

Históricas Digital



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Carlos Bosch García

“El acondicionamiento de las costas”

p. 125-166

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CAPÍTULO III

EL ACONDICIONAMIENTO DE LAS COSTAS

1. La exploración de las costas occidentales de la Nueva España
2. La fortificación de Acapulco
3. El puerto de Veracruz y sus problemas vitales
4. Conclusión



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



1. *La exploración de las costas occidentales de la Nueva España*

Mientras se establecía el tornaviaje y se ponía en marcha la navegación y el comercio importantísimo de las Filipinas, no se descuidó, sin embargo, la exploración de la costa pacífica mexicana. Esta curiosidad no sólo tuvo que ver con la costa en sí y la necesidad de conocerla, sino que también se ligaba ese interés con la ilusión de encontrar una comunicación, entre Atlántico y Pacífico, más al alcance que el estrecho de Magallanes. Desde el principio de la conquista de la Nueva España, ya lo vimos, hubo ese esfuerzo y se siguieron órdenes reales, en ese sentido, que provocaron varias expediciones relativamente cortas hacia el norte de la costa. A la par se navegaba desde Acapulco hasta el Perú. Cortés al cumplir el mandato real mandó las diversas expediciones, que ya vimos, y luego siguió su intento en pie, de manera que los virreyes continuaron la tarea.

El comercio de productos naturales de las zonas costeras como el cacao, el pescado y otros productos marinos, además de la ropa, provocó la respuesta en 1585 de Hernando de Santotis para formar una compañía de comercio en puerto de Navidad. Pero, además, ofrecía continuar localizando los codiciados bancos de perlas y se proponía construir una fragata y una lancha que representarían el principio de las expediciones comerciales. A cambio el rey recibiría una veintea parte de las perlas que se obtuvieran, durante los primeros diez años en que el negocio estuviera en pie y el virrey cuidaría la exclusiva de esta compañía y aislaría con una distancia de veinte leguas a todos los que en ella trabajaran.

Por gracia o por desgracia, los empresarios de Santotis no pudieron reunir el dinero necesario entre 1585 y 1592 para montar la explotación. Sebastián Vizcaíno interesado en el proyecto ofreció ampliar la actividad, pues, además de la pesquería de las perlas, del atún, de las sardinas y del bacalao, ofrecía fortificar algún puerto al norte del Navidad y hacer exploraciones a distancias de diez leguas a la redonda. El virrey Luis de Velasco brindó su ayuda considerando que ese tipo de actividad contribuiría a afianzar los mares y las costas para el dominio hispano. Había que construir barcos, lograr jarcia, artillería y vituallas: jamón, galletas, miel, toneles de agua, tripulación, y llevar a cabo todos los trámites en Acapulco.

Paralelamente se planteaba la necesidad de explorar California y entre los años de 1585 y 1587 se encargó la exploración al cosmógrafo Francisco Galí y a Pedro de Unamuno, capitán de la nao Nuestra Señora de Buena Esperanza.



Los piratas ya estaban, también, en acción para esos años y la nao de la China, Santa Ana, fue víctima del bucanero Tomás Cavendish, que tomó en la nave buena cantidad de sedas, oro, almizcle y perlas, además de otras cosas por valor de dos millones.

También estuvo en esos mares Francis Drake con su Golden Hind en 1579, quien, después de amenazar pero no atacar Acapulco, estuvo en California, donde reparó su nave cerca de punta de los Reyes antes de lanzarse a proseguir su viaje, en julio de ese año, para cruzar el Pacífico. Como el capitán de la Santa Ana, y quienes en ella iban, pudieron asentar que “no traíamos artillería ninguna, de ningún género, ni pólvora ni munición”, tanto el rey como los comerciantes tuvieron que tomar la situación en cuenta y facilitar, en previsión de la seguridad futura, las expediciones de reconocimiento de la costa, ayudando a que se llevaran a cabo las exploraciones proyectadas desde tiempo atrás.

El resultado fue que el piloto Juan de la Fuca reconociera el litoral noroeste, en 1592, llegando hasta Alaska donde halló la entrada de un río caudaloso que creyó era el tan deseado paso norteño entre los dos mares. La publicidad de su descubrimiento provocó, contra lo que se esperaba, una serie de expediciones inglesas y francesas, también de exploración, pero el conocimiento de las noticias sobre el canal de Fuca continuó muy confuso hasta 1789.¹

La labor de De la Fuca fue continuada por una serie de nuevos intentos.

Tres años más tarde, en 1595, Sebastián Vizcaíno, con un grupo de socios, elevó una petición al rey requiriendo un navío y una barca que estaban surtos en Acapulco para que se los vendieran a precio justo y, además, pedía que le prestaran armas y pólvora, jarcia, lona, plomo, municiones, cuerda, clavazón, estoperoles, estopa y brea a crédito y que les donaran doce mil pesos oro para gastos, con el fin de hacer una expedición a California, y ofrecía al rey la quinta parte de todos los indios que capturasen en caso de que se aprobara la expedición de penetración.

En el mismo año salió Sebastián Rodríguez Cermeño del puerto de Cavite en el navío San Agustín, que era propiedad del capitán Pedro Sarmiento, habiendo ofrecido descubrir las costas de la Nueva España. A los cuarenta y dos grados de latitud avistaron la costa en el mes de noviembre, y el día siete tomaron posesión de la tierra en nombre del rey. La bahía en que estuvieron fue la de San Francisco (llamada de Drake) que había pasado desapercibida para los navegantes anteriores y cuyo puerto y misión, también el fuerte, se fundaron posteriormente desde tierra en 1776 por Juan Bautista de Anza.

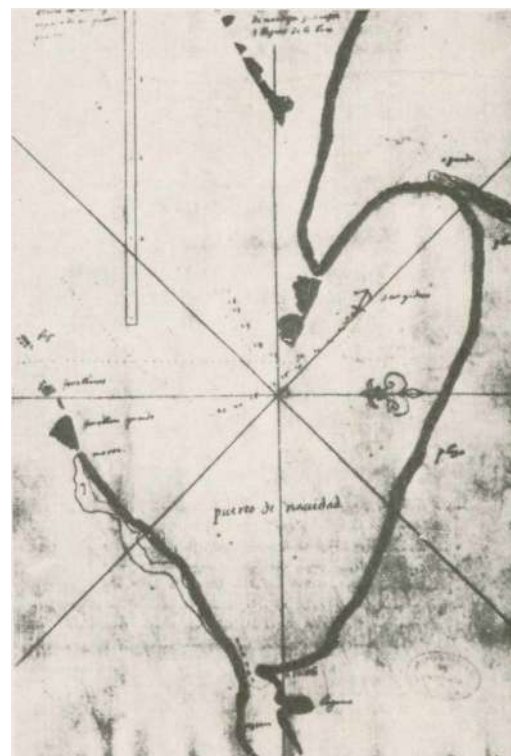
Estaba en pie la expedición de Vizcaíno que, al cambiar el virrey, se consideró impropia por tratar de llevar a cabo dos actividades diferentes, ya que una cosa era ir a la pesca de las perlas en California y la otra pacificar, haciendo entradas y tomando

¹ Raciél García, *Biografía de la Marina mexicana*, México, Secretaría de Marina, 1960, p. 79.

indios. Su permiso se suponía concedido para el primer objeto y no para el segundo, pues éste debía llevarse a cabo por medio de prédicas y convencimiento que no podían confiarse a un individuo de poca estofa, que podría deshacer a los naturales. Incluso, el conde de Monterrey, que sustituyó al virrey Velasco, consultó con jesuitas sobre la conveniencia de conceder el permiso.

El hecho fue que la jornada de 1596-7 resultó ser un verdadero desastre. El propio rey, al enterarse de la expedición propuesta, la prohibió cuando la de Vizcaíno se hallaba en alta mar. El desastre sobrevino por haber hacinado 350 individuos, junto con 28 caballos y bastimentos para ocho meses, en tres pequeñas embarcaciones. Al llegar a Mazatlán el padre comisario desertó con los mejores soldados y muchos de los restantes llevaban sus mujeres y perdieron el ánimo. La tierra mazatleca resultó arenisca y desértica; además, los indios de la costa eran bárbaros. Habiendo salido en junio de Acapulco, en septiembre la tripulación quería regresar porque no podían evangelizar a los indígenas y porque la tierra no sería de provecho para su majestad, en virtud de lo cual hicieron reclamos a Vizcaíno por agravios, sueldos, daños y menoscabo. Estas protestas lo obligaron a dividir la expedición, de la que una parte con una embarcación quedó en un campamento donde dejó a su pequeño hijo, para dar confianza a los que se quedaban. El resto siguió navegando con él y en esa forma llegó hasta los veintisiete grados. Perdió diecinueve hombres y una lancha; volvie-

Portulano de Navidad, publ. por Michael Mathes y el surgidero en la actualidad.
Fot. C. B. G.





ron a pedir el regreso los tripulantes y al llegar al campamento que dejaron, éste se incendió y Vizcaíno decidió regresar a todos los que quedaban. Sólo con treinta hombres volvió al norte, llegando a los veintinueve grados, pero el viaje trascurría en la peor época del año y en una zona peligrosa, “porque los tiempos eran contrarios, la mar angosta para correr fortuna, las islas muy espesas y cuajadas de indios de guerra, el navío solo y muy quebrantado”; se entiende que volvieran hacia la Nueva España el 15 de noviembre de 1597, llegando en diciembre del mismo año.

El virrey comentó de la expedición que había sido un “suceso siniestro y desastre dilatado” del que nadie sacó provecho. Pero Vizcaíno no daba su mano a torcer y suplicó que le permitieran una segunda tentativa; para aprovechar lo que restaba de sus recursos llegó, incluso, a suplicar al rey, aun cuando en 1597 un Gabriel Maldonado intentó ganarle la expedición. Intervino el consejo de Indias y finalmente obtuvo el permiso con instrucciones precisas del rey en el sentido de que, para evitar los errores y las imprudencias cometidas en el viaje anterior, se limitaba el comercio de la misma.

Según las instrucciones de marzo de 1602 se autorizaba: “para el descubrimiento, y reconocimiento y demarcación de puertos, bahías y ensenadas que haya desde el cabo San Lucas, que está a veintidós y un cuarto de grados hasta el cabo Mendocino, que está a cuarenta y dos grados”. A la vez se prohibía todo el comercio con los indios y la busca de perlas. Con Vizcaíno viajaron pilotos y cosmógrafos, encargado de tomar los datos pertinentes y el viaje fue un éxito.

En 1602 llegó al puerto de Monterrey y el resultado fue que obtuvieran dos derroteros de importancia, el del cosmógrafo Gerónimo Palacios, con cuyos datos Enrico Martínez hizo mapas de gran precisión; y otro de fray Antonio de la Ascensión que se convirtió en autoridad sobre la materia. El virrey, conde de Monterrey, nombró a Vizcaíno capitán de la flota que debía ir a Filipinas en 1604, pero el cambio de virreyes hizo fracasar ese nombramiento. Durante el cambio de siglo, Vizcaíno fue uno de los más entusiastas promotores del cuidado de la línea de navegación a la Filipinas y su actuación debe considerarse de importancia, pues como alcalde de Tehuantepec fue competente y abrió el camino desde el puerto de Pechay en la banda del norte hasta el de Tehuantepec, que facilitó el transporte de pertrechos marítimos desde San Juan de Ulúa hasta Acapulco. Más tarde, en 1611, durante el segundo gobierno del virrey Velasco, viajó a las Filipinas como diplomático que debía ir a Japón, para establecer el comercio con el Oriente. Del viaje volvió enfermo y en 1615 se encontraba en la encomienda de Ávalos, encargado de proteger los puertos españoles de la Nueva Galicia y de allí marchó a Colima para repeler el ataque de corsarios holandeses, que venían en los barcos de Joris van Spielbergen tras del galeón filipino. Pudo batirse con ellos y en señal de victoria mandarle al rey de



España las orejas, amputadas, de un corsario holandés. Como alcalde de Aca-pulco siguió haciendo méritos y redificó la iglesia mayor del puerto.²

Después de la expedición de Vizcaíno que tuvo lugar entre 1602 y 1603 y de haberse descubierto la bahía de Monterrey, y la de San Francisco en 1595 por Sebastián Rodríguez Cermeño, el interés del descubrimiento marino se dirigió definitivamente hacia el litoral del Pacífico, y abandonando los planes de colonización de Monterrey se dirigieron hacia la Baja California, que resultaba más fácil de abastecer desde el noroeste de la tierra firme de la Nueva España. El motivo que hubo para que la colonización de Baja California careciera de éxito, consistió en el mal clima y el tipo de topografía que en ella había. A principios del siglo XVII se creyó que la pesquería de las perlas sería un atractivo suficiente para atraer población al golfo de la península y se dieron varias licencias con derecho al monopolio, autorizándose la pesca de las perlas en las primeras décadas del siglo XVII a individuos y compañías que se comprometían: a ceder el quinto del rey y a establecer una colonia permanente en la costa, puesto que había fracasado la colonia anterior establecida en la Paz por Martín Cortés. Con ese propósito se provocaron varias expediciones, entre ellas la de Nicolás de Cardona y Juan de Iturbe, que fueron en 1615; Francisco de Ortega, 1632-6; Pedro Porter y Casanate, 1643, 1647-8; Bernardo Bernal Piñadero, 1664 y 1666, y finalmente Francisco de Lucenilla, 1668. En ninguno de los viajes, los tripulantes se animaron a efectuar la colonización comprometida porque la cantidad de las perlas encontrada fue mínima y los empresarios no compensaron sus gastos.³

El fracaso de Francisco de Lucenilla en 1668 produjo preocupación, pues se demostraba la imposibilidad de que los esfuerzos de colonización resultaran en el área y sostuvieron una serie de conversaciones en cuanto a la mejor manera de lograr el éxito. La conclusión de las reuniones llevó a pensar en la necesidad de organizar una empresa cooperativa, de carácter secular y eclesiástico por cuenta de la real hacienda. En esa forma, al ponerse el proyecto en práctica, recayó en la Compañía de Jesús el encargo de la responsabilidad eclesiástica de la empresa, de acuerdo con un legado testamentario de Alfonso Fernández de la Torre que, en 4 de abril de 1671, puso a la disposición los fondos suficientes para establecer dos misiones en Sonora incluyendo el interés por California. Problemas de las poblaciones indígenas retrasaron la empresa cuya organización se completó en 1678 cuando el aspecto secular se encargó a Isidoro Atondo y Antillón. Cuatro años más tarde, en 1682, llegó a la Nueva España el

² Carmen Velázquez, "La navegación transpacífica". *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 70, p. 166-72.

³ Michael Mathes, "Datos biográficos sobre el almirante de las Californias, Isidoro Atondo y Antillón" *Estudios de Historia Novohispana*, vol. IX, p. 105-6.



Monumento al cuarto centenario de la expedición de Legazpi y Urdaneta en Barra de Navidad. Fot. C. B. G.

padre Kino acompañado de Matías Goñi, ambos je uitas, que se destinaron a la expedición de California como misioneros. La recia personalidad de Kino apagó en gran parte la del gobernador de Sonora, Atondo. Ello sucedió a pesar de que Atondo, siendo gobernador de Sinaloa, pidió al rey Carlos II que le concediera el mando de la expedición con derecho a colonizar, fortificar y explotar los yacimientos de perlas, permitiéndole mantener su puesto de gobernador de Sinaloa. Carlos II lo nombró almirante de las Californias el 29 de diciembre de 1679, cuando se iniciaron los preparativos para la salida en la ribera del río Sinaloa, cerca de Guasave, donde se construyó el pequeño astillero del que, con lentitud, salieron terminadas las naves que formarían la escuadra: la Concepción, que fue mandada por Blas de Guzmán, en la que viajaron Atondo y Goñi, y la San José, mandada por José Pereda y Arco con Kino a bordo.

En el mes de enero de 1683 los navíos con sus tripulaciones surcaron el mar en busca de la península californiana. Atravesaron el golfo y fondearon en la bahía de la Paz el primero de abril y, a los cuatro días poseían un real y una empalizada en la orilla de la bahía. Tomaron posesión de la región, en nombre de Carlos II, en medio de la más absoluta soledad y esterilidad causada por ausencia de lluvia, que los obligó a aprovisionarse en la contra costa y a explorar al norte de la Paz en busca de mejores parajes. El 5 de octubre se descubrió el



arroyo de San Bruno, el 1 de diciembre se estableció otro real en el sitio de San Isidro (an Juan Bautista Londo), luego se penetró hasta arroyo de Comundu. Kino penetró, además, hacia el oeste y al sur de Bruno a lo largo de la costa. Para el 14 de diciembre Atondo, acompañado de Kino y de una escuadra de soldados, cruzó la península y llegó a la costa pacífica el 30 de diciembre de 1683. La última expedición que llevaron a cabo fue realizada por Atondo en compañía de Goñi, quienes salieron el 16 de febrero de 1685 del sitio de San Dionisio (San Juan Malibato Ligüi) y desde allí intentaron atravesar la tierra sin lograrlo.

La falta de terrenos capaces de cultivarse los forzaron a abandonar San Bruno en mayo de 1685. Kino continuó explorando la costa mientras Atondo exploraba los yacimientos de la isla del Carmen y de la Paz. Las tormentas los forzaron finalmente a regresar al puerto de Matanchen (Nayarit), desde donde Kino fue a la ciudad de México en busca de ayuda, pues los gastos anuales se calcularon en treinta mil pesos, mientras Atondo escoltaba la nao de la China a Acapulco.

En esta forma la exploración de California quedó de momento detenida.⁴ A pesar de todo lo conseguido por el viaje y sin considerar la inversión efectuada, la cédula real de 22 de diciembre de 1685 suspendió toda actividad californiana en vista de los gastos, que la corona cubría para someter las sublevaciones indígenas de Nueva Vizcaya y de Nuevo México.

La región, donde doce años después se establecería el primer aposento permanente que fue la misión de Loreto puesta en pie por el jesuita Juan María de Salvatierra, había quedado abierta.

Los últimos Habsburgos carecieron, en diversos grados, de la capacidad de decisión y los favoritos personales a quienes encargaron y confiaron gran parte de la dirección de los asuntos hicieron poco en relación con las Indias. Ni siquiera el conde duque de Olivares, que fue el más capaz, se movió en esta dirección. Por otra parte las guerras a las que España acudió fueron ocasión para que las flotas de escolta de las Indias se redujeran peligrosamente. Resultaba muy difícil pensar en una reorganización del gobierno del imperio para poder enfrentar las crisis a medida que surgían y, además, cundió el burocratismo y el legalismo en la época.⁵

El cambio de dinastía trajo una nueva función para los Borbones españoles, pues tuvieron que hacer entrar a España, durante algún tiempo, en la corriente principal del desarrollo europeo, y también que reorganizar el gobierno del imperio con arreglo a las líneas modernas que, en aquella época, era lo mismo que decir francesas. El movimiento de reforma administrativa y económica

⁴ *Ibidem*, p. 105-10.

⁵ J. H. Parry, *El imperio español de ultramar*, p. 250-1.



afectó en un principio muy poco a las Indias. Éstas habían tenido, de todas maneras, una economía más próspera que, poco a poco, derivaba hacia otros lugares del mundo. El problema de España fue el de ver cómo volvía a ganar, en la época de Carlos III, por lo menos una participación en ese comercio relativamente próspero, si no lograba adquirir de nuevo el monopolio. Entre las medidas que se tomaron estuvo el esfuerzo para lograr que la navegación española pudiera competir con los navegantes extranjeros de manera eficaz, y para ello se comenzó por crear, en 1714, un departamento ministerial para la marina y las Indias. Paso importante este, que provocó una secuencia de cambios. Por ello y por el sinfín de medidas posteriores, se notó en el siglo XVIII una actividad y una atención muy especial en el interés por lo marino, en los estudios sobre las costas y los puertos, y en las investigaciones científicas con todo ello relacionadas.⁶ Sin embargo, hubo que romper los monopolios definitivamente y que cambiar, incluso, la forma de organizar la navegación hacia las Indias para dar paso a compañías anónimas de navegación y al comercio libre.

En consecuencia, durante el siglo XVIII fueron varias las expediciones que se emprendieron a las costas del noroeste donde sólo existían San Diego y Monterrey, pues San Francisco fue reconocido y fundado apenas en 1769. Un primer gran viaje fue llevado a cabo en 1773 por Juan Pérez, que se inició en San Blas, para llegar al punto más septentrional de la costa occidental conocido por los españoles, que se llamó Puerto Bucareli y, dos años más tarde, en 1775, alió la flota ordenada por el virrey y compuesta por cuatro barcos con la finalidad de explorar el norte continental. Los barcos fueron el Sonora, al mando de Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, que llegó hasta Alaska; otro, llamado San Carlos, fue a Nutka, y los otros dos que se dirigieron a San Francisco y Monterrey eran el Santiago y el San Antonio.⁷

El conocimiento de la costa y de sus problemas, no cabe duda, había mejorado con todos los viajes, exploraciones y navegaciones, pero quedaba en pie el problema de si había o no un paso entre los dos océanos en la parte alta del continente. Una de las autoridades náuticas de la época, José Cerváez, logró interesar al virrey de la Nueva España para que se continuaran las exploraciones que despejaran la incógnita perseguida por las naciones navieras y comerciantes. Se piensa que Cerváez dudaba de la existencia del canal, que no concebía pudiera hallarse en otro lugar que en el de Fuca que, de acuerdo con los conocimientos, supuestamente se encontraba a los 59.5 grados en la costa septentrional, según se establecía por los datos de la relación del capitán Lorenzo Ferrer Maldonado. Dos corbetas de su majestad, la Descubierta y la Atrevida,

⁶ *Ibidem*, p. 255-6.

⁷ Raciél García, *op. cit.*, p. 42, 81.



atrataron en Acapulco con la misión de encontrar el canal y de continuar, después, el viaje para dar la vuelta al mundo.

Entretanto, la Nueva España, con intención de ampliar los conocimientos de la cartografía hidrográfica y de contribuir con ello a la ciencia, se preparó para complementar la expedición de que venimos hablando con el fin de terminar el misterio del canal y confirmar o desechar los datos anteriormente obtenidos. La expedición era confiada a las goletas Sutil y Mexicana, la última construida en San Blas. Los dos navíos tenían poco calado para favorecer los recorridos de bajo fondo y medían 15.83 m de eslora. Sus capitanes fueron Cayetano Valdez y Juan Vernaci con diecisiete hombres en la tripulación de cada nave y un dibujante, Joseph Cordero, que debería confeccionar las cartas necesarias. Se abastecieron de todo lo necesario, incluso de objetos para regalar a los indios e instrumentos físicos y astronómicos para hacer las mediciones.

Levantaron velas en el puerto de Acapulco el 8 de marzo de 1792 y treinta y seis días después, el 13 de mayo se hallaban a la entrada del canal de Fuca donde hicieron toda clase de observaciones y pormenorizaron el estudio del puerto. El mal tiempo impidió que se adentraran en el canal de inmediato, y se vieron forzados a detenerse en la punta de San Juan observando una emersión del primer satélite de Júpiter. Establecieron la longitud de Nutka e infirieron las medidas referentes al canal y algunas de sus islas. Recogieron datos etnológicos y antropológicos referentes a la población pero no lograron navegar aguas arriba del canal.⁸

Como el objetivo principal de la expedición fue encontrar el paso que uniera al Pacífico con el Atlántico, ello dio lugar a que se levantara el plano completo entre el cerro de San Jacinto cerca del cabo Edgecumo hacia la isla Montagu. El paso no apareció; después de visitarse el puerto Mulgrave en la bahía de Behring, tomaron rumbo hacia el sur, fondearon en el puerto de Nutka el 13 de agosto, sondearon el puerto y los canales, pasaron a la isla de Yucatl para descender luego a Monterrey, a la isla de Guadalupe y al cabo San Lucas. Esta fue la expedición en que participó Alejandro Malaspina, que había llegado para el propósito a Acapulco el 22 de febrero del mismo año.

Con ese viaje quedaron fijados en su latitud y en su longitud las posiciones de los importantes puntos del Pacífico, San Lucas, Monterrey, Nutka y Mulgrave.

La nueva actividad de las expediciones españolas resulta lógica si se considera que las costas pacíficas del continente norte estaban amagadas con la extensión de Rusia hacia Alaska a lo largo de la costa. Por otra parte, los ingleses

⁸ *Ibidem*, p. 81-5.



entraron en conflicto con España en Nutka, discutiendo derechos de navegación y de establecimiento que estuvieron a punto de abrir un nuevo conflicto con España. Para los propios Estados Unidos, recién nacidos, la presencia de los ingleses en esa posición significaba la posibilidad de que la Gran Bretaña pudiera invadir la Luisiana española, con la consecuencia de que los Estados Unidos tuvieran que verse subordinados y limitados a la política europea, a pesar de su independencia. Estaba, por otra parte, la rivalidad en el cauce del Misisipí y las obligaciones que los Estados Unidos habían contraído con Francia en 1778. Aparte, quedaba el movimiento expansionista de los propios Estados Unidos combinado con su famoso Destino Manifiesto. Problemas, todos, que rebasaron el término del siglo XVIII y que hubieron de resolverse en el siglo XIX, pero fueron motivo justificado de ansiedad y de temor por parte del imperio español afectado en Latinoamérica por las políticas inglesa, francesa, rusa y estadounidense.

2. La fortificación de Acapulco

El puerto del Pacífico que más importancia tuvo en la Nueva España durante el periodo colonial, tanto por haber sido punto de partida para la exploración de la costa occidental mexicana como por haber sido el puerto del que partieron y al que llegaron los galeones de las Filipinas, fue el de Acapulco.

Los conquistadores llegaron al puerto en su empeño de ir en busca de las especias de Oriente, cuando el primer entusiasmo en la conquista de la Nueva España había pasado. Propiamente comenzó a poblarse en 1550 por Fernando de Santana, aunque desde 1532 habían zarpado embarcaciones desde allí. Sin embargo, en el periodo del virrey Luis de Velasco (1550-64) ya se atribuía al puerto el mérito de ser el primero de la Mar del Sur en la Nueva España, al que debían llegar los navíos del oeste y del sur de ese mar.⁹ Pero nunca tuvo la prosperidad de otros puertos, como por ejemplo, el de Veracruz, adonde llegaba el grueso de flotas y galeones que aprovisionaban y vaciaban todo el comercio de la Nueva España, incluyendo los productos que habían entrado por Acapulco. De hecho, su función principal fue recibir y despachar la nao de Filipinas y la de vigilar la costa del Pacífico que comenzaba a ser asediada por los piratas atraídos por el comercio filipino. Los ataques arreciaron con el correr de los años, sobre todo en la zona del Atlántico que obviamente era, de momento, la más importante, y la corona española hubo de preocuparse por instalar un formidable

⁹ Carmen Velázquez, "La real fuerza de San Diego de Acapulco", *Estudios Históricos Americanos*, México, 1953, p. 81.



sistema de defensa, con bien construidas fortalezas para rechazar a los enemigos del imperio pero no para perseguirlos. Al final del siglo *xvi* ya se había establecido ese sistema. Aunque la zona pacífica fue menos molestada que la del Caribe, sin embargo, los ataques arrieron a principios del siglo *xvii*, cuando los piratas navegaron cerca de Acapulco en espera de sorprender la nave filipina, y sus asaltos fueron efectivos en 1615. Ante la seriedad del problema, virrey y audiencia acordaron fortificar el puerto acapulqueño, para el que ya existían proyectos no llevados a cabo, por considerarse que el volumen de su tránsito no los justificaba.

La fortificación se basó en los planos originales diseñados por Adrián Boot (1615) en obediencia a las órdenes de Felipe III, y la fortaleza fue nombrada en honor del virrey Fuerte de San Diego. Cinco bastimentos la formaron a manera de pentágono imperfecto, que fue perfeccionado y reforzado durante la época colonial, a pesar de que las autoridades negaron, constantemente, a los castellanos que trataron de conservarla, los recursos necesarios al propósito. La corona alegaba que el arreglo de todo lo descompuesto representaba, como siempre, erogaciones demasiado fuertes para su hacienda.

De todas formas, Acapulco se constituyó en parte del sistema de defensa que se apoyaba en un cordón de fuertes que cubría el continente.

Pero no faltó quien pudiera imaginar la necesidad de formar un plan de ofensa y defensa con tres flotas apoyadas en Acapulco, Callao y Manila para garantizar la seguridad del Pacífico. Naturalmente no encontró “esa fantasía” el apoyo gubernamental.

Valparaíso, Talcahuano, Valdivia, Callao, Acapulco, Manila y más tarde San Francisco fueron los puntos básicos para apoyar el imperio español en el Pacífico con una perspectiva terrestre.¹⁰

¿Hasta qué punto fueron útiles esas fortalezas?, es de dudarse, habría que inclinarse a pensar que las propias autoridades las concibieron como simples demostraciones de poder. Pensar en defender y proteger la navegación por medio de castillos parece ilusorio. Sus fuerzas nunca pudieron defender más allá del puerto. Incluso las autoridades mostraron poco interés en ellas, y así se desprende de correspondencias habidas en 1763.

El fiscal de su majestad ha visto esta carta del castellano de Acapulco con las diligencias adjuntas sobre necesitar el castillo almenarse todo el ámbito del y dice que, siendo vuestra excelencia servido, podrá negar que se haga dicha obra respecto de ser nuevamente introducida y que, si al principio de la fundación de dicho castillo se reconociera ser necesaria no la hubiera excusado y, por experiencia, se reconoce las pocas invasiones que hay en dicho puerto y aunque las

¹⁰ *Ibidem*, p. 84.



hubiese, jamás pudieran llegar embarcaciones de tanto porte que no bastase para ellas la resistencia que puede hacer dicha fuerza. . .

Resulta claro que la pobreza del puerto acapulqueño, excepto cuando llegaba la nao, no era un aliciente para que la corona hiciera reformas que tendían a mejorar y modernizar la eficacia del fuerte de San Diego.¹¹ Claro que el punto de vista de los castellanos que vivían los problemas y presenciaban el deterioro de las construcciones, además de las necesidades diarias de las familias, no podía ser el motivo de la corona, para quien todo se convertía en costos. Efectivamente, poco pudo conseguir el castellano Juan de Zalaeta que vivía en San Diego, quien a pesar de la negativa, meses más tarde, se atrevió a pedir que le permitieran hacer pipas de agua para almacenarla y, conociendo a sus autoridades, austeras, propuso que para su construcción se utilizaran las duelas que había en el castillo, comidas por el comején y que por esa causa eran un peligro. Por otra parte, el aljibe del castillo estaba seco y podría faltar el agua en caso de que se tuviera que refugiar la población del puerto en la fortaleza. Esta vez, la petición fue aprobada por su modestia, pero sobre todo porque las pipas también eran necesarias para reavituallar, y eso sí importaba, la nao. Las características climáticas del puerto deben mantenerse a la vista. Sus altas temperaturas y el grado de humedad son todavía hoy los enemigos principales para la conservación de las construcciones. Los castellanos se vieron obligados a luchar contra el clima, que se constituyó en el peor enemigo para conservar el fuerte de San Diego en buen estado. Los entortados del castillo eran destruidos año con año por las lluvias y, además, se deslavaban los flancos del mismo. Por si fuera poco, los terremotos cuarteaban paredes y tiraban techos. Todo ello era parte de las características tropicales de la región, donde abundaban insectos que atacaban las maderas y gusanos que terminaban con los víveres. Por ende, se enfrentaban con unas autoridades ahorrativas que no facilitaban la lucha diaria mantenida en contra de los elementos.

El estado general de la fortaleza puede deducirse de la larga lista de necesidades que el castellano propuso a las autoridades en 1691 para repararla definitivamente emprendiendo grandes obras en ella. Hubo planos, dibujos, modelos y plantillas e intervinieron todas las autoridades locales. Deseaban fabricar cureñas para la artillería, construir toldos de tejamanil para protegerlas del agua y del sol, con el fin de evitar las constantes reparaciones. El castellano insistía en la necesidad de arreglar el terraplén, el revellín y la retirada de la artillería del baluarte y la cortina de la banda este, que se estaba destruyendo. Después de mucha consulta, esta gran reparación quedó limitada a que se autorizara reparar las cureñas y el terraplén del castillo.

¹¹ *Ibidem*, p. 83.



Con el término del siglo xvii vino la consolidación del régimen colonial en el siglo xviii y se estableció un cuerpo de ingenieros militares que se encargaban de vigilar todas las obras del rey. Para esa época, la verdad fue que el puerto hizo pocos progresos. Fray Joseph Villaseñor comentaba en el *Theatro americano*, publicado en 1746, que el puerto era un lugar de muy pocas casas y templos donde habitaban apenas ocho familias de españoles y que no se sembraba nada en su alrededor. Además de eso abundaba en lo poco hospitalario del lugar por el clima caluroso, los terremotos, las lluvias torrenciales, el aislamiento y su escasa población nativa.

Con Carlos III y el virrey Bucareli, se dio importancia especial a las cuestiones militares de la Nueva España y se montó un plan general con el fin de organizar milicias y poner las fortificaciones al día, de acuerdo con las nuevas tácticas militares de defensa en la época. Fue así como San Diego formó parte de la larga lista de obras por llevarse a cabo, que se prolongó hasta los días de la independencia. El virrey, de acuerdo con las nuevas ideas, formó una lista de fortificaciones el 17 de septiembre de 1774, y se proyectaron nuevas defensas de acuerdo con la estrategia en San Carlos de Perote y se robustecieron Veracruz, San Juan de Ulúa, los baluartes de San Crispín, la Soledad, Santiago, San Pedro y Acapulco. De las nuevas propuestas surgieron, precisamente, los estudios y los proyectos de Miguel Constanzó.¹² Planos, proyectos y presupuestos para las mejoras de la real fuerza de San Diego fueron remitidos a España y las obras fueron aprobadas en 1777, encargándose al capitán ingeniero Ramón Panón para que las llevara a cabo.

Las reformas de Panón modificaron considerablemente la traza original de Boot y el rey estuvo conforme, a través de Bucareli, en que se debía “despreciar y demoler” la fortificación del castillo para hacer construcciones completamente nuevas. Sin embargo, mucho de lo existente fue respetado, se regularizó la forma pentagonal del castillo y se destinaron de seis a ocho mil pesos mensuales a la obra. Pañón afinó los proyectos de Constanzó y dio comienzo a la obra de reforma el 16 de marzo de 1778. La reforma consistió en corregir el pentágono y regularizar sus flancos para presentar menos blanco al enemigo. Sin tropiezos, avanzó el esfuerzo y se trabajó incluso en épocas de lluvia. Terminada la reforma, Panón intentó llamar al fuerte San Carlos y poner nombres a los baluartes pero la sugerencia no prosperó y continuó llamándose San Diego, a pesar de que algunos documentos se marcaron con el nuevo nombre propuesto.¹³ No quedó el asunto ahí; diez años después, en 1788, el ingeniero Manuel Agustín Mascaró fue enviado por el virrey Flores para reconocer la artillería y hacer una inspección que señalara las obras públicas que necesitaba el puerto. Mascaró propuso que se arreglara el terraplén norte de la explanada del

¹² *Ibidem*, p. 86-7.

¹³ *Ibidem*, p. 87-8.



castillo, que se pusiera un puente levadizo que se levantara, porque ello nunca pudo conseguirse.

La empresa no fue fácil, pues había la necesidad de reunir los materiales necesarios y, si bien la piedra estaba a mano, había que buscar trabajadores, cortar la madera en los montes vecinos, acarrearla al castillo y lograr los tipos y calidades de las diferentes maderas necesarias según su aplicación, pues el castillo también la almacenaba para reparar la nao de la China. El costo para lograr la madera fue tan alto, en 1788, que Manuel Agustín Mascaró propuso que las cureñas y las maderas de reparación para la nave se trajeran desde Manila.

En arreglar San Diego se gastaron muchas fanegas de cal, que primero se extrajo de depósitos cercanos y al fin del siglo XVIII se hacía en la bahía de Caleta, en Tambuco, y en la isla del Grifo. La arena se llevó desde el arroyo de agua dulce llamado Domingullo, porque la salitrosa de las playas no servía. Tejas y ladrillo venían de lejos, para que no tuvieran salitre. Los ingenieros trataron para el trabajo con un asentista, que proveía de los materiales necesarios; en ocasiones hubo oficiales reales que hicieron el acopio de los mismos.¹⁴

Los esfuerzos para terminar la obra fueron inmensos: empezaron con que los indígenas de Acapulco no servían para el trabajo, por su ignorancia; recurrieron a los indios de repartimiento de Chilapa y de Tixtla para que desempeñaran tareas pesadas, como el corte de madera y el acarreo de la misma hacia el puerto. Pero era muy difícil llevar esos indígenas al puerto, y los operarios tenían que llevarse desde México, pues el propio Panón confesaba que obraba “en un país que, cuanto tiene dicha obra, es nuevo a los ojos de sus habitantes”.¹⁵ Aunque el castillo quedó remozado duró poco en buen estado, pues, a los cuatro años, el teniente de castellanos Ramón Escalante se volvía a hacer presente porque el puente levadizo y las puertas de la surtida se hallaban en ruina. De nuevo se autorizó al virrey a que se hiciera sólo aquello que fuera más urgente asesorándose de Antonio de Mendivil y Cisneros quien, en 1782, propuso más obras y tomó resoluciones sobre problemas de artillería. Las proposiciones de Mendivil y también las de Mascaró resultaron demasiado ambiciosas y nueva opinión fue requerida a Miguel Constanzó, teniente coronel de ingenieros, que conocía, como hemos visto, el problema de Acapulco a fondo. Éste recomendó que se limitaran a mantener el castillo en buen estado y que no se enfrascaran en nuevos esfuerzos. Así fue aceptado por el virrey Revillagigedo con el resultado de que para 1794 se terminaron las obras del puente levadizo, las puertas de surtida y del rastrillo, por lo que se pagaron mil cuatrocientos dieciocho pesos, quedando pendientes las obras y reparaciones programadas, debido al cambio de virreyes.

¹⁴ *Ibidem*, p. 91-2.

¹⁵ *Ibidem*, p. 91.



Mientras tanto, se aprovechó la estancia del ingeniero Alberto de Córdoba, destinado a Manila, que esperaba zarpar en el galeón, para que se encargara de construir el puente del Papagayo y las obras del fuerte.¹⁶

Llega uno a preguntarse: ¿cuándo estuvo el castillo verdaderamente en orden y completo?, pues, al año siguiente, en 1796, de nuevo el virrey Branciforte volvió a consultar ¿qué hacer a Miguel Constanzó, quien insistió en que no se tocara otra cosa que lo que estuviera dentro de las murallas y se encargó de ello Juan Camargo y Caballero autorizándolo sólo a emprender lo que se debía llevar a cabo.

A pesar de todo, y de que desde 1777 no se hicieron cambios serios de estructura, siguieron los trabajos de construcción y de conservación hasta el periodo de la independencia. Hubo que reparar en 1799 en consecuencia del temporal del mes de junio. En 1801 se arreglaron las aspilleras del calabozo donde estaban los presos, el asiento del lugar común y el caño de desagüe. En 1802 se acudió a reparar el aljibe, que estaba más dañado de lo que se esperaba. En 1803 el oficial de artillería pedía cureñas que, de nuevo, estaban dañadas y que había que mandar desde San Blas, a la vez se pidieron otras veinte de repuesto y el virrey mandó que se hicieran en Acapulco donde serían más económicas. En 1808 de nuevo las cureñas y los parapetos, más el almacén de pólvora, el puente levadizo y el aljibe.¹⁷

Llevar a cabo otras obras y reparaciones no resultó fácil de manera alguna, pues si, además de considerar los esfuerzos de convencimiento y los burocráticos necesarios para convencer autoridades y que éstas accedieran y dieran el permiso para efectuarlas, atendemos a los comentarios de quienes se encargaban de ellas, nos damos cuenta de que las dificultades eran enormes, tanto desde el punto de vista material como del humano. El ingeniero que debía acometer la tarea en 1803 comentaba: “sé muy bien que en estas inmediaciones acerca de obras hay escasez de sujetos capaces de hacer ejecutar lo que yo pudiera disponer. . .”, pues todavía a principios del siglo XIX el castillo era la única construcción de piedra que había en Acapulco.¹⁸ Los barreteros, que se encargaban de sacar la piedra, se llevaban desde Taxco, en ocasiones se adiestraban soldados para que se ocuparan del quehacer. Todavía los canteros llegaban de mucho más lejos; a éstos había que trasladarlos desde Veracruz, obligados por las autoridades militares, porque los de la capital no aceptaban trabajar en Acapulco. Por si fuera poco, había que llevar un alarife, o “maestro de obras para vigilar la construcción”. Herreros y armeros que se ocupaban de reparar la nao de la China y el castillo debían ser reclutados en otros lugares; los carpinteros de ribera no fueron, sin embargo, capaces de construir las cureñas solicitadas y a pesar de mantenerse que San Diego debía de tener hombres para todas las operaciones

¹⁶ *Ibidem*, p. 85.

¹⁷ *Ibidem*, p. 89-90.

¹⁸ *Ibidem*, p. 91.



necesarias nunca logró contar con el personal especializado para esos quehaceres de manera permanente.

Por tantas dificultades para encontrar el personal adecuado y lograr trasladarlo a Acapulco, se optó por utilizar a los presidiarios en las obras del castillo, obligándolos a actuar como peones. Pero cuando se llegaba al punto de necesitarse ladrillos y otros materiales de construcción, había que recurrir a los trabajadores de Chilapa, de Chilpancingo o de Tixtla.

El problema llegó a ser tan agudo que obligó a usar los milicianos en las obras, con el resultado de crearse otros problemas entre los ingenieros y el castellano. Panón trató, incluso, de reglamentar el trabajo, de acuerdo con las reales ordenanzas.

Desde el punto de vista administrativo y militar, Acapulco perteneció a la provincia de México y su castellano nombrado por orden del rey era, a la vez, gobernador de la ciudad y teniente general de las costas del Mar del Sur, pues el puerto no se consideraba de suficiente importancia para tener un alcalde en la fortaleza y un gobernador en el puerto, como sucedía en otros lugares. Aún cuando en 1786 se establecieron las intendencias en la Nueva España, Acapulco subsistió como gobierno político militar independiente.¹⁹

De hecho, la importancia de Acapulco y de su fuerte en la costa del Pacífico no dejaba dudas, pues allí convergían las noticias de todo el litoral, y cuando se avistaban embarcaciones sospechosas en el mar, de inmediato se enviaban propios al fuerte de San Diego con las nuevas. Por otra parte, el castillo se mantenía en constante contacto con la Audiencia de Guadalajara, que informaba de todas las noticias obtenidas en la costa por el norte hasta Sonora y por el sur hasta Guatemala.

Las noticias de Acapulco llegaban hasta San Francisco y cuando había peligro, los castellanos convocaban milicias, revisaban armas y hacían planes de defensa. Las noticias corrían por medio de fogatas que se hacían en los promontorios cercanos y a lo largo de la costa. Al final de la colonia se utilizaron sistemas de comunicación por medio de banderas. En 1808 entre los materiales que se solicitaron para San Diego, se encontraban banderas y gallardetes para los vigías de la punta del Mexillón y para el cerro de la Mira; asimismo se solicitó que enviaran un antejo con que observar el horizonte. En esta ocasión el virrey fue generoso y, a pesar de que costaban setenta pesos cada uno, envió dos de ellos a Acapulco. Sin embargo, utilizar esos instrumentos correctamente no era fácil, pues Pedro de la Laguna, coronel comandante del real cuerpo de artilleros en Acapulco, tuvo dificultades al tratar de encontrar.

dos sujetos de regular disposición que sean capaces no sólo de dar avisos con fijeza sino de formar parte cuando sea necesario decir alguna cosa que no pueda

¹⁹ *Ibidem*, p. 93.



Formación de la tormenta en el mar. Fot. C. B. G.

expresarse con las vanderas cuyo número debe ser el más corto que sea posible para evitar equivocaciones. . .

y esas equivocaciones provocaban grandes movimientos de gente cuando no había necesidad.²⁰

El principal cometido de la fortaleza y por lo que se logró, a pesar de las discusiones, conservar San Diego, fue la necesidad de evitar que entraran enemigos en el fondeadero. Ello se hizo defendiendo esa parte de la bahía con los fuegos del fuerte. En cambio, poco se preocuparon de contar con elementos para perseguir a los enemigos y apresarlos, si fuera necesario. Se careció de lanchas en el puerto para el propósito y no se pudo salir a prevenir la nao en caso de necesidad y de peligro. En ocasiones, hubo lanchas en Acapulco, para ayudar a las maniobras de los buques del rey, que pudieron utilizarse en perseguir los enemigos pero, cuando las hubo, al año eran inservibles por no usarse con constancia.²¹

En el centro de todo este escenario, y casi como autoridad local absoluta, se

²⁰ *Idem.*

²¹ *Idem.*



encontraba el castellano de la real fuerza de Acapulco, ni más ni menos. Su personalidad era indiscutible, de tenerse en cuenta las preeminencias y las regalías que percibía. En 1809, se le pagaban tres mil pesos anuales pero, además, era alcalde de Tixtla y de Chilapa y nombraba oficiales a los mejores postores. Recibía regalos dignos de su suprema autoridad por parte de los comerciantes de Manila y de México. Algunos de los castellanos, como Juan de Zalaeta en el siglo XVII, sostenían tener derecho al honor de asiento de silla, cojín y tapete en la iglesia y era el propio vicario quien le debía dar la paz.

Como era natural estaban celosos de sus preeminencias y derechos y ello los hizo intransigentes con otros empleados del castillo, creando verdaderos conflictos al virrey. Pudo haberse puesto coto a todo, cuando se fundaron las intendencias; sin embargo, los castellanos se dieron las mañas y evitaron que los intendentes de México tuvieran injerencias en el gobierno independiente de Acapulco o en todo cuanto se relacionara con la nao que allí llegaba.

Pero sus intereses y su autoridad no bastaba para asegurar la estancia continua de los castellanos en su puesto. Estaban en el puerto cuando llegaba la nave pero, al despacharla o al llegar el invierno, desaparecían, lo que ponía en duda su preocupación por garantizar la seguridad del puerto, que era el cometido principal del cargo. En cambio su autoridad era tan fuerte que, si por alguna razón retrasaban la feria, la nao no podía salir en todo el año. Ello llevaba a continuas discusiones y aun a peleas con los oficiales reales.

Sin embargo, ser castellano suponía erogaciones importantes por su parte y como eran altas, muchos solicitaron que los regresaran a los puestos desempeñados con anterioridad. Lo peor fue que las reyertas los aislaron al chocar tanto con las autoridades reales como con el fisco y con las aduanas o con los vecinos y moradores del castillo, que eran por lo general forzados destinados a las Filipinas, oficiales castigados o veteranos de la fortaleza.²²

Al unisono todo el mundo se quejaba del clima y de las enfermedades que contraían en Acapulco. Todos los años muchos morían de la epidemia y de las calenturas que les afectaban durante el verano. Los ingenieros y oficiales, que venían de fuera, también morían por caer enfermos al poco de llegar, incluso muchos de los forzados destinados a las Filipinas fallecían, o perecían los viajeros que esperaban para emprender su viaje.

La situación requirió del establecimiento de un hospital real, el de los hermanos de la Caridad, llamado de San Hipólito, que según la abundancia de enfermedades, que hemos visto se producían en el trópico, debió de ser muy concurrido, pues servía tanto a los vecinos de la villa como a los viajeros o al personal del castillo. Ese hospital, lógicamente, se convirtió en un lugar importante del puerto, hasta el punto de que en 1788 Mascaró hizo ver la necesidad que había de hacer obras porque

²² *Ibidem*, p. 102.



estaba en ruinas, de tal manera que el padre prior había tenido que trasladar los enfermos a su casa. La manera de sostenerlo consistía en recoger contribución a las pulperías pero, como siempre, esa contribución no bastaba para el propósito. El apuro constante fueron las medicinas necesarias. Hay noticia de que en 1808 el padre prior y cirujano había pagado a Vicente Cervantes mil noventa y dos pesos para comprar las medicinas y al año siguiente, por haberse quedado sin ellas y haber llegado muchos enfermos en una fragata francesa, tuvo que pedir al virrey, con premura, que le mandara mil noventa y ocho pesos para la compra del botiquín pues, además, estaba a punto de llegar la nao Magallanes y se esperaban más enfermos.²³

Desde que se estableció el fuerte de San Diego su influencia irradió, además de en Acapulco, en los pueblos circunvecinos y la población cambió, pues a los pocos indios que allí vivían, se sumaron poblaciones de negros, chinos y filipinos que llegaron con el tráfico de Oriente. Hasta tal punto se afectó la población, que los milicianos reclutados para la defensa del puerto, provenientes de pueblos de la jurisdicción de Acapulco, formaron compañías que se llamaron de chinos, de mulatos o de negros. Cuando en 1685 el pueblo de Acapulco se destruyó por causa de un terremoto, el castellano tuvo que albergar a la gente de las compañías de los pardos, negros y chinos en el castillo.

La población del área fue bastante variada y ello se desprende de las constancias de pago de los tributos, pues las ciento cuatro constancias que hubo en 1732 pueden clasificarse en la siguiente forma: 4 de indios, 37 de chinos, 51 de mulatos y 11 de personas sin clasificación especial. La mayor parte de los chinos, que eran obreros clasificados, carpinteros o agricultores y empleados, se casaban con mestiza, indias o mulatas. Los mulatos, que formaban el núcleo de los soldados del castillo, eran por lo general solteros.²⁴

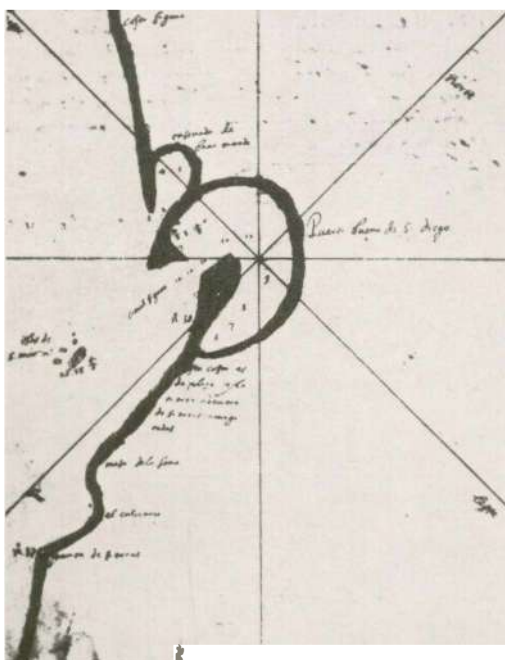
Las provisiones de la zona eran realmente pobres: maíz y legumbres se cultivaban en los pueblos de los alrededores y, cuando había que abastecer la nao, entonces, se tenía que acarrear desde México el abasto consiste en bizcochos y galletas; la carne de puerco era traída de las inmediaciones. En el siglo XVIII se adicionaba, a la lista, la carne salada del norte de México. Las provisiones destinadas a la nao a veces sobraban y después de haber proveído las cantidades necesarias, el sobrante lo consumía la guarnición igual que se hacía con la comida que pudiera sobrar de la traída en la nao que, en Acapulco, se cambiaba por alimentos frescos.

La dieta diferente aparecía sólo en la mesa de pudientes, que eran pocos en la zona. Esas mesas se alegraban con los regalos que les llegaban de las Filipinas o del Perú, o con lo que recibían especialmente de la capital de México.²⁵

²³ *Ibidem*, p. 103.

²⁴ *Ibidem*, p. 104.

²⁵ *Ibidem*, p. 105.



Portulano de San Diego 1603. Publ. por Michael Mathes.

Resulta natural que Acapulco, punto de llegada de las Filipinas y de salida de la Nueva España, llamara la atención de quienes por allí transitaban. De manera especial, se fijaron en la rada, en la seguridad y en las posibilidades de su utilización y defensa. Resultó esa atención en que se hicieran descripciones y comentarios variadísimos y aun planos, mapas y dibujos que muestran las reacciones de los personajes y en cierta forma la idiosincrasia de los propios viajeros.

Después de Urdaneta, quien dijo que se trataba de un puerto “grande, seguro, muy saludable y dotado de buen agua”,²⁶ Gemelli Careri, que viajó en el siglo xvii, habló de

La seguridad natural del puerto, que siendo a manera de caracol y con igual fondo por todas partes, quedan en él las naves encerradas como en un patio cercado de altísimos montes, y atadas a los árboles que están en la ribera.²⁷

Pedro Cubero se fijó en otros aspectos del puerto al decir que era un lugar pequeño y de

muy malísimo temple; sus habitantes son negros, a manera de cafres; la tierra es tosca, estéril y seca de agua; no tienen más que la de dos pozos y es mala por ser pesada y salobre; a poca distancia de allí hay una fuentecilla muy tenue, que apenas sale un hilo de agua que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija es menester dos horas. En medio de la plaza hay una iglesia pequeña que es la parroquia; hay dos hermitas, una de San Francisco y otra de San Nicolás; esto es lo que tiene el tan celebrado Acapulco, lo demás es tan caluroso por no bañarle los vientos, que no se puede asistir en él, y en entrando el invierno que llaman, es tan tempestuoso de truenos, relámpagos y rayos que es horror el habitar en él.²⁸

Más adelante, al final del siglo xviii Alejandro de Humboldt reconoció las condiciones portuarias pero volvió sobre la opinión desfavorable de Pedro Cubero.

Forma [Acapulco] una inmensa concha abierta entre rocas graníticas, hacia el sur-sur-oeste, y la cual tiene más de seis mil metros de ancho de este a oeste. He visto pocos parajes en ambos hemisferios que presten un aspecto más triste y horroroso. Estas rocas forman una costa tan escarpada, que un navío de línea

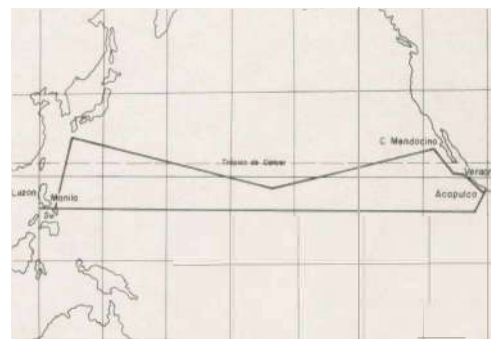
²⁶ Antonio Calderón Quijano, “Nueva cartografía de los puertos de Campeche y Veracruz”, *Estudios de Historia Novohispana*, México, 1971, vol. IV, p. 61.

²⁷ *Ibidem*, p. 61.

²⁸ José Miguel Quintana, “Un viaje de las Filipinas a la Nueva España en el siglo xvii”, *Artes de México*, num. 143, p. 42.

puede pasar tocándolas, sin peligro alguno, porque por casi todas partes hay diez o doce brazas de fondo.²⁹

Las descripciones que se hicieron a través del tiempo denotan la preocupación que hubo por el conocimiento geográfico y la necesidad de fijar las características de costas y puertos para facilitar la navegación. Llama la atención que tanto los marinos legales de esas rutas, como los piratas, contribuyeron a la hechura de mapas y planos. El primero que hubo se levantó en 1614 por Nicolás Cardona que se encargaba de guardar y defender el puerto, pero no se dio a conocer hasta 1623 en las *Descripciones geográficas*. El mapa es un dibujo muy tosco de perspectiva aérea que delinea una costa que no coincide con la real, y apunta la existencia de unas cuantas casas y el fuerte cuadrangular con caballero alto.³⁰ En cambio, el segundo mapa de la bahía se debe al corsario holandés Joris Van Spielbergen, que lo trazó en 1615, durante el ataque que lanzó al puerto, y resulta curioso que dibujara las casas como si fueran holandesas, que ningún parecido tenían con las del lugar, con seis naves surtas en la bahía y las chalupas de desembarque que, a remo, se dirigían al puerto donde se exigían mercancías y provisiones. Seguían luego los planos de apariencia chinesca; el primero, debido al trazo de Adrián Boot en 1618, y el segundo al de Francois Valentyn, fechado en 1618.³¹ Los mapas que siguieron son de mayor interés geográfico pues se acercan a los lineamientos de la costa con más precisión.³² Los hubo franceses, ingleses y españoles, pero llama la atención, de manera especial, por el detalle que ofrece del castillo, del hospital y de los lugares de atraque el que se hizo en 1712.³³ El mejor de la época es el levantado por el ingeniero Francisco Álvarez Barreiro en 1730 que, con todo detalle, establece la forma del castillo y de la ciudad, e incluso marca la ceiba a la cual se amarraba el galeón de las Filipinas.³⁴ A fin del siglo XVIII apareció un verdadero portulano español del puerto, que indicó las profundidades del mismo, los dos árboles para el amarre del galeón, los bastiones de defensa del puerto y el emplazamiento de la artillería de defensa.³⁵ El plano decisivo fue, sin embargo, el levantado por las corbetas Descubierta y Atrevida en 1791.³⁶ Este plano fue mejorado por el que hicieron los pilotos de la Magallanes en 1808, que registró con toda perfección las bahías de Acapulco y del Marqués.³⁷



Ruta de Acapulco a Manila.

29 Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 61.

30 *Ibidem*, fig. 1, p. 70.

31 *Ibidem*, figs. 3 y 4.

32 *Ibidem*, figs. 5 y 6.

33 *Ibidem*, fig. 12.

34 *Ibidem*, fig. 15.

35 *Ibidem*, fig. 20.

36 *Ibidem*, fig. 28.

37 *Ibidem*, fig. 29.

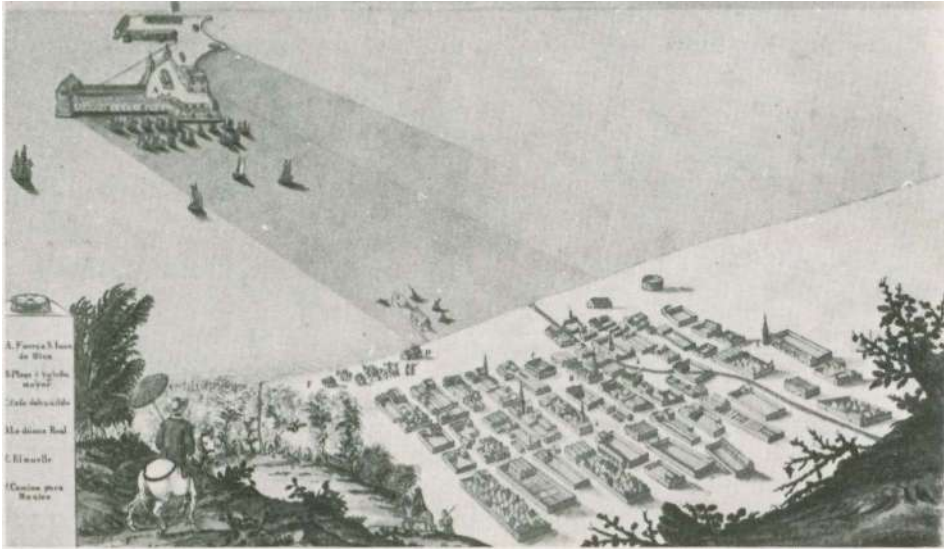
3. El puerto de Veracruz y sus problemas vitales

Aunque no fuera la capital de la Nueva España, es indudable que el puerto de Veracruz es fundamental en la historia de México, pues por él entró y salió todo lo necesario para hacer de la Nueva España una colonia española. En efecto, la ciudad se vitalizó debido al comercio que circulaba por allí, desde los primeros años de la conquista. Entraron las mercaderías destinadas a la ciudad de México, donde se hallaban los almacenes generales de distribución, que las proyectarían a los diferentes puntos de consumo en el interior. El tránsito, al salir del puerto, se hacía por caminos primitivos que más tarde se convertirían en líneas de comunicación permanente, sobre las que se fundaron Córdoba, Orizaba y Puebla que fueron, como todavía lo son, eslabones de unión entre la capital y el puerto.

Desde 1535, los atajos de esas rutas se vieron congestionados de arrieros que dirigían sus recuas cargadas con productos. Al igual que surgieron los piratas en el

Portulano de San Diego del final del siglo XVIII y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.





La “ciudad de Tablas”, plano en perspectiva de la nueva ciudad de Veracruz levantado por el ingeniero holandés Adrián Boot, 1615. Fot. Instituto de Investigaciones Estéticas.

mar, para interrumpir las líneas comerciales de comunicación, en tierra aparecieron muy pronto los grupos de malhechores, que se avalanzaban en contra de los comerciantes y sus mercancías aprovechando los lugares más conspicuos del camino para llevar a cabo sus ataques.

Con el fin de proteger el camino de las mercancías que depositaban las naves en el muelle, desde donde emprendían su camino por vía terrestre, hubo que fundar la santa hermandad en 1559 en la antigua Veracruz, desde donde las recuas salían con la carga.

El puerto de la Antigua, a pesar del río que se utilizaba de embarcadero desde el principio de la conquista, presentó, con los años, graves dificultades para el manejo de la carga que se remitía desde San Juan de Ulúa, donde se tardaba cuatro meses para manejar el contenido almacenado en un solo navío. El puerto era administrado desde la ciudad de México y no había oficiales reales residentes en él. Desde 1530 se nombró un oficial real junto con un justicia y un regidor de la ciudad para que autorizaran la descarga que se hacía conforme a los registros, traídos en las propias naves y procedentes de la Casa de Contratación.



Edificio de la Inquisición de Veracruz establecida en 1670; la casa se encuentra ocupada por la Droguería Veracruzana. Fot. Instituto de Investigaciones Estéticas.

Si, por alguna razón, aparecían mercadería no registradas documentalmente, eran decomisadas sin piedad y evaluadas para cobrar el siete y medio por ciento de su valor en concepto de derechos de almojarifazgo.

El movimiento creció de tal manera que, pronto, hubieron de establecerse reglamentos, como sucedió en los años de 1537 y 1542, cuando se legisló sobre el manejo de la caja real de Veracruz, con el fin de corregir todos los defectos e irregularidades que con frecuencia se encontraban en los cobros. Por lo que puede apreciarse, el problema no era de fácil solución pues todavía las ordenanzas de 28 de octubre de 1572, ordenaron:

Ha de haber en la dicha ciudad de Veracruz, una arca grande muy recia y barreada, la que al como nuestra caja real, ha de estar muy guardada y a buen recaudo. . . y ha de tener tres llaves diferentes y de buenas guardas, y la una de ella ha de tener el nuestro alcalde mayor de la dicha ciudad, y otra por el nuestro contador y la otra el dicho tesorero en vuestro poder sin fiarlas de vuestros criados ni oficiales.³⁸

En efecto, la complicación de la carga y de su clasificación, aunque racional, se prestaba a toda clase de manipulaciones, pues lo traído en los navíos se dividía en tres grandes lotes: 1) la carga que venía por cuenta de particulares; 2) la que venía por cuenta de su majestad, y 3) la que se destinaba a la Casa de Moneda real.

Entre lo clasificado como carga de los particulares, se encontraban todos los productos destinados al comercio, consumidos en la Nueva España. Entre esos artículos había cajones y baúles arpillados, barriles de vino y aguardiente, balones de papel, quintales de almendra, churlos de canela, botijuelas de aceite, marquetas de cera, quintales de clavazón, piezas de cáñamo, quintales de acero, botas de vino, barriles de vinagre, piezas de bramante, arrobas de pimienta, quintales de fierro, barriles de hoja de lata, piezas de creyuelas, rollos de alambre, quintales de herrajes, cajones de aceite de almendras, tinajas de azafrán, piezas de indianas, barriles de vino agrio, barriles de malvasía, pipas de vino blanco, cajones de medicinas simples, quintales de hierro labrado, barriles de vino de Málaga, barriles de higos, porrones de pasas, cajones de loza de Sevilla, botihuelas de aceitunas, y azogue. Mezcla abigarrada de productos que complementaban las necesidades de alimentación y construcción de la Nueva España.

Cuando los galeones partían con rumbo a la península, entonces llevaban metales y dinero para el pago de las mercancías que habían traído, además de las rentas de la Nueva España para el rey. Esas cantidades eran todas bien apreciables, si se considera que la flota que salió en 1777 llevó un total muy subido de plata, oro y frutos,

³⁸ Manuel B. Trens, *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*, México, s/ed., 1955, p. 20-1.



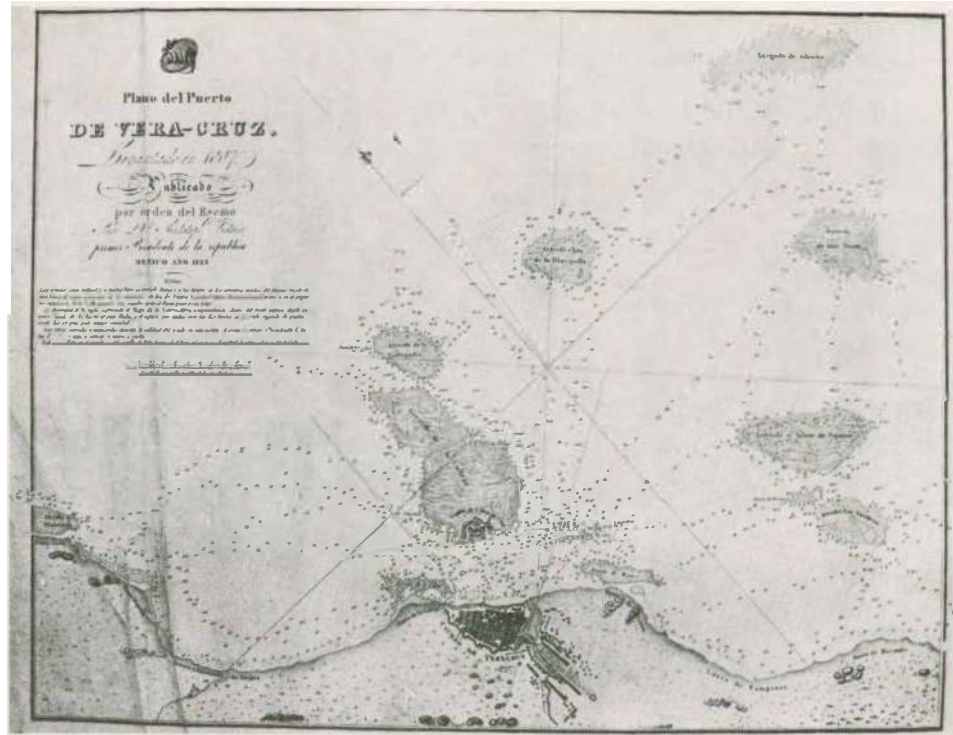
además de veinte millones de pesos que correspondieron a la exportación que hacía la Casa Moneda de México, dos millones correspondientes a la renta del tabaco y once que correspondieron a las rentas ordinarias.

El hecho fue que manejar los cargamentos desde San Juan de Ulúa llevándolos a la Antigua y viceversa, planteó graves dificultades y retrasos. El itinerario representaba un serio rodeo y era lógico que el punto de partida se estableciera cerca de San Juan. Por ello se prefirió, en tiempo del virrey Álvaro Manrique, marqués de Villamanrique, que la carga fuera desde San Juan a las Ventas de Buitrón y desde allí los arrieros emprenderían el camino hacia el interior, dejando a un lado el poblado de la Antigua.

Estas medidas que favorecieron el comercio y a quienes lo acarrearón, perjudicaron seriamente a los vecinos de la Antigua, poblado que decayó y perdió la importancia hasta hoy en día. A pesar de las protestas no escuchadas que los vecinos levantaron en su época, el virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, ordenó con insistencia que las recuas y carros cargados, probaran el camino directo a las Ventas de Buitrón, pues buscaba la manera de apresurar la carga y descarga de los buques. En consecuencia, el virrey obligó a que, en 1597, las naves llegadas a San Juan de Ulúa descargaran directamente en las Ventas y a que los oficiales reales se instalaran en las casa de los Machorro, llevándose a ellas la caja, la contaduría y la tesorería.

La primera flota que llegó fue asistida por Antonio Cotrina y Cristóbal de Miranda, contador que comentó:

Ansí mismo ordenó y mandó el virrey que nosotros [los oficiales reales de Veracruz] nos pasásemos a vivir aquí a este puerto y banda de Buitrón con la caja real y papel s de la contaduría, como se trajeron, y la caja se puso en unas casas de tablas de don Carlos de Sámano donde yo al presente resido porque con esto pretende desarraigar y despoblar la ciudad de Veracruz y aunquesto tiene los inconvenientes que representarán las personas a quien toca, lo tienen en muy grande el hacerse aquí la poblazón, y el más grave y de más consideración en tener aquí la caja real y en ella el tesoro de vuestra majestad y las haciendas de los particulares por questo sitio y banda de Buitrón es un yermo que sólo hay en él unas ventas donde residen y asisten algunos vecinos para dar de comer y hospedar a la gente de la mar y todo es de médanos y montes de arena que el viento norte que es aquí muy furioso lo trae de una parte a otra como en los desiertos de Livia y no hay aquí agua dulce sino sólo una ciénaga encharcada de agua muy gruesa de donde bebe todo el ganado y bestias que hay en ella y los bueyes, mulas y caballos que traen los carros y recuas que las huellan, estercolan y orinan, y se lava y enjabona la ropa en ella, y se echan otras cien inmundicias que es cosa muy perniciosa para la salud de los moradores y no hay leña ni yerba y fuera destos inconvenientes,



Plano del puerto de Veracruz levantado en 1807 y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.

una legua destas ventas está la isla de Sacrificios que tiene un puerto capaz donde puede surgir una armada enemiga, questá a un cuarto de legua pequeña de la playa y arena muy llana, y con tres o cuatro lanchas podrían desembarcar de noche sin ser sentidos ciento o ciento cincuenta mosqueteros, y quemar todo el lugar qués de tablas y robar todo el tesoro de vuestra majestad que hallaren en la caja real y la hacienda de los particulares que aquí hubiere, y pasar a cuchillo si quisieren los moradores, que todo está vendido y muy a peligro sin que la fortaleza de la isla de San Juan de Ulúa ni el castellano della, pueda socorrerlos de aquí por estar en la mar desviada de más de un cuarto de legua de la tierra firme desta población, y hasta que aquí haya ciudad fundada y muy gran pueblo de mucha gente que puedan resistir al enemigo y fortaleza y casas reales fuertes; donde puedan recogerse los vecinos con sus bienes, y que en ellas y las que se hiciesen de piedra se puedan bien defender, convendrá al servicio de vuestra



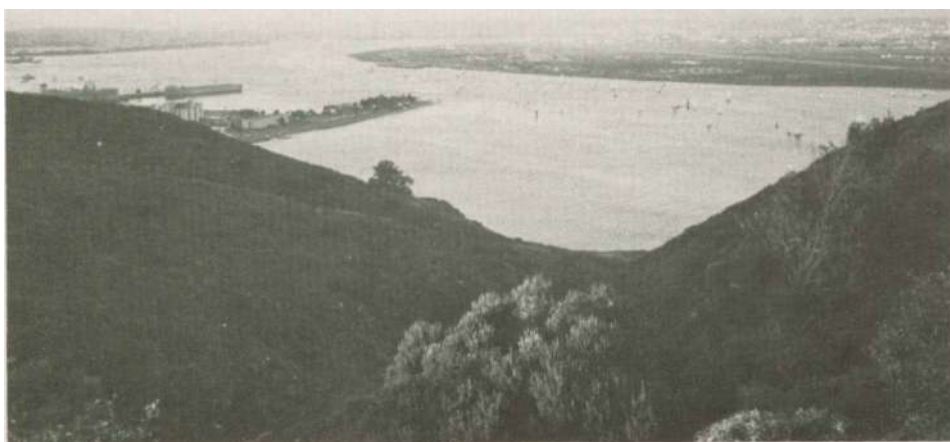
majestad que la caja real ni la real hacienda de vuestra majestad no esté en este peligro ni tampoco las haciendas de los particulares.³⁹

Esta opinión, así como todas las que se externaron en protesta contra el establecimiento en las Ventas, fue inútil pues, en 1597, Felipe II ordenó que Veracruz se trasladara de la Antigua a las Ventas. Las protestas siguieron por parte de los vecinos de la Antigua, que veían prolongarse su aislamiento, y con él su ruina; por ello se opusieron también al camino directo que motivaba el aislamiento. Felipe III expidió el testimonio del título de la ciudad a la Nueva Veracruz, fechándolo en 8 de marzo de 1600:

. . . por parte de la ciudad de Veracruz me fue fecha relación de ciertos inconvenientes y de algunas causas que había para que mandase cesar en lo comenzado, y ordené que me informase y por cierta cédula ordené al dicho virrey que me informase y enviase relación y parecer sobre el estado en adelante que tenía

³⁹ *Ibidem*, p. 22-3.

Surgidero de San Diego en la actualidad. Fot. C. B. G.

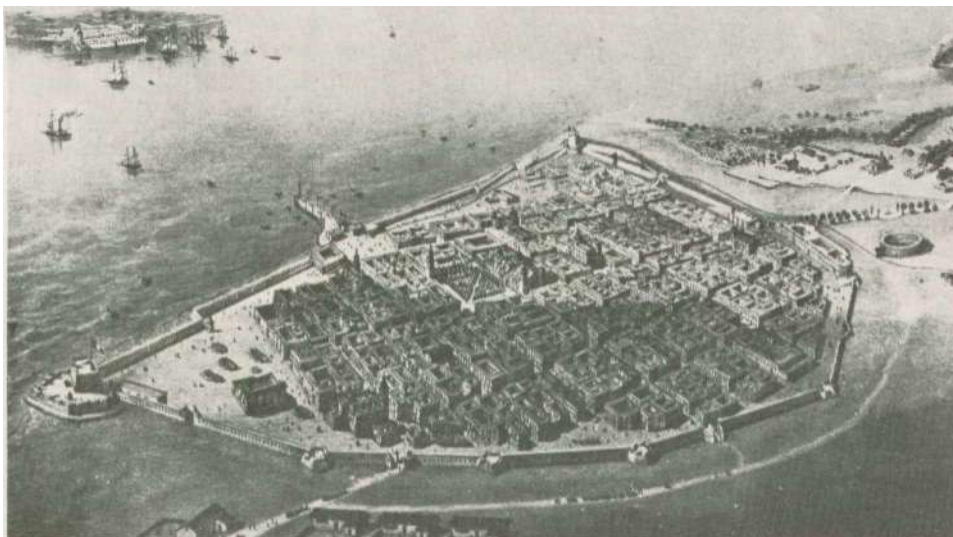




aquello y sobre lo que representaba y pedía por parte de la ciudad; y habiéndose enviado con los apuntamientos que parecía convenir, y visto por el mi Consejo de Indias, que fue acordado que se despachase, como últimamente he mandado despachar, otra mi real cédula para que el dicho mi virrey prosiga en la mudanza de la dicha descarga y que se dé asiento a la nueva población, y que se ha ido haciendo cerca de las dichas ventas que Buitrón solía tener edificadas en aquella banda de tierra firme del puerto, procurando en todo alentarla y fortalecerla para su conservación y aumento y estabilidad, y que todo tenía por bien que si los regidores de la Veracruz eligiesen de mudarse a la dicha población, pudiesen verificarse allí sus oficios y la merced que les tengo hecha dellos. . . Por tanto y con acuerdo del dicho conde de Monterrey, mi virrey, . . . acordé de dar esta dicha carta en la dicha razón, por la cual declaro a todas las personas del comercio general y fuera de él, estantes y habitantes en el dicho puerto y ciudad, y en las demás ciudades, villas, congregaciones y pueblos de este reino, que las descargas de las dichas flotas venideras de aquí adelante se han de hacer, como por la presente mando que se hagan, en la banda de tierra firme del mismo puerto, como se ha hecho, enteramente, sin excepción de mercaduría alguna, la descarga de la flota general Joan Gutiérrez de Garibay, que de presente se está despachando para volver a los mis reinos de Castilla, habiendo sido informado que la nueva población que se ha comenzado y va prosiguiendo en el puerto sobredicho en nueva parte, tomando principio del servicio de la ciudad de la Veracruz que puede dejar de ser en disminución y quiebra de ella, lo que así se ha proveído en orden del bien común y público del reino; y porque mi voluntad es que en cuanto sea posible la dicha ciudad sea favorecida y honrada, y atento a su antigüedad y a los buenos y leales servicios que de ella he recibido, se conserve y perpetúe su nombre, mando que la población sita en la banda de tierra firme del puerto de San Joan de Ulúa, se llame para siempre la Nueva Veracruz, y de esta manera se intitule y nombre por scripto, de palabra o en lo judicial. . . y en las cartas y papeles y comunicación de la gente, y mando que haya en ella para su mejor gobierno, cabildo y regimiento que con mi justicia tengan cargo de él, y por ahora se sirva por persona que el dicho virrey nombrase. . .

En consecuencia, se les dieron todos los privilegios de rigor a las autoridades que se nombraban, incluso a las que allí se trasladaron de la Antigua Veracruz. Ordenaba también que se reuniera el primer cabildo. El documento fue firmado por el virrey que especificaba que a los tres años la ciudad confirmara la orden del virrey.⁴⁰

Años después, no habiéndose logrado por los habitantes de la Antigua que se revocaran estas órdenes de traslado y fundación de la Nueva Veracruz, Felipe III confirmó el traslado de la ciudad:



Ciudad de Veracruz amurallada, litografía por Casimiro Castro y dibujada por Francisco García en 1846. Instituto de Investigaciones Estéticas.

El rey, por cuanto el rey mi señor padre que santa gloria haya mandó dar una provisión y conformación del tenor siguiente: don Felipe por la gracia de Dios rey de Castilla, . . . por cuanto por ser conveniente, útil y necesario que la descarga de las flotas que van a la Nueva España que solía hacerse en el río, ciudad de la Veracruz, se hiciese en la banda de tierra firme, del puerto de San Juan de Ulúa, donde estaban pobladas las Ventas de Buitrón, encomendé la ejecución de ello, al virrey conde de Monterrey, el cual lo hizo, y en conformidad de ella se trasladó e mudó la dicha ciudad de la Veracruz, a la población de dichas Ventas de Buitrón, y proveyó se llamase e intitulase la Nueva Ciudad de la Veracruz, . . . con que dentro de tres años, llevase confirmación mía de ello; y por parte de la dicha ciudad se me ha suplicado se le mandase dar. . . lo he tenido por bien, y por la presente confirmo y apruebo el título de la ciudad de la Nueva Veracruz, que el dicho virrey dio a la dicha población, que se hizo en la dicha banda de tierra, y quiero. . . y de aquí adelante para siempre jamás sea y se intitule la ciudad de la

40 *Ibidem*, p. 25-7.



Fuerte de San Juan de Ulúa. Óleo sobre papel del autor.

Nueva Veracruz; y asimismo quiero que us vecinos gocen de todos sus privilegios, franquezas, y gracias de que gozan, y deben gozar todos los otros vecinos de semejantes ciudades, y que ésta pueda poner el dicho título, y se ponga en todas las escrituras, autos e lugares públicos, y así se lo llamen los reyes, que después de mí vinieren a los cuales encargo que se amparen y favorezcan esta nueva ciudad y le guarden e hagan guardar las dichas gracias y privilegios. . . que llamen e intitulen la dicha población, que se hizo en la dicha banda de Buitrón, la ciudad de la Nueva Veracruz y que ni vaya ni pase contra este mi privilegio el cual hagan guardar todos. . .⁴¹

Vinieron después las diligencias necesarias para el nombramiento de autoridades, el repartimiento de los solares y la erección de los edificios que primero fueron de tablas. Por ello vulgarmente se llamó a la nueva ciudad Ciudad de Tablas, pues todas sus casas y bodegas eran construidas de este material, de un solo piso y con techos de teja o tejamanil a dos aguas, calles estrechas y callejas y callejones, amplias plazas y templos humildes con espadañas. La primera casa de dos pisos que se levantó fue la de cabildos, en 1608, fabricada con material y techos de teja, sin la torre y la campana que se le añadieron cien años después para tañerla cuando había buque a la vista. Frente a la casa de cabildos, en la plaza, se amontonaban fardos, cajas, barriles, pipas, botijuelas, cofres y arcones que traían los navíos de las flotas. Al oriente de la plaza la parroquia de una sola nave y, cerrando el lado sur de la plaza, una manzana con cuatro casas de madera y amplio corral cercado, que recibía las recuas y que más tarde fue punto de llegada para las diligencias. Al oriente de las casas capitulares estaba el convento agustino y el mercado de la ciudad. En 1605 fue construido el edificio que se dedicó a carnicería y pescadería. Además del convento de los agustinos, hubo convento de jesuitas, de dominicos y de mercedarios. También de construcción temprana fue el edificio del Santo Oficio de la Inquisición. Los vecinos que poblaban el puerto en 1609 fueron españoles y había muchos negros y negras.⁴²

A mitad del siglo XVII, Juan Díez de la Calle en sus *Noticias sacras i reales* (1657-92) habla de la Nueva Veracruz y comenta que se trata de un

insigne puerto de la Nueva España con su fuerza y castellano y en la ciudad su corregidor, regimiento y oficiales reales, tiene parroquia de clérigos que la administran y los pueblos de la cordillera . . . su territorio es caliente y montuoso, a propósito para la cría de ganado mayor, de que hay muchas y muy cuantiosas haciendas, y de ganado menor en sus agostaderos, hay muchos ríos . . . y sobre

⁴¹ *Ibidem*, p. 28-9.

⁴² *Ibidem*, p. 32-3.



todo el caudaloso y gran río de Albarado, donde hay mucha pesca, muchos esteros, muchos caimanes y lagartos, y en toda esta costa de la Veracruz Vieja, de cada gota de agua cuando llueve engendra un sapo, y los hay tan grandes como un sombrero, no faltan mosquitos, garrapatas y tlalajes, y otras sabandijas penosas y sobre todo el calor, las noches son apacibles, la amenidad y frescura de los ríos, y canto de los pájaros, y muchedumbre de frutas, melones, sandías, piñas, conejos, gallinas montesas, faisanes, y montería, y regalos de carne y pescado la hace ser habitable, y pasan de mil los tributarios de esta cordillera, corre la lengua mejicana. . .⁴³

Con motivo de la reforma y de la contrarreforma la Santa Inquisición se esmeró en defender el dogma de la iglesia romana en la Nueva España y con ese motivo trató de evitar la invasión de herejes y la llegada de libros prohibidos por el notario inquisitorial de la misma.

Todos los navíos y flotas eran revisados al llegar a los puertos, procedieran de donde fuera, de acuerdo con las instrucciones libradas, y el comisario del puerto de Veracruz era quien hacía saber a los oficiales reales que practicarán la visita con gran cuidado, a causa de la constante invasión de herejes y de los muchos libros que llegaban. Una vez que los navíos habían sido visitados por los oficiales reales, al llegar a puerto, se hacía cargo de ellos el comisario acompañado de un alguacil y de su notario. Pasaban por interrogatorio, primero a los oficiales de la nave y luego de averiguar su punto de salida, puertos tocados en el viaje, pasajeros que venían, libros registrados, su procedencia y destinatarios, les preguntaban sobre doctrina cristiana y averiguaban las oraciones que rezaron durante la travesía, así como sobre los santos que trajeron como abogados contra los peligros de la navegación y también averiguaban los libros de rezo que traía tanto el pasaje, como la tripulación. No era suficiente el detenido interrogatorio, sino que se visitaba la cámara de popa y las bodegas obligando a que se abrieran cajas, baúles, fardos, cajones, pipas y cuanto empaque pudiera sospecharse contener algo contencioso. Si los fardos de libros registrados y sellados por el santo oficio de Sevilla contenían algunos no registrados, éstos, sin excusa alguna, daban en el quemadero de la Inquisición.⁴⁴

Desde el principio de la fundación de la ciudad y del puerto los vecinos utilizaron el agua del río Tenoya, y el problema del agua fue constante en todo tiempo, porque después de recurrirse a la ciénaga insalubre de que disponían, con la contaminación de que nos habló don Antonio Cotrina, se acudió a lo que pudiera proporcionar el riachuelo del Tenoya que dividía a la Puebla en dos bandas y brindaba aguas salobres e impuras. Su curso era irregular y ello determinó serios inconvenientes por

⁴³ Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones de la Nueva España*, Sevilla, G.E.H.A., 1953, p. 30, nota 45.

⁴⁴ Manuel B. Trens, *op. cit.*, p. 34-5.



los desbordamientos en tiempos de lluvias y las sequías y encharcamientos por falta de corriente, durante el de secas. En 1630 hubo necesidad de emprender obras para regularizar el curso, que no fueron suficientes para proveer la ciudad del agua necesaria. Por ello en 1644 Pedro Amaya Romero elaboró un proyecto que presentó al cabildo para introducir a la ciudad las aguas procedentes del río Jamalpa. A pesar de haberse aceptado el proyecto, no pudo ejecutarse por la peste que asoló la ciudad en 1648. El caso fue que el problema no se resolvió hasta el principio del siglo XVIII. Ninguno de los intentos tuvo éxito y tampoco se hicieron concesiones de acuerdo con las peticiones presentadas al virrey, duque de Alburquerque, en 1704, con la intención de resolver el problema del agua. Finalmente la ciudad y el cabildo, desesperados, pidieron al virrey, marqués de Valero, que se encargara al fraile Pedro de Buzeta introducir el agua en alguna forma. Ello lo logró el fraile por medio de un acueducto subterráneo que se llamó “el caño del fraile”, que en 1726, introdujo a la ciudad agua procedente de la laguna de Malibrán y la condujo a cinco fuentes públicas. Ellas fueron los puntos donde se surtían los aguadores, quienes en una carretilla de madera cargaban tres barriles y la movían a fuerza de hombre. En la misma forma los vecinos recogían el líquido en las fuentes y la acarreaban a sus casas.

El agua se repartió en Veracruz a punta de molestias y de esfuerzos humanos, con lentitud y también con perjuicio de la salud de quienes en el acarreo se ocupaban por el clima malsano de la región. Esta situación se prolongó durante tres cuartas partes del siglo hasta que, en 1795, el capitán Juan Antonio Ruiz Alvarado logró que la conducción se hiciera con burros, que cargaban cuatro barriles más grandes que los conducidos en carretas, y que se anunciaban con una campanilla colgada del pescuezo de los animales.

Muy pronto fue insuficiente el volumen de agua que se acumulaba entre la recogida en el río Tenoya y en la laguna de Malibrán v. de nuevo, se comenzó con las comunicaciones a los virreyes y entre ellas la del gobernador de la plaza Francisco Crespo Ortiz al marqués de las Amarillas. Se construyeron aljibes para almacenar el líquido en las afueras de la ciudad, y en las casas particulares, reservándose el agua traída por el caño del fraile para uso de los humildes. Pero el problema del agua continuó en pie y nunca se consiguió la llegada del agua del río Jamapa.⁴⁵

Para el fin del siglo, la complejidad de la vida del puerto no fue poca y se creó el consulado veracruzano el 17 de enero de 1795, iniciándose sus actividades en la sala capitular el 27 de abril del mismo año, con el fin de dirimir pleitos mercantiles y fomentar el comercio. Ese paso señalaba un adelanto discutible, si se tiene en cuenta el acuerdo del consulado veracruzano cuando dice que la naturaleza

45 *Ibidem*, p. 39-42.



le ha negado [al puerto] benignidad en su temperamento, haciéndolo de calor sobre la humedad de su suelo, para que se comunique la putrefacción a los alimentos de primera necesidad, poniéndose por vecina a tres cuartos de legua, una ciénaga que corrompe las aguas potables, y aunque la necesidad empeña a beber de las de un pozo que está en su recinto, precisa purificarlas con cal, templándoles lo grueso y salobre de ellas; todo contribuye inmediatamente a la multiplicación de enfermedades, epidemias y muertes; y así ni los europeos españoles miran aquel pueblo sin horror y miedo; ni los americanos bajan a él con tanto riesgo; los mantenimientos son caros y escasos, y no bastantes las casas y almacenes que necesita el comercio; la polilla y el comején roen, con considerable pérdida, las mercancías, a pesar del mayor cuidado, beneficio y diligencia sobre ellas; los tejidos de lana, seda y metal, participan prontamente de averías. El aire húmedo pica, marca y roba la viveza de los colores, y las mercancías padecen daños de consideración si se detienen algún tiempo.

Todo los mercaderes de consecuencia viven a grandes distancias, en particular los de Puebla de los Ángeles. . . todos los habitantes de Veracruz, incluyendo esclavos, indios y mulatos llegarán a la suma de tres mil, y la travesía de la ciudad es de cerca de media legua española de largo.⁴⁶

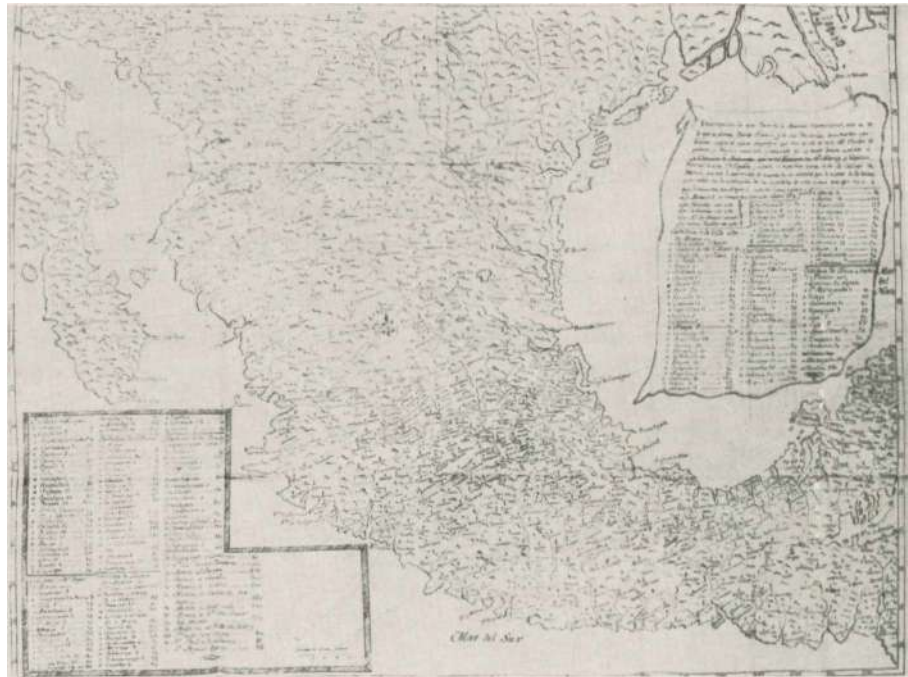
El último proyecto para la ampliación de la ciudad de Veracruz se concibió en 1800 debido a que unos albañiles, Francisco Antonio Díaz y José María Rodríguez, trataron de comprar tierras para construir casas humildes y venderlas a la población. Las autoridades aprovecharon la necesidad y atendieron al problema explicando que por:

haberse radicado varios comerciantes ultramarinos y de lo interior del reino, crece la época del libre comercio con los puertos habilitados de Europa y ya por la gran copia de familias menestrales, cargadores y enfardeladores que han domiciliado últimamente, atraídos de la utilidad que les proporcionan sus artes, ni caben las gentes en la ciudad, ni hallan dónde vivir, teniendo que abrazar el partido, o de aglomerarse en habitaciones pequeñas o de situarse por los arrabales extramuros del Santo Cristo de San Sebastián con perjuicio de la tranquilidad pública y de las buenas costumbres.⁴⁷

El proyecto se llevó a cabo por Manuel Agustín Mascaró y su obra fue dirigida por Miguel Constanzó agrandándose la ciudad en dirección suroeste. El propio virrey Francisco Berenguer Marquina se interesó en él y tomó en cuenta la opinión del

⁴⁶ Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, p. 169, nota 50.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 196.



Descripción de esta parte de la América septentrional, esto es lo que se llama Nueva España... según el plano geográfico que sacó el año de 1641 Don Carlos de Sigüenza y Góngora, enmendado... Alba, *op. cit.*, lám. 75.

protomedicato de la ciudad de México, que opinó ser necesaria la obra, por razones de salubridad. Sin embargo, nadie se atrevió a alterar la traza de la ciudad, por considerarse importante.

Al salir de México el virrey comentó que:

Veracruz se había puesto sobre una constitución que se hacía incomprendible, a no tocarse muy cerca; el mal había echado raíces; las ganancias de los contrabandos eran exorbitantes; los interesados muchos; el trato y la inteligencia de los españoles con los ingleses, sabida por las señales inequívoca entre sus buques y la costa, y en fin, había llegado el desorden a un grado intolerable.⁴⁸

Tanto los problemas del agua, como los del clima, tuvieron gran importancia para los habitantes del puerto tropical veracruzano, si hemos de juzgar por la preocupa-

⁴⁸ *Ibidem*, p. 170.



ción que hubo y por la continua fundación de hospitales que tuvo lugar. Las epidemias proliferaron favorecidas, además, por el ajetreo de tripulantes, viajeros, arrieros y demás, que llegaban de continuo al puerto. El virrey Enríquez fundó, para resolver el problema, el primitivo hospital en la banda de tierra firme frontera a San Juan de Ulúa para que se atendieran los enfermos que llegaran en las flotas. En 1579 los jesuitas instaron la fundación de otro pequeño hospital en el islote de San Juan y, fuera quien fuera su fundador, se le dio la advocación de San Martín y se mantuvo de limosnas hasta que Felipe II se encargó de su patronato. Paso y Troncoso mantiene que esta fue la primera fundación piadosa que hubo en la isla y que quizá se trasladó a la Nueva Veracruz de pués de fundada, para convertirse en el primer hospital de la población.

La solicitud para su traslado se fechó en 1595 y el hospital sirvió para curar a la tropa, a la marina y a la tripulación de las embarcaciones, conociéndose con el nombre de Marqués de Montesclaros, y estuvo en servicio desde 1606.

Diez años después los hermanos de la caridad recibieron el regalo de una manzana entera de casas y en ella establecieron el hospital de Nuestra Señora de Loreto con doce camas, que sirvieran para curar mujeres enfermas del morbo gálico. Este operó desde el 14 de abril de 1627.

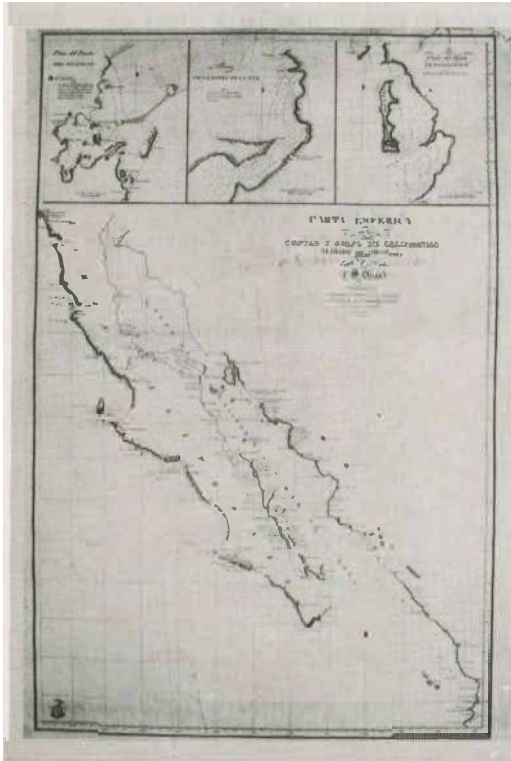
Partiendo del hospital, fundado en la capital para atención de convalecientes por los hermanos betlemitas, se fundó otro en Veracruz en 1775. Sus actividades se alternaron con actividades educativas y el conjunto se mantuvo mediante la administración de fincas destinadas a producir los medios necesarios para mantener los mil quinientos convalecientes y los cien alumnos de la escuela que atendían.

Entre tanto, el hospital militar de San Carlos, fundado en 1764, el Montesclaros, el de Loreto y aun el de betlemitas, al de ir del virrey Marquina, estaban muy mal atendidos, escasos de auxilios, sus edificios mal cuidados y faltos de ventilación, a grado tal que el cabildo porteño en su capítulo de 4 de febrero de 1805 ordenó la clausura del nosocomio de Montesclaros y que sus bienes pasaran al hospital de San Sebastián que en 1802 había establecido el consulado.⁴⁹

Si las enfermedades afectaron al puerto como para que hubiera de ponerse atención especial en los hospitales, el clima candente y el reflejo de las dunas, bajo el efecto del sol y la luz, plantearon el problema del calor:

La nieve es otro asunto de las desdichas de esta infeliz ciudad, no hay otra que necesite más de este refrigerio que Veracruz por la ardentía de su temple y el calor que arrojan sus arenales encendidos por los fuertes soles que sólo se calman con la nieve. . .

⁴⁹ *Ibidem*, p. 38.



Carta de California, mapa del fin del siglo XVIII, reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.

decía Crespo Ortiz al plantear la necesidad de acarrear la nieve desde el pico de Orizaba.⁵⁰

Por real cédula, de 17 de septiembre de 1792, el virrey dejó al puerto en libertad para que llevara desde el mencionado pico cuanta nieve necesitara. Pero, a pesar de la humildad del producto natural, la real hacienda no paró hasta declarar la estanco, por considerar que era un producto que no alcanzaba a ser ni de primera ni de segunda necesidad. La Nueva España tuvo desde 1719 una legislación al propósito que permitió rematar el asiento de la nieve por cinco años, a razón de diez mil pesos por año, pero en cambio, no había otra condición para comerciarla que la que imponían los asentistas para el manejo de la nieve. El visitador José de Gálvez fue instruido de examinar el manejo de la nieve, la cantidad que se consumía de ella y el precio a que se vendía, con el fin de que se lograra conocer el impuesto anual que debían pagar por la misma.

Cuando las mulas del asentista llegaban a las puertas de Veracruz, pasaban de inmediato y no se podía vender otra nieve que la del estanco, al precio de un real la libra, desde las seis de la mañana hasta las nueve de la noche. Esta situación se cambió en 15 de junio de 1758 cuando el marqués de las Amarillas decretó que adjudicaba al cabildo de Veracruz el arrendamiento de la nieve, a condición de entregar a la caja real la cantidad de cien pesos al año. La medida produjo la protesta del municipio, que invocaba en su favor la cédula que concedía la nieve en calidad de regalía y que no convenía gravar a la ciudad con una nueva pensión.⁵¹

4. Conclusión

La curiosidad sobre la geografía de la costa occidental de la Nueva España partió de la época de Cortés y continuó a lo largo del período colonial, y fue promovida tanto por los gobiernos virreinales como por los particulares durante esa época.

Los esfuerzos de colonización de Baja California, resultantes de ir en busca de las perlas, fracasaron, pues quienes emprendieron esa tarea acabaron con graves pérdidas. Así sucedió con Hernando Santotis en 1585, que pretendió formar su compañía en Puerto de Navidad para el propósito. Partiendo de esa organización y proponiendo ampliar las actividades de exploración, para afianzar el dominio de España en el mar, también fracasó Sebastián Vizcaíno.

Pero con esos deseos se combinó el ansia por el conocimiento puro, representado en el viaje del cosmógrafo Galí y del capitán Unamuno al final del siglo XVI.

Los ataques de los piratas como el de Cavendish y su victoria contra la Santa Ana avivaron la resquebrajada atención de las autoridades por las expediciones propuestas

⁵⁰ *Ibidem*, p. 42.

⁵¹ *Ibidem*, p. 43.



y detenidas desde tiempo atrás. Entre las que se realizaron estuvo la muy importante de Juan de Fuca (1592), que llegó a Alaska y contribuyó a formar confusiones sobre la ilusión del posible paso del norte hacia el Atlántico. La de Sebastián Vizcaíno (1595). La de Sebastián Cermeño, que descubrió San Francisco en noviembre. Y por fin la salida de Vizcaíno y su fracasada jornada de 1595-7, para volver a zarpar (1602-3) y dirigirse a Monterrey con el resultado de formar dos derroteros importantes para el conocimiento, elaborados por los cosmógrafos Jerónimo Palacios y Fray Jerónimo de la Ascensión. Sin embargo, Vizcaíno logró establecer la unión de los dos océanos por tierra, al abrir el camino de Pechay a Tehuantepec que fue una de las formas de conectar Veracruz con Acapulco.

Las autoridades coloniales dirigieron su interés nuevamente, desde principio del siglo xvii, hacia el descubrimiento marítimo en el Pacífico. De acuerdo con su preocupación se renovaron los esfuerzos para colonizar la Baja California, que de nada sirvieron al ser llevados a cabo por Nicolás Cardona y por Juan Iturbe en 1615, por Francisco Ortega en 1632-6, por Pedro Porter y Casanate en 1643 y en 1647-8, por Bernardo Bernal Piñadero en 1664 y 1666, para finalizarse con Francisco de Lucenilla en 1668.

La imposibilidad de éxito en la colonización bajacaliforniana extendió la inquietud a las autoridades civiles y eclesiásticas. Incluso hubo legados testamentarios como el de Alfonso Fernández de la Torre en 1671, que dio base para la salida del padre Kino y de Matías Goñi con naves construidas en Guasave en 1683. Llegados a la Paz exploraron la península atravesándola de este a oeste. Pero las expediciones californianas se detuvieron por razones económicas durante doce años hasta que el jesuita Salvatierra partió y fundó Loreto.

El siglo xviii no decayó en términos de exploración y trató de ampliar los conocimientos sobre la costa pacífica. Durante esa centena, Juan Pérez fue a puerto Bucareli en 1773. En 1775 el Sonora llegó a Alaska y el San Carlos a Nutka; se volvió también a Monterrey y a San Francisco. Tuvieron lugar, además, las dos grandes expediciones científicas. Nervéaz salió en 1772 con los navíos Sutil y Mexicana, para estudiar el supuesto canal de Fuca con participación de Malaspina. El logro fue disipar el mito del paso entre el Pacífico y el Atlántico, además de establecer la posición de importantes puntos como San Lucas, Monterrey, Nutka y Mulgrave.

De los puertos del Pacífico, el de Acapulco fue considerado de mayor importancia por ser lugar de partida para la exploración pacífica y de llegada para las flotas filipinas. Sin embargo, contrasta el que el fuerte de San Diego construido como una demostración de fuerza del imperio en el Pacífico, que comenzaban a inquietar los piratas extranjeros, motivara poco interés en la corona para mantenerlo en perfectas condiciones. Posiblemente, consideraban que el castillo era ineficaz contra navíos que, en último extremo, podían desembarcar sus huestes en lugares no fortificados.

Pasada la mitad del siglo xviii, debido a diferente forma de pensar en cuestiones militares, se aprobaron reformas en la fábrica del castillo y se habló de arrasarla para



levantarla de nuevo. Por razones de ahorro prefirieron reformar lo que había de acuerdo con proposiciones más modestas, presentadas por Panón en 1778. Diez años después Mascaró volvió a las reparaciones que se efectuaron con dificultades por falta de artesanos regionales, resultando más barato importar maderas de Manila para reparar la nao y las cureñas de los cañones del fuerte, que elaborarlas en los alrededores.

La nueva reparación, que con tanto esfuerzo se logró, duró apenas cuatro años y en 1792 se necesitaron nuevas obras, que continuaron hasta entrado el siglo XIX. De hecho, el fuerte de San Diego nunca estuvo en buenas condiciones y cuando se remozaba era por tiempo escaso.

A pesar de la falta de población y de recursos económicos Acapulco fue el centro del gobierno político y militar de la zona, y la sede del gobernador de la ciudad y teniente general de las costas del Mar del Sur, cargo que recaía en el castellano.

Al castillo confluían las noticias de lo ocurrido en la costa y se mantenía en contacto constante con la audiencia de Guadalajara, donde se reunían los informes que cubrían el área que va desde Sonora a Guatemala.

El aislamiento del puerto y la actividad esporádica del mismo produjo el casi abandono del fuerte por sus castellanos, aunque nunca renunciaron a las preeminencias y a los derechos que el puerto les producía.

Con todo y la pobreza de la ciudad en sí, y de sus alrededores, el castillo y la nao influyeron en un ámbito extenso de la región, hasta el punto de que la población indígena de la misma varió por la influencia de los negros, los chinos y los filipinos, que allí llegaron, unos por mar y otros por tierra.

El mérito fundamental del puerto fue, sobre todo, su geografía que dio seguridad a la navegación, a pesar del castillo y de sus autoridades. Por ello siempre hubo un gran interés en el estudio de su rada y los navegantes, incluso los piratas, levantaron constantes planos del puerto.

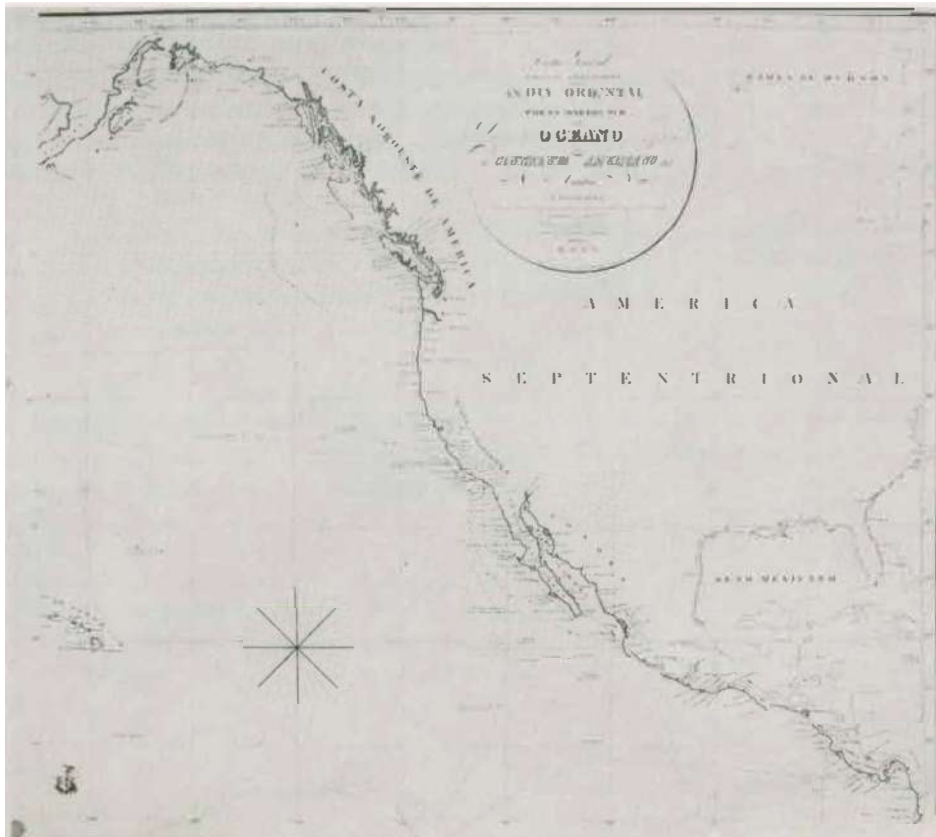
En contraste con Acapulco, que derivó su importancia de la llegada de la nao de la China, estuvo Veracruz, que, a pesar de no ser la capital de la Nueva España, rivalizó con ella, porque en muchos aspectos la capital dependía del puerto. Era la única salida y entrada utilizable con acceso relativamente sencillo hacia la capital. Por eso los caminos que unieron ambas poblaciones se congestionaron de mercaderías y fueron motivo de ataque y robo hasta el punto de que, en 1559, hubo de establecerse la santa hermandad en la Antigua.

La fundación, originada en plena conquista, resultó inadecuada al afluir las flotas al puerto. Las actividades propias se multiplicaron, en especial, por la distancia de Veracruz a San Juan de Ulúa, donde los navíos se obligaban a amarrar en busca de protección contra las tempestades, frecuentes en la región. Antigua Veracruz fue receptora de las mercancías durante bastante tiempo, y en ella operaron los regla-

mentos fiscales de 1537 y 1542, estableciéndose la caja real en 1572, en vista del volumen de caudales que debían manejarse.

Pero los problemas de descarga de los buques fueron en aumento, y ello dio lugar a que el puerto se mudara a las Ventas de Buitrón frente a San Juan, donde se estableció la Nueva Veracruz, en contra de las protestas violentas de los vecinos de la Antigua, que se vieron aislados del curso que tomaron las mercancías. El cambio, decidido por el virrey, fue confirmado por Felipe III en 1600, cuando el 8 de marzo extendió el testimonio del título de la ciudad, apoyado en la nueva fundación efectuada por su antecesor.

Carta general para las navegaciones en la India Oriental por el mar del Sur del siglo XVIII y reeditada por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.





Las autoridades de la ciudad se organizaron; se levantaron las construcciones inicialmente de tablonés y hacia la mitad del siglo xvii la ciudad y sus alrededores eran alabados por los visitantes aunque todos reconocían los inconvenientes de su clima tropical.

Veracruz también fue el punto de vigilancia de la inmigración a la Nueva España. La Inquisición se interpuso a la entrada de posibles herejes; pero los principales problemas se debieron a la falta de agua y al calor.

Llevar el agua suficiente a Veracruz fue difícil y consumió largos esfuerzos. De hecho, el problema perduró hasta que se construyó el “caño del fraile” en 1726, que introdujo el líquido de la laguna de Malibrán y lo depositó en cinco fuentes desde donde se repartió: la solución fue, sin embargo, temporal y el problema constante.

A diferencia de Acapulco se fomentó un comercio diversificado del que dependió el crecimiento de la ciudad y de sus habitantes, así como también la organización de sus instituciones. Se creó en enero de 1795 el consulado, y en abril del mismo año se abrió la sala capitular para dirimir pleitos mercantiles y fomentar el comercio en ayuda de una población insalubre y difícil de habitar. Las medidas tomadas fueron beneficiosas pues a mediados de 1800 hubo que construir casas para los humildes concentrados en el puerto por la abundancia de trabajo que en él se encontraba.

En las obras intervinieron Manuel Mascaró y Miguel Constanzó que cuidaron de no alterar la traza de la ciudad. En Veracruz los virreyes nunca pudieron evitar el contrabando.

Además del clima, la población flotante de marineros y arrieros fue una preocupación seria. A ella se debió la constante fundación de hospitales que atendieron tanto a los de mar como a los de tierra. Existieron esas inquietudes desde muy temprano y las fundaciones hospitalarias fueron frecuentes e importantes, pues tuvieron lugar en 1579, 1606, 1627, 1764, 1775 y 1802.

El calor tropical de la ciudad demandó que se fuera en busca de la nieve del pico de Orizaba que, por la real cédula de 1792, se convirtió en un producto estancado, a pesar de que por mucho tiempo había sido manejado por asentistas.

Tanto Veracruz como Acapulco fueron de importancia si se considera que eran puntos de partida, en ambos lados de la Nueva España, para ligarla con Europa y con Asia. La riqueza del movimiento en una u otra dirección determinó el desarrollo de cada uno de esos puertos, pero, sin duda, fue mayor y más voluminoso y también constante el que tuvo lugar entre Veracruz y España. Por ello en Veracruz creció una ciudad mientras Acapulco se redujo a las funciones estrictas de expedir las naos de las Filipinas y de ser un puerto esporádico en la navegación pacífica hasta la fecha.