandría, Génova y Barcelona alcanzan durante la Edad Media la fama de la seguridad para el arribo de los barcos. Durante muchos siglos, hasta la batalla de Lepanto, el temor a los piratas hizo que los puertos cristianos fueran construidos como fortalezas, utilizando los accidentes naturales para disponer de una especie de garganta entre el mar libre y el puerto propiamente dicho; en los puntos extremos se construían dos bastiones dotados de bombardas, bien para arrojar bolas de piedra o para disparar estopas encendidas. La arquitectura del castillo medieval trató de copiarse en la arquitectura portuaria de esta época de piratería, especialmente en el Mediterráneo donde la navegación fue siempre insegura hasta la batalla naval mencionada; en Venecia, por ejemplo, el foso se suple por grandes puertas sujetas por cadenas y en otras partes, como Génova y Marsella, se usa una serie de cadenas superpuestas. El arribo a los puertos debía hacerse antes de la puesta del sol, pues en este momento quedaban cerrados a la navegación.

Con motivo de las cruzadas surgieron en el Mediterráneo multitud de astilleros, de los cuales Venecia alcanzó casi el monopolio. Para los venecianos la religión pasó a segundo término; el negocio y la guerra, fueron sus ocupaciones más importantes y, en consecuencia, lo mismo alquilaban sus naves a los árabes de Bizancio que lo hacían al Papa. Gracias también a la Cruzadas los puertos de Asia Menor, del sur de Grecia y el puerto de Alejandría, alcanzaron gran preponderancia y el Mediterráneo se convirtió, como dijera el Papa Julio II, en el mar veneciano.

El puerto y el faro surgen al mismo tiempo y así la costa septentrional del Mediterráneo guarda restos de los faros cuya construcción empieza con los fenicios y que se va multiplicando hasta los árabes; generalmente son torres de base cuadrangular o bien redonda, de piedra; en la plataforma superior se encendían enormes fogatas para señalar la entrada; de día solían utilizarse láminas metálicas que un dispositivo mecánico permitía mover en la dirección del sol, a la manera de un espejo circular, con lo cual se notificaba el estado del viento, la marea y las condiciones generales en que se encontraba el puerto para permitir el arribo de las embarcaciones.

La marinería

En un principio las embarcaciones eran de poco fondo y quilla casi plana para que pudiesen abordar cualquier playa. En la antigüedad el mismo tipo de embarcación se utilizaba para fines comerciales y guerreros. En la **Naumaquia** con que Nerón distrajo sus ocios y de la que queda un relato en Tácito, se habla de grandes embarcaciones reproducidas para aquella fiesta naval en sus proporciones originales y el tonelaje alcanza en la más grande, entre diez y quince toneladas. Había una cámara para el piloto, una sentina para los marineros y debajo se almacenaban las mercancías; sobre la cubierta iban los remeros, en dos filas, junto a las bordas, y en el centro el piloto y los pasajeros que utilizaban la nave. En principio los marineros de guerra, los galeotes es decir, la marinería formada por precación, y, después de las invasiones, al reconstruirse Europa los reyes dispusieron que la marinería se reclutara entre los perseguidos por la ley; los árabes se servían de esclavos o bien de cristianos prisioneros de guerra, los galeotes es decir, la marinería formada por presidiarios que perdura en Europa hasta los tiempos de Isabel de Inglaterra quien, en su célebre **Acta** sobre la navegación (Acta del Mar) dispone que sean gentes libres las que sirvan en el manejo de los barcos. Al aumentarse el tonelaje de los barcos, la arboladura de éstos, es decir, los mástiles y el velamen aumentó también y esto hizo inútiles a los galeotes, surgiendo entonces el marinero profesional.

Entre los siglos XIV y XV la nave se alarga, adquiere mayor eslora y se profundiza, recubriéndose de una quilla aguda a la que se sujeta una pieza, exenta, que se maniobra desde la cubierta, el timón, y que permite mayor capacidad de movimiento a la embarcación; por otra parte, aumenta la arboladura del barco y la vela triangular se cambia por otros tipos de velamen que aumenta la velocidad de la navegación; la proa se levanta sobre la cubierta para instalar en ella a la marinería y en la popa se ubican la cámara, el gabinete del almirante, etc., con lo cual se gana espacio para el transporte de las mercancías. A principios del siglo XV se empiezan a construir barcos con las velas dispuestas en sentido longitudinal a la cubierta en vez de perpendicular a ella. De todos modos la arquitectura naval quedó estacionada en esta forma hasta que el uso de la brújula per-

mitió intentar una arquitectura naval más atrevida. Las primeras naves de Colón son más o menos parecidas a la que queda descrita arriba, sólo que todavía con el velamen perpendicular a la cubierta. Al cambiar la disposición del velamen desaparece el galeote, por hacerse inútil el remo, ya que la elevada arboladura de la nave, el timón independiente dirigido por la brújula, producen, según se ha dicho, la sustitución de éste por el marinero profesional.

El astrolabio y la brújula

El astrolabio fue el principal instrumento de observación astronómica usado en la Antigüedad y en la Edad Media. Es indudable que sus inventores fueron los fenicios y su construcción se mantuvo secreta durante mucho tiempo, razón por la cual ellos monopolizaron las rutas del Mediterráneo. En la escuela de Alejandría el astrolabio, tanto en su manejo como en su construcción, constituía el centro de la enseñanza de la navegación. Después del asalto e incendio de Alejandría, los árabes llevaron a Europa, entre otras cosas, el astrolabio, la Geometría de Euclides, las obras de Aristóteles, etc. Aquel instrumento se utilizó para medir la altura de los cuerpos celestes. Ptolomeo lo empleó por primera vez, para obtener la distancia de la luna mediante el paralaje. En su forma más sencilla el astrolabio es un disco graduado en torno de cuyo centro gira un limbo que tiene una mira en cada punta. Para obtener la altura de un cuerpo celeste se hacen coincidir ambas miras con la visual dirigida al astro. La aparición de la brújula durante el siglo XIII no produjo el abandono inmediato del astrolabio sino que se usaron ambos aparatos en forma simultánea.

En principio, la aguja náutica era conocida en Europa antes del siglo XIII. Pero, ¿quién o quiénes la descubrieron? Los franceses pretenden haberlo hecho, y también los alemanes, por la flor de lis que generalmente sirve en la rosa náutica para señalar el norte. De cualquier manera, la brújula de ese tiempo se reducía a una varilla de hierro articulada en un imán y colocada aquella sobre un listón de madera o de corcho puesto a flote dentro de una vasija o cubo. El instrumento que llamamos brújula se llamó en un principio aguja de marear, y también compás, otras veces aguja inmantada y en ita-

liano **bossola**, que ya se fabricaba como un armazón cerrado en una caja impermeable. Los historiadores italianos afirman que brújula procede de **bossola** y atribuyen su descubrimiento a Gioya de Amalfi, que vivió a principios del siglo XIV.⁷ La aguja inmantada, debe considerarse, en realidad, como el antecedente de la brújula pues esta última se mantiene en libertad sobre un eje del que carece la aguja y dentro de una caja hermética. En fin, sin pretender averiguar quién fue su inventor, se puede asegurar que el uso de este instrumento fue corriente y familiar entre los pueblos navegantes del Mediterráneo.

La navegación antigua se hacía sin perder de vista las costas, a causa de que no se había logrado el conocimiento de los puntos marítimos que se llaman longitud y latitud. Cuando fue posible establecer el punto o situación de la nave en cualquier día y hora en medio del mar, donde no hay objetos que como las costas puedan indicar dichas medidas, la navegación se hizo más audaz y no se dependió ya en los viajes de la cercanía de la tierra. Se dice que Ptolomeo inventó ciertas tablas y un instrumento con que determinaba la latitud en alta mar, lo que antes de él se hacía sólo en la tierra midiendo la longitud de la sombra al mediodía en el solsticio de verano. Esta dificultad de medir la longitud sobre la superficie del mar en cualquier época del año, limitó la rapidez y seguridad de los viajes marítimos en la antigüedad.

Cuando el navegante portugués Bartolomé Díaz dobló el Cabo de Buena Esperanza a los cinco meses de salir de Lisboa, tocó tierra para tomar la altura del sol. Este dato demuestra que los marinos portugueses usaban el astrolabio para sus navegaciones, pero a causa de que los navíos eran pequeños y por tanto el cabeceo de popa a proa muy pronunciado, abandonaron el uso de aquel instrumento, prefiriendo tomar la latitud en tierra firme. El rey Juan II de Portugal convocó a una junta de astrónomos y navegantes para decidir cuál sería el método de navegar que permitiera alejarse de la costa y tomar la latitud en el mismo barco; se decidió entonces navegar por la altura del sol y la declinación de los astros, según se hace todavía en la actualidad. El astrolabio quedó así sustituido por el cálculo.

⁷ Martín Fernández Navarrete, **Historia de la Náutica**. IV. Madrid. Publicada por la Real Academia de la Historia. Imp. de la Viuda de Calero, 1846. p. 66.

lo geométrico, elaborándose las primeras tablas de declinación como resultado de la junta mencionada.

Al desecharse el uso del astrolabio, la navegación tenía que auxiliarse de cartas marítimas y una de las más notables, cuya manufactura coincide con la inauguración de la época oceánica, procede de la Real Cartuja de Segorbe; se trata de una carta hidrográfica trazada en pergamino entero, de cinco palmos de largo por cuatro de ancho, comprende todo lo descubierto hasta el año de 1413, es a saber, las costas de Europa y Africa hasta Guinea y los confines de Asia y por el occidente las Canarias y Cabo Verde. El autor de esta carta viajó a Portugal hacia el año de 1415 con el objeto de dirigir la academia del infante Don Enrique. Otra carta náutica de la misma época, hacia 1457, fué hecha por el religioso fray Mauro Camaldo. Está escrita en español y fue presentada al mencionado infante; es un mapa universal en un plano circular de veinte palmos de diámetro.

Estos mapas eran a la vez geográficos y marítimos, generalmente escritos en lengua mallorquina o catalana aunque muchos de ellos se trasponen al latín y algunos están escritos en castellano. Américo Vespucio pagó ciento treinta ducados de oro por un pergamino en lengua mallorquina, abarca hasta el Río de Oro por las costas de Africa y, por el Océano Atlántico, hasta las islas Azores; detrás de la isla más occidental hay un círculo representando una rosa náutica con los vientos que salen del archipiélago. La fijación de la latitud y longitud, ya realizada sobre la cubierta de la nave, hizo superfluas las cartas geográficas en la época de Américo Vespucio y, desde entonces, la navegación utiliza cartas marítimas cuyas líneas, meridianos y paralelos señalan la declinación del sol y los astros que sirven para fijar la posición de la nave en el océano. Comparando las cartas procedentes de la antigüedad con las primeras que se producen a finales de la Edad Media y principios del Renacimiento, se observa que la tierra está tratada con más exactitud en las primeras, mientras que los mares y los ríos se simbolizan generalmente con alguna figura mitológica; en las segundas, en cambio, se le concede más importancia al mar que a la tierra firme.

II

ESPAÑA EN LAS RUTAS OCEANICAS

- 1.—Las rutas oceánicas.
- 2.—La época de los descubrimientos.
- 3.—Antecedentes españoles.
- 4.—Toscanelli y Cristóbal Colón.
- 5.—El reparto de las nuevas tierras.

ESPAÑA EN LAS RUTAS OCEANICAS

Las rutas oceánicas.

El viaje de Erick el Rojo fué una aventura sin consecuencias. Al final de la Edad Media empiezan a establecerse contactos marítimos con las Canarias, las costas occidentales de Africa, las Azores, las islas y archipiélagos británicos al norte de Escocia y, por último, Islandia. Se trata, ahora, de contactos constantes de rutas. Puede decirse que el territorio formado por estas islas representa la primera etapa, los puertos de avanzada de las rutas oceánicas. Pero había dos obstáculos para el establecimiento definitivo de éstas, el uno provocado por motivos científicos y el otro provocado por las decretales del Vaticano prohibiendo a los cristianos utilizar las rutas iniciadas por los árabes en los mismos bordes del Atlántico. La ruta de Canarias e islas de la Guinea ya estaba sin embargo, en servicio; abierta por los navegantes árabes al servicio de Portugal antes de la batalla de Alcazarquivir, (1578) donde murió el Rey Don Sebastián.

Después de 1402 los venecianos se dirigen a la Corona de Castilla solicitando el permiso para utilizar los puertos de Canarias y rodear el Continente Africano para establecer una segunda ruta de las Especies. Castilla, que atraviesa entonces por una serie de luchas intestinas (reinado de Trastámara) rechaza la autorización. La Corona de Aragón cede en cambio, el uso del puerto de Barcelona a las flotas venecianas.

Por la misma época, los primeros barcos que llevan en su mástil el estandarte de la Hansa, descienden por las costas de Portugal, reconstruyen algunos puertos abandonados de las costas de Marruecos Occidental y penetran hasta los archipiélagos de la Guinea para comerciar con maderas, marfil, etc. Castilla cedió entonces el uso del puerto de Bermeo para las flotas de la Hansa que se comprometen a recoger en aquel puerto y trasladarlo a Londres y Bremen las lanas de Castilla, el hierro de Vizcaya, etc. Naturalmente en esta primera avanzada de las rutas oceánicas, los métodos de navegación lo mismo que el aparejo y estructura de las embarcaciones son me-

dievales, lo que hace que las travesías sean muy largas ya que los instrumentos náuticos tienen alcance limitado, y el calado de los buques sólo permitía una navegación costera. De estos peligros y limitaciones tenemos una prueba en algunos libros que en Lisboa aparecen dedicados al príncipe Don Enrique; en uno de ellos figura una embarcación, navegando entre dos islas probablemente las Canarias, y más allá de éstas aparece para el ingenuo dibujante, la entrada del infierno.

Los portugueses y venecianos, lo mismo que los barcos de la Hansa, realizan travesías muy largas, atracan en los puertos respectivos y abren en las costas una especie de mercados o de factorías mientras se carena y apresta la embarcación para el viaje de regreso; la idea de la conquista territorial, el sometimiento de los territorios a la Corona de los distintos países, etc., son cosas que faltan por completo en la primera etapa de las rutas oceánicas. Hubo que esperar bastantes años para que Europa iniciara el gran asalto del océano dirigido principalmente, esta vez, por los portugueses y castellanos.

La época de los descubrimientos.

La renovación de los descubrimientos de la Antigüedad Clásica, así como las nuevas ideas y actitudes, fueron difundidos ampliamente gracias a la aparición de la imprenta. Se reimprimen obras geográficas como las de Ptolomeo, Plinio y Pomponio Mela, etc. La restauración de los estudios, entre los que ocupan lugar principal los geográficos, se inició al principio del siglo XIII con Alberto el Grande y Rogelio Bacon. Este movimiento de ideas adquiere impulso con la **Enciclopedia** de Vicente de Beauvais, continúa con el **Libro de la Naturaleza**, de Conrado de Mayenberg, de 1349, y culmina en la **Imago Mundi**, del cardenal de Ailly, de 1410, obra en que se inspiró Cristóbal Colón.

Con la renovación de los estudios geográficos coinciden en el siglo XIII los viajes de europeos al Asia. Entre los viajeros destacados de esta época sobresale la figura de Marco Polo —que intentó establecer por tierra la ruta de las especias por estar infestado el

Mediterráneo de piratas árabes—, quien con sus tentadoras descripciones de fabulosos países como Catai (China) y Cipango (Japón) y de las privilegiadas comarcas del Mediodía de Asia ofrecían los zafiros de Ceylán, las perlas de Ormuz, los rubíes del alto Indostán, además de las tan deseadas especias, excitó la codicia de los europeos que sólo pensaron en encontrar caminos cortos que los llevaran a estas regiones de maravilla. En busca de tales riquezas muchos viajeros siguieron las huellas de Marco Polo, reconociendo varias partes de Asia.

Con la esperanza de encontrar fácil paso para las Indias, emprendió Portugal, bajo la dirección de su príncipe Enrique, la exploración de las costas de Africa; y el principal argumento que presentaba Colón a los reyes españoles para conseguir ayuda y protección para su proyecto, era que encontraría un camino a las Indias más breve y seguro que el que buscaba Portugal por el sur del continente africano y Venecia a través del Mar Negro y el Cáucaso. Las ambiciones de estos países quedaron colmadas. Los memorables descubrimientos del siglo XV y principios del XVI, les dieron mucho más de lo que esperaban; España, la más afortunada, buscando riquezas en el Oriente descubrió el Nuevo Mundo.

Antecedentes españoles.

Las condiciones de la vida española y concretamente castellana, que hicieron posible el descubrimiento y, en cierto modo obligaron a insistir en la empresa, fueron de distinta índole. En primer lugar, la marina castellana se había desarrollado durante la Edad Media, los puertos del Norte, principalmente Bermeo y Vigo, mantuvieron contacto constante con los puertos de Flandes e Inglaterra para la exportación de las lanas y el hierro de Vizcaya. En la parte oriental, el comercio y la navegación se canalizaron por el puerto de Barcelona, estableciéndose rutas regulares entre dicho puerto y los de Génova, Pisa, Africa del norte y Grecia. La expedición de aragoneses y catalanes al oriente, con la conquista de Atenas, la publicación del **Código del Mar** y el establecimiento de cónsules aragoneses y catalanes en los puertos citados, compitió en el Mediterráneo con el puerto de Venecia que había monopolizado hasta entonces el comer-

cio con el Oriente.

Por otra parte, la flota castellana intervino también en todos los combates navales contra las flotas árabes durante la Reconquista. Es sabido que en las naves castellanas, cuyos principales astilleros estaban en Bermeo y Vigo, se había levantado el nivel de la cubierta, con velamen capaz de recoger los grandes vientos, medida que se acompañaba de mayor profundidad en la cala, ensanchamiento del barco de estribor a babor, etc. Estas condiciones técnicas hicieron posible la navegación de altura.

Sin embargo, la invasión de Europa por los turcos cerró el mar Mediterráneo a la navegación, obligando a las naciones europeas a concentrarla en el Atlántico. La amenaza terrestre de la invasión cortó también las rutas continentales que desde la época romana utilizaban los valles del Danubio. Europa quedó, por tanto, pendiente de los movimientos turcos que desde la caída de Constantinopla en 1453 hasta el año 1500 perturbaron profundamente el comercio y la estabilidad europea.

El papado convocó para esta época a una liga de los países católicos para organizar la defensa contra los turcos pues el mar Mediterráneo se había infestado de piratas, produciéndose expediciones guerreras e invasiones marítimas en las costas de Italia, el levante español y por el sur en la costa africana hasta el Orán y Argel, tierras pobladas por gentes de la península Ibérica. Es en este momento crítico cuando Cristóbal Colón se presenta ante los reyes católicos. Aunque la reunión de Salamanca convocada por Fernando el Católico se opuso al proyecto del futuro Almirante, el Padre Marchena defendió ante Isabel la idea de que la expansión hacia occidente anularía para España la amenaza de la invasión turca, abriendo, además nuevas rutas comerciales. La marina castellana reunía las condiciones necesarias para intentar la empresa, pues la navegación de altura venía practicándose, por Bermeo y Vigo, desde años atrás.

Toscanelli y Cristóbal Colón.

Las bases con las que Cristóbal Colón contaba, se reducían a los conocimientos de la época, imperfectos todavía en cuanto a la

situación de los lugares y al volumen y extensión de la tierra. Pensaba que navegando siempre al oeste desde las costas de España llegaría inevitablemente a las islas de Asia. Su proyecto estaba calculado para unas semanas de duración, pues la distancia supuesta entre estos lugares era mucho menor que la real, sin contar, por supuesto, con la existencia de otro continente entre Europa y Asia. Los conocimientos cosmográficos que tenía se debían principalmente a la lectura del libro "Imagen del Mundo", del Cardenal Ailly, que no había hecho más que repetir la teoría de Aristóteles acerca de la redondez y habitabilidad de la Tierra. Se afirmó en su proyecto de buscar el oriente por el occidente al entablar contacto con el astrónomo florentino Toscanelli, el que había dibujado un mapa para el rey Alfonso V. Toscanelli explicaba su dibujo diciendo "No os admire el que yo llame aquí al Poniente, país de las Especies, nombre que entre nosotros se aplica generalmente al Levante, porque los que navegan sin cesar hacia el Oeste, encontrarán al Occidente los mismos lugares que encuentran al Levante los que van por Tierra".⁸

Contaba además Colón, con una larga experiencia como marino que le daba seguridad personal para garantizar en todos sentidos el éxito de su viaje.

Para 1484 tenía ya tomada la decisión de realizar su proyecto y necesitaba sólo obtener los medios necesarios para lograrlo. Solicita ayuda a Portugal, Génova, Inglaterra y Francia, encontrando siempre negativas de los soberanos que no querían arriesgar sus hombres y dinero en lo que consideraban una aventura. En 1486 va a Madrid, logrando hablar con los Reyes Católicos, éstos convocan una junta en Salamanca donde reúnen a los hombres más prominentes de España con el objeto de que estudien el proyecto presentado por Colón. Pocas semanas antes de la toma de Granada (2 de enero de 1492), último reducto moro, la junta de Salamanca comunica su dictamen rechazando el proyecto de Colón por inútil e irrealizable. Ante esta última negativa, Isabel toma la empresa en sus manos comprometiendo a costearla por cuenta de la Corona de Castilla, concertándose de inmediato los pactos necesarios en las Capitulaciones

⁸ Carta de Toscanelli a Cristóbal Colón, citada por: M. Vivien de Saint-Martin. *Historia de la Geografía*. Traducción de Manuel Sales y Ferrer. 2V. Sevilla, 1878. II-34.

de Santa Fe, (17 de abril de 1492).

Sería inútil describir los viajes de Colón. Son de sobra conocidos y estudiados; baste decir, para nuestro asunto, que la gran aventura por él iniciada en 1492 y que culminó con el descubrimiento de América, abrió para España la época de su mayor esplendor. En sus cuatro viajes descubre y toma posesión para la Corona española de innumerables islas antillanas, toca además por la costa del Caribe la tierra continental. Los reconocimientos realizados en las dos costas del mar de las Antillas, al norte siguiendo la costa meridional de Cuba, que pensaba era una península del continente asiático y al sur, costeano una porción del litoral de tierra firme, le habían convencido de que estas dos costas paralelas se prolongaban hacia el oeste y suponía que irían a terminar a un estrecho, la entrada del mar de las Indias. Por esta entrada llegaría al Océano Indico, al que Vasco de Gama recientemente había llegado por la ruta sud-africana. No pudo Colón desengañarse y muere en 1506 con la convicción de que lo encontrado fueron islas cercanas a la costa asiática. Este error no va a ser corregido hasta que las exploraciones por el Pacífico demuestran la existencia de otro continente.

El reparto de las nuevas tierras.

Al regresar Colón de su primer viaje, todavía sin saberse que había descubierto un nuevo continente, quisieron los reyes españoles asegurar a la Corona la soberanía de las nuevas tierras haciendo uso del derecho de posesión, doctrina que se había establecido desde la época de las Cruzadas entre los príncipes cristianos y la autoridad pontificia.

El Papa Alejandro VI por medio de dos bulas **Inter Coetera** de 1493, concedió a los soberanos españoles los mismos derechos y privilegios en las tierras recientemente descubiertas que a los portugueses en sus descubrimientos africanos y con la misma condición de llevar a ellas la fe cristiana. Para evitar todo conflicto ulterior entre las dos naciones en cuanto a sus posesiones respectivas, el Papa las dividió recurriendo a una línea imaginaria (la línea Alejandrina), separando así el campo de los descubrimientos de cada potencia.

Era esta línea un meridiano trazado de polo a poco, a cien leguas al oeste de las Azores y de Cabo Verde. Todas las islas descubiertas al occidente de esta línea por los navegantes españoles pertenecerían a la Corona Española, las descubiertas al este a la de Portugal. Fue Juan II, rey de Portugal, quien logra poco tiempo después que la línea se corriera al occidente, lo que consiguió por medio del tratado de Tordecillas (7 de junio de 1494), en el que se acordó que el meridiano se pasase a 370 leguas de las islas de Cabo Verde.

A partir de los viajes colombinos se van a suceder las exploraciones y descubrimientos en tierras americanas. El 10 de abril de 1495, los Reyes Católicos declararon abiertas a la navegación y al tráfico las rutas de las islas de occidente, como consecuencia de esta disposición que después sería revocada, se inició una avalancha de expediciones, resultando de algunas el descubrimiento y la conquista del país que vendría a convertirse en la Nueva España.

LA UTOPIA DE AMERICA

- 1.—Los rasgos de la utopía.
- 2.—La leyenda de "El Dorado".
- 3.—La piratería.
- 4.—Los navíos de la Ilustración.

LA UTOPIA DE AMERICA

Los rasgos de la utopía.

En tres ideas se expresa la significación de América como utopía. Vale decir, naturalmente, América por Nueva España. Desde el punto de vista europeo, América es una unidad que recibe el nombre de "Nuevo Mundo". El perseguido en Inglaterra o Alemania, por motivos de índole religiosa o política, el campesino empobrecido en Hungría o Galicia, piensan en América como una nueva tierra de promisión. Por otra parte, la inadaptación social, de donde ha surgido, al conjuro del océano, el pirata, lanza al mar y a las playas del Nuevo Mundo, a individuos que quieren, sobre todo, romper los lazos sociales y ser libres dentro o fuera de la ley.

Estos son pues, los aspectos de la utopía de América.

La leyenda de "El Dorado".

El descubrimiento y la paulatina colonización de las tierras descubiertas más allá de los límites del mundo antiguo, canalizó o las gentes europeas que bien por razones religiosas, político-sociales o simplemente por insatisfacción de las condiciones de vida del Viejo Mundo, donde el Estado iba interviniendo cada vez más en la vida privada, se sentían frustradas en los rígidos cuadros del fenómeno que se ha llamado estatificación de la vida personal. Este último fenómeno ha sido estudiado pacientemente en los años más recientes, en cada uno de los aspectos en que se produce. Es indudable que a partir del siglo XVI y XVII, el principio de organización que fundamenta el Estado moderno, adquiere una gran rigidez y mayores exigencias para someter, ordenar y regular la vida individual. La transformación de la monarquía salida de los campos de batalla después de las guerras de religión, en un régimen político-social absoluto, alteró completamente y en forma más o menos lenta el status de la convivencia europea y este fenómeno segrega y proyecta sobre América a grandes núcleos de población, colocados entre la delincuencia y la inadaptación social. La Leyenda de "El Dorado", es decir, de una tierra donde el individuo no estaría constreñido por la rigidez político-social, fue uno de los aspectos más notables de la utopía de América.

En cada uno de los grandes países europeos donde la estabilización político-social coincide con el descubrimiento del Nuevo Mundo, es decir España, Francia e Inglaterra, concretamente, la dispersión producida por la noticia de un nuevo continente y en consecuencia de una vida libre y sin trabas de origen religioso o de clase social, se manifiesta de acuerdo a la manera en que dichos países se constituye dicha estabilización. Por ejemplo, en España, para los hidalgos segundones y los miembros de las órdenes monásticas influidos por el espíritu del erasmismo; en Inglaterra, para los disidentes de la religión oficial y, en Francia, para los aventureros protegidos más o menos directamente por los príncipes y jerarquías eclesiásticas. Sólo al final del siglo XVII Inglaterra y Francia utilizarían las tierras trasoceánicas para desterrar a los delincuentes del territorio metropolitano, apareciendo entonces las primeras leyes en tal sentido. En España, el Estado, a través de la Casa de Contratación selecciona, desde el primer día, el tipo de población más deseable y que reproduciría de este lado del océano la estructura de la misma sociedad española de la época. Al mismo tiempo que la legislación dirigida por los tres países mencionados para cuidar el elemento humano de las nuevas tierras, surge naturalmente el contrabando, y es curioso observar que el contrabando humano ofrece en los dos primeros siglos el mayor peligro.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, cabe que el historiador se pregunte cuál fue el tipo de gentes con que se iban a organizar política y socialmente las nuevas tierras. Aparte de los virreyes, gobernadores, provinciales de las órdenes religiosas, autoridades civiles, etc., que llegaban por el nombramiento directo de la Corona y para los cuales la estancia en América era un servicio, el resto de los que arribaron a estas playas llegaron por afán de aventuras, por motivo de disidencia política, religiosa o vinieron a la fuerza a purgar sus delitos. La emigración más organizada fue la española porque para la fecha España había concluido por decirlo así, su organización estatal, mientras que para Inglaterra y Francia, la emigración es más fluida y caótica en los primeros años y más tarde sólo se legisla para fundar de este lado del Atlántico instituciones penales o campos de esclavos.

Para los pueblos europeos, el Nuevo Mundo encarna una utopía. Con motivo del descubrimiento adquieren nueva actualidad los sueños de Platón, Campanella y Tomás Moro —por ejemplo—, sobre una sociedad humana perfecta. La idea del “buen indio”, libre y justo, no corrompido por la civilización, constituye el punto principal de esa utopía; es una idea que tiene la exposición más acabada en Rousseau, y se prolonga hasta Chateaubriand. América continente de la libertad. El hombre americano era, según Rousseau, el “hombre natural”.

El impacto producido por el descubrimiento en la conciencia española del siglo XVI, tuvo características diferentes. América canalizó hacia las nuevas tierras a dos grupos humanos con significación social distinta: los frailes inspirados por Erasmo en la práctica de un cristianismo primitivo, original, independiente por tanto del clericalismo eclesiástico, teocrático; y el conquistador, el aventurero, que vive en la Península, al margen de los rígidos cuadros de la sociedad española.

El impacto producido por el descubrimiento en la conciencia española, en el conquistador; utopía de un nuevo cristianismo evangelizador y de una vida libre y sin trabas, tales son, a nuestro juicio, las dos características que la utopía de América despierta en la conciencia española. Una promesa de libertad para aquellos grupos sociales de tipo exógeno y marginal.

El siglo XVIII que, como sabemos, aporta a la cultura un acento de optimismo, de confianza del hombre en la razón, pone en el Nuevo Mundo —en el “hombre natural”— la libertad espiritual y política. La nueva constitución de Europa realizada por el movimiento espiritual llamado Ilustración, trasciende, pues, a las tierras americanas. Rousseau es, en este aspecto, el acontecimiento decisivo. El optimismo que, hasta entonces, había postulado la armonía del mundo por medio de razones intelectuales, se precipita como catarata en el optimismo que cree emocionalmente en la bondad de la Naturaleza que ha descubierto y de la cual el hombre es sólo un aspecto. Entonces se dio rienda suelta al entusiasmo, la oleada de tierna emotividad del retorno a la Naturaleza. El hombre puro, natural y san-

to; es decir, el indio de América.

En resumen: para Europa, América fue el escape del puritanismo. Puritanismo religioso y cultural. América sería el continente de un nuevo mensaje para la humanidad. La intolerancia política y religiosa primero, y más tarde, la pobreza de las grandes masas de la población europea, iban a constituir la población de las nuevas tierras. Para España, América representó otra cosa totalmente distinta. Permitió la canalización de los grupos sociales marginales al rígido status de la estructura social vigente hasta comienzos del siglo XIX; grupos cargados, por decirlo así, de energía y resentimiento, simbolizados por el conquistador y el evangelizador, estériles dentro de los cuadros de aquella sociedad organizada por el principio teocrático.

La Piratería.

Con todo y su horror, la etapa de la piratería americana es, para nosotros, un aspecto de la utopía de América. ¿Quién era, por tanto, el pirata?, simplemente, un individuo que quería ser libre. Una personalidad marginal, asocial, al que el océano permite romper los lazos políticos, religiosos, nacionales, etc., se declara así mismo apátrida y ejercita el despojo en forma arriesgada, al frente de un grupo de aventureros. Despojo que, por lo demás, realizaban también, pero en grande, las potencias más civilizadas. Dejando aparte, las novelas de aventuras y las películas de Hollywood, la razón histórica de la piratería fue, al parecer, doble: la libertad y la rebeldía social. Para nosotros se trata de una sola razón.

Esta única razón se ha manifestado en varios aspectos. La rivalidad y antagonismo de las naciones que dirigían la política europea, de una parte España y de otra Holanda, Inglaterra y Francia. Es evidente que la piratería no ha sido un hecho histórico aislado, sino que aparece como contrapartida del monopolio de las rutas marítimas y alcanza mayor auge en cuanto ese dominio tiene mejor organización. Hasta el descubrimiento de América el objeto fundamental de la piratería era el botín. A partir de la rivalidad entre España, Francia, Holanda e Inglaterra, la piratería adquiere un sen-

tido político en el que se prolonga dicha rivalidad. En resumen, el monopolio del mar por parte de alguna potencia ha producido el fenómeno de la piratería, pero, en lo que se refiere a nuestro tema fue el Tratado de Tordesillas y la Casa de Contratación, instituto que trata de organizar en forma de monopolio los nuevos países descubiertos, los que constituyen los orígenes directos de la explosión del filibusterismo en el Atlántico y en el Pacífico. La célebre bula de Alejandro VI excluía de América a todas las naciones europeas, excepto Portugal y España. Se dice que Francisco I comentó la bula en la siguiente forma: "me interesaría ver la cláusula del testamento de Adán excluyéndome de una parte del mundo".

Naturalmente, el Tratado de Tordesillas acentúa la rivalidad de España y Europa en relación con el Nuevo Mundo. La piratería estará condicionada por la rivalidad bélica o pacífica derivada de dicho tratado, pero obedece a causas más profundas. Es una explosión del individualismo que las grandes potencias europeas protegen o castigan con la horca —y a veces premian con títulos nobiliarios—, según el estado de guerra o de paz que aquellas tengan con España. El imperio español tuvo su origen en la conquista mientras que el holandés e inglés tienen, como antecedente más remoto, aunque indiscutible, la piratería.

Las islas, las ensenadas y accidentes geográficos de las costas americanas, más o menos alejadas aquellas y escondidos estos, sirven de refugio a los piratas. Inglaterra y Francia carecen, por entonces, de barcos de guerra y protegen a los piratas, concediéndoles patentes de corso. En 1648, fecha del tratado de Westfalia se les retira toda protección. Madrid y Londres negocian una acción común contra ellos. El comercio inglés lo exige.

Los galeones de la Ilustración.

A principios del siglo XVIII, cuando el primer Borbón ocupa la monarquía española, se dispuso la creación de una nueva compañía de navegación que recibió el nombre de Compañía Guipuzcuana de las Indias. Se organiza como una sociedad de carácter mercantil pero, añade el decreto fundador, que debía ayudar a la expansión de las luces en las tierras del Nuevo Mundo. Barcos de esta empresa

realizaron las expediciones que durante el siglo XVIII se emprenden con carácter científico, tanto en las tierras brasileñas de Portugal como en Paraguay, Chile y la Nueva España. La Real Compañía Guipuzcuana tenía, por tanto, un doble objetivo, perfectamente adaptado al sistema de la monarquía borbónica: el comercio y la ilustración. Carlos III le dio el título de Real.

El conde de Aranda, el ministro más ilustre del rey Carlos, amplió las rutas de esta Compañía hasta los puertos de la Florida, las islas Bahamas y Jamaica, fijando en Caracas la cabecera de las distintas rutas. El temor de que la guerra de independencia de los Estados Unidos llevara a la Nueva España las nuevas ideas políticas, obligó a Carlos IV a restringir las prerrogativas logradas por la Real Guipuzcuana. Los barcos de ésta recorrían el Caribe entero y fundaron diversas factorías en sus archipiélagos y costas, principalmente en Venezuela. Humboldt refiere que en estos barcos llegaron a las tierras del Nuevo Mundo las primeras grandes bibliotecas. Arciniegas ha llamado a la flota Guipuzcuana "los navíos de la Ilustración".⁹ Carlos III había limitado la censura que la Inquisición practicaba sobre las obras impresas y la censura religiosa tomó un carácter más tolerante, de tal modo que los navíos guipuzcuanos traían a estas tierras los libros impresos en diversas partes del mundo y el único requisito legal era el permiso de la Casa de Contratación. La piratería intelectual llegó a producir verdadero escándalo en la corte española por lo que Carlos IV prohibió que las naves transportaran los libros sin el permiso de la Corona, pero a través de los testimonios de Humboldt podemos darnos cuenta de que las obras de Rousseau, Voltaire, etc., casi se leían simultáneamente en Caracas, en México y en París. De la obra de estos navíos de la Ilustración, que primero se hace autorizada por la Corona y más tarde adopta una forma casi piratesca, transportándose los libros escondidos en los toneles que debían llevar agua, Arciniegas ha dicho que representan el lazo entre la Enciclopedia y los gérmenes ideológicos de la independencia de los países hispanoamericanos.

El reglamento dado por Carlos III a la Compañía Guipuzcuana,

⁹ Germán Arciniegas, *Los Galeones de la Ilustración*. Buenos Aires. Ed. Sudamericana, 1942. p. 124.

prohibía terminantemente que los barcos de esta empresa trasladaran a las nuevas tierras a los delincuentes y perseguidos de la justicia, los cuales debían purgar sus delitos en los presidios de la Península. Debe recordarse que durante esta época, tanto Francia como Inglaterra, utilizaban las colonias como presidios o campos de trabajo de los delincuentes y tenemos prueba de ello en la literatura de estos países, por ejemplo en **Manón Lescaut** del abate Pré-vost.

La revolución francesa acarrió la ruina casi total de la Compañía y después de la derrota de Trafalgar (1805) sufrida por la escuadra franco-española, las comunicaciones regulares con los nuevos territorios quedaron casi totalmente interrumpidas. Sólo barcos ingleses surcan el océano y surge con gran intensidad por esta época el comercio de esclavos. La Compañía Inglesa de las Indias logró la hegemonía marítima después de estos acontecimientos.

En la pragmática llamada Acta Naval, publicada en 1798, con la firma del marqués de Ensenada y siendo primer ministro el conde de Aranda, se dispuso la creación de astilleros en la Nueva España, La Habana y Buenos Aires, con el objeto de construir una armada que mantuviera en forma regular las relaciones con la Metrópoli. Era idea del conde de Aranda convertir a las colonias principales en reinos americanos, poniendo a la cabeza de cada uno un príncipe de la familia borbónica. El proyecto no alcanzó su realización por la incomprensión de Carlos IV que rechazó la idea de Aranda por temor de que se encendiera la insurrección en todos los países de la Corona española. En resumen, la Real Compañía Guipuzcuana tuvo una vida muy breve y el proyecto del conde de Aranda, de dar una autonomía pacífica pero no administrativa ni económica a las colonias, fueron a la larga, un fracaso.

IV

LA ORGANIZACION DE LA CONQUISTA

- 1.—La Casa de Contratación de Sevilla.
- 2.—América, creación de Europa.
- 3.—La política de meseta del Imperio Español.
- 4.—Austrias y Borbones en la Nueva España.
- 5.—La política portuaria en la Nueva España.

La Casa de Contratación de Sevilla.

"Habiendo permitido la Divina Providencia que el año de 1492 comenzase Cristóbal Colón el descubrimiento de las Islas Occidentales... en nombre y expensas de los Reyes Católicos de León y Castilla, Don Fernando y Doña Isabel... los negocios concernientes a las provincias e islas descubiertas fueron regidos por varias comisiones confiadas por los Reyes Católicos a individuos particulares, especialmente durante muchos años a Don Juan Rodríguez Fonseca, Dean de la Santa Iglesia de Sevilla, y después hasta que la Reina, por cédula expedida en Alcalá de Henares el 14 de febrero de 1503, estableció en Sevilla la Casa de Contratación".¹⁰

Las primeras ordenanzas para la Casa de Contratación fueron expedidas en Alcalá de Henares, el 20 de enero de 1503 y el 14 de febrero se nombró a 3 empleados a cuyo cargo correría la nueva institución; estos eran un tesorero, doctor Sancho de Matienzo, Canónigo de la Catedral de Sevilla; un contador, Jimeno de Briviesca y un factor, Francisco Pinelo. La Casa de Contratación marcó así el punto de partida en las relaciones mercantiles entre España y el Nuevo Mundo, estableciéndose el comercio y la navegación sobre bases definitivas.

Respondiendo a la concepción del Estado de la época, la sociedad, centralista como el propio Estado, monopolizó el estudio, promoción, administración, etc., de las tierras que se habían descubierto, lo mismo que las que estaban en vías de colonización. Desde los primeros días se suscitó especialmente por los teólogos la necesidad de crear un cuerpo de leyes para dar a las gentes de las nuevas tierras un orden jurídico, pero sólo hasta 1626 apareció el cuerpo llamado Leyes de Indias. La dirección de la Casa de Contratación estaba en manos de un representante de la Corona y otro del Vaticano y las decisiones exigían el acuerdo de ambas personalidades.

En este punto, la Casa de Contratación obedece al principio institucional del equilibrio entre el poder temporal y el espiritual, que

¹⁰ Joseph De Veitia Linage. Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. Buenos Aires, Ed. Bajel, S. A. 1945. 1-3.

ha de sobrevivir hasta el siglo XVIII, la época de las revoluciones políticas.

¿Qué tareas se le encomendaron a dicho organismo? Desde luego, la centralización de todas las actividades que directa o indirectamente se referían a los descubrimientos. Para la perspectiva cultural de la época, estos abarcan diversos aspectos, que debía tratarse en forma conjunta y que pueden agruparse en tres principales: el descubrimiento (artes del mar, enlazadas con la Cosmografía y la Cartografía), prerrogativas de la Corona de Castilla y la Iglesia en las tierras descubiertas (conquista, evangelización, posesión patrimonial de la Corona); y, por último, organización económica, política y social de las nuevas tierras, en la forma de virreynatos, que reproduce la organización adoptada por Italia y los Países Bajos. Tal número de asuntos requirió, desde el primer momento, un gran número de funcionarios y dependencias, lo que desde luego fue un obstáculo, de orden burocrático, para la buena marcha de los negocios de ultramar. En lo que respecta a la navegación, la Casa creó también una oficina hidrográfica y una escuela de navegación, la primera en la Europa Moderna.

El rey católico llamó a la corte, entre otros, a Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Américo Vespucio y resolvió que como hombres prácticos en la navegación de las Indias se embarcaran a descubrir nuevas tierras hacia el sur, adelante de la costa del Brasil. Creyó necesario que uno de ellos se quedara en Sevilla para hacer las cartas de marear y anotara en ellas cuanto se fuese descubriendo; escogió a Américo Vespucio dándole el título de piloto mayor de la Casa de Contratación (1508) pagándole 50,000 maravedies de salario. Tal fue el origen de este empleo. A partir de entonces, el piloto mayor debía llenar como requisitos el ser experto no sólo en el arte de navegar sino en las ciencias matemáticas, pues tenía el cargo de examinador de todos los pilotos de la carrera de las Indias, censor del catedrático de Cosmografía y del cosmógrafo fabricante de instrumentos. Para designar un piloto mayor se convocaba en las Universidades y puertos más célebres de España a los sujetos más hábiles y experimentados; hecha la oposición, el tribunal de la Contratación informaba al Rey del resultado de los exámenes, de los informes adquiridos, y del juicio y calificación respectivos de los

pretendientes, haciendo entonces el Rey la elección. No podía el piloto mayor, bajo graves penas, enseñar la navegación, ni hacer cartas de marear ni otros instrumentos para vender. Se estableció la cátedra de Cosmografía y Navegación en la que se explicaba un tratado de la esfera, el regimiento de navegación para saber la altura del sol, el uso y construcción de la carta para saber el lugar en el que se hallaba la nave, la construcción y manejo de los instrumentos **tales como la aguja de marear, astrolabio, cuadrante, etc.** El piloto mayor y dos cosmógrafos formaban el tribunal para el examen y aprobación de los pilotos, haciéndolo con otros seis peritos de esta clase. El aspirante a piloto debía demostrar que había concurrido a la cátedra de Cosmografía, que conocía los preceptos del arte de navegar y el uso de los instrumentos necesarios para ello, debía tener más de 24 años de edad, ser cristiano, de buenas costumbres, tener aptitud para encargarse del gobierno de una nave y haber navegado a las Indias por espacio de seis años; todo lo cual había de probar con cuatro testigos y dos de ellos, por lo menos, debían ser pilotos que hubiesen navegado con él. Después de estos requisitos, se procedía al examen y por votación secreta salía aprobado o reprobado. A los primeros se les expedía su título pero no podían ser examinadores hasta después de haber hecho otro viaje a las Indias. Así entraban a la clase de pilotos cuyas obligaciones eran llenar el diario de la derrota, apuntando los sucesos ocurridos y sus propias observaciones, tomar la altura del sol ante el escribano del navío, fijar la situación de los bajos e islas que se descubriesen y entregar al regreso el diario al catedrático de Cosmografía, con un testimonio de todo al presidente y jueces de la Casa de Contratación. En recompensa de estos servicios gozaban los pilotos de muchos privilegios, los más sobresalientes ascendían a pilotos mayores llegando algunos a capitanes de infantería de mar y guerra y aún a la dignidad de almirantes.

Aunque la Casa de Contratación ha sido criticada por algunos escritores contemporáneos es indudable que cumplió su cometido pues aunque aumentando las prerrogativas centralistas, extirpó de raíz la **anarquía** y el desorden conque empiezan a desarrollarse los descubrimientos después de la muerte del primer almirante.

América, creación de Europa.

A partir de 1500 comienza la emigración de los occidentales sobre todo el planeta, empezando por América. Ya no es una emigración de tipo religioso, como por ejemplo, las Cruzadas o los movimientos de los pueblos orientales al final de la Edad Antigua; tampoco tiene un carácter exclusivamente belicoso. Es una emigración organizada y organizadora, apoyada por los medios auxiliares de una técnica superior por todos conceptos y que va desarrollándose desde entonces. Sea cual fuere la finalidad en cuyo servicio se emplea esta técnica, generalmente al servicio de intereses imperialistas y capitalistas, produjo como consecuencia un fenómeno universal de gran alcance: la transformación de la humanidad, primero lentamente, y después con rapidez. La emigración de los occidentales convirtió a la tierra en algo cada vez más unitario y dominable. La era oceánica es, por lo tanto, una proyección de la técnica europea. El proceso se realiza en varios siglos, conforme al patrón dominante, dentro de cada época, para la mentalidad europea. Esta expansión al occidente, se produce cuando el mundo occidental ha llegado culturalmente a la madurez, y entonces Europa asume la empresa de descubrir la tierra entera, conquistarla, apoderándose de los nuevos territorios y explotarlos. En estos hechos actúan fuerzas cuyo último rasgo proviene de la Edad Antigua, especialmente de Roma y el catolicismo para las potencias europeas del sur, y de la libertad de conciencia, que se completa con la libertad de empresa, para las potencias europeas del norte; pero aparecen también fuerzas que nada tienen de antiguas, cuyo origen no puede identificarse con la cultura matriz europea. Entre estas últimas las hay de distinta índole y, por lo tanto, de influencia limitada y concreta a la naturaleza de cada una de ellas. Por ejemplo, la invasión de la plata y el oro de Nueva España hacia los mercados europeos, lo que produjo una revolución económica, acompañada de un alza considerable de la vida, la creación de grandes compañías de tipo capitalista en Inglaterra, en Holanda, en Francia y en la misma España en la que por ejemplo la Compañía Guipuzcuana obtiene el monopolio del comercio, la industria, etc., en Tierra Firme o sea en la Capitanía General de Venezuela. De otras fuerzas nuevas tenemos noticia en la literatura y en la filosofía y también en las ciencias naturales. El conocimiento de la fauna y flora americanas, levantó también una

gran conmoción en los círculos europeos. El natural de estas tierras fue llevado a las letras como el tipo de humanidad cristiana por naturaleza libre, justa y pacífica, por ejemplo, en el padre Mariana, en el Dr. Johnson, en Voltaire y Rousseau, en Maucalay, para los cuales el paraíso de la humanidad estaba colocado en las tierras invadidas por los occidentales.

El descubrimiento del Nuevo Mundo no tiene paralelo con lo que ocurrió en Grecia entre los siglos VII y VI, A. de C., ni con lo que ocurrió en Roma en el siglo II A. de C., América dio nacimiento a la historia universal propiamente dicha, es decir, a la historia del mundo entero. Los efectos completos del acontecimiento no se advirtieron hasta el siglo XIX en que transformaron por completo la vida del europeo, gracias a los medios de comunicación, la unificación de la Tierra y la estructura capitalista mundial. Paul Valery, el gran poeta francés, escribió que América era una creación de Europa,¹¹ pero a nuestro entender, el juicio es incompleto porque no incluye sino una de las perspectivas que tuvo el suceso. La otra fue que, con la expansión de los occidentales, Europa se convirtió (vista desde América) en una isla. Al abrirse el occidente sobre el mar, éste perdió la dirección universal y por eso confrontamos entre 1500 y el siglo XIX la aparición de un nuevo sentido de la vida.

La política de meseta del Imperio Español.

Cataluña y Aragón tuvieron una política marítima hasta Felipe II, semejante en cierto modo a la que Inglaterra y Holanda desarrollaron mucho más tarde. La salida al mar era para Aragón una necesidad vital lo mismo que lo fue posteriormente para Holanda. En Aragón se estaba más cerca de Italia y el Oriente por el mar que del centro de la Península Ibérica a causa de los ríos y las cordilleras. La geología de Galicia, Aragón y las provincias Vascongadas, señala como forma de expansión la forma marítima, mientras que Castilla, una amplia meseta cerrada por cordilleras, tiene una esencia geopolítica distinta y, en consecuencia, una personalidad histórica diferente.

¹¹ Paul Valery, *Voyage a l'États Unites*. IV. París, Ed. Gallimard, 1920. p. 64.

La personalidad histórica de Castilla es centralista, pero debe advertirse que hay dos tipos de centralismo: uno burocrático, derivado del que Napoleón impuso en Francia, y que más tarde logra dominar a Europa, después de 1848, incluso en la política de Bismarck, en Alemania, y de la Casa de Saboya en Italia. El otro tipo de centralismo estaría simbolizado en la hegemonía castellana sobre las regiones periféricas de la Península ibérica, separadas de Castilla por una cadena de cordilleras abiertas, sin embrago, al mar. El destino natural de estas relaciones queda supeditado al destino de Castilla o sea al centralismo geopolítico.

México tiene una política de meseta. Hay autores que lo refieren a la conformación cultural dada por la herencia hispana, mientras que la tesis que fundamenta la historia en la geografía sostiene que dicha política refleja la geografía de México. De cualquier modo, la Independencia no rompió en este punto lo que se llama protoformación española ni ha logrado vencer tampoco el movimiento centrífugo de las regiones limítrofes abiertas por las cordilleras hacia dos océanos. México hacia el mar es todavía una consigna de la Revolución. Si Inglaterra, por ejemplo, levantó su Imperio abriendo puertos, lo mismo que Holanda; España, lo hizo fundando municipios generalmente lejos de las costas en las que establece un puerto único. Así, en el Imperio español ultramarino no se encuentran más de diez o doce puertos importantes. En Nueva España el de Veracruz, para un solo océano.

En el siglo XVIII surgen algunas tentativas de rectificar la política de meseta que había actuado como principio director de la colonización. Es la época de la Ilustración en la que se hace la primera tentativa de europeización de España, época que recoge, en el aspecto que tratamos, algunos antecedentes sugeridos por Antonio Pérez, secretario de Felipe II y encargado de los negocios de Indias, quien critica la política portuaria de su señor. En el **Norte de Príncipes** habla por primera vez de la Nueva España como puente entre dos océanos. Estas ideas fueron reproducidas en el siglo mencionado por el Marqués de Ensenada y el Conde de Aranda, del cual conocemos un memorial enviado a Carlos III, proponiendo la apertura de un canal por la parte más estrecha de la Nueva España, que comunicara los dos océanos y diera al país una política marítima más conforme con

su significación en el sistema del Imperio y también más conforme con la propia geografía del territorio. Incluso en la organización de las ferias, cuya fecha está regida por un calendario inmutable, se prolonga la hegemonía de Castilla en la Nueva España. La feria es una institución de origen medieval organizada en principio por los gremios y que los Austria españoles monopolizaron como empresa de la Corona: en los territorios peninsulares, por ejemplo, la feria anual de Medina del Campo, cuya organización trató de establecerse en la feria de Jalapa. Mientras que en Francia o en Italia, estos eventos se celebran sin la intervención de la potestad civil y son, por tanto, expresión directa del movimiento económico; las ferias españolas (que se celebran acompañadas de procesiones, corridas de toros y, a veces, hasta de autos de fe), son reglamentadas por Felipe II para transformarlas en acontecimientos monopolizados, como hemos dicho, por la Corona. La de Jalapa se celebraba con la llegada de la flota a Veracruz.

En las Cortes de Valladolid, el año de 1548, se pedía al Rey que defendiese la saca de mercancías de los reinos de España para dichas Indias, dando por razón el crecimiento del precio de los paños, seda y otras cosas de que en aquellos reinos había general uso y necesidad. Los reyes trataban de embarazar y oprimir el comercio de Indias en daño de la prosperidad nacional, y aunque en el siglo XVIII se reformó hasta cierto punto la legislación económica, por entonces ya la metrópoli no estaba en condiciones de una reforma total, abriendo nuevos puertos en la Nueva España, que lograran el cambio de las condiciones vigentes. El único puerto existente en el oriente, o sea Veracruz, fue en principio la etapa final de las expediciones iniciales, cuando los buques y sus cargas navegaban por su cuenta y riesgo, aunque al servicio de la Corona. Los reyes eran, pues, en los primeros viajes empresarios de la navegación en forma de monopolio hasta 1503, en que se funda la Casa de la Contratación de Sevilla. Así como Veracruz es el único puerto capacitado para recibir las expediciones en Nueva España, del otro lado del océano lo fue el puerto de Sevilla hasta que, en 1519, se dispuso que una persona se estableciera en Cádiz para visitar los navíos de las Indias y, por último en 1580, se dispuso que Cádiz sea el único puerto para despachar y recibir las flotas. En Nueva España el virrey nombraba a un veedor que debía residir en Veracruz, para el registro

de los barcos y permanecer en la ciudad hasta completar el registro de todas las embarcaciones y mercancías transportadas en cada viaje. En suma: alrededor de 1574 sólo estaban habilitados para el comercio en la Nueva España, Veracruz, y en la Península Ibérica, Sevilla y Cádiz. Los navíos de la carrera de Indias debían pertenecer en propiedad a vasallos españoles, ser construidos en los dominios del reino y tener licencia para cada viaje; correlativamente, en Veracruz se observaban los mismos requisitos. En las primeras exploraciones se requería licencia del Rey para cada viaje y, en la Nueva España, del virrey, pero después bastaba obtener la licencia de la Casa de Contratación o bien del veedor general. El trámite, tanto en Cádiz o Sevilla como en Veracruz, tenía puntos análogos, pues se investiga si las naos estaban en buenas condiciones y en disposición de navegar sin riesgo, si llevaban el velamen, jarcias y armamento correspondientes a la distancia y al peligro, si tenían víveres y agua suficientes y si había capellán y cirujano. Realizado el registro, podía emprenderse la navegación en el momento que al dueño conviniere pero, más tarde, al intensificarse la piratería, los galeones salían en conserva de otras naves, juntándose hasta siete, y en 1561 se ordena que no saliese de Cádiz, de San Lucar o de Veracruz, barco alguno sino en flota y que cada año hubiese dos viajes convoyados por barcos de guerra, una a Tierra Firme y otra para Nueva España. La primera hacía el comercio de Venezuela, las Antillas, Colombia, Perú y Chile, estando terminantemente prohibido utilizar para estos dos últimos países la ruta del Océano Pacífico. Tocaban primero en Cartagena de Indias, luego en Puerto Bello y a la vuelta se reunía con la flota de Nueva España en La Habana, caminando juntas de regreso a España.

En 1754 se dispuso que la flota de la Nueva España no saliera sino cada dos años y que, en el intervalo, se propugnara la navegación y el comercio entre el litoral de la Nueva España por el cabotaje interno. Estaba prohibido embarcar a Veracruz monedas de oro y plata sin permiso de la Corona y, aunque el tráfico de esclavos estaba tolerado, se reglamenta que no fueran moriscos, turcos o mulatos, sino negros de los dominios africanos de Portugal. Una real cédula dispuso que nadie pudiese enviarlos si eran casados, a menos que los acompañasen sus mujeres y sus hijos. Vedada estaba igualmente la introducción de libros de romances que tratasen de mate-

rias profanas y fabulosas, las armas sin permiso del rey, el aguardiente y las mujeres de vida licenciosa declarada. Por todo lo anterior puede concluirse, según se expuso al comienzo de este inciso, que el rigor de las leyes con respecto a la utilización de un puerto único perjudicó la libre comunicación, que esta legislación destruida la riqueza propia favorecía la extraña y que, aniquilando las facturas españolas decretaban naturalmente el comercio ilegal de los extranjeros. El puerto único excluía la competencia de otras naciones, medida que en último término resultó ser una quimera al aumentar la población de la Nueva España y con ella sus necesidades.

Daremos algunas fechas. Hacia 1800 sólo un 20% de las mercancías llegadas a Veracruz, salieron del suelo de la Península. Los dos puertos habilitados para el comercio de América, Cartagena de Indias y Veracruz, que conservaban todavía en la fecha citada mucho de su antiguo esplendor, recibían 27,500 toneladas de mercancías, de las cuales 26,000 eran extranjeras. El puerto único convirtió a la Nueva España en una colonia comercial de las naciones extranjeras, más que de España; ya desde el siglo XVIII es sabido que la Nueva España tenía que pagar sus gastos públicos.

Austrias y Borbones en la Nueva España.

La tarea de organización de la Nueva España debe considerarse en dos períodos, desde el Descubrimiento hasta la Independencia. El primero, abarcaría hasta el último de los Austrias, Carlos II, y el segundo, tiene que considerar las reformas introducidas por los reyes de Borbón. También la propia Península obedece en su dinámica y fisonomía política y social a los dos mismos períodos.

Fue voluntad de Carlos V, obediente al testamento de Isabel la Católica, que los territorios de la Nueva España fueran considerados como provincia española, estableciéndose en ella, por tanto, las mismas instituciones que en todos los órdenes de la vida regían a Castilla. En el testamento de Yuste, escrito de puño y letra del Emperador (mientras se preparaba para recibir la muerte), declara haber seguido las ideas de Isabel hasta donde la ambición y el desafuero de los conquistadores lo permitieron. El afán legislador del gran rey había tratado de corregir estas deficiencias iniciando en las Cortes de

Mozón (1554), los estudios jurídicos para establecer un Código de Indias, con la doble finalidad de mantener las prerrogativas de la Corona, y, en segundo término (y sin duda por la influencia de los evangelizadores), para ordenar la vida de los naturales de las nuevas tierras conforme al testamento civil y político de los españoles peninsulares. Mantuvo el régimen de encomenderos originado en España, pues al ser tomada una ciudad o al ser recuperada la tierra, se nombraba un Comendador para que estableciera las leyes municipales que regularían la propiedad de la tierra, las formas del cultivo, los fueros y libertades, la calidad civil de los habitantes, etc. Europa había rebasado ya, como la propia Península, esta forma de organización postfeudal, pero Carlos V la restauró, animado, sin duda, por el éxito que había tenido en la mencionada reconquista. Representa, por tanto, un vestigio del feudalismo que se trasplanta a la Nueva España. En la organización de la minería también se copió la que regía este trabajo en la Península, por ejemplo en las viejas minas de Almadén, ya explotadas por los romanos.

La esclavitud, lo mismo que en la Península, estuvo limitada al servicio doméstico, aunque posteriormente el Emperador aceptó la idea, sugerida por los evangelizadores, de importar negros, que convertidos en esclavos, se dedicaron al trabajo más rudo. Había que conservar la población autóctona para cristianizarla. Existe un antagonismo evidente, por tanto, entre la pretensión de considerar la Nueva España como una prolongación de la Península, es decir, como una provincia más, dotada de las mismas leyes, y el hecho de la conquista, el cual obedecía a la naturaleza agresiva y voraz del capitalismo incipiente. El esclavo era la máquina de este capitalismo. En las cartas de Fugger, banquero de Carlos V, se enjuicia más o menos veladamente la política del Emperador, en el sentido antes mencionado y no hay por qué añadir, pues es de sobra conocido, que la familia de los Fugger, alemanes de origen judío, fuera la representante más idónea del capitalismo en la era oceánica.

Otras instituciones de origen peninsular se trasladan también a la Nueva España. Por ejemplo, el Santo Oficio de la Inquisición. Los estudios relativos a la actuación de este instituto en la Nueva España son comparativamente escasos y, en consecuencia, el juicio partidista ha desplazado al juicio documental. Meléndez y Pelayo, teniendo en

cuenta los documentos entonces conocidos, afirmó que el Santo Oficio había sido más benigno y tolerante en la Nueva España que en la Península Ibérica,¹² pues se consideró que los naturales de las nuevas tierras eran, más que herejes en el sentido hugonote o protestante, ignorantes de la verdadera religión; como herejía significa abjuración, es posible que este autor estuviera en lo justo. La organización universitaria, según el modelo de las escuelas de Salamanca, también se trasladó íntegra. Igualmente la organización judicial, manteniéndose la prueba del tormento para identificar al delincuente y obtener la confesión de los inculcados.

En el aspecto social, los gremios no lograron establecerse desde el principio. Hasta muy entrado el siglo XVIII, es cuando surgen las primeras organizaciones gremiales en la ciudad de México, curtidores, talabarteros, etc. Fue idea del virrey Mendoza, inspirado sin duda por Vasco de Quiroga, fraile que emigra a la Nueva España por sospechoso de erasmismo, conservar el trabajo de la plata, la cerámica y otras industrias populares con la misma disposición que ya tenían estos oficios antes de la Conquista. La policía de aguas y caminos, la institución municipal, las hermandades, se establecen también en la Nueva España conforme al modelo peninsular. La asistencia pública depende, lo mismo que en la Metrópoli, de los conventos e iglesias. La iglesia adquirió por el derecho de evangelización, y no sin rozamientos con los consejeros de la Corona española, la propiedad exclusiva de los territorios evangelizados, medida que la convirtió en la primera potencia económica de la Nueva España. Prerrogativa de las instituciones religiosas fue la creación de los hospitales, que debían atenderse con los fondos tomados de los diezmos y primicias, ya que la iglesia estaba exenta de contribuciones, impuestos y otras gabelas. Hasta la aparición de la Compañía de Jesús los particulares que acreditaban los estudios necesarios podían crear instituciones educativas y, asimismo, los institutos religiosos gozaban de idéntico privilegio. Al acordarse la creación de la Compañía por el Papa Pablo III, el monopolio de la enseñanza pasó también, en Nueva España, a manos de los jesuitas. La Compañía abre algunos colegios, por ejemplo el de Guanajuato, visitado y elogiado por

¹² Marcelino Meléndez y Pelayo, *Historia de los Heterodoxos Españoles*. 4V. 6a. Ed., Edit. Victoriano Suárez, 1924. I-Prólogo-42.

Humboldt, cuyos estudios principales se aplicaron a la minería; el de San Nicolás de Hidalgo, en Valladolid, hoy Morelia, con estudios principales de teología y jurisprudencia y por último, el de Guadalupe, cuyos principales estudios fueron los de medicina. La población estudiantil se reclutó, casi exclusivamente, entre los criollos.

Por último, así como en la Península los cargos públicos debían estar ocupados por españoles cristianos con pureza de sangre, certificada por tres generaciones y españoles (aunque por la crisis que se inicia con Felipe II el Estado empleó la política de vender los cargos públicos), también en Nueva España los oficiales públicos se nombraban entre la población peninsular, no procediéndose al examen de pureza de sangre sino para los consejeros del Virrey, los alcaldes, los capitanes y los magistrados; bastaban para los oficiales de menor categoría, los antecedentes expedidos por el Consejo de Indias o la Casa de Contratación.

En la primera mitad del siglo XVIII sufre la Monarquía española y, en consecuencia la Nueva España, una gran mudanza material, política y económica, con los primeros reyes de la casa de Borbón. Todas las reformas que se introducen entonces, dentro de los aspectos citados, en la Península, se prolongan también a la Nueva España.

En primer lugar, la creación del cuerpo de ingenieros militares en 1744, hará el cuidado de las vías de comunicación y los puertos. En el tratado de Utrecht (1713) fue una necesidad política conceder a ingleses el derecho de asiento, que influyó en el sistema comercial y económico de la Nueva España; la navegación de América, por medio de flotas y galeones propiedad del Estado, se substituye por los buques registro y por la navegación al cuidado de armadores privados. En esta fecha, 1720, Sevilla perdió el privilegio de las flotas y el buque registro pasó al puerto de Cádiz. Surgen entonces las primeras empresas privadas de navegación con la prerrogativa de comerciar con todos los puertos del Nuevo Mundo. Esta transformación se debe a Juan de Patiño, y proseguida por un criollo peruano, el célebre Olavide, que muere perseguido por la Inquisición. Para proteger la industria y el comercio se dio libertad a los extranjeros para establecer fábricas y talleres concediéndoles franquicias, exenciones y casa por cuenta del Estado. Felipe V llegó hasta el ex-

tremo de imponer que todos los funcionarios de la Corona, tanto en la Metrópoli como en las colonias, vistieran sólo con telas y paños hechas bien en la Península o en los países ultramarinos. Las primeras leyes suntuarias de la Nueva España se publican en 1723 y tienen por objeto moderar y reprimir el lujo. Se tomó también la justa y oportuna providencia en 1717, de suprimir las aduanas interiores.

En el reinado de Fernando VI se expide, en 1751, el real decreto sobre la creación de los Pósitos con objeto de reformar la administración agrícola. Al introducirse estas otras leyes inspiradas en el mismo espíritu benéfico aumentaron las rentas peninsulares y también los caudales procedentes de Indias y, según Canga Argüelles en su **Diccionario de Hacienda**, los de Nueva España ascendieron de cuatro a seis millones de escudos anuales. También Fernando VI organizó el ejército y la marina, el primero con las milicias provinciales creadas en las poblaciones de más de mil vecinos, medida que se extiende a las villas y ciudades de la Nueva España. La marina dispuso de 60 navíos de línea y 65 fragatas y, de estas últimas, la construcción y el mantenimiento de cinco de ellas tocaba cumplirlo a la Nueva España. A la solicitud y celo del marqués de la Ensenada, se debe el decreto sobre la constitución de flotas menores en los puertos de Acapulco y Veracruz, destinadas al cabotaje en ambos litorales de la Nueva España. Estas embarcaciones estaban navegadas por los naturales y, aunque los marineros de ellas carecían de rango militar, podían reclutarse para la armada oficial. Así como el marqués de la Ensenada amplió los puertos militares españoles y abre, en el Ferrol, la primera escuela naval militar, propuso también al Consejo de Indias la creación en Veracruz de un instituto similar, proyecto que no se llevó al cabo por esta época, sino hasta el reinado de Carlos III. Este monarca, continuando la política de sus antecesores, separó los corregimientos de las Intendencias en 1776, circunscribiendo los primeros a los ramos de justicia y policía, y las segundas a los de hacienda y guerra; revalúo de las rentas provinciales estableciendo una contribución única que recaería sobre el ramo real, industrial y comercial; reglamentó la preponderancia del poder civil sobre el militar en todo lo relativo a la autoridad y jurisdicción; limitó el brazo y poder eclesiástico, prohibiendo que intervinieran en los tribunales civiles y negocios temporales; a propues-

ta del Consejo de Indias, ilustrado en este punto por el de Castilla, dividió la población de las ciudades en cuarteles, llamados de antiguo barrios, regido cada uno de ellos por un teniente alcalde. Esta medida la hizo extensiva a la Nueva España el Conde de Aranda. Suprimió las excenciones de los clérigos, miembros de la Inquisición, y comisarios de la Santa Hermandad, por los abusos a que había dado lugar. Por Real Cédula de 20 de febrero de 1777, mandóse a los corregidores que no permitieran en las rogativas públicas procesiones y otras funciones religiosas, los disciplinantes, empalados y otros espectáculos semejantes impropios de la gravedad de aquellos actos.

La medida más importante de Carlos III, en la que habrá de buscarse la materialización de los antecedentes de la Independencia, fue la creación de las Sociedades Económicas del País, cuyos miembros según el decreto fundador, debían "poseer la tolerancia y liberalidad que ilustran las virtudes de la honestidad".¹³ El objeto de la institución era fomentar la industria popular, las artes y oficios, la agricultura y cría de ganado y el establecimiento de escuelas con profesores civiles, mantenidos por la propia sociedad. Además, desde que el Rey Carlos fuera Duque de Toscana, mostrose dispuesto a disminuir el gran poder de la Compañía de Jesús, donde se manifiesta el espíritu de reforma característico de esta época. Don Isidro Carbajal y Lancaster, escribió el 15 de abril de 1776 al confesor del rey, una carta en la que entre otras cosas, decía: "que ya sus pronósticos habían empezado a cumplirse; España corría a su ruina por la persecución que sufría la Iglesia, saqueada en sus bienes, ultrajada en sus ministros, atropellada en sus inmunidades".¹⁴

Esta oposición de la Iglesia llevó al rey Carlos a restablecer la Pragmática del Exequatur que regulaba las relaciones entre la Iglesia española y el Vaticano, donde efectivamente se corrigen los excesos de la clerecía, robusteciendo en cambio, la autoridad real con-

¹³ Landázuri y Gurrea, A. *Las Sociedades de Amigos del País*. 2V. Bilbao, Edición homenaje de la Diputación de Vizcaya. Imp. de la Diputación Provincial. 1918. (Acta de la Fundación de la Sociedad Vascongada de los Amigos del País). V-I.

¹⁴ Claudio Sánchez Albornoz, *España, un Enigma Histórico*. 2V. Buenos Aires. Ed. Sudamericana, 1958. II-576.

tra la preponderancia de Roma y la Inquisición en todos los negocios temporales. La Compañía de Jesús gozaba ya por entonces de poco prestigio y así por ejemplo, en 1759, se dio a la estampa en Madrid el libro titulado: "Los Jesuitas mercaderes, usureros y usurpadores", en cuya redacción habría intervenido el Conde de Campomanes. La información secreta realizada con el motivo del motín de Esquilache (1766) que estalla el mismo día en Madrid, Barcelona, Sevilla, México y Perú, probó que la Compañía era la organizadora de estos movimientos y, entonces, con el voto del Consejo de Castilla y el de Indias, reunido por el rey, se resolvió expulsar a los jesuitas de la Península, de la Nueva España y de todos los dominios hispánicos de ambos mundos. En la Nueva España la medida venía además a combatir la resistencia y obstáculos que los jesuitas habían puesto a la canonización del venerable Palafox, obispo de Puebla, en que tan interesado se hallaba Carlos III, y la quema que habían hecho de los libros de aquel ilustre y sabio prelado.

Por último, los Borbones protegen frente a la orden de los jesuitas la aparición y propagación de la francmasonería, a la que pertenecieron Catalina de Rusia, Federico de Prusia, los Borbones de Francia, el Rey de Nápoles, los reyes de Inglaterra y otras cabezas coronadas, asociación que tenía por objeto difundir el sentimiento laico, estableciendo la libertad y tolerancia religiosa. También la francmasonería materializó los primeros gérmenes de Independencia.

Política portuaria en la Nueva España.

La lucha de España contra Inglaterra, lo mismo que la que sostuvo con los Países Bajos, tuvo doble carácter: religiosa y económica. Aquellas potencias luchaban por la libertad política y religiosa, así como por las posesiones coloniales. Desde entonces, casi todas las sucesivas guerras europeas se produjeron alrededor del reparto imperial del mundo. ¿Cuál fue el destino que la Nueva España cumplió en este proceso, que tiene dos puntos de vista, el político-religioso y el colonial? La Nueva España era, por el norte, la frontera del catolicismo, o sea el punto geográfico donde el Imperio español entraba en contacto con las potencias protestantes. Por el sur, ponía en comunicación al resto de las colonias, y por el occidente, prolongaba el mandato español hasta las costas de Asia. Otras tierras

conquistadas por la Corona española, como la Nueva Granada o Tierra Firme, colocadas en las estribaciones de los Andes, o en el fondo de las grandes depresiones del mar Caribe, estuvieron, por estas circunstancias subordinadas a la Nueva España, en la navegación y la administración. La geografía y las luchas europeas por el reparto del mundo hicieron pues, de la Nueva España, la columna del Imperio hispano. La Nueva España tenía tres frentes: el de la frontera, el del mar Caribe, por donde llegaron los piratas, las escuadras inglesa y holandesa, y el frente del Pacífico, por donde la Nueva España completa la colonización de Oceanía. El eje político del Imperio español fue siempre, en consecuencia, la Nueva España, influyendo por el norte sobre los territorios de las Luisianas y las Floridas hasta los límites superiores de la actual California; por el sur, hasta la Capitanía General de Guatemala, Tierra Firme y el Virreinato de Nueva Granada, y por el oeste, ejerciendo la supervisión y control de la Capitanía General de Filipinas. Por otra parte, las riquezas de Nueva España excitaban la codicia de las naciones europeas. Consecuencia de todo lo anterior es el papel histórico de la Nueva España donde, repetimos, se conjuga por la geografía y las necesidades imperiales, el papel más destacado y lleno de riesgos de todos los territorios de la Corona española.

Según las fuentes pertinentes, la exploración de las costas de la Nueva España recibió gran impulso desde los primeros días del descubrimiento, primero por la decisión de Hernán Cortés, y más tarde, por la de los virreyes que en este punto entraron a veces en discusión con las autoridades peninsulares, principalmente con la Casa de Contratación. Se exploró la desembocadura del río Pánuco para fundar allí el puerto que habría sido el centro marítimo de la parte septentrional. Por el sudeste se abandonó a la muerte de Hernán Cortés la exploración de la faja inferior del territorio mexicano, que quedó abierta a las depredaciones de la piratería. Se trató de fortificar Campeche por recomendación del virrey Antonio de Mendoza. Por el mar del sur las exploraciones de las costas acusan el impulso de Hernán Cortés y también de Don Antonio de Mendoza, siempre en sorda lucha con las autoridades peninsulares que se negaban al establecimiento de nuevos puertos e incluso a construir las defensas militares. En la costa occidental la exploración tuvo un movimiento más lento y, sólo hasta que se completó la conquista y colonización

de los territorios del Pacífico, después de los viajes de San Francisco Javier al Japón y en rivalidad con la Corona portuguesa en alianza con Inglaterra, toma forma definitiva la construcción o habilitamiento de los puertos. Al parecer, la idea de las autoridades peninsulares, era utilizar la vía del Cabo de Hornos para el acceso de los galeones al extremo occidental del Imperio, idea pronto rechazada, ya que Portugal y Holanda tenían controlada la vía marítima de la costa occidental de Africa.

El conde de Lerma propuso a Felipe III de Austria, la exclusión de la vía del Cabo de Hornos, sustituyéndola con el eje constituido por Veracruz y Acapulco, y decretada esta resolución por los organismos oficiales quedó establecida definitivamente la nueva vía de comunicación. El piloto Blas de Lezo arribó por una tormenta al litoral de la Nueva Galicia, y habiendo observado la buena disposición de las aguas en aquella parte de la Nueva España, recomendó la creación de un puerto auxiliar, tanto para la vía de Filipinas como para la penetración de los territorios del norte; esta idea tomó forma años más tarde en la creación del puerto de San Blas.

Es indudable que los reyes españoles de la casa de Borbón, tuvieron mayor comprensión para los problemas propios de la Nueva España dentro del sistema colonial. Esta amplitud de criterio para confrontar esos problemas, puso en evidencia la contradicción existente desde el primer día del descubrimiento de la Nueva España, entre los intereses y finalidades de la Corona como empresario mayor y la organización de la Casa de Contratación. Los borbones acometieron la realización de algunos proyectos que dormían en los archivos de aquella institución desde los días de Hernán Cortés y en otros aspectos reforman la situación dominante durante la casa de Austria. En el aspecto que se refiere a la política portuaria, ese antagonismo ante las necesidades propias de la Nueva España y los intereses de la Corona, es suficientemente claro para que haya sido recogido por la historia de la época. Si la Nueva España tenía que realizar su función como eje político del Imperio, era imprescindible habilitar una serie de puertos, unos de carácter militar y otros exclusivamente comerciales. La casa de Austria se mantuvo firme en este punto, haciendo de los puertos principales, no sólo de la Nueva España, sino del litoral completo del Imperio, una factoría comercial

al mismo tiempo que un puerto militar. Cuando Felipe V de Borbón fue nombrado rey de España, tuvo que renovarse el Consejo de Indias, y se proyectó entonces para satisfacer la vieja necesidad de separar la política comercial de la política militar, que empieza a ponerse en práctica ya bien entrado el siglo XVIII, en las peores condiciones, pues Carlos III muere prematuramente, surgen los primeros anuncios intelectuales de la revolución francesa y Carlos IV se vio envuelto, por la alianza de España y Francia, en la tormenta revolucionaria. Entonces la Nueva España queda abandonada a sí misma en los albores de su independencia.

Es posible que en la etapa del descubrimiento y conquista, la medida de concentrar en un solo puerto la vida colonial en todos sus aspectos, pudiera justificarse dadas las mínimas exigencias del sistema económico de la época. La Corona española actuaba de empresario general. El capitalismo no había entrado aún en la etapa de reparto del mundo. En la época mercantilista, que se inicia en Europa a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII, y que corresponde a la fase organizadora del capitalismo, la medida del puerto único era insostenible, opinión que al parecer fue sostenida por el Consejo de Indias al renovarse por el primer Borbón. El sistema mercantilista establece una división bien clara entre productos naturales y productos elaborados; los naturales son de cultivo sedentario y no forman parte del gran comercio internacional sino del consumo interior, mientras que los metales, las especias, el tabaco, el añil, las fibras, etc., son del gran comercio que, por tener sus leyes propias, se desvincula del proteccionismo oficial para convertirse en objeto de libre empresa. Ese fenómeno lo habían entendido los políticos peninsulares de la época, pero las reformas conducentes a rectificar la realidad portuaria de la Nueva España fueron obstaculizadas por la Casa de Contratación y al quedar ésta subordinada al Consejo de Indias, con Carlos III (lo cual era una promesa para acometer la reforma necesaria), el Pacto de Familia entre Carlos IV y los Borbones de Francia imposibilitó la realización del proyecto, pues obligó a España a intervenir en los sucesos europeos de la época, mientras que en la Nueva España fermentaban las nuevas ideas políticas, económicas y sociales derivadas de la Enciclopedia, antecedentes ideológicos de la Revolución Francesa.

VERACRUZ
(Siglos XVI al XVIII)

LA CIUDAD Y PUERTO DE VERACRUZ

- 1.—La obra fundadora de Hernán Cortés.
- 2.—La Villa Rica en Quiahuiztlán.

Veracruz tiene desde su origen una historia tan importante como accidentada. Es la población más antigua entre las que fundaron en México los españoles y quizá la que ha registrado el mayor número de acontecimientos de carácter político y militar. La vida económica y demográfica del país en buena parte ha tenido relación con el puerto, dado que a través de éste se han canalizado de preferencia las mercancías y valores que han entrado o salido desde los inicios de la dominación española y del mismo modo han pasado las personas en viaje al o del extranjero.

La actual Veracruz se estableció en 1599, en el lugar donde muchos años atrás Hernán Cortés decidió fundar la Villa Rica de la Vera Cruz, en el año de 1519. Vino a ocupar los médanos situados frente al mar, en los que había unas cuantas chozas conocidas con el nombre de "ventas de Buitrón" y que servían para cobijar a modestos comerciantes y hospederos que atendían el escaso movimiento de los marineros que amarraban sus naves al socorro del vecino fondeadero de la isla de San Juan de Ulúa. Situada definitivamente ante la playa, la población pudo desarrollarse a partir de dicho año cumpliendo con las funciones de ciudad y de puerto. Su existencia poco a poco fue restando importancia al fondeadero de Ulúa, en lo que se refiere al amarre y a la estiba de mercancías, adquiriendo tal importancia que llegó a necesitarse amurallarla y dotarla de bastiones defensivos para preservarla de ataques de piratería.

Con anterioridad a 1599 la población, con el título de Villa Rica de la Vera Cruz, estuvo asentada en la ribera izquierda del río Canoas, también conocido con el nombre de río de La Antigua, a una legua de su desembocadura, en el Golfo de México. En ese lugar permaneció a partir de 1525 y durante ese tiempo se trazó la ciudad y se edificaron las casas públicas y privadas que exigían las costumbres españolas y cuyos restos aún pueden contemplarse. Las naves no llegaban hasta la Villa por no ser fácil remontar la corriente del río. Se detenían en San Juan de Ulúa o en la desembocadura del río de La Antigua y se trasbordaban los efectos en pequeñas embarcaciones que iban a amarrar en las gruesas argollas que se afianzaban en los troncos de los árboles ribereños.

Entre los años de 1519 y 1525, la Villa estuvo en los llanos de

Quiahuiztlán, lugar situado a 12 millas de Cempoala y a media legua del puerto de Archidona. Esta radicación se conoce con el nombre de La Vieja con el que se distingue de La Antigua. Su establecimiento correspondió con la apertura de un puerto, el de Archidona, que debía de señalar el carácter original de la Villa, la que desde un principio se creó como una entidad política a la que podían o no corresponder las funciones de un puerto. El traslado de la Villa desde la región de Chalchicuecan a Quiahuiztlán, fue el primero de los varios intentos que se hicieron para darle acomodo que le permitiera desarrollarse.

La fundación de la Villa Rica de la Vera Cruz tuvo lugar en las playas de Chalchicuecan frente a la isla de San Juan de Ulúa en la primavera de 1519, pero a causa de lo inhóspito del lugar y de los perjudiciales vientos del norte que dañaban a las embarcaciones, se hizo patente desde luego la necesidad de trasladar la fundación. Lo inadecuado del lugar con referencia a las múltiples finalidades que desde un principio se dieron a la Villa, fue la causa determinante de las sucesivas mudanzas hasta venir a reanudar ya en definitiva en este primer sitio. Las necesidades históricas vinieron a demostrar que era el más indicado para enlazar a México con las Antillas y Europa. El atisbo del fundador de la Villa, Hernán Cortés, habría de ser confirmado.

La obra fundadora de Hernán Cortés.

La fundación de la Villa Rica y sus dos primeras ubicaciones están estrechamente ligadas a la iniciativa creadora del conquistador de México. Es bien sabido que Hernán Cortés fue el jefe de la tercera expedición de las organizadas por el gobernador de Cuba, Diego Velázquez, para explorar, comerciar y eventualmente poblar, territorios americanos, con tal que no fuesen de los reservados a los portugueses. Velázquez pretendía aumentar su hacienda y honores mediante esta clase de expediciones auspiciadas parcialmente de su peculio. Incluso llegó a obtener en 1519 cargo de Adelantado para la gobernación de las tierras descubiertas por sus enviados, los capitanes Hernández de Córdoba, en 1517, Juan de Grijalva, en 1518 y Cortés en 1519.

Esos años fueron pródigos a la expansión de los españoles hacia tierras occidentales y se aprovecharon gracias a la hábil política de los monarcas católicos, que por una parte ejercía los derechos del vasallaje según convenía a sus intereses y por otra parte permitía ciertas libertades a los súbditos para que desarrollaran sus propias iniciativas. En este terreno, lo mismo podían arriesgar vidas y fortunas, que obtener beneficios que luego les eran reconocidos como mercedes, que podían constituirse en autoridad derivada del común, de acuerdo con la medieval organización de Ayuntamientos, los que se constituían a nombre de los reyes.

El poder, las riquezas y los títulos alcanzados por Colón, fueron un ejemplo de lo que se podía pretender en la aventura de los descubrimientos y población de nuevos países. Diego Velázquez en un rango, y el que era encomendero en Cuba, Hernán Cortés, en otro rango, eran igualmente susceptibles para ganar en las empresas de la época. De esta manera se proyectó la tercera expedición al territorio mexicano, se engendró el abuso de confianza cometido por Cortés en perjuicio del promotor Velázquez, lanzándose a la aventura contra la voluntad de éste y finalmente se hizo necesaria la fundación de la Villa Rica de la Vera Cruz que constituiría un poder autónomo frente al del gobernador de Cuba y la fuente de autoridad que tendría el capitán rebelde para encabezar la empresa.

A fines de 1518, Diego Velázquez organizó una expedición que le permitiría obtener los beneficios que las de Córdoba y Grijalva no le produjeron. Para esto reunió 10 navíos y una tripulación formada por 508 soldados y 109 marineros. Por recomendación de su secretario Andrés de Duero, decidió que el capitán de la expedición fuera Cortés, el que al ser nombrado jefe de la armada desarrolló gran actividad organizativa. A pregón convocó a los vecinos, los que a cambio de poner vida, armas, alimentos y dinero, recibirían parte del oro que rescatara. Dispuesto ya el viaje se enteró que Diego Velázquez había cambiado de parecer y decidió destituirlo de su cargo. Saborido de esto Cortés, a espaldas de Velázquez embarcó el 18 de noviembre de 1518, dirigiéndose a la isla de Trinidad en donde se abasteció de provisiones, completó su tripulación y consiguió que se sumara un barco más. Estando en estas gestiones, llegaron dos emisarios de Velázquez con órdenes a la autoridad de la isla para que

lo arrestaran remitiéndolo a Cuba. Aunque no se cumplieron fueron una advertencia que Cortés no habría de olvidar.

De la isla de Trinidad, la expedición tocó La Habana y prosiguió a la isla de Cozumel, bordeó el litoral de la península de Yucatán hacia el sur, llegó a la desembocadura del río Tabasco o Grijalva y haciendo rumbo al norte llegó el 21 de abril de 1519, a la isla de San Juan de Ulúa. Al día siguiente, Viernes Santo de la Cruz, desembarcó en las playas de la Chalchicuecan, en "montones o médanos de arena que allí hay altos, que no había tierra llana sino todos arenales...", "...y haciendo un altar, donde se dijo luego misa...", según el decir de Bernal Díaz del Castillo.

En esas playas los expedicionarios tomaron contacto con indios vasallos de Moctezuma, el jefe político más importante entre los que gobernaban a los conglomerados indígenas; iniciaron el provechoso rescate de oro y tuvieron noticias de la existencia del gran señorío de los mexicas.

Las playas de Chalchicuecan resultaron inhospitalarias a los españoles pero allí obtuvo Cortés evidencias de que más le convenía iniciar la penetración al país, su sometimiento y la colonización, que continuar siguiendo el rumbo hacia el norte que traía la exploración en busca de rescates en tierras desconocidas. Por lo tanto, resolvió permanecer en el lugar para recabar informes sobre los naturales y sus territorios y para planear la conquista. Ello no fue obstáculo para buscar un sitio que sin alejarse mucho de Chalchicuecan, acceso corto y natural a Tenochtitlán, no tuviera los inconvenientes de mar abierto y vientos desfavorables. Para localizarlo envió a Francisco de Montejo, uno de sus mejores capitanes, rumbo al norte y el fruto de sus exploraciones fue la localización de las llanuras de Quiahuiztlán en donde había una población nativa situada en tierra fértil y cultivada, cerca de un paraje o ensenada, bastante capaz, donde al parecer de los pilotos podían surtir los navíos y mantenerse al abrigo de unos grandes peñascos en que desarmaba la fuerza de los vientos. "Distaba este lugar de San Juan de Ulúa como doce leguas y Hernán Cortés empezó a mirarle como sitio acomodado para mudar a él su alojamiento..."¹⁵

¹⁵ Antonio de Solís. *Historia de la Conquista de México*. Madrid, Imp. de Antonio González, 1704. II-56.

Los aprestos de Cortés para establecerse en un lugar fijo y para adentrarse en la tierra dieron ocasión a las protestas de algunos expedicionarios para quienes debían limitarse las actividades a explorar y rescatar oro, de acuerdo con los poderes que originalmente le había dado Velázquez a Cortés. Ante estas circunstancias, el capitán decidió librarse de los compromisos contraídos en Cuba y provocó entre sus amigos y partidarios la opinión de que debería fundarse en ese lugar la Villa. El capitán convocó a la gente dándole al hecho apariencia de legalidad, convirtió el campamento en una población e hizo elegir de inmediato un Ayuntamiento, siendo la primera autoridad civil en la Nueva España, y ante el cual Cortés renunció al nombramiento que había recibido del gobernador de Cuba obteniendo en cambio de la nueva autoridad otro en los términos que más le convinieron. "Cortés entonces nombró alcaldes, regidores, procuradores, alguaciles, escribano y todos los demás oficios a cumplimiento del cabildo entero en nombre del emperador, su natural señor, y les entregó luego allí las varas, y puso nombre al consejo la Villa Rica de la Vera Cruz".¹⁶

El nombre de Villa Rica de la Vera Cruz, le fue dado en recuerdo al desembarco en esas playas el Viernes Santo de la Cruz, correspondiendo a la designación de Villa a la categoría menor del poblado, y la de Rica a la abundancia del oro que obtuvieron por los rescates y por los presentes enviados por Moctezuma a Cortés y a Carlos V.

Al fundarse la Villa los vecinos nombraron un Ayuntamiento con Francisco Hernández Portocarrero y Francisco de Montejo como alcaldes ordinarios, Alonso de Avila, Pedro y Alonso de Alvarado y Gonzalo de Sandoval como regidores, Juan de Escalante como alguacil mayor, Francisco Alvarez Chico como procurador general, Gonzalo Mejía como tesorero, y Diego Godoy como escribano. Ellos fueron las primeras autoridades coloniales de México.

Tras de la fundación de la Villa y el nombramiento del Cabildo, el acto más importante registrado fue el habilitar a Cortés con poder suficiente para desarrollar planes de conquista y colonización para los que no tenía hasta el momento ningún respaldo. En efecto,

¹⁶ Francisco López de Gómara. *Historia de la Conquista de México*. 2V. 1a. Ed. México, Edit. Pedro Robredo, 1943. 1-116.

Cortés había capitaneado a la expedición sólo con facultades del gobernador de Cuba para descubrir y rescatar. Ante el Cabildo renunció a estas facultades y en el acto se le otorgaron poderes para conquistar y poblar con nombramiento de gobernador, capitán general y justicia mayor.

Quizá anterior a la fundación legal de la Villa fue el intento en vías de hecho, de fincar una pequeña población en los médanos contiguos a las playas del desembarco. Bernal Díaz del Castillo cuenta que con ayuda de los indios "hicieron chozas y ramadas para Cortés y para los capitanes, y entre trescientos soldados acarreábamos madera e hicimos nuestras chozas...".¹⁷

Una vez fundada, y como señales materiales de su constitución, levantaron una cruz de madera clavada en la arena y en la plaza la picota y la horca. El poblado no prosperó, pues desde un principio se consideró inadecuado el lugar. Apenas vuelto Francisco de Montejo con noticias sobre la región de Quiahuiztlán, se levantó la plaza: "Hernán Cortés trató de dar asiento a la Villa Rica de la Vera Cruz, que hasta entonces se movía con el ejército, aunque observaba sus distinciones de República".¹⁸

El cambio no significó el abandono total del lugar, puesto que la mayor parte de las naves que en adelante vendrían a tierras mexicanas arribarían a San Juan de Ulúa. Desde esta isla podían fácilmente pasar a tierra, al lugar de donde había sido evacuada la Villa, o bien seguir sus derroteros para aproximarse al sitio en donde estuviera la población de Veracruz. La importancia de este fondadero fue aumentando incluso durante la época en que la Villa Rica se tornó a construir frente a la isla, en su lugar definitivo. San Juan de Ulúa llegaría a ser el atracadero y la fortaleza más importantes de la Nueva España.

La Villa Rica en Quiahuiztlán.

Cortés organizó su marcha al norte para llegar al lugar indica-

¹⁷ Bernal Díaz del Castillo. *La Conquista de Nueva España*. 4V. 4a. Ed. París, Edit. de la Viuda de Ch. Bouret. México, 1904. I-136.

¹⁸ Antonio de Solís. *Op. cit.* II-69

do por Francisco de Montejo. Partió el ejército por tierra a las órdenes de Cortés, mientras que Montejo y el piloto Antón de Alaminos llevaron la flota. Cortés pasó por Cempoala donde pactó con el cacique del lugar una alianza en contra de sus opresores mexicanos y ya contando con su ayuda siguió rumbo a Quiahuiztlán. Halló desierta la población pero al percatarse los indios fugitivos de que los españoles se hacían acompañar y servir por los de Cempoala, tomaron contacto con los extranjeros, pactaron también alianza y se dispusieron a ayudarlos. La expedición se detuvo en las llanuras próximas a Quiahuiztlán y se procedió a eregir la Villa Rica. El asiento de la población quedaría a doce leguas hacia el norte de la indígena Cempoala y a una legua del fondeadero localizado por Montejo. De acuerdo con los nombres que los españoles dieron a esos lugares, la Villa Rica se trazó en las faldas del cerro de la Cantera frente al Peñón de Bernal. El fondeadero recibió el nombre de puerta de Archidona.

Las edificaciones debieron empezarse a principios de julio de 1519.

Cortés y sus allegados sin duda hablan concebido ambiciosos planes para enseñorear los reinos de que iban teniendo noticia. Para ejecutarlos debió urgirle crear un punto fuerte que sirviera de partida a las expediciones y de unión entre los dominios que consiguiera tierra adentro, con los dominios españoles que dejaría a sus espaldas. Por ello, acordó fundar la Villa Rica y ponerse personalmente a la obra. Bernal Díaz del Castillo describe los trabajos que emprendieron, diciendo: "...y trazada iglesia y plaza y atarazanas y todas las cosas que convenían para ser villa, e hicimos una fortaleza y desde en los cimientos, y en acaballa de tener alta para enmaderar y hechas troneras e cubos y barbicanas dimos tanta priesa, que desde Cortés, que comenzó el primero a sacar tierra a cuestras y piedras e los unos en los cimientos, y otros en hacer las tapias, y otros en ahondar los cimientos, como todos los capitanes y soldados a la continua entendíamos en ello y trabajábamos por lo acabar de presto, acarrear agua, y en las caleras, en hacer ladrillos y tejas, y en buscar comida; otros en la madera, los herreros en la clavazón, porque teníamos dos herreros y desta manera trabajamos en ello a la con-

tínua desde el mayor hasta el menor y los indios que nos ayudaban; de manera que ya estaba hecha iglesia e casas e casi la fortaleza".¹⁹

Una vez instalada la Villa Rica, Cortés se dispuso a consolidar su alianza con los indios de la región y a marchar hacia Tenochtitlán. Mientras hacía lo primero, recurriendo a demostraciones sobre la superioridad de los españoles ante los ojos atónitos de los cempoaltecas e incluso emprendiendo la sustitución de las creencias religiosas que tenían, Cortés recibió noticia de la llegada a Veracruz de un pequeño buque procedente de Cuba, con diez soldados al mando de Francisco de Saucedo, el que le informó que Diego Velázquez había recibido el título de Adelantado de la isla de Cuba y demás tierras que descubriese. Esto significaba que debía de preocuparse por obtener de la Corona española la autoridad que otros podían oponerle. Por lo tanto se dispuso a gestionarla y nuevos acontecimientos le habrían de confirmar su necesidad.

El diez de julio de 1519 hizo firmar al Ayuntamiento de Veracruz una carta dirigida a Carlos V, en la que se daba cuenta de la historia de las navegaciones dirigidas a las tierras que desde el descubrimiento de Yucatán, Hernández de Córdoba llamara de Nueva España, y en seguida las razones que el capitán Cortés había tenido para poblar las tierras descubiertas contrariando las órdenes y ambiciones del gobernador de Cuba. Se informaba de la fundación de la Villa Rica y de los nombramientos que se hicieron, así como de haber elegido por procuradores y enviados ante la Corte a Alonso Hernández Portocarrero y a Francisco de Montejo. Se enviaban como presentes todo el oro, plata y joyas que se habían recogido y se suplicaban mercedes que pedirían los procuradores, una de ellas que de manera alguna se concediese a Velázquez cargo alguno para intervenir en los nuevos dominios, y otra, la de que se proveyera nombramiento para Hernán Cortés como capitán y justicia mayor.

La carta fue llevada a España en una nave pilotada por Antón de Alaminos, tocando el Marien, en Cuba, y siguiendo por el canal de Bahamas. Este fue el primer viaje entre México y España.

Al tocar la isla de Cuba, un tripulante desertó para ir a dar cuen-

¹⁹ Bernal Díaz del Castillo. Op. cit. I-151

ta al gobernador sobre lo hecho por Cortés, lo que le haría enviar una expedición para reducirlo.

Días después de que zarpara la nave para España, Cortés descubrió una conspiración de partidarios de Velázquez y castigó enérgicamente a los cabecillas. A la sazón estaba en Veracruz y una vez hecha justicia partió para Cempoala dejando una guarnición de 50 hombres al mando de Juan de Escalante. Desde Cempoala mandó barrenar todas las naves menos una, pretendiendo evitar intentos de desertión en sus filas.

Un nuevo amago contra su poder se presentó cuando todavía estaba en Cempoala, al avistarse cuatro buques enviados por el gobernador de Jamaica, Francisco de Garay, para tomar posesión de las tierras. Se trasladó inmediatamente a Veracruz y con ardides trató de capturarlos no logrando apoderarse más que de seis tripulantes que desembarcaron. Los buques se dieron a la vela sin realizar su misión.

Todos estos incidentes y las providencias, tomadas, se registraron mientras Cortés estuvo preparando su internación al país. La última medida que hubo de tomar fue la de celebrar un convenio con el Ayuntamiento de Veracruz para no evacuar la plaza, sino dejar en ella una guarnición a cuyos componentes debería de darse una parte equitativa de los objetos de valor que se obtuviesen en la expedición que se preparaba. En el convenio, fechado el 5 de agosto, se especificaba también que al Rey se le reservaría el quinto de los provechos y a Cortés el quinto de la parte restante.

Una vez tomadas esas previsiones, las fuerzas españolas se internaron en el país desde Cempoala, el día 16 de agosto. Quedó en Veracruz la antigua guarnición al mando de Escalante. Este capitán murió poco tiempo después a causa de las heridas recibidas en una lucha sostenida contra totonacos y mexicanos en las cercanías de Nautla. Para sustituirlo, Cortés mandó a Alonso de Grado, pero al enterarse más tarde de que era simpatizante de Diego Velázquez, lo reemplazó por Gonzalo de Sandoval.

El siguiente episodio notable de la lucha de Cortés por librarse de la dependencia del gobernador de Cuba, a la que éste siguió pre-

tendiendo, tuvo por escenario el pueblo indígena de Cempoala, pero sus preparativos se desarrollaron en San Juan de Ulúa y en la Villa Rica. Velázquez armó una gran flota compuesta por once navíos y siete bergantines, con 1,400 soldados al mando de Pánfilo de Narváez, capitán al que le confirió amplios poderes y el título de gobernador de la Nueva España. Se le dieron instrucciones de enviar preso a Cortés.

Esta gran flota arribó a San Juan de Ulúa en donde Narváez tuvo noticias de que Cortés estaba ya en Tenochtitlán y de que en Veracruz sólo había una pequeña guarnición. No considerando necesario acudir con toda su tropa a Veracruz marchó a Cempoala, mandando dos emisarios a la Villa Rica a requerir obediencia de Gonzalo de Sandoval. Este desatendiéndose de tales indicaciones, los puso presos y los remitió a Cortés. Enterado de lo que sucedía por medio de dichos cautivos y por las informaciones que le traían mensajeros indios de Moctezuma, que lo tenían al tanto de lo que veían, Cortés organizó una hábil maniobra para restar fuerzas a su enemigo y finalmente, tras de presuroso viaje hasta las vecindades de su campamento, le dio combate por sorpresa, desbarató sus fuerzas y lo aprehendió. El episodio terminó con el acatamiento de los vencidos a Cortés y su proclamación como capitán general y justicia mayor de ambos ejércitos.

Consumada su victoria Cortés volvió a Tenochtitlán, a donde estaban en apuros los soldados que ahí había dejado. Llegó a la ciudad azteca y tuvo que enfrentarse al sitio que le impusieron sus defensores, el que rompió en la llamada Noche Triste. Entonces decidió reorganizarse y lo hizo en Tepeaca. Estando en este lugar, recibió noticias de la llegada a la Villa Rica, de un grupo de expedicionarios al mando de Diego Camargo, los que pidieron refugio tras de haber intentado poblar el Pánuco por órdenes del gobernador de Jamaica, Francisco de Garay. En la información de méritos y servicios que hizo levantar Alonso García Bravo en el año de 1561, el promovedor pidió testimonios de que "...pasó a la conquista de esta Nueva España con el dicho capitán y fue por el año de 1518 (1520) e aportaron a la provincia de Pánuco donde tuvieron muchas refriegas con los naturales della y que hirieron e mataron a muchos españoles y el dicho Alonso García Bravo salió herido y después vinieron a la

Villa Rica la vieja, donde hallaron parte de la gente de dicho Marqués, Don Hernando Cortés y se juntaron con ella".²⁰

Al socorro de la Villa Rica muy pronto hubieron de acudir otros expedicionarios: una carabela enviada por Garay para buscar a los hombres de la expedición de Camargo y poco después otro navío que se dirigía al Pánuco, pero que debido al mal tiempo tuvieron que recalar en Veracruz donde desembarcaron. Cortés terminó la conquista de Tenochtitlán el día 13 de agosto de 1521 y quedó en libertad para extender sus dominios sobre otros señoríos, lograr la pacificación de pueblos que se rebelaban, de establecer poblaciones de españoles, de repartir tierras e indios y así, de tomar medidas para organizar la Colonia. Entregado a estas actividades tendría aún que hacer frente a las pretensiones de sus rivales, Velázquez en Cuba y el obispo de Burgos. Este último consiguió provisiones reales para encargar de la gobernación de la Nueva España a Cristóbal de Tapia, veedor de las fundiciones de la Isla Española. Tapia llegó a Ulúa en dos navíos y tomó camino hacia México, pero al encuentro con algunos capitanes de Cortés tuvo que devolverse a Cempoala, término de la Villa Rica, en donde se le obligó a dar cuenta de su misión al Cabildo de dicha Villa. Los hechos ocurrieron en diciembre de 1521 y terminaron con el desistimiento de Tapia, quien regresó en un navío a la isla de Santo Domingo, de la que había salido.

La última expedición de este género la armó y encabezó Francisco de Garay, pues traía autorización para descubrir y poblar en tierras del Pánuco. Garay reunió nueve naves y dos bergantines para 850 hombres, más algunos indios isleños y la flota llegó al río de las Palmas el 25 de julio de 1523. Ahí desembarcó a la mitad de la tripulación para que marchara por tierra rumbo a Pánuco, ordenando que las naves siguieran mientras tanto, costeadando el litoral. La expedición fracasó y los participantes acabaron por refugiarse en Medellín después de haber recibido auxilio de la Villa Rica.

Vino a asegurar la tranquilidad de Cortés la llegada a México de dos enviados de España que traían una real cédula, dada en Valla-

²⁰ Información de Méritos y Servicios, de Alonso García Bravo, alarife que trazó la ciudad de México. Introd. de Manuel Toussaint. Inst. de Investigaciones Estéticas. Imp. Universitaria, 1956. p. 32.

dolid el 15 de octubre de 1522, en la cual se le concedían los títulos de gobernador y capitán general de la Nueva España, además de ordenar a Diego Velázquez no mandar nuevas fuerzas contra Cortés y a Francisco de Garay que no tratara más de apoderarse de las tierras de Pánuco, ya que pertenecían a su distrito de gobierno.

Mientras se registraban estos últimos sucesos, los Procuradores de la Villa Rica, ante la Corte española, Hernández Portocarrero y Montejo, obtuvieron una real cédula fechada en Valladolid el 4 de julio de 1523, en la que se concedían a la Villa Rica de la Vera Cruz el escudo de armas. El instrumento en su parte sustancial decía:

"Don Carlos por la Divina Clemencia, Emperador Semper Augusto, Rey de Alemania, Doña Juana su Madre, y el mismo Dn. Carlos por la gracia de Dios Rey de Castilla, de León, de Aragón, etc. Por cuanto Francisco de Montejo y Alonso Fernández Puerto Carretero en nombre del Consejo, Justicia, Regidores, Caballeros, Escuderos, oficiales, hombres buenos de la Villa Rica de Veracruz, que es en la Nuestra Nueva España, nos hicieron relación que después que la dicha Villa por la gracia de nuestro Señor fué fundada, hasta ahora no habemos mandado dar, ni señalar Armas o divisas que trajédeses en sus pendones, y pusiédeses en sus sellos, y en otras partes donde las ciudades y villas de Estos Reynos, las acostumbran poner, y traer, y nos suplicaron e pidieron por merced en el dicho nombre diésemos y señalásemos Armas para que trajédeses en los dichos pendones, y lugares donde fuesen necesario, e nos considerando que la dicha Villa es el primer pueblo que fué fundado, y poblado de christianos en la dicha tierra, y acatando los trabajos y fatigas, y peligros que los vecinos y pobladores de la dicha Villa han pasado, y sus servicios, y por que es cosa justa y razonable, que los que bien sirven sean honrados y favorecidos de sus Príncipes, y por que la dicha Villa sea más enoblecida, y honrada y tuvimoslo por bien, y por la presente Voz hacemos Merced, y Señalamos, y queremos que tengan por sus armas conocidas, un Escudo el medio del a la parte arriba un Castillo dorado en Campo Verde, y el otro medio a la parte de abajo dos columnas blancas que son divisas de mi el Rey en campo azul con letra que dice Plus Ultra, y en el alto del Escudo una cruz colorado, y por la orla del Trece Estrellas azules en Campo dorado en un Escudo a tal como éste las cuales dichas Armas conocidas pa-

ra que las pueda traer, y poner e traiga e pongan en los Pendones e sellos, y escudos, y banderas de ella, y en otras partes donde quiséramos, y fuese menester según e como e de la manera e forma que las traen e ponen las otras Ciudades de estos dichos Nuestros Reynos de Castilla que tienen Armas".²¹

A partir de ese instante, la vida del puerto fue muy intensa, sobre todo a causa de la corriente incesante de viajeros que llegaron para introducirse a la Colonia. Se calcula que en el año de 1524 ya había en la tierra unos 2,000 españoles. Los hechos de armas entre las facciones que pretendieron ganar el país para sí, cedieron su lugar a una vida regular. Veracruz no sólo se mantuvo en calidad de puerto de entrada y de salida, sino que se hizo necesario habilitarlo para las múltiples funciones del control aduanal, militar y de organización municipal; crear una arquitectura que pudiera albergar a viajeros y residentes, contar con caminos que llevaran a la capital virreinal, en el remoto altiplano.

Por la Villa Rica la Vieja pasaron los tres primeros frailes de la orden de San Francisco, venidos desde Gante para la conversión de los indios. El 13 de agosto de 1523... "aportamos a Villenquen...", contaba el fraile a sus hermanos de Flandes (carta transcrita por el Padre Mariano Cuevas).²² Se supone que hizo referencia a la Villa Rica. Los frailes fueron: Fray Juan de Tecto, Fray Juan de Aora y Fray Pedro de Mura (de Gante). Poco tiempo después habían de llegar los doce franciscanos que darían impulso definitivo a la tarea iniciada por los frailes belgas. Hay noticia de que desembarcaron en San Juan de Ulúa el 13 de mayo de 1524 y es muy posible que de ahí pasaran a la Villa Rica, puesto que la marcha hacia el interior exigía provisiones que podían tomarse en esta Villa.

Con el aumento creciente del tráfico entre Veracruz y México, se hizo urgente la necesidad de trazar y abrir caminos. Cortés fue el primero en considerar esta necesidad y por tanto en las ordenanzas que dictó en 1524, entre otras cosas dispuso que se abriera un camino para comunicar la Villa Rica con Medellín y que siguiera hasta

²¹ Manuel B. Trens. *Historia de Veracruz*. 8V. Jalapa, 1947. 11-90.

²² Mariano Cuevas, *Historia de la Iglesia en México*. Tlalpan, D. F. Imp. del Asilo "Patricio Sanz", 1921. 1-141.

México. Este camino habría de servir también entre Medellín y los arenales en que años después se establecerían las Ventas de Buitrón y en donde, por lo pronto, se solían pasar mercancías y viajeros desde el próximo islote y puerto de San Juan de Ulúa.

La preocupación de Cortés por atender los aspectos de la organización de la Colonia, mientras la tuvo bajo su control, le llevó a dictar pormenorizadas tarifas para el cobro por los venteros del camino, de los diversos artículos alimenticios que consumieran los viajeros. En las mencionadas ordenanzas se especificaban los aranceles que debían de aplicarse a los impuestos que pagarían los venteros. La creciente importancia del puerto y la incomodidad que vino observándose de su lejanía de San Juan de Ulúa y aún de la Villa de Medellín, lugares estos más próximos a la ciudad de México, y la poca ventaja que se halló en definitiva con la instalación de la Villa Rica en los terrenos de Quiahuiztlán, llegaron a hacer imperativo su traslado a otro sitio y para ello se pensó en el terreno llano situado en la margen norte del río de la Antigua.

VI

LA ANTIGUA VERACRUZ

- 1.—La tercera ubicación de la Villa Rica y sus inconvenientes.
- 2.—La población negra.
- 3.—La Casa de Contratación en Veracruz.
- 4.—Las comunicaciones tierra adentro.
- 5.—Estado del puerto para los años 1584-1589.

LA ANTIGUA VERACRUZ

La tercera ubicación de la Villa Rica y sus inconvenientes.

La lejanía de la Villa Rica la Vieja, respecto de San Juan de Ulúa y de la ciudad de México, a la que como desventaja no contrarrestaba ninguna ventaja apreciable, determinó muchas opiniones de que debía trasladarse a un lugar que distara menos de aquel islote y puerto, que tuviera protección ante los peligros del mar y que coincidiera con el camino que llevaba a la capital.

Se escogió un lugar a media legua escasa del mar, sobre la margen izquierda del río Huitzilapan o Canoas y a cinco leguas del fundador de San Juan de Ulúa. El lugar seleccionado estaba a seis leguas de la vieja Villa Rica, lo que representaba una jornada de camino que habría que descontar para ir a Ulúa o a la Capital.

Una de las noticias que se tienen sobre el traslado, la dio Rodríguez de Albornoz, contador del Rey, quien había pasado a la Nueva España formando parte de un grupo de tres factores o jueces reales cuya misión era vigilar los ingresos de la Corona. En carta fechada a 15 de diciembre de 1525, decía al Rey: "En esta Nueva España, Cesárea Majestad, no ha habido muy buena disposición de puertos para los navíos que a ella vienen, y agora la Villa Rica de la Vera Cruz se muda seis leguas de donde estaba, junto a un río que dicen de Canoas... porque el puerto de San Juan de Ulúa, donde agora vienen los navíos sale un brazo de mar a este sitio donde agora se pasa la dicha villa y otro al de Medellín; y éste está más cerca para desembarcar la ropa de los navíos, dos leguas que el de Medellín; y así se podrán desembarcar más a placer las mercaderías que de aquí adelante vinieren, y sin tanta costa".²³

Desde aquellos años y hasta hoy sólo podían moverse por el río las canoas que le dieron el nombre, vehículos que pedían poca agua para poder entrar por la barra siempre en proceso de asolvarse.

No obstante los inconvenientes de la navegación y otros que en-

²³ Joaquín García Icazbalceta, *Colección de Documentos para la Historia de México*. 2V. México, Imp. de J. M. Andrade, 1858-1866. I-495.

seguida se notaron, se persistió en la idea de mantenerla en ese lugar y así se hicieron los dispositivos de traza y construcción adecuados a la forma clásica con que se crearon la mayor parte de las poblaciones hispano-coloniales. Ante la plaza central se levantaron los principales edificios civiles y religiosos, primero de adobe y más tarde, en algunos casos, de mampostería. Esta última se empleó no sólo porque fue costumbre dar solidez y durabilidad a las casas que se costeaban con fondos de la iglesia, de las comunidades o del Rey, sino a causa de las repetidas destrucciones que originaban las aguas del río al desbordarse durante sus avenidas. En estas condiciones, la Villa Rica se mantuvo en el lugar hasta el año de 1599, en que por órdenes del virrey conde de Monterrey, fue trasladada a las playas de San Juan de Ulúa.

Un documento muy expresivo sobre los inconvenientes que presentaba el nuevo asentamiento, es el pliego petitorio que envió al rey el Ayuntamiento de la Villa de Santi Esteban del Puerto, en el año de 1539, y por el cual razonaba sobre las ventajas que pretendían contar sobre la Antigua, para que se mudara a su población. Años más tarde, en carta enviada al Rey por Fray Juan de Mansilla, fechada el 24 de mayo de 1562, el monje describe con pormenores, cuál era la realidad en la vida de la Villa Rica y de qué manera se producían perjuicios sin cuento entre los pobladores, los traficantes marítimos y aún en los intereses de la Corona. La carta dice:

"La gracia divina sea con V. M. amén. Yo estoy al presente en este convento de San Francisco de Xalapa, quince leguas de la ciudad de Veracruz; he ido algunas veces a la Veracruz y al puerto y e visto lo que allí pasa, y son cosas muy graves y que no se pueden explicar, ni dezir por carta, las ofensas que allí se hazen a Nuestro Señor, y el fraude que ay en las haziendas de V. M.; las muertes y las enfermedades de los que allí van, los robos y vexaciones y lo mucho que esta tierra padece, por estar la descarga de los navíos en el río de la Veracruz, a causa de estar asentada en un arenal entre unos médanos de arena, junto a un río y cerca de la mar, y anégase con el río cuando viene de avenida.

"En lo que toca al río ser malsano, es notorio a todos los que lo han visto, pues della tienen esperiencia que no perdona a nadie y a

hunos les cuesta la vida y ha otros los dexa espantados: cosa es inhumana ver aquella ciudad, las muertes, las enfermedades y robos, a donde se impide la generación y no se puede crear un niño que sea independiente a la naturaleza humana, y todo lo veben y confiesan y lo sufren por un poco de interés humano, y por codicia de tener y allegar para llevar a España, que no se pretende otra cosa allí sino coger lo que pudieren y afuera.

En lo tocante a la descarga, también es notorio ser mui mala pues que tardan en descargar un navío cuatro meses y en despacharlo nueve o diez; y primero que descarguen se mueren muy gran parte de la gente de los navios, y los navios se pierden muchos de ellos, y dan con ellas al través, y tienen muchas averías, y ay grandes robos y a esta causa los fletes son mui ecesibos y doblado de lo que llevan los que van a Nombre de Dios y a Honduras; y ansi, valen las cosas de Castilla mui caras en esta tierra, y es gran daño para la república, y padecen mucho los pobres.

"Y viene de ello muy gran perjuicio al patrimonio Real en dos cosas: la una, que vienen pocos navios al puerto, y si se despachan con brevedad, mientras hazen hun viaje, harían dos y doblarse aia la renta. En este año, me dizen que ovo treinta y cinco mil ducados de ynterés fueran setenta mil si hubiese despachado. Lo segundo, es que traen mucho por registrar, y como están tanto en el rio las mercaderías, en las barcas y chatas tienen lugar de sacarlo en canoas y de noche y ponello en cobro, para que no vaya a la contratación; y esto es mucho y mucha parte para que no quiten la descarga del rio de la Veracruz, y para ello ponen mil inconvenientes; todo es ynterés y maldad.

"Puédese todo remediar con hazer dos cosas: la una que V. M. mande que los vecinos de la ciudad de Veracruz se pasen al sitio nuevo que trazó el bachiller Martínez, en el hato que se llama de doña María, huna legua de donde están agora. El ympedimiento que ay, es que dizen que tienen sus casas hechas, y que les dan de comer, que los ayuden para hazer las acullaás con pagarles la mitad de lo que valen las casas, luego se pasarán. Y esto justo es lo que V. M. los ayude y favorezca, pues que todo se cae en casa, y con menos de cincuenta mil pesos se pagarán las casas, según me dizen.

"Lo segundo es que V. M. mande que la descarga se haga en el puerto en tierra, en las casas que para ello están hechas, y allí vayan los que tienen carga de recibir, y lo mesmo los oficiales de la contratación, y descargarse a un navío en quinze días y despacharse a en el tiempo que V. M. quisiera. Las harrias van al puerto y las carretas también; traiga el mercader su ropa como quisiere y mejor estuviere, y cesar todos los robos: es menester respetar las casas y fazer otro catromás, y que aya allí mesones que tengan recado para la gente y vestias que allí fueren".²⁴

Los testimonios de otras personas coinciden con sus observaciones sobre las dificultades que incesantemente se oponían al desarrollo de la vida, de los negocios y del buen orden. Los pobladores españoles eran unos cuantos, "vecinos y casas sumarian doscientos", decía el cura y vicario de la Antigua, Arias Hernández, en la descripción que preparó para el virrey Martín Henríquez de Almanza, fechada el 3 de noviembre de 1571. Tenía unos seiscientos negros, entre esclavos y libres. Para esa época y en los alrededores de los viejos conglomerados indígenas éstos estaban tan menguados, que muchos de sus caseríos se encontraban desiertos. Las enfermedades asolaban a vecinos y viajeros, atribuyéndose al aire malsano la causa de que les azotaran mortíferos padecimientos. En la región de tierra adentro abundaba sobre manera el ganado mayor y menor pero esto en nada favorecía la prosperidad de la Villa. Su economía descansaba exclusivamente en el tráfico de las flotas. Mientras éste se efectuaba había animación en el poblado aunque fuera menor de la que se formaba en Jalapa. A esa Villa se llevaban con la mayor rapidez posible las mercancías y de ahí se expedían a México desde donde se desparramaban las mercancías por el interior del país o se llevaban a contratar las que pasaban a España, y a las Antillas. El clima templado de Jalapa hacía tolerable la vida, y menos arriesgada a las enfermedades. En 1568, el viajero inglés Juan Chilton habla muy claramente de esta situación: "De esta puerto (Ulúa) caminé por tierra, a una ciudad llamada Veracruz, situada a la orilla de un río: en ella residen todos los factores de los comerciantes españoles, quienes reciben las mercaderías de los navíos que llegan, y también los cargan con el dinero y efectos que llevan de retorno a España. Son

²⁴ José Luis Melgarejo Vivanco, Totonacapam. Xalapa, Ver. Talleres Gráficos del Gobierno del Estado. 1943. p. 53-54.

cerca de cuatrocientos, y sólo permanecen allí el tiempo que la flota de España tarda en descargar y volver a cargar, que es desde fines de agosto hasta principios de abril siguiente; porque entonces, por lo malsano del sitio, se van diez y seis leguas a la tierra adentro, a una ciudad llamada Jalapa, en un lugar muy sano. Nunca pare ninguna mujer en Veracruz, porque apenas conocen que han concebido, se marchan al interior, huyendo del peligro de aquel aire infecto, aunque acostumbran todas las mañanas pasear por la ciudad, cosa de dos mil cabezas de ganado mayor, para que disipen los malos vapores de la tierra".²⁵

La insalubridad reinante causaba en efecto, la muerte de los pobladores y sobre todo, de los viajeros. Son innumerables los casos conocidos de personas que al desembarcar contraían padecimientos intestinales que rápidamente las mataban. Es de suponerse que también contraerían males como el paludismo cuyos efectos no eran menos mortíferos aunque sí más lentos. El mal de vómitos y las molestias de los mosquitos se mencionan con frecuencia e indican la naturaleza de algunos padecimientos.

La población negra.

Los negros fueron la parte más resistente de la población. Pánfilo de Narváez fue el primero en importarlos. Se sabe que se les traía de la Guinea y de las posesiones portuguesas y que se les destinaba principalmente a los trabajos de las minas, de ingenios y de estancias de ganado. Mientras los indios iban menguando en número la comarca de tierra caliente se llenaba de esclavos africanos. Estos infelices eran capturados y conducidos luego a Sevilla a donde se les reexpedía a las Indias. Esto no debió hacerse en todos los casos, puesto que hay noticias de que algunos eran expedidos directamente de Cabo Verde. Durante el siglo XVII la mayor parte de los negros había nacido ya en la Nueva España; sin embargo, no dejaban de seguir viniendo esclavos, como lo prueba la siguiente cédula: "Atento que el arrendador Juan Rodríguez Coutiño se ha obligado a meter en las Indias vivos, en los nueve años de este arrendamiento, treinta y ocho mil doscientos y cincuenta esclavos, y porque con la carga y peligrosa navegación no se podía ajustar la suma

²⁵ José Luis Melgarejo Vivanco Op. cit. p. 38.

de los esclavos que se han de registrar cada año para cumplir con la dicha obligación, se ordenará al presidente y oficiales de la dicha casa de la Contratación, que den al dicho arrendador o a quien su poder hubiere, el registro o despacho necesario acostumbrado para los esclavos que pidieren y quisieren navegar, con que no exceda de seis mil en un año, y con que el dicho arrendador sea obligado a traer y presentar en el dicho consejo de las Indias, testimonio de los que hubieren llegado vivos a ellos al año atrás, en cada navío que registrare para que pareciendo haber puesto allá más cantidad de los que por este arrendamiento se le permite, haya de pagar y pague en las dos últimas pagas que hubiere de hacer, lo que montaren los esclavos que hubiere metido en las Indias a más de treinta y ocho mil doscientos cincuenta que es obligado".²⁶ El comercio de esclavos era muy provechoso a los contratistas y a la Corona, esta última por el cobro de licencias. Las remesas de esclavos llegaban las más a San Juan de Ulúa y las menos a puertos del Golfo, tales como Campeche. En su trabajo, Aguirre Beltrán, nos dice que en 1599 salieron para Veracruz cuatro naves llevando 665 negros de Guinea, y que una de ellas se desvió a Campeche. Que se sepa, el registro de los remitidos no se hacía en el puerto de Veracruz sino en el de Ulúa, pero el lugar en que más se concentraron fue en el primero de estos, pues resultaban los más eficaces para desempeñar las faenas de estiba y de arriería.

La Casa de la Contratación en Veracruz.

La Casa de la Contratación en Veracruz fue una de las del sistema que tomando como modelo a la de Sevilla se aplicaron de modo general a las posesiones americanas. Las Casas de América se convirtieron poco más o menos en aduanas; al igual que la de Sevilla estaban bajo la inspección de un tesorero, un factor y un contador, estos tres funcionarios llegaron a ser conocidos como los oficiales reales y formaban la organización administrativa de las tesorías coloniales.

La Casa de Contratación se había creado en Sevilla en enero de 1503 para establecer un sistema administrativo que fiscalizara el

²⁶ Archivo General de la Nación. Real de Cédulas. 1600 p. 262.

comercio y la navegación entre España y las Indias. Era un establecimiento de carácter principalmente comercial, tenía que establecer los impuestos entre los cuales, los más importantes eran la avería y el almojarifazgo. El primero se pagaba como una contribución para costear el mantenimiento de convoyes que acompañaban a las flotas que realizaban el viaje entre España y las colonias y viceversa; el almojarifazgo era el impuesto pagado sobre la importación o exportación de todas las mercancías, incluyendo los esclavos. La Casa debía además recoger en sus almacenes todas las mercancías y abastos requeridos para el tráfico americano y recibir todo lo que se trajera en cambio a España. Sus funcionarios debían mantenerse en correspondencia con los factores reales de las colonias, para estudiar con esmerada atención las necesidades de los nuevos establecimientos, lo que debía embarcarse y los bajeles que fuera más conveniente enviar. También entraba en sus atribuciones observar la situación del mercado; y llevar registro sistemático y pormenorizado de todas sus transacciones.

El 1532, el Rey manda instrucciones a la Audiencia de México en las que aprueba los gastos "para construir la Casa de la Contratación labrada de adobes y tejas, en la ciudad de Vera Cruz". Esta casa o no llegó a construirse o al poco tiempo se destruyó, ya que cinco años más tarde se expidió una nueva cédula en la que se ordena a los jueces de Vera Cruz y a los diputados de la tesorería que miren por que se construya una Casa tan pronto como sea posible.

La Corona, sin embargo, no era afecta a hacer gastos, ni aún los aconsejables para la más sana conveniencia. El edificio de la Casa de Contratación debía albergar las oficinas y debía ser la depositaria de recaudaciones, así como servir para almacenar las mercancías en tránsito, lo que se llama un edificio de aduana. Quizá se resistía a ordenar el gasto, aún a sabiendas de que le reportaría grandes incrementos en los ingresos, resultantes de poder controlar cuanta pieza entrase o saliese del puerto, registrándolas con rigor, dada la facilidad con que sus leales súbditos parecía que malversaban los fondos que se autorizaba gastar en otras obras. Desde México en carta de 10. de agosto de 1533, tres oficiales reales escribían al Rey que no tenían Casa de Contratación en el puerto de

Veracruz, pese a que ahí se "cobra almojarifazgo e quintos y penas de cámara de vuestra majestad. . . y otros tributos de corregimientos. . ." y señalaban que la falta era causa de "mucho daño a las dichas rentas y almojarifazgo porque como las casas son pequeñas en la Veracruz y las más de paja demás de estar a riesgo y costar cien pesos de alquiler cada año por no caber en la Casa de la Contratación las mercaderías se las llevan a sus casas: suplicamos a vuestra majestad mande proveer en ello como la dicha casa se haga y si es servido nos mande enviar comisión para que la hagamos que se harán en breve tiempo que con mil pesos de minas y con que ayuden los indios de los corregidores que están más cercanos se podría hacer una muy buena casa con los cimientos de piedra y ladrillo y cubierta de teja y de su tapiaria o adobe y será perpetua y vuestra majestad ahorrará muchos pesos de oro que se pierden por falta de no haber recaudo".²⁷

Muchos años más tarde, en 1561, la Casa de Contratación sigue sin construirse. En carta que desde el puerto le dirige al rey el vecdor y denunciador, doctor Pedro de Santander, le manifiesta su deseo de que "Vuestra majestad mande se haga luego Casa de Contratación a la cual se traigan todas las mercadurías que vienen de España, que por falta desto hay mil maldades y vuestra majestad pierde gran suma de dineros cada año. Asimismo, se defrauda la Real Hacienda e no meter la plata e oro que desta tierra va en la Contratación deste pueblo y ver si va quintada o no, porque no llevan la mitad a vuestros reinos y de lo que en vuestros reinos entran gran cantidad no paga vuestros reales derechos, y no sólo en esto sois defraudado pero en lo de la grana y cueros de vacas, azúcares y lanas que es gran fraude por ser gran cantidad".²⁸ A buen seguro para estas fechas y posteriores seguirían despositándose en diversas casuchas del puerto exediendo el cupo del mal edificio de la Casa de Contratación. Para 1558 se reportaba el desembarco de mercancías en Veracruz y en San Juan de Ulúa, concentrándose todas en aquel puerto, pese a que la Casa era tan estrecha que en ella no

²⁷ Francisco del Paso y Troncoso, *Papeles de Nueva España*. 11V. Madrid. Establecimiento Tipográfico "Sucesores de Rivadeneira". 1905-1948. Tomos 2, 8, 9. Impresos en México. Edit. Vargas Rea, 1944-1948. III-103.

²⁸ Francisco del Paso y Troncoso. *Op. cit.* IX-128

había lugar más que para una mesa en la que despachaban los oficiales. Ni qué decir tiene que los oficiales reales se rehusaban a vivir en la Villa ni tan siquiera los cuatro meses anuales que el rey había asignado a cada uno de ellos.

Para el año de 1597, el virrey, conde de Monterrey dispuso que los oficiales reales a cuyo cargo estaba la Casa, pasasen a residir a la Banda de Buitrón, situada frente a San Juan de Ulúa. El propio virrey había autorizado que la descarga de los barcos se hiciera en forma total en ese lugar y que las mercaderías se enviaran a México utilizando la apertura del nuevo camino que no "llegaba a la antigua". Esto hacía inecesaria la estancia de la Casa y sus oficiales en la Antigua, y con ello se daba fin prácticamente a la vida del puerto y nacimiento a su último lugar de ubicación.

Las comunicaciones tierra adentro.

Con la instalación que parecía definitiva de la Villa Rica en la ribera del río de las Canoas, se hizo necesario abrir un camino para carretas. El transporte de mercancías a lomo de mula o a espalda de los indios podía hacerse siguiendo la ruta de Jalapa hacia Calpulalpan hasta venir a dar en la ciudad de México bordeando el lago de Texcoco por el norte, o por el valle de Orizaba siguiendo hacia la Puebla de los Angeles y entrando a la capital por el lado sur de su cuenca lacustre. Sin embargo, por la primera de estas rutas se facilitaban los viajes por ser mucho menos fatigosos. Por esto se abrió el primer camino para carros en los años de 1530 y 1531 tocando la Villa de Medellín, la de Jalapa y los pueblos y sitios de Cáceres, Tecuac, Calpulalpan, Tepetlaoztoc, Teuisistlan, San Cristóbal, Santa Clara y Tepeyac. Es posible que haya intervenido en rectificaciones a su trazo y en el arreglo de pasos difíciles el franciscano fray Sebastián de Aparicio, quien llegó a la Nueva España en 1531. Se sabe que durante muchos años supervisó el tráfico de carros que iban y venían entre el puerto y la capital.²⁹

Este religioso trazó el camino que uniría a la ciudad de México, el que más tarde se prolongaría por venta del Pinar, hasta Cáceres,

²⁹ Diego Basalencque, *Historia de la Provincia de San Juan de Tolentino, de Michoacán*. 3V. México. Tip. Barbedillo, 1886. I-19-20.

uniéndose con el ya existente de Veracruz. En Cáceres se volverían a bifurcar cuando, con el tiempo, el sendero que bajaba por Orizaba se vendría a convertir en un segundo camino carretero.

En la carta ya mencionada escrita en el año de 1533, que dirigieron al rey tres de sus oficiales radicados en la ciudad de México, le informan que se hacen modificaciones al camino real de Veracruz, por ciertos rodeos, y de que con harta costa y daño de los indios hacen otro, perjudicando de paso las rentas que percibían la Corona por el alquiler de las ventas. Apparently se refieren a modificaciones correspondientes a la zona del altiplano, puesto que los indios a que se refieren son los de Tlaxcala. Años más tarde fechada a 28 de diciembre de 1566 y en la ciudad de la Veracruz, Francisco Verdugo dirige a su vez otra carta al rey en que menciona que junto al pueblo de Jalapa, en el puerto de Agicar, "se va haciendo una calzada de piedra muy conveniente para pasar el dicho puerto..." por el que según dice, "transitan carros y carretas de la suerte y manera que les traían las naos al puerto de la Antigua, adonde las iban a recibir".³⁰

Para el año de 1585 los dos caminos servían por igual para el tráfico, aunque seguía siendo el más conveniente por lo nivelado, el que atravesaba por Jalapa, independientemente de que ahí se celebrara la feria de las flotas.

El franciscano, padre Comisario, fray Alonso Ponce, para llegar a México y cumplir con la visita que trajo encomendada de las provincias de su Orden, en el año de 1584, desembarcó en San Juan de Ulúa, puerto al que llama "cárcel y prisión", y de ahí pasó a la Antigua siguiendo a Jalapa, a la venta de las Vigas, al hospital de Perote "para enfermos que van en las flotas a la Nueva España", a Tecamachalco, Huamantla, Tlaxcala, Puebla, Cholula, Ranchos, Tlalmanalco, Chalcoatenco, Xochimilco y por fin a la capital virreinal.³¹

³⁰ Francisco del Paso y Troncoso. Op. Cit. X-161.

³¹ Alonso de San Juan, *Relación Breve y Verdadera de Algunas Cosas de las Muchas que Sucedieron al Padre Fray Alonso Ponce*. 2V. Madrid. Imp. de la Viuda de Calero, 1973. I-15-21.

Las ventas que forzosamente tuvieron que construirse para hospedar y alimentar a los viajeros, tuvieron su mejor exponente en Perote. En 1537 el maestro mayor de la ciudad de México, Juan Entrambasaguas, diseñó los planos para una venta en ese lugar. Los indios de Jalacingo la construyeron hasta terminarla en 1538. El edificio se deterioró rápidamente y fue abandonado en 1540 para ser reconstruido pocos años más tarde y con materiales más sólidos, de mampostería".²²

La última modificación importante que se haría durante el siglo XVI fue la ordenada por el virrey conde de Monterrey en el año de 1597, según la cual los caminos deberían de llegar directamente a la Banda de Buitrón, frente a San Juan de Ulúa, dejando de desviarse hacia el norte para terminar en la Antigua. Se cumplía la sentencia de muerte contra ésta. Dos años más tarde se cambió el puerto de Veracruz.

Estado del puerto para los años de 1584 a 1589.

En estos años que fueron los que tardó el padre Alonso Ponce en visitar las provincias franciscanas de la Nueva España, la ciudad de Veracruz contaba con escasos edificios. Desde luego la deficiente Contratación y en sus proximidades un convento franciscano, pequeño, de sólo seis celdas, y una casa de la Compañía de Jesús. Del convento, que quizá fue la obra más sólida, puesto que como todos los de su género en la Colonia, estaba previsto se construyeran para servir de seguras fortalezas, del convento citado se conservan hasta nuestros días los arranques de los muros hechos de mampostería. Estaba ubicado hacia el lado oriental de la plaza mayor. Otro edificio importante debió ser el destinado al hospital y que se sabe tuvo origen en una disposición de fray Juan de Zumárraga, dictada por el año de 1528. En la relación de Arias Hernández del año 1571 se menciona el hospital de los Pobres o de la Caridad, que era fundación de Bernardino Alvarez, el mismo que funda en 1569 el hospital de San Martín, en San de Ulúa.

La inseguridad y las incomodidades que presentaba el puerto

²² L. de Palacio Magarola, *Mesones y Ventas de la Nueva España*. p. 12-18.

una vez más se hicieron patentes en el año en que volvía el padre Ponce para embarcarse hacia España. El relato de las peripecias que padecía la población y la gente, con graves perjuicios de sus bienes y mercaderías, quedó vivamente expresado en las últimas páginas de la Relación de su viaje: "por este tiempo —dice— estando el padre Ponce en la isla de San Juan de Ulúa, y los oficiales reales de la Veracruz de camino para el puerto, para despachar la flota, llovió tanto en la sierra, que hizo crecer y salir de madre el río con tanto exceso y tan extraordinariamente, que se entró por las casas de la ciudad, y arrebató con su ímpetu y furia veinte carros, cargados algunos de ellos de pipas de vino, que llevaban a México, y llevándolos hacia el mar los deshizo y destruyó, de suerte que carros y vino todo se destruyó sin poderse remediar; cogió asimesmo todos los barcos y chalupas que había en el río de la Veracruz, en la boca que sale a la mar, y dando con ellos en tierra los hizo pedazos... contra los arrecifes de la isla donde también se perdió. Este desma... fue causa de que la flota se detuviese algunos días más, porque la plata del rey y aún la de particulares, con muchas mercaderías y matalotage, estaba detenida en la Veracruz, con mucha gente de la que había de venir en la flota, especial los maestros, pilotos y capitanes y aún el mismo general, y así fue menester que todos aguardasen a que el río menguase, y se amansase algún tanto su furia, y entonces en canoas pasaron la plata y lo demás que quedaba, y luego algunos carros, con los cuales, y con otros algunos y algunas harrias que estaban de la otra banda, lo despacharon al puerto, en el cual, con lo mucho que también había llovido, se perdió gran cantidad de cueros de los que habían de venir en la flota, que esto es lo que principalmente traía, con mucha grana que llaman cochinitilla, y alguna seda y loza de la China, y gran suma de plata, así del rey como de particulares".³³

³³ Alonso de San Juan. Op. cit. II-535-536

VII

LA NUEVA VERACRUZ

- 1.—Hospitales y órdenes religiosas.
- 2.—Organización político-administrativa.
- 3.—La piratería y las fortificaciones.
- 4.—El tráfico en la Nueva Veracruz.
- 5.—La feria de Jalapa.
- 6.—En consulado.

La Nueva Veracruz.

La decisión del virrey conde de Monterrey, de que se trasladara el puerto a la banda de tierra firme frontera de Ulúa, a donde estaban las Ventas de Buitrón, se cumplió en 1599, procediéndose a hacer la consabida traza, señalándose solares para las casas del rey, del común, de los eclesiásticos regulares y seculares y de los vecinos. La mudanza de los oficiales reales fue inmediata y el nuevo puerto empezó desde luego a funcionar. Dada la premura para construir habitaciones y resguardos para las mercancías, las obras tuvieron que hacerse de madera, por lo que al puerto se le apodó la Ciudad de Tablas. Así levantada y conservada durante muchos años, tuvo que sufrir incendios que la arrasaban, tales los de 1604, 1608, 1618 y 1633.

La nueva villa obtuvo los privilegios de ciudad bajo el reinado de Felipe III, en el año de 1615. Con ello se le concedieron honores militares propios de capitanía general de provincia. Se rigió por las ordenanzas reales de 1547 ratificadas por cédula dada en Madrid el 25 de octubre de 1615.

Al asentarla en los médanos de Chalchicuecan el poblado quedó dividido por un arroyo, el de Tenoya. Al sur de esta corriente se levantaron la casa de Cabildos, que para 1615 ya había sido hecha de material, de dos pisos y techada con tejas, la parroquia desplantada de una nave y techada con bóveda y luego casas y corrales. Los dos edificios daban hacia la plaza central y así algunas casas de mercaderes, cuatro de las cuales y su corral, ocupantes de una manzana, serían sustituidas con el tiempo por la terminal de las diligencias. En las proximidades a la Plaza, la Inquisición levantó edificio, para cumplir tan importante misión en este tan importante lugar en que había que hacer investigaciones, dar licencias y efectuar persecuciones en materia de herejías y heterodoxias. Otro edificio fue el de los monjes franciscanos.

Hospitales y órdenes religiosas.

Al otro lado del Tenoya levantaron su casa los dominicos —que apenas le habían empezado a construir en la Antigua— y otro tanto

hicieron los jesuitas y los mercedarios. Estos últimos empezaron su fábrica en 1613, un año después de haber conseguido licencia para ello. Otra fundación en esta parcialidad fue la del Hospital de Hipólitos, traslado de Ulúa a tierra firme en 1606 y conocido con el nombre de San Juan de Montes Claros, en memoria del virrey que procuró su traslado. Otros nombres de este hospital fueron los de la Caridad, por la virgen que ahí se veneraba, y de San Martín. En la misma zona los juaninos levantaron otro hospital que dedicaron a la atención de enfermos de los caminos. Estos frailes vinieron con Montes Claros según autorización del rey, dada en 1614, año segundo del virreinato del marqués.

En el año de 1609 el obispo de la Mota y Escobar visitó el puerto hallándolo edificado en la forma dicha. Al referirse a su viaje menciona la existencia de un convento de agustinos que figuraba al lado de los ya mencionados de otras órdenes religiosas. Dijo misa en la iglesia parroquial que a la sazón ya estaba casi reconstruida tras el incendio de 1608. Mientras la reconstrucción se estuvo llevando al cabo, el ordinario oficio en la iglesia de San Agustín y años más tarde, al incendiarse nuevamente en 1618, tuvo que emplearse la de los mercedarios. La suerte del edificio parroquial fue sin duda peor que la de cualesquier otro, puesto que en 1622 y para concederle mercedes para edificarla, el rey expedía real cédula dirigida al marqués de Galves, en la que expresaba: "De la Iglesia Mayor Parroquial de la ciudad de la Nueva Veracruz se me ha hecho relación es muy pobre y no tiene para fábrica más que lo que le dan los que mueren por sus entierros y que es la primera iglesia que en esta tierra se edificó cuando entró don Fernando Cortés en ella y es toda de tablas y no tiene Sacristía ni Sagrario adonde esté el Santísimo Sacramento con la decencia que se requiere ni capilla donde esté la Pila del Bautismo, y cuando andan los aires nortes que es la mitad del año que el Sagrario que tiene por ser muy viejo y estar roto se llena de arena y se está cayendo la dicha Iglesia y por ser de tablas como dicho es, los años pasados se quemó con todo lo que en ella había y los reparos que en dicha Iglesia se hacen son de limosnas que dan los vecinos..."³⁴

³⁴ Archivo Municipal de Veracruz. Libro V. Citado por Manuel B. Trens.

A pesar de estas previsiones, el edificio de parroquia lo habilitaron los mercedarios facilitando su templo. Malo este, porque el dinero en el puerto de tanto acudir a las bolsas de los mercaderes no dejaba para obras pías como en tantos otros lugares coloniales, en 1646 hubo de ser reconstruido, a semejanza de los conventos que tenían en Puebla y en México, terminando las obras para 1650. Muchos años después este templo seguiría haciendo las veces de parroquia mayor.

El convento de San Francisco fue trasladado de la Antigua en 1601 y desplantado en un solar contiguo al muelle de descarga de las flotas. La casa incluyó un hospital. Con más fortuna que la parroquia, el convento tenía por patrono a las flotas que lo dotaban con un hábito por cada religioso y una cantidad (soldada) por cada navío, la que se distribuía por mitades entre el hospital y la construcción del monasterio.

En 1572 desembarcaron en Veracruz los ocho primeros jesuitas, a finales del siglo trabajaban ya en la Antigua.

La casa de la compañía de Jesús, dedicada a impartir educación a los niños criollos, floreció con limosnas y legados. Se sabe que en 1639, los benefactores Constanza Prieto y su hijo el racionero de la catedral de Puebla, Fernando de la Serna, dotaron con lo suficiente a una clase de gramática latina, la que más tarde fue aumentada con otra de teología moral.

Los frailes hipólitos pudieron sostener su hospital de Montes Claros y otro, el de Nuestra Señora de Loreto, gracias a las limosnas, sobre todo en especies, que les daban los particulares y aún les enviaban de las casas que tenían tierra adentro. Durante el siglo XVII mantuvieron la costumbre de recorrer los caminos a México con grupos de mulas que les servían para recoger y transportar a los enfermos y desvalidos que encontraban.

A mediados del siglo XVIII llegaron a Veracruz los betlemitas con el objeto de fundar un hospital. La construcción se inició en 1748; para 1794 ya estaba en servicio.

En 1764 fué fundado en Veracruz el Hospital Real y Militar de San Carlos.

Organización político-administrativa en Veracruz.

La conquista vino a poner fin a las formas de gobierno indígena estableciéndose en la Nueva España las instituciones de los conquistadores.

A partir del mes de abril de 1519 con el primer Ayuntamiento de la Villa Rica de la Veracruz, ordenado por Cortés, se inicia el trasplante de las formas hispanas. Al Ayuntamiento de la Villa Rica le siguieron los de Medellín en 1522, Coatzacoalco en ese mismo año y Pánuco en 1523.

Desde el siglo XVI se establecen abundantes cargos político-administrativos: el de corregidor como autoridad, alcaldes mayores en cada provincia, alcaldes ordinarios que regían los pueblos de españoles, regidores bajo la jurisdicción del alcalde mayor; alcaldes y regidores de indios, veedores denunciadores, alguaciles, contadores, escribanos, etc.

Para el siglo XVII Veracruz contaba con el gobernador de la ciudad, el Ayuntamiento con doce regidores, alguacil mayor, un alcalde provincial y dos ordinarios, tres escribanos públicos, un escribano de minas y de la Real Hacienda y otro de registros.

Ya en el siglo XVIII y con el objeto de mejorar la administración pública, el marqués de Croix, virrey de la Nueva España, obtuvo la aprobación real para establecer el sistema de Intendencias. El visitador Galves confirmó la necesidad de su creación y la Ordenanza para su establecimiento definitivo la dio Carlos III en diciembre de 1786. Veracruz fue Intendencia de Veracruz con cabecera de gobernación en Veracruz.

La piratería y las fortificaciones en Veracruz.

El aspecto de la ciudad, con su plaza a la que daban los prin-

cipales edificios y en que se concentraban las mercancías de las flotas, con sus casas de religiones y con las casuchas de los particulares, que comprendían locales para tiendas, las habitaciones y huertas o corrales, se complementaba con unas modestas construcciones de aduanas, próximas al muelle, y este último, muy modesto, que avanzaba por el mar y a escasa distancia de la plaza mayor. Trazada con irregularidad, pero tanteando formar manzanas cuadrangulares, de mayor longitud en dirección oriente-poinente, presentando con notable irregularidad el paso que más tarde se convertiría en callejuela, de la corriente del arroyo de Tenoya, esta población sería en principio una ciudad abierta común y corriente. Sin embargo, el temor a los ataques con que los piratas afligían a multitud de posesiones españolas en las Indias, hizo que se levantase un cinturón de muralla, incluyendo bastiones, que la vinieron a cerrar.

La fortificación de la ciudad se previó a raíz de su traslado final. El rey mandó ejecutar una Real Provisión en el año de 1600, ordenando que las descargas de las flotas se hicieran en tierra firme, en el lugar de las Ventas de Buitrón, y que para ello se diera forma al asiento de la población, construyéndose algún fuerte para su seguridad. La provisión parece haber sido consecuencia del memorial enviado a la Corte desde Ulúa por los oficiales reales de Veracruz, Pedro Coco Calderón y Antonio Cortina, Tesorero y Contador Rcales respectivamente. El virrey conde de Monterrey puso en ejecución la voluntad del monarca sólo hasta el punto de haber hecho reunir con el doctor Eugenio de Salazar que marcharía a España para desempeñar un puesto en el Consejo de Indias, al General de la flota, almirante de ella, a otros oficiales y personas experimentadas, así como al castellano de Ulúa, oficiales de la Real Hacienda y otras personas más.²⁵ Estos señores trataron sobre diversas necesidades de Ulúa y del poblado de Veracruz, y en lo referente a la fortificación determinaron que se hiciera un pequeño fuerte para amparo de la población, el que debería estar cerca del muelle principal de descarga para que al propio tiempo sirviera de aduana de las mercaderías allí desembarcadas y de Casa de Contratación de las mismas. Lo tratado, sin embargo, ahí quedó.

²⁵ José Antonio Calderón Quijano. *Historia de las Fortificaciones en Nueva España*. 1a. Ed. Sevilla. Esc. de Estudios Hispano-Americanos. 1953. p. 22.

Al paso de los años debieron renovarse las instancias y esfuerzos por dotar con fortificaciones a la Nueva Veracruz. El caso es que entre 1635 y 1640, bajo el gobierno del marqués de Cadereita, se estaban construyendo y ello con piedra procedente de Campeche, la misma que se empleaba para ir acomodando a San Juan de Ulúa. "La ciudad tenía levantados dos baluartes, el de Caleta al norte; y otro al sur, probablemente el de Santiago, que no se había terminado en mayo de 1635. El resto de la fortificación que la circundaba (baluartes y cortinas) iba tan despacio que, según la opinión técnica, tardaría por lo menos quince años en estar terminada".³⁶

Para 1663, a gestiones del Corregidor Fernando de Solís y Mendoza, se procedió a reconstruir baluartes y estacadas que databan de treinta años antes. Este personaje tomó los servicios del Ingeniero Marcos Lucio y mandó levantar dos planos de la plaza, uno con indicación de las defensas tal como estaban y otro del plan que el propio experto proponía para mejorarlas. El muro defensivo apenas tenía media vara de grueso y se hallaba muy destruido; contaba con siete baluartillos, los mayores en los extremos de la envolvente y muy próximos a la playa. Por el transcurso de esta última no se había hecho nada y estaba por tanto, abierta la ciudad hacia el mar. En estas condiciones permaneció la plaza hasta el año de 1683 en que fue asaltada y saqueada por los piratas mandados por Nicolás Grammont y Lorenzo Jacome, el "Lorencillo", y "Ramón".

Este asalto fue tremendo, de grandes provechos para los incursionistas, y puso en evidencia las inefables deficiencias de la administración española, más que advertida de los peligros a que constantemente estaban expuestas sus posesiones en tierra y mar, así como las increíbles reticencias y finales negativas que oponían a todo lo que significara gastos y mermas de sus expensas. En la madrugada del 18 de mayo de 1683 desembarcaron los piratas sorprendiendo a la somnolienta y confiada población, con plaza y almacenes repletos de mercancías, en especial los metales preciosos que se exportaban, pues se estaba en espera de la flota. Durante doce días se dedicaron al saqueo y otras prácticas de piratería, calculándose que levantaron cuatro millones de pesos. Tan sólo lograron obtener ciento cincuenta

³⁶ José Antonio Calderón Quijano Op. cit. p. 30.

mil pesos de algunos acaudalados vecinos extorsionados para ello.

Tras el saqueo de los filibusteros, autoridades y vecinos celebraron juntas y más juntas para determinar qué tipo de fortificaciones resguardarían la ciudad. Por fin, provisionalmente, el treinta de agosto de ese año se empezaron las obras y durante tres meses se desarrollaron del siguiente modo: la fortificación se continuó hasta el último lienzo del baluarte de la Caleta; las casas de los vecinos situadas fuera del recinto se empezaron a demoler para edificarlas en solares vacíos del interior, y tres ermitas, del Cristo, de San Sebastián y de San Juan, que quedaban fuera serían respetadas las dos primeras y demolida la última. A mediados de febrero de 1684 estaba hecha la mitad de la muralla con los baluartes, y la media luna se estaba fabricando en la puerta de entrada de los caminos viejo y nuevo a México.²⁷ En este punto se recibió de España una real cédula, de 28 de marzo de 1664, en la que se ordenaba, de acuerdo con la Junta de Guerra de Indias, la insólita medida de que no se fortificara Veracruz sino que se reforzara Ulúa. A ésto, el virrey Conde de Paredes, opuso gestiones para que se dejara la obra hecha y se continuase hasta lograr la circunvalación propuesta en la planta.

En abril del mismo año la circunvalación por parte de tierra quedó terminada y comprendía ocho baluartes, tres rebellines y siete cortinas con una longitud de 1,227 varas. Estas gestiones fueron aprobadas.

Obras posteriores se debieron al ingeniero Jaime Franck, capitán de infantería de alemanes, quien designado por la Junta de Guerra de 7 de mayo de 1681 pasó a Nueva España procedente del ejército de Cataluña con el grado de capitán de caballos. Su principal tarea fue la transformación del castillo de Ulúa, y al estar en ella se le aprovechó para atender algunos problemas relativos al amurallamiento de Veracruz. Recomendó cambiar de sitio el baluarte de la Caleta a un paraje más a sotavento, a la orilla del agua, dándole una forma adecuada, que el existente no tenía, según lo aconsejaba el arte. Nada se hizo a pesar de que el viejo monumento estaba totalmente trasminado por el agua que pasaba de lado a lado, bajo sus

²⁷ *Ibidem.* p. 78.

✓ cimientos.³⁹ No sería sino hasta el siglo XVIII que se volvería a prestar atención a las deficiencias de muralla y baluartes.

A partir de ese año las autoridades y vecinos mantuvieron constante interés en las fortificaciones; al mismo tiempo que les preocupó reparar, modificar y reforzar el castillo de Ulúa, así como fortificar algunos puntos de islas y tierra firme en los alrededores del puerto, también se hicieron proyectos y se realizaron trabajos parciales para conseguir un estado de defensa a la ciudad de Veracruz. La ruptura de hostilidades con Inglaterra en el año de 1779 obligó a prestar una atención más eficaz a estos asuntos. Ahora se trataba de tener expeditas las defensas y también de contar con tropas suficientes. En el lapso transcurrido desde el ataque de los filibusteros mucho se había discutido y algo se había hecho en el sentido de que Veracruz se defendiera desde otras plazas que se fortificarían y se dotarían con guarniciones móviles. En la época del conde de Aranda, asesor supremo de la Corona en materia de fortificaciones, prevaleció el criterio de éste, de que Veracruz quedara abierta y en cambio se reforzara Ulúa haciéndolo absolutamente inexpugnable y con aprovisionamientos para resistir un año o más. En aceptación de este criterio se dictó una real orden en 23 de diciembre de 1766 en la cual se dispuso que la ciudad quedara abierta, que se dejara a Ulúa en estado de inexpugnabilidad y que se fortificaran los caminos de Jalapa y Orizaba. El virrey marqués de Croix, en los días mismos en que Aranda dictaminaba de ese modo, proponía la defensa coordinada de la ciudad y el castillo y por lo tanto se pronunciaba por reamurallar la plaza y agregar una ciudadela que cruzando sus fuegos con el castillo cerraría la entrada del canal del norte al posible enemigo. Mientras se ventilaba esta disyuntiva lo positivo fue que se ordenara la construcción de un fuerte en Perote, lugar al que concurrían los caminos de Veracruz y construcción adecuada para depositar los tesoros del rey. El fuerte se construyó entre 1770 y 1775. El ingeniero director fue Manuel de Santisteban.

Para el año en que se inicia la guerra con la Gran Bretaña, Santisteban rindió un informe al Secretario de Indias indicando que Veracruz seguía en el estado de defensa que se le había dado tras el

³⁹ *Ibidem.* p. 78.

ataque de Lorencillo. Sólo se había renovado la estacada que seguía paralela al lienzo de la muralla. Las cosas no pasaron de ahí y algunos años más tarde, en 1787, el ingeniero comandante Miguel del Corral informó al rey por medio de la Audiencia de Nueva España, cómo estaba la plaza de Veracruz: "En la parte de la marina, jalónada sus ángulos con dos baluartes terraplenados, llamados de la Concepción y Santiago. Este último estaba situado sobre el ángulo sudeste de la misma frente al mar, y con figura de polígono irregular de siete lados. Cerrado por la gola, tenía doble puerta de madera en medio de ella, levantada del terreno natural seis varas al nivel del cordón y terraplén, al cual se sube por una rampa de mampostería muy rápida. Su capacidad artillera era de unos veinte cañones. En medio de su rampa se levanta un edificio de ocho varas de alto, distribuido en almacén subterráneo o bóveda sencilla, capaz para quinientos cincuenta quintales de pólvora; otro al paso o nivel del terraplén del baluarte, capaz de cuatrocientos cincuenta quintales, y otro sobre éste, capaz del mismo número de quintales. Tenía, además, dos pequeños almacenes para pertrechos, y un cuerpo de guardia para diez hombres. El resto del recinto de la plaza, lo seguían constituyendo los pequeños baluartes pentagonales de figura irregular, terraplenados, capaces cuando más para diez hombres, y cuyo acceso era también por medio rápidas rampas en medio de golas. La cortina que unía dichos baluartes, seguía sin estar flanqueada, y con muchos trozos en estado de casi absoluta indefensión y ruina. Carecían, como los baluartes, de foso, camino cubierto y glacis, estando dominada desde fuera por los médanos de arena volátil, la cual la constituía en plaza indefensa, y sus obras sólo servían para evitar un golpe de mano de piratas".³⁹

A la sazón la muralla tenía seis puertas, la Nueva por la parte de tierra y que se abría sólo al paso de los virreyes, la de México que era el paso a los caminos para la capital, la del Muelle que daba hacia el mar y las de Caleta, de la Ataranza y del Pescado, también abiertas al mar.

Al hacer referencia a las medidas de defensa de Veracruz, es indispensable mencionar la creación de la Armada de Barlovento. Fue

³⁹ Ibidem. p. 166.

ordenada por Felipe IV en el año de 1629 aunque no se cumplimentó hasta por los años de 1638 ó 1639, bajo el gobierno del marqués de Cadereita. El padre Andrés Cavo dice: "Se puso en Veracruz la armada de Barlovento, providencia acertada para tener limpios aquellos mares de corsarios, debiendo cruzar desde las costas de Nueva España hasta las islas, e impedir los contrabandos, que ora con uno, ora con otro pretexto, se introducían en el reino".⁴⁰ Se sabe que en 1684 los piratas repitieron el asalto que en el año anterior hicieron sobre la Villa de Tampico (Pueblo Viejo), precisamente después del saqueo de Veracruz, y que al tenerse noticia de la invasión se dio orden para que la armada buscara al enemigo. Cinco años más tarde se le encomendó la misión de desalojar a los corsarios franceses de la isla Española. Los siete buques mayores que la formaban, conduciendo a 2,600 hombres, los barrió de la isla.

✓ El problema de la piratería, abordado de manera ofensiva o defensiva, siguió siendo tan serio, según se ha visto ya por las medidas y gastos ordenados para fortificar plazas, que obligaba también a renovar la armada y fue así como en 1730, el virrey duque de Alburquerque dispuso que se aumentara la escuadra. Más tarde, en 1748 se dieron órdenes para que abandonara Veracruz y pasara a formar parte de las defensas de La Habana.

El tráfico en la Nueva Veracruz.

La causa de la vida y la existencia de Veracruz fue a poco de haber principiado su historia, el tráfico con España. Excepto algunas mercaderías que se introdujeron posteriormente por Campeche a Sital en la parte oriental de la colonia, y las que llegaban por Acapulco, Tehuntepec y San Blas en la parte sudoeste, así como las que salían del país en mínima proporción por todos estos puertos, en su mayor parte pasaban por la Villa Rica. No digamos ya los viajeros. El puerto era la terminal de entrada o salida de esta porción de los dominios españoles. El tráfico de mercancías y de pasajeros se distribuía, una vez llegados al puerto, tierra adentro o a otros lugares del litoral; en este segundo caso en embarcaciones menores. Hubo envíos a España, provenientes de Centroamérica, que

⁴⁰ Andrés Cavo, *Los Tres Siglos de México*. Publicada con notas de Carlos Ma. de Bustamante. Méjico. Imp. de J. R. Navarro, 1852. p. 91.

debieron conducirse por mar o por tierra, primero a Veracruz para después reexpedirlos a La Habana y de ahí a España. Siempre hubo tendencia al aumento en la actividad portañera y ese hecho se considera como el mejor índice de la creciente prosperidad de la Nueva España, del incremento de su vida social y económica.

Durante la primera mitad del siglo XVI las exportaciones, sobre todo de metales finos, se hacían embarcándolos hacia La Habana o Santo Domingo, en las naves que previamente habían traído los efectos que se consumían en el país. Hacia 1543 se estableció de manera regular el sistema de flotas que se había ensayado en varias ocasiones durante años anteriores. Sólo naos de 100 o más toneladas podrían transportar cargamentos a las Indias y en grupos no menores de 10 unidades que irían custodiadas en el Atlántico por barcos de guerra que se sostendrían con el impuesto de avería, que sería cubierto por el convoy. La custodia llegaría hasta el Caribe, mar en que se dispersaría la flota para que las naves tomaran hacia sus diversos destinos. Se establecía también que en marzo y en septiembre se hicieran las salidas, es decir, dos veces por año. El regreso se efectuaba al reunirse en La Habana las naves de distinta procedencia. Este sistema tenía que cumplirse y así se hizo en general, pero causas prácticas hicieron necesario que hubiera muchas excepciones. Las ordenanzas de 16 de junio de 1561 confirmaron la obligación de navegar por flotas a las que debía proteger una nave capitana y otra almiranta, las que se cargarían con cien toneladas menos que las otras y llevarían treinta soldados como mínimo. En 1564 se dieron nuevas ordenanzas que disponían la salida de dos flotas anuales, una para Nueva España y otra para Panamá, debiendo formar en la primera las unidades destinadas a Nueva España, Honduras y las Grandes Antillas. Aprovecharía las bonanzas del tiempo primaveral, puesto que pasando éste, los ciclones hacían grandes perjuicios en las naves. Cada flota tenía sus propias protecciones, siendo mandada por un general y un almirante o contralmirante.


Eh las condiciones dichas se realizó la navegación hasta 1776, año en que se despachó la última flota, comandada por el general Antonio de Ulloa. En los años posteriores la navegación sería libre y por lo tanto a base de navíos aislados, de diversas nacionalidades.

Aunque posteriormente se volvió a restringir el comercio limitándolo a las naves españolas, ya no se volvió al viejo sistema de flotas. La anualidad de las flotas, lo mismo que el número de unidades que las componían, tanto en buques de registro como en convoyes, se hicieron muy variables en la práctica, puesto que la guerra de España con otros países, y como éste otros factores, alteraron la regularidad que se pretendió establecer. Hubo época en que por varios años seguidos no se movilizaron las flotas. Desde 1580 saltábase con frecuencia un año y para el siglo XVIII las irregularidades aumentaron ya que llegaban a Veracruz cada dos o tres años.

Otro dato revelador de cómo se realizaba el comercio es el de que a mediados del siglo XVI la flota que enfilaba a Veracruz era equivalente al número de unidades a la que se dirigía a Tierra Firme, que era la entrada de los otros grandes dominios españoles. En la segunda mitad de esa centuria fueron más numerosas las de Tierra Firme y en el siglo XVII se invirtieron las proporciones. En ese siglo, por cierto, decayó toda la actividad marítima. Veitia Linaje menciona que para 1624, 5,500 toneladas se destinaron para Nueva España y 4,500 por Tierra Firme.⁴¹ Bajo el reinado de los últimos Felipes aumentó la diferencia a favor de la Nueva España. El propio Veitia Linaje decía que después de 1651, a consecuencia de la nefasta guerra de treinta años en que la Corona estuvo secuestrando los cargamentos de oro y plata de los armadores, México se vio incapacitado de sostener una flota anual y que mientras con anterioridad se transportaban de 8 a 9,000 toneladas, vino a reducirse a menos de 3,000 y esto cada dos años.

* En el año de 1778, se promulgó el reglamento dado por Carlos III y que se conoce con el nombre de Pragmática del comercio libre. Por su virtud se abrían puertos en España y sus dominios al tráfico de nacionales y extranjeros, lo que dio inusitado impulso a la actividad comercial toda. Se daba un golpe de muerte al comercio monopolista que asfixiaba a la economía española. Antes de la Pragmática las compras y las ventas de las flotas que corrían entre Cádiz y Veracruz se efectuaban por medio de ocho a diez casas de comercio en México. Humboldt calculó que el valor de los géneros expor-

⁴¹ Joseph D: Veitia Linaje. Op. cit. Cap. XXV

tados con la flota de Antonio Ulla fue de 2.470,022 pesos, los que correspondían a productos mexicanos reunidos entre 1744 y 1778, es decir, a un monto anual de 617,000 pesos aproximadamente, y compara esta cantidad con las obtenidas del cálculo de valores correspondientes a los años de 1787 a 1790. El valor anual de las exportaciones en estos últimos es de 2.480,000 pesos. Es interesante  hacer notar que las especies que se exportaban en esa época eran, en orden de importancia, la cochinilla, el cordobán, badanas, añil, pimienta, palo de Campeche, cueros curtidos, algodón, vainilla, cacao y diversas pieles curtidas. En cuanto a metales, en 1778 se remitieron por cuenta del rey 2.244,129 pesos, y a partir de 1784, cantidades mayores, hasta 1.700,000 pesos aproximadamente. En un cálculo de trece años a partir de 1776, se obtiene la suma de 15.027,072 pesos y computando las de los trece años siguientes se encuentra un total de 29.581,982 pesos.

La Feria de Jalapa.

En el año de 1720 cesó en la ciudad de México la vieja práctica de hacer el mercado o trata de las especies traídas por las flotas desde España, desplazándose a Jalapa. Un real privilegio concedió a la modesta villa el que en ella se hiciese. La primera se realizó a la llegada de una flota mandada por el teniente general Fernando de Chacón, surtida de 4,000 toneladas de productos españoles.

La disposición que modificó la vida secular de la ciudad de México y sobre todo del pequeñísimo poblado de Jalapa, se debió a las gestiones de los negociantes veracruzanos y a que en España se movieron influencias para anular el privilegio con que había gozado la capital, donde operaba el Real Consulado de México. El Conde de Revillagigedo, en carta reservada, fechada en el año de 1793 hace notar al rey que los comerciantes de México imponían recargos de precio a las mercancías y aparte, que éstas gravaban con alcabala a la mayor parte de los géneros, la que importaba por lo menos el 6%.

La Feria se abría a poco de haber arribado las flotas y pasados los engorrosos trámites de inspecciones y registros, en los que hasta la Inquisición tenía papel, los fardos se movilizaban prestamente tie-

rras adentro hasta dar en la población. Para ésto, la llegada de la flota se anunciaba en la ciudad de México haciendo sonar las campanas de las iglesias a toques que todo el mundo advertía. Inmediatamente se hacían aprestos de comerciantes, arrieros y criados para irse a Jalapa. Otro tanto ocurría en las demás ciudades. Era la oportunidad para comprar a regateos la infinidad de artículos de necesidad o de lujo, que sólo por este medio podían conseguirse. Las flotas traían de todo, desde aguardiente y vinos hasta hierro y telas. En 1802 Humboldt calculó el valor de las exportaciones de España a México en un total de 11.539,219 pesos y de productos de agricultura e industria extranjera, de España a México en 8.851,640 pesos, haciendo un total de 20.390,859 pesos. Claro está que para este año la economía del país había cambiado notablemente. Tan sólo llegaron a Veracruz 148 barcos procedentes de España, regresando 112; y 143 procedentes de América, regresando 153.

✓ Entre 1720 en que se inician las Ferias de Jalapa y 1778 que marcan su fin, llegaron a Veracruz las flotas: en 1723 y 1725 dos que estuvieron al mando de Antonio Serrano, en 1729 una a cargo del marqués Esteban Mari, en 1732 la de Ruy de Torres, en 1736 la de Manuel López Pintado, la de 1749 de Antonio Espindola y por último la de Antonio de Ulloa en 1776.

El Consulado de Veracruz.

La libertad de comercio acabó con la Feria, sobre todo cuando la Corona hizo concesión de privilegios a la Nueva España, en 1786, referentes a la libertad comercial. En cambio determinó el florecer de Veracruz, pues en adelante todas las operaciones concernientes al tráfico marítimo se pudieron realizar en el puerto. La ciudad modificó totalmente sus condiciones de vida, se edificó con solidez y se aumentó la población.

* Una de las consecuencias de este cambio fue el establecimiento por Carlos IV, el 17 de enero de 1795, del Real Tribunal del Consulado de Veracruz. El Consulado se constituyó el 25 de abril de 1795 y empezó sus audiencias el 5 de mayo siguiente. Su misión era impartir justicia mercantil, procurar por el desarrollo del comercio,

buscar el adelanto de la agricultura y favorecer el desarrollo o conservación de las vías de comunicación. Para administrar justicia debía observar la sordenanzas provisionales de Bilbao. En sus negocios alcanzaba jurisdicción hasta la villa de Jalapa de las Ferias. A este tribunal y al de la capital se debió la conservación de los caminos entre puerto y ciudad.

Aparte de lo útil que fue el Consulado para la pronta y directa ventilación de los pleitos, su gestión dejó huella memorable al empeñarse en la construcción del camino a la capital. Tras de las necesarias gestiones para obtener fondos se principió la obra el 18 de abril de 1803, bajo la dirección del ingeniero Diego García Conde, Sargento Mayor del Regimiento de Dragones de México. Las obras se suspendieron en 1812, por causa de las guerras de Independencia y cuando faltaban muy pocos tramos para que quedara totalmente terminado. El objeto era contar con un camino transitable para vehículos de ruedas.

Ese camino es una de las señales más destacadas del progreso que se dejaba sentir en la Colonia, el que debe tomarse en consideración analizando la lentitud y pequeñez de las gestiones y trabajos de carácter público que se habían realizado con tres siglos de dominación, y por otra parte la cortedad del potencial económico que desarrollaba la iniciativa privada. Su construcción correspondía a la máxima necesidad de un buen camino entre los dos centros de actividad económica más importantes de la Nueva España. Se realizó por fin en los precisos momentos en la que la ya centenaria descomposición del gobierno español, apenas si contenida durante el excepcional reinado de Carlos III, hacía insostenible ni la estabilidad ni la cohesión del gigantesco organismo. La sublevación de Independencia trastornó fácilmente el control político de los españoles y sus anticuadas e ineficaces prácticas sociales y económicas. El puerto de Veracruz sufrió un desplome y no sólo por causa de la insurrección, puesto que la invasión de España por los franceses y la rebelión anti-napoleónica fueron por sí mismas suficientes para interrumpir la actividad comercial, reduciéndola al mínimo. De cuando en cuando llegaban naves que hacían continuar el necesario tráfico de España con la Colonia, y aún así no se reanimaba el puerto debido

a lo arriesgado que vino a ser el tránsito de las mercancías hasta la capital.

Un terrible estado de depresión abatió con la Nación al puerto. Fue el necesario tributo a la liquidación de un orden insostenible ante la fuerza de un progreso y de fuerzas históricas muy superiores respecto de las cuales en marcha lenta e incomprensiva se iba cada vez más a la zaga. No obstante, tras de muchos años de depresión, Veracruz sería el puerto que como ninguno estaría llamado a resurgir y a figurar con amplitud desconocida en su pasado, en la vida económica y política de la Nación independiente.

CONCLUSIONES:

- 1a.—Así como la sangre pone en comunicación las distintas partes del cuerpo, promoviendo las sensaciones, ideas y sentimientos, el río y el mar promueven el caudal de la civilización. El hombre ha sabido navegar —civilizar— en la medida que adquirió el conocimiento de los movimientos estelares.

- 2a.—El descubrimiento del Nuevo Mundo forma, con el sistema cosmogónico de Copérnico, las ideas sobre la experiencia como método científico, el pensamiento cartesiano, el principio de la soberanía del Estado independiente de la autoridad eclesiástica, y la transformación de la artesanía en burguesía, uno de los acontecimientos capitales de la Edad Moderna. Está en la misma línea de importancia que los otros.

- 3a.—¿Qué fue América para Europa? Primero, una leyenda, El Dorado. Después, un mercado.
La utopía de América todavía la encontramos, en un eco tardío, en la literatura romántica, por ejemplo, en el mito del “buen salvaje”, de Rousseau. Para España, América surge en la Historia como la realización de la utopía; es su signo histórico.

- 4a.—España trajo a las tierras del Nuevo Mundo lo que ella tenía, bueno y malo. La contradicción originaria de la conquista —el hierro y la cruz, el encomendero y el fraile evangelizador— también es la categoría histórica, la constante, de la biografía española.

- 5a.—Veracruz simboliza un fin y un principio de la vida histórica y su fundación tiene un carácter moral, tan preponderante como base de la Colonia, que los cambios que sufren su sede geográfica, instalaciones materiales y asistencia humana, se revelan como accidentes que registra Veracruz como institución.

- 6a.—Puerta entre España y Nueva España, Veracruz durante el siglo XVI, es el lugar crítico de la vida colonial por cuanto a la navegación y sus problemas, a la piratería, a la canalización de las riquezas tierra adentro o a ultramar, al inevitable tránsito por el mortífero ambiente de la costa, y finalmente, porque en el

puerto empieza y se escenifica el drama de la esclavitud negra.

7a.—Ante la posición crucial de Veracruz y los problemas que ofrecía y que el siglo XVI no pudo resolver, surgieron decisiones categóricas, siendo la primera el cuarto traslado de la ciudad y puerto al lugar que hasta hoy ocupa. Fueron otras, la organización administrativa, la fortificación de Ulúa y de la propia Veracruz, la creación del Consulado, la construcción de los caminos a la capital, la instalación de hospitales y conventos, y entre las finales, el establecimiento regular del tráfico transoceánico que realizaba sus transacciones en la Villa de Jalapa.

INDICE

- I.—**EL MAR Y LA CIVILIZACION.**—Las grandes rutas clásicas. Río y mar. El nuevo estilo científico. Matemática y conocimiento. Nuevo tiempo y espacio. Heliocentrismo y navegación. Noticias de los primeros viajes. Arquitectura portuaria. Astrolabio y brújula.
- II.—**ESPAÑA EN LAS RUTAS OCEANICAS.**—Las rutas oceánicas. La época de los descubrimientos. Antecedentes españoles. Toscanelli y Cristóbal Colón. El reparto de las nuevas tierras.
- III.—**LA UTOPIA DE AMERICA.**—Los rasgos de la utopía. La leyenda de "El Dorado". La piratería. Los navíos de la Ilustración.
- IV.—**LA ORGANIZACION DE LA CONQUISTA.**—La Casa de Contratación de Sevilla. América, creación de Europa. La política de meseta del Imperio Español. Austrias y Borbones en la Nueva España. La política portuaria en la Nueva España.
- V.—**LA CIUDAD Y PUERTO DE VERACRUZ.**—La obra fundadora de Hernán Cortés. La Villa Rica en Quiahuiztlán.
- VI.—**LA ANTIGUA VERACRUZ.**—La tercera ubicación de la Villa Rica y sus inconvenientes. La población negra. La Casa de Contratación en Veracruz. Las comunicaciones tierra adentro. Estado del puerto para los años 1584-1589.
- VII.—**LA NUEVA VERACRUZ.**—Hospitales y órdenes religiosas. Organización político-administrativa. La piratería y las fortificaciones. El tráfico en la Nueva Veracruz. La Feria de Jalapa. El Consulado.

BIBLIOGRAFIA

- Alonso de San Juan, **Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce**. 2V. Madrid, Imp. de la Viuda de Calero, 1873. (Colección de Doc. Inéd. para la Hist. de España).
- Arciniegas, Germán, **Los Galeones de la Ilustración**. Buenos Aires. Ed. Sudamericana, 1942.
- Basalenque, Diego, **Historia de la Provincia de San Nicolás de Tolentino de Michoacán**. 3V. Ed. de "La Voz de México". México, Tip. Barbedillo, 1886.
- Calderón Quijano, José Antonio, **Historia de las Fortificaciones en la Nueva España**. 1a. Ed. Sevilla, Esc. de Est. Hispano-Americanos, 1953.
- Cavo, Andrés, **Los Tres Siglos de México**. Publicada con notas y suplemento por el Lic. Carlos Ma. de Bustamante. México, Imp. de J. R. Navarro, 1852.
- Cuevas, Mariano, **Historia de la Iglesia en México**. Tlalpan, D. F. Imp. del asilo "Patricio Sanz", 1921.
- Díaz del Castillo, Bernal, **La Conquista de Nueva España**. 4V. 4a. Ed. Paris, Edit. de la Viuda de Ch. Bouret, México, 1904.
- Durant, Will, **La Edad de la Fe**. 3V. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.
- Fernández de Navarrete, Martín, **Historia de la Náutica**. Madrid. Publicada por la Real Academia de la Historia, Imp. de la Viuda de Calero, 1846.
- García Icazbalceta, Joaquín, **Colección de Documentos para la Historia de México**. 2V. México, Imp. de J. M. Andrade, 1858-1866.
- Heródoto de Halicarnaso, **Los Nueve Libros de la Historia**. 2V. Madrid, Trad. Carlos de Baraibar, Ed. Hernando, 1904. (Biblioteca Clásica Española).
- Hesiodo, **Los Trabajos y los Días**. Madrid, Trad. Emeterio Mazorriaga, Ed. Hernando, 1907. (Biblioteca Clásica Española).
- Humboldt, Alejandro de, **Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España**. 4V. 6a. Ed. Castellana. México, D. F., Editorial Pedro Robredo, 1941.
- López de Gómara, Francisco, **Historia de la Conquista de México**. 2V. 1a. Ed. México, Edit. Pedro Robredo, 1943.
- Masperó, G. Charles, **Historia Antigua de los Pueblos de Oriente**. Madrid, Trad. Sales y Ferré, Ed. España Moderna, 1910.
- Meléndez y Pelayo, Marcelino, **Historia de los Heterodoxos Españoles**. 4V. 6a. Ed. Madrid, Edit. Victoriano Suárez, 1924.
- Melgarejo Vivanco, José Luis, **Totonacapam**. Xalapa, Ver. Talleres Gráficos del Gob. del Edo., 1943.
- Paso y Troncoso, Francisco del, **Papeles de Nueva España**. 11V. Madrid, Establecimientos Tip. "Sucesores de Rivadeneyra", 1905-1948. Tomos 2, 8 y 9 impresos en México. Ed. Vargas Rea, 1944-1948.

- Platón, *Timeo*, Trad. José Ma. Vergara, Biblioteca Filosófica Española, 1924.
- Saint-Martin, Vivien de, *Historia de la Geografía*. Trad. de Manuel Sales y Ferré, 2V. Sevilla, 1878.
- Trens B. Manuel, *Historia de Veracruz*, 8V. Jalapa-Enriquez 1947, S. Turanzas del Valle, "La Impresora", México, 1950.
- Valéry, Paul, *Voyage a l'États Unites*. Paris, Ed. Gallimard, 1920.
- Veitia Linage, Joseph de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires, Ed. Bajel, S. A. 1945.