

VERACRUZ EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI Y PRIMERA DEL XVII

Pierre CHAUNU

VERACRUZ es una constante de las estructuras de México, desde que este último hizo su entrada, por virtud de la conquista, en lo que es necesario llamar una economía mundial. El papel que desempeña el gran puerto Atlántico en los intercambios comerciales de la Nueva España no tiene equivalente; el único equivalente que se podría evocar es precisamente el papel que desempeña el gran puerto atlántico en los intercambios exteriores de México a mediados del siglo xx, en pleno proceso de industrialización. Cuatro siglos de tal prosperidad sugieren algunas reflexiones. Lo mejor, sin duda, es escudriñar los orígenes históricos de esta fortuna en los años decisivos de la primera época colonial, etapa crítica de la que nunca se insistirá lo suficiente sobre lo mucho que ha afectado el destino de América Latina.

Se pueden concebir varias maneras de acercarse al Veracruz de los primeros tiempos coloniales. Se puede hacer partiendo del interior de las tierras de México, se puede hacer viniendo del mar; piénsese en este trecho de océano que baña la costa oriental de la Nueva España, no cualquier parte del Atlántico, sino un Atlántico bien delimitado en el espacio y en el tiempo, un Atlántico limitado a las rutas inmutables, el Atlántico de Sevilla.¹ Éste será nuestro punto de partida.

El espacio humano del Atlántico de Sevilla comprende tres elementos constitutivos. La península ibérica, con, en segundo plano, la Europa occidental y sus confines mediterráneos, asiáticos y africanos. El mundo prodigiosamente disperso y difuso de las islas, desde Florida hasta Cabo Verde, con los trechos de África costera, las Azores, las Canarias, las diversas Antillas y esos pedazos de continente en la Tierra

Firme, de las Amazonas a Cartagena, que no son aún sino islas. En fin, el continente americano de las mesetas indias, con sus tipos humanos diversos, pero siempre inmensas, sus ciudades, sus minas. Pesa enormemente, casi sólo, en la economía europea. México es casi la mitad de un continente, y para el Atlántico de Sevilla, partiendo hacia Europa y por detrás de Europa, para una parte de Asia y África, México es Veracruz.

I. VERACRUZ, PUERTO DEL CONTINENTE

1. TRÁFICO Y DEMOGRAFÍA. En el período comprendido entre los finales de la conquista, más o menos 1540, que nos ha parecido el término de un primer Atlántico, aproximadamente hacia 1650,² el continente, aún entendido en la acepción restringida que proponemos (México, Perú y anexos, Nuevo Reino e istmo³) suma casi el 85 % del volumen del comercio exterior de América; 95 % en valor. Cualesquiera que sean las divergencias que puedan presentarse sobre la magnitud del monopolio en el conjunto del Atlántico, estas proporciones son, de todos modos, válidas. Ahora bien, en nuestros días en que se poseen mucho mejores instrumentos estadísticos, el índice de actividad del comercio exterior sigue siendo una prueba excelente para apreciar la importancia de una economía colonial. 85 y 95 %, cifras que encontraremos en cada uno de nuestros pasos. 5 % es mucho más que la parte de las islas, aún agrandadas como nosotros las entendemos, en el conjunto de las actividades mineras americanas.⁴ 95 %, es mucho menos, pues, que la parte del continente en la más importante de todas las producciones americanas.

Demográficamente, nos topamos con oposiciones semejantes, tanto más significativas cuanto más se oponen al índice preciso de actividad del comercio exterior sometido al monopolio, independientemente de los escrúpulos que pudiéramos tener con cierta apariencia de verdad.⁵ Se conoce con bastante precisión, gracias a los trabajos convergentes, revolucionarios por sus métodos y vigentes aún de Sherburne, F. Cook, Lesley Byrd Simpson y Woodrow Borah,⁶ la población

de la Nueva España, o más exactamente de este México central, de clima tropical y húmedo, y que encierra las 9/10, o casi, del contenido humano de la Nueva España.

Se puede evaluar la población del México húmedo en 1570 en 4 millones de indios, 57,000 blancos o mestizos claros, tal vez otros tantos negros, mulatos, y zambos de piel oscura, o sea, en total, un poco más de 4 millones. En 1646,⁷ un poco menos de 2 millones de indios, 125,000 blancos o mestizos claros, alrededor de 100,000 negros o mulatos, o sea un poco más de 2 millones de habitantes para el México húmedo, 2 millones y medio para el conjunto de la Nueva España.

Desgraciadamente no poseemos nada comparable, que yo sepa, hasta ahora, para Perú. Pero la cuantía demográfica del Perú colonial es igual a la del México húmedo colonial. Población indígena de evolución menos catastrófica, tal vez, porque la superestructura colonial⁸ es menos gravosa que en México. Los márgenes están más desarrollados en relación al núcleo central. Con todo, se puede obtener, a título provisional, un orden de importancia razonable para el conjunto colonizado del continente, multiplicando por 2.5 o por 3 la población del México central.

Frente a los más o menos 7 millones de habitantes ligados de grado o por fuerza, más o menos profundamente, más o menos superficialmente, en el proceso de la economía colonial de cambio, ¿qué representan las islas tal como las definimos, fieles al antiguo uso, que avanzan sobre el continente, como nosotros lo proponemos? Alrededor del 5% de la población continental. El desarrollo de Venezuela no compensa la caída de Santo Domingo y de Cuba. En conjunto, por consecuencia, la evolución de la población del espacio global de las islas no difiere profundamente de la del continente. La relación que une a la población del espacio continental, a la del espacio insular, queda pues, muy burdamente, constante.⁹ Se encuentra entre la población "útil" del continente y la de las islas un orden de importancia que está en términos generales, por lo menos, en relación con sus comercios exteriores.

2. DISTANCIA Y POBLAMIENTO. Esta mutación cuantitativa

constituye la oposición fundamental. Se podrían encontrar otras que afirmaran la solidaridad del continente, tomado en su conjunto, frente a las islas o penínsulas del mediterráneo americano.

El continente está mucho más lejos de Europa que las islas. Los isócronos lo muestran bien.¹⁰ Las islas no están ni siquiera a medio camino de Perú. Entre Veracruz y las Antillas la distancia es un cuarto o un tercio de la distancia global, de la distancia verdadera en días de navegación. Pasar de las islas al continente es agregar veinte, treinta días de navegación a una ruta ya larga. Este suplemento de distancia basta para darse cuenta de la diferencia de comportamiento del tráfico exterior, ya sea en volumen o en valor. Cargamentos pesados logran pasar entre las islas y España, cuando no podrían hacerlo, en el cuadro de las técnicas del más viejo Atlántico, entre el continente y España. Se comprende así que el índice en valor del comercio exterior, en el marco del monopolio, revela entre continente y mediterráneo americanos un desnivel mucho mayor aún de lo que es en volumen.

Existen otras oposiciones. La oposición en la forma misma de los poblamientos. El impacto de la colonización en el Caribe y en el Golfo de México, acarreó la desaparición de la población precolombina. En todas partes, ya sea en las islas o en la vertiente oriental de la costa de Tierra Firme, la población indígena, o bien desapareció, o bien se dejó empujar al interior montañoso del territorio. La colonización resultó incapaz de reemplazar con gente nueva las masas humanas que había aniquilado. La población de las islas, *lato sensu*, es discontinua, ya que sus elementos sólo están ligados entre sí por el mar. Si esto es así, es porque (nueva diferencia) desde 1540, no queda, en el espacio Caribe, una población indígena en cantidad apreciable. Esta diferencia en la densidad de población llamaba ya la atención, desde 1524, a un observador tan atento como Fray Toribio de Benavente.¹¹ Al desembarcar en San Juan de Ulúa, después de la indispensable escala en las Antillas, Fray Toribio de Benavente tiene la impresión de pasar de un desierto a un horriblero.

La población colonial es casi por definición, tanto en las islas, como en el continente, una población discontinua, dispersa, aun incluyendo los núcleos de esclavos negros e indios sometidos, estrechamente incorporados al proceso de la producción colonial. La dispersión demográfica del Caribe es imputable a la casi desaparición del *substratum* precolombino.

Es ahí, sin duda, donde reside una de las más grandes oposiciones entre las islas y el continente. El pueblo del México húmedo, la masa de la Nueva España¹² que habitaba entre el Golfo de México, el istmo de Tehuantepec, el Océano Pacífico, y al norte, la frontera entre el mundo indígena sedentario y el nómada,¹³ en un territorio de aproximadamente 600,000 o 700,000 kilómetros cuadrados, en el territorio de la antigua confederación azteca con el cual la Nueva España colonial debía formar parte estrechamente. Población continua, porque es indígena. En este espacio, la autoridad política de España se ejerce inmediatamente. Pero esta autoridad y esta presencia se limitan a poca cosa. Se limitan, en lo esencial, a un tributo de reconocimiento, a prestaciones muy pesadas de mano de obra, a los servicios espirituales de un centenar de misioneros. España gobierna, pero no administra. La presencia española se afirma, en cambio, en un grupo de ciudades ligadas por caminos que no son más que senderos. En el continente y en las islas, España no está verdaderamente presente sino en algunos puntos,¹⁴ pero a diferencia de las islas, en todo aquel, por intermedio de los indios dominados gracias a la autoridad indígena intermediaria de los caciques.

Se encontrarían en Perú condiciones análogas. Una de las oposiciones más fundamentales, continente-islas, *lato sensu*, reside pues, en la dialéctica, entre otras, de una población continua y de una población discontinua. Veracruz es el punto de entronque de esta importante masa humana. La Nueva España, a la que los europeos llegan por Veracruz (¿es necesario recordarlo?), no es el México indígena, inmenso y profundo, el México más interesante, el que han dado a conocer particularmente en Francia Robert Ricard y François Chevalier, sino solamente la delgada película del México ligado a

una economía marítima, transocénica, dirigida al corazón mismo de una incipiente economía mundial.

3. EJE ESTE-OESTE: "CAMINO DE CASTILLA, CAMINO DE CHINA". La Nueva España extrovertida se construye alrededor de dos ejes perpendiculares. Primero, el gran eje Este-Oeste que por Veracruz/San Juan de Ulúa, Tenochtitlán/México y la Navidad/Acapulco, establece un puente entre los dos océanos. Este eje aumenta en importancia con la ocupación de Filipinas y el inicio de la explotación en Manila de las posibilidades del comercio extremo-oriental. Esto es de tal modo cierto, que el apogeo de la Nueva España en el Atlántico de Sevilla, de 1600 a 1620, corresponde a un período de refuerzo máximo de este eje transversal en razón a la obstrucción de las comunicaciones en el Océano Índico.

El eje Veracruz-México-Acapulco constituye la gran base de la vida de relaciones. Entre el "Camino de Castilla" y el "Camino de la China", se edificó la Nueva España y se ató a la economía mundial. La Nueva España, en el curso de los años muy densos de la preconquista y de la conquista, fue, primero, un isla, después un istmo imperfecto, antes de llegar a ser un continente. Al principio sólo fue una prolongación de Santo Domingo y Cuba, y una gran isla. La "Nueva España que está en la isla de Yucatán"... , la expresión aparece a menudo en los textos más antiguos. Después, en una segunda etapa, con el obstáculo más irritante aún de las montañas, en la búsqueda del paso de este a oeste, con la esperanza jamás abandonada de la ruta del Extremo Oriente, se precisa la idea de un continente. Se puede seguir, en los escritos de Fray Toribio de Benavente (que llegó a Veracruz el 13 de junio de 1524, y escribió su historia antes de 1542), la génesis de las primeras imágenes geográficas de la Nueva España, el concepto de continente y de istmo, o mejor aún, la representación muy justa, ya que una exploración más avanzada confirmará plenamente, de la existencia de un continente¹⁵ estrechado por una serie de istmos.¹⁶ Estas dos funciones, la continental, de reserva humana, de reserva de riquezas, función, que parte ya, de la metrópoli que de ella deriva, y la función de paso

entre dos mares. Lejos de excluirse estos aspectos, se complementan. La Nueva España, triunfante, en el apogeo del sistema colonial de 1580 a 1620, la Nueva España que prolonga, después del receso de Perú, la prosperidad del Atlántico,¹⁷ se levanta esencialmente sobre este eje transversal este-oeste.

4. EJE NORTE-SUR: EL CAMINO REAL. Absolutamente inseparable de este primer eje, una segunda ruta norte-sur corta el eje fundamental, a la altura de México; es el camino real. Une accesoriamente al sureste, a las provincias de los istmos calientes, con el Anáhuac. Corre hacia el norte, en dirección a las estepas, a lo largo de la frontera de los dos Méxicos (México sedentario, al oeste y al sur, México nómada al norte y al este) y une a México "los Nuevos Reinos del Norte" (Nueva Galicia, Nueva Vizcaya).

Su función fundamental es otra: fundir el Anáhuac con las islas mineras del norte. En la inmensidad esteparia que siglos de colonización reabsorben poco a poco,¹⁸ los centros mineros están prácticamente aislados en medio de las Tierras Bravas. Como las diferentes provincias del Imperio Atlántico de España, estos islotes terrestres se comunican entre sí por un sistema de convoyes. El camino real es alternativamente español e indio. El México minero es el motor de toda la Nueva España extravertida, la única que ahora nos interesa. Justifica la empresa, paga su administración, remunera, en lo esencial, a la sociedad criolla. Permite a la Nueva España ser una metrópoli. Ahora bien, ¿lo menos paradójico, no es acaso, el alejamiento de este México minero? ¿La manera como depende del lejano Anáhuac? ¿Su situación, incesantemente azotada por el océano de las estepas indómitas?

El eje del camino real no es comparable al eje Veracruz-México-Acapulco. Contribuye para hacer de México más que el centro, la casi totalidad de la Nueva España, de una Nueva España medida desde el Atlántico de Sevilla. Aun en el continente que domina, esta economía colonial no es sino una economía de ciudades, de islas, de caminos intermitentes. Es a ella a la que se llega por Veracruz. Para Sevilla, como para España, la Nueva España es Veracruz. La respuesta de las

series y de las gráficas es formal.¹⁹ Está confirmada por la correspondencia de la Casa de la Contratación.

II. LA LECCIÓN DEL TRÁFICO: CONCENTRACIÓN EN VERACRUZ

EN LA DIVISIÓN burdamente objetiva del tráfico, donde la Nueva España se confunde con la América del Norte, la parte de la Nueva España representa el 40.3 % del conjunto del movimiento al interior del monopolio, contra 18 % para las islas y 41.7 % para la Tierra Firme.²⁰ Entre 1520 y 1650, con mayor razón entre 1540 y 1650, la parte de las islas se borraría más sensiblemente aún, y la de la Tierra Firme y de la Nueva España aumentaría para alcanzar 42 y 43 %. Una cosa sería cierta, de estos 40 a 43 %, Veracruz representa las nueve décimas,²¹ o sea el 37 % del movimiento global del monopolio de 1506 a 1650; 39 %, de 1520 a 1650. Un sólo puerto le es comparable, Nombre de Dios, Puerto Belo.²²

1. ALCANCE JURÍDICO: LOS CONFINES ALÓGENOS DEL VIRREINATO. Pero, de hecho, las gráficas Veracruz/Nueva España,²³ que constituyen, sin embargo, la parte tan hermosa de Veracruz, traicionan al único puerto del Golfo de México, anexando a la Nueva España territorios que han podido, administrativamente, depender, por derecho, del Virreinato de México, pero que son, de hecho, otra cosa. Florida no pertenece verdaderamente al espacio continental. Es una isla,²⁴ con el mismo título que la costa oriental de Tierra Firme.²⁵ La palabra "Yucatán" de los años 1522-1524,²⁶ debe entenderse muy verosímilmente, casi siempre, en el sentido de Nueva España, de hecho, en el sentido de Veracruz, San Juan de Ulúa.

La "isla de Yucatán" ha designado, primero, la costa imprecisa del continente, lo que se entreveía de América del Norte. Yucatán después de 1561 a 1607²⁷ es un pedazo de costa que se distingue mal de Campeche *lato sensu*, como lo prueban, por lo demás, el número de direcciones múltiples, Yucatán por Campeche.

Así, la rúbrica Yucatán, puede confundirse ya sea con Ve-

racruz mismo, o con Campeche. Ahora bien, Campeche ya no pertenece verdaderamente a la Nueva España. Campeche es también una isla, esto es, una tierra sin región interior, que no comunica con el resto del mundo sino por el mar, ya sea el mar del gran tráfico, o el mar de cabotaje. Pero de hecho, Campeche, Honduras, Costa Rica, todo lo que está más allá del istmo de Tehuantepec, debe separarse de la Nueva España para constituir fuera de ella una región de confines y de istmos. La región de los confines es una zona relativamente despoblada, de actividad económica mediocre, sin esta base india que sostiene las pesadas máquinas de México y de Perú. La zona de los istmos, por mucho tiempo insumisa, no está ligada con la Nueva España sino por una ficción jurídica. No resistirá en lo esencial, a la dura realidad de la independencia política, un buen *test*, aquí, para poner a prueba la solidez de las divisiones administrativas de la época colonial. A lo más, se puede discutir la localización exacta de la frontera,²⁸ necesariamente arbitraria, que corre entre la Nueva España y los confines. Pero una cosa es cierta, los territorios que se extienden al este y sureste del istmo de Tehuantepec, más allá de Tehuantepec, sin duda, un Tehuantepec al cual se incorporarán Campeche y Yucatán, con más razón, más allá de Honduras hasta el más perfecto de los istmos, no son la Nueva España. Se habrá restringido así, la Nueva España, a lo que es verdaderamente la Nueva España, es decir, esta parte del continente que va del istmo de Tehuantepec, a la frontera, o sea las regiones nómadas y sedentarias, anexando así, sin embargo, los distritos mineros fronterizos.²⁹ Esta definición de Nueva España, válida de 1520 a 1650, se confunde con la zona continental ocupada por entero,³⁰ sumergida casi instantáneamente en el mundo de la conquista.

2. ALCANCE REAL: EL IMPERATIVO DE LA NAVEGACIÓN A VELA.

La totalidad de las transacciones atlánticas de esta Nueva España se hace por Veracruz, en una proporción de 99.9 a 100 %. Es sorprendente lo insignificante de las excepciones de que se tiene noticia aún a la altura de las inevitables dudas del principio. Un solo lazo directo con Pánuco,³¹ la región del

actual Tampico, dos con Medellín,²² que no es otra cosa, a algunos kilómetros al sur del sitio actual de Veracruz, que una antigua localización del gran puerto, cuyo sitio se sabe cuánto varió al principio de la fundación española. Suponiendo algunas fallas de la Casa de la Contratación, bastante poco probables, se puede estimar que el complejo portuario Veracruz San Juan de Ulúa, asumió el tráfico de la Nueva España en el Atlántico y en el marco del monopolio, a razón, al menos, de 99 %. Es, pues, alrededor del 37 % del tráfico del monopolio que perteneció al puerto de Veracruz. En la medida en que Sevilla es un gigante de la Europa del siglo xvi, Veracruz, sin pasado, es un gigante del Nuevo Mundo.

Esta extraña concentración plantea, evidentemente, problemas. Sin embargo, es necesario aceptarla en principio, como hecho indiscutible. Es fácil invocar las imposiciones y las tonterías del sistema colonial y de ahí, imaginar que el fraude se ha burlado de esta imposición. El problema es otro. La navegación transoceánica en convoyes necesita una extrema concentración de tráfico. La elección de Veracruz no era mala. La parte que asume hoy en los intercambios marítimos de México y con más fuerte razón del México Atlántico, bastaría para probarlo. El único hecho que pudiera, en rigor, sorprender, es la perfección casi insólita de la concentración realizada en los siglos xvi y xvii. Es cierto que la situación al pie del Anáhuac, que concentra lo esencial de la población indígena, la más numerosa y la más evolucionada, es única. Tanto más que para el camino real, los distritos mineros del norte están sólidamente unidos a México, en consecuencia al Anáhuac. Todo el sistema del México colonial desembocaba, y desemboca aún, en Veracruz.

Y, sin embargo, esta concentración debe de todos modos sorprender. Cualesquiera que sean las extraordinarias cualidades de Veracruz (es decir, el punto prácticamente, donde las altas mesetas montañosas y volcánicas, con suelo firme propio para la construcción de los caminos, ricas y pobladas, se aproximan más a la costa, reduciendo al mínimo el infierno de una de las llanuras costeras más malsanas del mundo), es sorprendente el éxito de la concentración realizada en una

costa abierta, sin que juegue, como en Nombre de Dios-Porto Belo, la concentración física de un puerto necesario.

Veracruz muestra, más allá de las condiciones geográficas locales (las que limitan mucho, como se verá), cuánto favorecerían las condiciones técnicas del tiempo, semejante concentración. No, la concentración casi perfecta del tráfico transatlántico de la Nueva España a Veracruz no permite que se tenga duda al respecto. Ilustra, por encadenamiento de circunstancias, muchos otros problemas; sobre todo el del monopolio de Sevilla. Si no se comprenden bien las condiciones específicas de la navegación a vela transoceánica en convoy, el monopolio de Veracruz es, de hecho, más paradójico aún que el complejo portuario andaluz-canario en España.

Es evidente que esta actividad se completa con un gran esfuerzo de cabotaje. Veracruz, para toda la costa del Mediterráneo americano, como Sevilla para la costa de España, concentra y, sobre todo, redistribuye riquezas.³³ Aquí, una vez más, el papel de Veracruz es esencial.

III. EL IMPERATIVO GEOGRÁFICO

LA COSTA DE LA NUEVA ESPAÑA es mediocre y difícil. Costa baja, arenosa, pantanosa, asolada por la fiebre. Es un infierno del que se huye.³⁴ Lo prueba la elevada mortalidad en Veracruz, apenas menos elevada que la causada por la diarrea en el istmo.³⁵

1. COSTA MALSANA, COSTA PELIGROSA. Los mil kilómetros de costa que van de Yucatán al río Pánuco, límite septentrional, durante más de un siglo, de la presencia española, están casi deshabitados. La población indígena de la costa, sin duda menos densa y más frágil, no ha resistido el impacto del establecimiento español. Velasco ha expresado muy bien este hecho que se podría formular, según él, en forma de regla: la fragilidad en América de la población de las tierras calientes.³⁶ Lo despoblado de la costa de Pánuco a Yucatán, ilustra muy bien lo expresado antes. Al sur del Pánuco, en la única parte de la costa que tuvo un ensayo serio de poblamiento

español, pronto no quedan sino ruinas de dicha población. Al norte, entre el río Pánuco y la Florida, las grandes invasiones de la primera mitad del siglo *xvi* no lograron incrustar una presencia colonial,³⁷ a causa de la ausencia de toda población india continua sobre la cual pudiera establecerse una colonia. La colonización contribuyó, pues, a apoyar más aún un carácter profundo de la geografía humana precolombina de esta región, el contraste que opone a las "tierras calientes", deshabitadas, las "tierras frías", fuertemente pobladas.

Existen, de hecho, muy pocos puertos posibles. Velasco ve nueve en la costa del Golfo de México, pero él entiende por puerto toda playa donde en caso de necesidad los navios pueden y han podido descargar algunas mercancías.³⁸

La costa del Golfo de México tiene además, con razón, siniestra fama. Los contemporáneos, después de algunas penosas experiencias, la consideraron con justicia como particularmente peligrosa. Los huracanes son responsables de las más grandes catástrofes, pero se les evita no navegando durante el período más peligroso.³⁹ El estudio de las distribuciones estacionales de los movimientos portuarios, lo muestra claramente.⁴⁰ Pero, además de los huracanes irremisibles, otro peligro menos espectacular vuelve, la mayor parte del año, particularmente difícil e incierta la navegación en el Golfo de México; son los nortes, estos vientos violentos del sector norte que arrojan a los navios contra la costa, los responsables de interminables y angustiosas esperas, que dificultan las maniobras en el puerto y ocasionan una infinidad de accidentes menores, sobre todo encalladuras. No todas están anotadas en nuestros cuadros.⁴¹

2. UNA NAVEGACIÓN DIFÍCIL: TIEMPOS PERDIDOS. No existe prácticamente un trayecto tan incierto como el recorrido de la costa del Golfo de México a las grandes Antillas. En ninguna otra parte se cumple tan plenamente la regla a menudo enunciada: nada de tiempos medios, tiempos cortos o tiempos largos. Sin tener en cuenta el tiempo de parada en La Habana (sin tomar en cuenta, por consiguiente, el riesgo de invernar en este puerto), el recorrido Veracruz-La Habana (unos 1,300

kilómetros),⁴² no sólo alcanza un retardo completamente extraordinario en el promedio de velocidad, sino también un coeficiente máximo de incertidumbre.

El coeficiente C del cuadro⁴³ expresa una dificultad excepcional, 144.69 % para un viaje sin escala. Ningún trecho de ruta, tan corto, tan bien abalizado, tan frecuentado, presenta tal suma de dificultades náuticas. Pero la más grande reside en lo imprevisible: de dieciocho a cincuenta y ocho días, según haga o no buen viento, con un tiempo medio de treinta y tres días que no significa nada, puesto que este tiempo de recorrido es, de hecho, muy raro. Si se toman, en efecto, los once viajes inferiores a la media, se llega a un poco menos de veinticinco días; con los viajes más largos, a más de cuarenta y tres. Sólo cinco viajes, entre 23, en convoyes registrados y medidos, en el recorrido Veracruz-La Habana, se hizo en un tiempo que no difiere sustancialmente de la media de treinta y tres días. Sorprende un coeficiente tan disperso. En una carta que el capitán general Pedro de las Roelas escribió al rey el 24 de agosto de 1566 desde las Azores, donde aconseja sobre el canal de la casa, relata un viaje difícil, pero sin catástrofe.⁴⁴ Diez navíos que salieron de San Juan de Ulúa el 5 de abril, fueron dispersados e importunados por los nortes. Necesitaron cincuenta y cinco días para reagruparse en La Habana. Cincuenta y cinco días para recorrer 1,300 kilómetros, o sea 23.5 kilómetros por día. Y éste no es el viaje más largo de todos los que se conocen al detalle. Es particularmente interesante, sin embargo, precisamente en la medida en que no es de tal modo extraordinario. El incidente de 1566 es sólo un incidente. El tipo de viaje feliz cuando los nortes se entrometen.

Se posee otro medio, también de una manera perfectamente objetiva y sin temor de anacronismo, puesto que no queremos proyectar en la geografía del pasado las comodidades que podría ofrecernos la geografía del presente. Los cuadros de las pérdidas sitúan la costa del Golfo de México entre las zonas más peligrosas, mucho más de lo que una cartografía común lo haría suponer.⁴⁵ En efecto, la simple comparación de las pérdidas entre el complejo portuario andaluz, Veracruz,

La Habana y Nombre de Dios-Porto Belo, da una visión simplificada que no tienen en cuenta el volumen total del movimiento.⁴⁶ Ahora bien, La Habana ve desfilar la totalidad del tráfico de regresos, más una pequeña parte de idas, o sea alrededor del 50 % en total; las Azores, la totalidad de los regresos; el complejo portuario, Sevilla-San Lúcar-Cádiz, alrededor de 90 a 95 % del total de las idas y regresos registrados en el interior del sistema escogido. Una mejor apreciación de las dificultades de la navegación debe tener en cuenta el volumen del tráfico en cuestión.

La ventaja aparente de la costa del Golfo de México procede, además, de su relativa protección contra las invasiones enemigas. Esta protección es consecuencia de su alejamiento, de las dificultades de navegación que resultan de las condiciones de los vientos y de las corrientes, de la poca riqueza de hombres y de ciudades que ofrece a las invasiones venidas del mar. Aunque paradójicamente la protección de que goza Veracruz contra los ataques de un eventual enemigo la debe a los excesivos peligros del mar. En efecto, la comparación hecha sólo sobre pérdidas marítimas y navíos encallados⁴⁷ coloca a Veracruz, es decir, a la costa del Golfo de México, en una posición completamente excepcional. Nótese que de 23 navíos hundidos o encallados en Veracruz, o sea el 37 % del tráfico global, contra 29 navíos en La Habana, o sea el 50 % del tráfico, y 61 en el conjunto Sevilla-Guadalquivir-Cádiz, o sea el 95 % del tráfico.⁴⁸ En la jerarquía relativa de las zonas naturalmente peligrosas, el fondo del Golfo de México se coloca en buena posición, inmediatamente después Guadalquivir y las Azores, mucho antes que el istmo de Panamá.

De esta dificultad se posee una prueba suplementaria en la asombrosa repartición estacional de las entradas y salidas de los navíos en el puerto de Veracruz.⁴⁹ Es notable el extraordinario sincronismo que, tanto a la ida como al regreso, caracteriza el tráfico del puerto de Veracruz con América y con España. Vale la pena tener en cuenta este sincronismo porque no es evidente. Si se relaciona, por ejemplo, con la repartición estacional de las entradas en el puerto de Nombre de Dios⁵⁰ (en una época, es cierto, cuarenta años anterior, pero ello no

cambia el problema), se notan grandes diferencias entre el movimiento del puerto con España y el movimiento del puerto con América.

Los tráficos españoles y los tráficos de India a India, del gran puerto, obedecen a lógicas diferentes. Si se compara, por el contrario, la curva del tráfico español (t. VII, p. 115, gráfica de la izquierda en negro) con la curva del tráfico con América (t. VII, p. 115, gráfica de la derecha en negro), entradas y salidas del puerto de Veracruz, se comprueba que, a pesar de las diferencias de detalle (el movimiento con España, en convoyes, es más profundo), las dos curvas tienen el mismo curso. Marcan dos períodos de actividad y dos períodos de aguas muertas. Los períodos de no actividad corresponden a la segunda quincena de junio, julio y agosto, por una parte, de octubre a abril, por otra; lo que deja apenas dos meses y medio de intensa actividad. Con este movimiento irregular, el movimiento del puerto de Nombre de Dios y su único intervalo correspondiente al mal tiempo de otoño, de fines de septiembre y principios de octubre, ofrecen un contraste muy pronunciado. La irregularidad del tráfico a Veracruz, la irregularidad, sobre todo, del tráfico de India a India con América, constituye una prueba más de las malas condiciones de la navegación en el Golfo de México.

Estas malas condiciones meteorológicas con que se topa la navegación en el Golfo de México explican la extraordinaria concentración del tráfico en un solo punto. . . , puesto que era necesario, por simples razones náuticas, encontrar un sitio que compensase lo mejor posible una pesada serie de desventajas naturales. Se tratará de saber cómo y en qué medida operó esta compensación. Pero se posee una prueba suplementaria de esta concentración, el tráfico detallado de Veracruz.

3. LA CONTRAPRUEBA DEL CABOTAJE NORTE-SUR. Esta contraprueba no deja de ser útil. Se puede, en efecto, extrañarse (algunos no dejarán de hacerlo y de obtener de allí un argumento) de una concentración tan completa del tráfico de toda la Nueva España atlántica en un solo punto y, sin embargo, imaginar, por ejemplo, una apariencia de monopolio,

réplica, para México colonial, del monopolio andaluz ultramarino. Para legitimar este proceso, se necesitaría que hubiera, además de Veracruz, otros puertos. Estos puertos no existen, o son tan insignificantes, que no existen prácticamente en la escala de un tráfico transoceánico. En efecto, no tenemos ninguna razón para dudar del movimiento total de Veracruz.⁵¹ Ahora bien, si se examina el cabotaje de Veracruz, es asombroso el pequeño número y la insignificancia de las direcciones y procedencias que afectan a los puertos vecinos. Yucatán, Campeche, Tabasco e incluso Coatzacoalcos, no son, propiamente hablando, la Nueva España; más allá del istmo de Tehuantepec pertenecen a la región de los istmos; Florida debe excluirse también del espacio novohispano *stricto sensu*; no quedan más puertos pertenecientes verdaderamente a la Nueva España, sino Tamiahua, Tampico y Pánuco, o sea, en total, para un período de cinco años y medio, seis barcas solamente, de un total de 763 navios. Trátase solamente de barquitos.⁵² El movimiento de Veracruz con los puertos de la Nueva España propiamente dicha, representa apenas las cinco centésimas partes del conjunto del movimiento de Veracruz en volumen. En valor, la diferencia (no hay duda) sería infinitamente más grande aún.

Caería, ciertamente, muy por debajo de la milésima parte. Semejante estructura es propiamente única en la historia portuaria. Nombre de Dios ofrece un término válido para la comparación.⁵³ Las gráficas muestran a primera vista un cabotaje incomparablemente más importante con los puertos más cercanos. Semejante situación es clara. Deriva, simplemente, del hecho que Veracruz-San Juan de Ulúa está aislado, único centro activo en medio de un desierto. La concentración de las riquezas de la meseta de Anáhuac se hace directamente por la ruta terrestre en dirección de Veracruz-San Juan de Ulúa. El verdadero obstáculo es la planicie húmeda, caliente, fiebrosa y extensa, salvo a la altura de Veracruz. El secreto de Veracruz deriva de ello: acercar el Anáhuac al mar, colocarse en un estrecho en el océano catastrófico de las planicies repulsivas entre la meseta habitada y el mal conductor.

4. DEL RÍO PÁNUCO A VERACRUZ. Sobre la costa catastrófica, desde la frontera del río Pánuco⁵⁴ hasta San Juan de Ulúa, el desierto visto desde el mar es casi perfecto.

La provincia de Pánuco es antigua. Fue descubierta y ocupada en 1518.⁵⁵ En los años que siguieron a la conquista, debió haber ahí un movimiento sensible entre el monopolio y la región de Pánuco,⁵⁶ pero este tráfico declinó rápidamente. Durante varias décadas, la provincia de Pánuco no parece haber tenido otro acceso que un mediocre puerto de estuario.⁵⁷ Solamente navíos de menos de 50 toneladas podían entrar ahí.⁵⁸ El interior de la provincia, además, está prácticamente deshabitado: 10 familias y 300 indios tributarios.

Varios intentos repetidos parecen haberse hecho sin buen éxito en esta dirección. En 1560 se fundó un puerto en la desembocadura del Pánuco: Tampico, del que nada deja prever su fama de los tiempos históricos del petróleo. Diez años más tarde, contaba 24 vecinos y 226 indios tributarios.⁵⁹ Recobró y rebasó, bajo el punto de vista de la población colonial, el interior de la provincia. Pero es una prosperidad sin futuro. No deja aparentemente ningún rastro en el índice de actividad de los registros de Sevilla. Por mediocre que sea, el conjunto Pánuco-Tampico⁶⁰ es el único elemento notable en la costa de la Nueva España propiamente dicha. En el curso de los seis años dispersos que hemos tenido en cuenta para ilustrar en detalle el tráfico de Veracruz,⁶¹ de 763 movimientos (para el periodo que va del 1º de julio de 1590 al 30 de junio de 1594, del 1º de julio de 1611 al 30 de junio de 1612, del 1º de julio de 1615 al 30 de junio de 1616), uno se hace con Pánuco, cuatro con Tampico, o sea cinco apariciones (se trata, como se recordará, de barquitos, de simples barcas),⁶² de seis en total para el conjunto de los diferentes puntos de la costa que se extiende desde la desembocadura del Río Pánuco hasta Veracruz.

Fuera de Pánuco-Tampico, se arriesgará esta irrisoria realidad de expresión de complejo, una sola aparición, la salida de una barca en la primera quincena de junio de 1594,⁶³ en dirección de la laguna de Tamiahua, aproximadamente a 60 kms. al sur de Tampico, y a 350 kms. al norte de Veracruz.

Se puede preguntar en qué medida la actividad de Pánuco-Tampico-Tamiahua logró, sin embargo, mantenerse aún a ese nivel tan reducido. A mediados del siglo xvii, la costa está tan despoblada que tripulaciones inglesas pueden permanecer allí semanas enteras sin que su presencia atraiga la atención. El 13 de noviembre de 1655 se sabe de la llegada a México, para ser encarcelados, de 22 ingleses que fueron aprehendidos en esta tierra de nadie, por "mulatos vaqueros del puerto de Tampico".⁶⁴

5. AL SUR DE VERACRUZ. La costa está vacía según nuestros índices de actividad: no hay nada en los registros de Sevilla ni en el movimiento detallado del puerto de Veracruz. Para encontrar una vida de relaciones suficientes para dejar algunos rastros en nuestras series, hay que llegar a Coatzacoalcos y Tabasco (14 navios para Coatzacoalcos, 50 para Tabasco). Pero eso nos lleva a 250 kilómetros para Coatzacoalcos y cerca de 400 kilómetros para Tabasco.

En consecuencia (ésta es la lección que es necesario retener), desde la desembocadura del Río Pánuco (frontera norte de México, durante cerca de dos siglos) hasta Coatzacoalcos (salida atlántica del istmo de Tehuantepec, sobre 600 kilómetros de costa), sólo existe un puerto, el famoso complejo, Veracruz-San Juan de Ulúa.

IV. SAN JUAN DE ULÚA-VERACRUZ EN BUSCA DE UN SITIO

EN ESTOS 650 KILÓMETROS DE DESIERTO, era preciso que se estableciera en alguna parte el punto de contacto entre el Anáhuac, su gente y el mar. Pero el sitio ideal no se encontró en seguida. Entre el primer sitio de Cortés, el más al norte, y el sitio de la Nueva Veracruz, hay alrededor de 60 kilómetros. Sobre estos 60 kilómetros, la baja llanura se estrecha, la meseta se acerca. El gran puerto está ahí necesariamente. ¿Pero dónde? Se duda legítimamente.

El sitio más viejo de la Villa Rica de la Veracruz, fundada por Cortés en 1519 (en un principio un campo, algunas trin-

cheras, sin duda, una palizada a continuación, después de la incursión a Zempoala, ya el primer trazo de una ciudad, iglesia, calles y plaza), se encontraba al Norte de esta zona de incertidumbre, entre el mar⁶⁵ y la localidad de Quiavitzlán, en un lugar plano, al norte de Zempoala.

Después de algunos años, el complejo del norte se abandona por una segunda Veracruz, más al sur.⁶⁶ Pero este sitio de desembocadura no es mejor que el primero. De hecho, durante la mayor parte del siglo xvi, hasta 1600, habrá dos puertos⁶⁷ a 25 kilómetros de distancia:⁶⁸ Veracruz, puerto de estuario y sitio malsano al norte, y la isla de San Juan de Ulúa, con funciones más bien militares.

Esta cualidad no es satisfactoria. Se utiliza San Juan de Ulúa en segundo plano. Muy rápidamente aparece la superioridad de la isla a los usuarios de la Carrera, pero este reconocimiento va a chocar, como siempre, con la fuerza de la inercia de las gentes de mar y con la hostilidad activa de los habitantes de Veracruz, poco deseosos de hacer los gastos de un cambio de sitio.⁶⁹ Al principio, solamente se había considerado una transferencia a la isla de Ulúa del conjunto de las instalaciones, un reagrupamiento de todo el complejo en la isla de San Juan, parece que éste es el caso de los proyectos de los años 70 del siglo xvi; después, un poco más tarde, con el crecimiento del tráfico, esta solución no será ya suficiente, se juzga necesario entonces duplicar la isla por el emplazamiento en la costa de Tierra Firme, justamente enfrente del célebre islote.⁷⁰

Esta ciudad del antiguo Veracruz se niega a morir; queda, por otra parte, algo frágil, somero. Velasco en 1570, Antonelli en 1590,⁷¹ hacen de ella un cuadro poco encantador. Sol, dunas y pantanos. . . La ciudad sufre el calor, la humedad y las fiebres, que resienten hasta sus habitantes ocasionales, indios de las mesetas, marinos de las flotas; no tiene tampoco las ventajas de un puerto bien situado. La barra del río, el azolve, los vientos, son otros tantos peligros para tesoros y mercancías. Los navíos que anclan más a menudo, en San Juan de Ulúa, casi no se aventuran ahí. Abierta, sin protección, desde el punto de vista técnico por las mediocres construccio-

nes portuarias, las precarias obras de defensa, de cal, pronto de piedra sacada de los islotes vecinos, o de Campeche, penosamente efectuadas en San Juan, a 20 kilómetros de allí, ni le van ni le vienen. Sigue siendo una ciudad de madera, de adobes, de paja. Las casas se construyen con la madera de los restos de los naufragios o de los navíos volcados (son numerosos los navíos que cada año terminan su vida en las Indias). Con todo, esta pequeña ciudad de alrededor de 200 hogares en 1570,⁷² aumenta a fines del siglo xvi. La mano de obra servil, 600 negros, es numerosa en relación con los españoles, menos numerosos. La necesita, pues hay pocos indios.⁷³ Sin embargo, todo falta, hasta el agua que se trae en grandes tinajas de una laguna vecina, estancada.

A pesar de las resistencias obstinadas, la solución lógica, preconizada desde hacía mucho tiempo, ocurre en 1600. Había ya, frente a San Juan, más cerca del río de Medellín, donde era más fácil abastecerse de agua, el embrión de un puerto, algunas casas, en el último tercio del siglo xvi.⁷⁴ Al instalarse ahí, la Nueva Veracruz se acerca al islote protector de San Juan de Ulúa, y los dos puertos, San Juan y su isla, y frente a éste Veracruz, en la costa, terminan por confundirse. Este reagrupamiento se sitúa apenas dos años después del reemplazo de Nombre de Dios por Porto Belo en 1598. Hace de estos años, el momento culminante de los siglos xvi y xvii, una gran fecha de cambios radicales en el equipo portuario de las Indias en un momento esencial de la muy grande coyuntura Atlántica. Dota a México de un puerto capaz de hacer frente al desarrollo de su papel de 1600 a 1620.⁷⁵

Es, en efecto, la impresión que se desprende cuando se examina el voluminoso expediente de los incidentes a la entrada y a la salida de Veracruz. Aparece, guardada toda proporción, más copioso al principio que al fin. Un mejor conocimiento de la meteorología permite evitar los nortes. Los progresos son lentos, pero no son ciertamente subjetivos. Proceden de una larga reflexión y de algunos informes posteriores al reagrupamiento del sitio en 1600. Dos elementos estadísticos permiten medir estos progresos, por una vez, apreciables. La repartición estacional del movimiento⁷⁶ a fines del

siglo xvi y a principios del xvii. Una concentración tan insólita⁷⁷ procede, necesariamente, de una larga experiencia. Debe constituir, además, un buen medio de defensa, si se refiere a la evolución de las pérdidas. El cuadro cronológico de las pérdidas en el Puerto de Veracruz⁷⁸ no da, evidentemente, sino una serie de órdenes de importancia por debajo de la realidad. Se pueden comparar las pérdidas en el curso de la segunda mitad del siglo xvi y la primera mitad del siglo xvii, puesto que de 1551 a 1600 y de 1601 a 1650, se trata de un movimiento muy sensiblemente igual.⁷⁹ Así, pues, el informe de las pérdidas registradas, siendo todo igual (21 de un lado, 3 del otro) marca bien la amplitud de los progresos realizados. Estos progresos, en el orden de la seguridad, son muy específicos en el caso de Veracruz, pues no corresponden a las tendencias generales de una evolución global.⁸⁰ Se sitúan casi únicamente en el orden de la seguridad, pues no parece, a pesar de algunas pequeñas mejoras, a pesar, sobre todo, de la muy grande ventaja que deriva del reagrupamiento de los sitios alrededor del islote de San Juan, que haya habido entre 1590 y 1650 una mejora radical del equipo portuario. Sigue siendo el puerto más grande de las Indias, como en las orillas del Guadalquivir, en un nivel técnico fijo.⁸¹

V. ESTADO PRECARIO DE LOS MEDIOS, INTERMITENCIA DE LAS ACTIVIDADES

EL PUERTO MÁS GRANDE; apenas formulado este juicio, se siente inquietud. ¿Es cierto que sea ése el puerto más grande o al menos uno de los dos puertos mayores de las Indias? Los expedientes dan, en efecto, una impresión de perpetuo sofocamiento. La mejor defensa contra los nortes y el mejor conocimiento de la meteorología confieren al movimiento estacional una estructura variante que es responsable de las desembocaduras angostas y de los puntos peligrosos. El puerto de Veracruz, aun después y principalmente de 1600, sigue siendo insuficiente para las necesidades del tráfico. Una flota entera no cabe bien cuando busca refugio en él; éste es el caso,

por ejemplo, en 1648-1649, cuando la gran peste,⁸² cuando a las dificultades naturales se añade una extraordinaria.

1. CONTROL FISCAL. Por esta razón, ciertas estructuras del tráfico en el Atlántico del Antiguo Régimen se acentúan. El control fiscal parece particularmente difícil. De ahí la enormidad de este expediente confuso de los fraudes en Veracruz. La dualidad hasta 1600 (entre Veracruz y San Juan de Ulúa, Los difíciles transbordos, la escasez de barcas en el momento de la llegada de las flotas), la obligación de proceder a cargar y descargar con un personal insuficiente de seiscientos negros que pasan del subempleo endémico al superempleo irremediable, todo eso plantea problemas de muy difícil solución. El control se ejercía, además, con un personal insuficiente y medios irrisorios. Un gran proyecto para la construcción de un edificio de aduana se promovió, una vez más, en 1616,⁸³ pero se sabe que no se realizó hasta mediados del siglo.⁸⁴ La concentración del puerto alrededor del sitio de San Juan de Ulúa, a pesar de la simplificación que de ella resulta, no parece haber modificado mucho esta situación. En efecto, la serie del almojarifazgo⁸⁵ percibido en Veracruz sobre los movimientos de los navios con España y América permanece casi constante. Nada hace pensar en una modificación radical de la eficacia de las obligaciones fiscales.

2. UNA CIUDAD EPISÓDICA. Pero este precario estado fiscal debe ponerse en relación con lo precario de los medios. A pesar de las apariencias, Veracruz se parece más todavía a Nombre de Dios-Porto Belo que a Sevilla. Un gran puerto de las Indias se parece, primero, a un puerto de su tiempo, y más, a otro puerto de las Indias,⁸⁶ que a un puerto de Europa. De hecho, en esta mediocre ciudad de 1,500 almas quizás,⁸⁷ en tiempo muerto, entre dos convoyes, se buscarían en vano los elementos de una clase dirigente. En relaciones atlánticas de la Nueva España y de España, no hay sino dos puertos, Sevilla y México. Veracruz sólo es un punto de carga y descarga, un lugar de tránsito. Cuando la flota llega, a lo ancho de la costa, cuando permanece ahí por algún tiempo, Veracruz no es ya

Veracruz, sino la playa donde se mezclan, no sin choques, dos ríos competidores y algo hostiles. Una flota tiene, en promedio, entre dos mil y cuatro mil hombres, fuerza que sobrepasa mucho a la de la población fija de Veracruz. Reside, más o menos, dos veces durante ocho meses, cada tres años,⁸⁸ o sea alrededor de dieciséis a diecisiete meses de cada treinta y seis. Cuando llega la flota, la oleada salvaje de los rudos arrieros baja del Anáhuac, un millar de hombres tal vez, dos tres mil bestias. La población de Veracruz se triplica. Veracruz ya no es Veracruz. Es casi el terreno de la violencia; el capitán general es el amo ahí, como a bordo, menos totalmente tal vez, que en la playa indefinible de Nombre de Dios, porque la fuerza militar de que dispone es menor y el desnivel de las fuerzas menos acentuado que en la gran feria del istmo. Sin embargo, visto en perspectiva, las identidades son superiores a las desemejanzas: Veracruz es, ante todo, una ciudad episódica, un confluente que va y viene.

Estas diferencias de población son, por lo demás, un medio de resolver el gran problema técnico que plantea la intermitencia de las actividades que denuncian elocuentemente las reparticiones estacionales del movimiento.⁸⁹ La fluctuación humana en Veracruz comparte pues, atenuándola, la fluctuación económica estacional. Es un medio imperfecto de vencer la contradicción de un ritmo de actividad demasiado difícil. No impide que sucedan a fases de subactividad, para el pequeño núcleo local, otras de sobreactividad. Las casas que mandan las diecinueve vigésimas, a lo menos, del tráfico que recibe la etapa Veracruz-San Juan de Ulúa, no residen en Veracruz. Envían a ella sus factores. Su sede social es México o Sevilla. Los conflictos de que Veracruz ha podido ser testigo son aquellos que oponen, en su campo cerrado, México a Sevilla, al ritmo de la coyuntura, aliados o enemigos.⁹⁰ La única autonomía (y ésta ni siquiera es segura) que conserva Veracruz, el único tráfico que animan tal vez a los hombres establecidos en el puerto, no afecta sino a un tráfico de simple cabotaje.

VI. LOS GRANDES TRAZOS DEL MOVIMIENTO

RESULTA DE ESTA SITUACIÓN, que estudiar el tráfico de Veracruz es estudiar no el tráfico del puerto, sino el de todo México. Varias conclusiones se impondrán inmediatamente: la parte abrumadora de España y detrás de España de Europa, tanto en las importaciones como en las exportaciones; la extraordinaria estabilidad de este tráfico, no solamente en el orden cronológico estrecho del Atlántico de la primera modernidad, sino también en todo el período colonial.

I. LA PARTE DE ESPAÑA. Parte abrumadora de España. Parte abrumadora también en volumen. Es paradójicamente tan grande, aun en volumen, como en Nombre de Dios.⁹¹ Ciertamente, en los seis años estudiados en detalle,⁹² las entradas y salidas no españolas la aventajan en apariencia. De 763 movimientos anotados, 289 son imputables al complejo portuario andaluz-canario, 474 al comercio de India a India; pero si se toma en consideración el tonelaje unitario medio de los navíos, el movimiento en volumen con España se establecerá a un nivel igual a 250 % aproximadamente del nivel del comercio con América. En valor, como en Nombre de Dios, ninguna comparación es posible. El tráfico de India a India, de acuerdo con las series del almojarifazgo,⁹³ no sobrepasa la media del 3 al 4 % del tráfico total que se efectúa en el interior del monopolio. El tráfico de India a India representa, pues, el 170 % del movimiento unitario con el monopolio, 40 % del movimiento en tonelaje, pero sólo 3 a 4 % del valor del movimiento. La naturaleza de estos cambios se define así: proceden de España, vinos, aceite, hasta en otro tiempo, trigo, y al principio del período, mercurio, fierro, tejidos de gran valor, papel, libros, utensilios de toda clase. En el otro sentido, de la Nueva España hacia Europa, naturalmente, plata primero, cochinilla, pieles, índigo, lana, materiales tintóreos, maderas preciosas,⁹⁴ y desde 1600 a 1620 sobre todo,⁹⁵ sedas de China. No podría tratarse (aunque esto sea tentador) de arriesgar, a propósito de Veracruz, un balance anticipado de la economía neovohispana. Por Veracruz, la Nueva España

exporta al principio plata, ciertamente; pero a diferencia de Perú, por el istmo, la Nueva España exporta en cantidad relativamente más importante, pieles, materiales tintóreos, plantas medicinales y sobre todo cochinilla, y en forma creciente, índigo.⁹⁰

Veracruz, en lo tocante a la cochinilla, en esta época el colorante más caro de América, tiene casi el monopolio.⁹⁷ La cochinilla exportada sólo por el puerto de Veracruz, representa, en valor, alrededor de cuatro veces la totalidad de las pieles exportadas por la América española en conjunto. El índigo ocupa un lugar privilegiado. Es menos exclusivamente mexicano *stricto sensu*, que la cochinilla. Salido más tarde, acaba por igualarla en las exportaciones de Veracruz. Pero Veracruz también exporta grandes cargamentos: las pieles sobrepasan muy ampliamente el nivel de las islas.

2. LA PARTE DEL MEDITERRÁNEO AMERICANO. Además de los cambios Nueva España-España en el marco del comercio oficial, el tráfico de Veracruz concentra mercancías de las costas del mediterráneo americano, virtualmente nada procedente de los 650 kilómetros de costa de la Nueva España propiamente dicho:⁹⁹ 6 movimientos sobre 763, la tresmilésima parte del movimiento en volumen, la cincuenta milésima parte tal vez del movimiento en valor. La Nueva España propiamente dicha no tiene cabotaje en la costa Atlántica. Esto se debe a la existencia, entre el océano y el mundo animado de las mesetas, del desierto, barrera de la planicie costera a través de la cual Veracruz abre la única brecha. Nada tampoco con el norte. El tráfico con Florida no añade gran cosa: ocho movimientos en seis años.

Veracruz está ligado, en cambio, por un cabotaje apreciable, a las costas del mediterráneo americano entendido en sentido lato. Principalmente los territorios del istmo, es decir, Coatzacoalcos, la desembocadura de Tehuantepec, Tabasco, Campeche, Yucatán.¹⁰⁰ Se trata, esencialmente, de una concentración en Veracruz de la producción de colorantes y de diversas maderas de la región, en vista de su exportación más cómoda, por su cercanía a la Tierra Firme. Estas relaciones

aumentarán cuando, en la segunda etapa del período colonial, la Nueva España se convirtió en el primer importador de cacao de la costa venezolana, pero por el momento, el grupo de territorios de la Tierra Firme se coloca todavía muy lejos, detrás, en segundo lugar respecto de las islas. En el primer lugar de las islas, Cuba, con la que Veracruz parece más exportador que importador. El desequilibrio de las exportaciones en dirección de La Habana, debe relacionarse con las exportaciones de víveres de la Nueva España en dirección a la gran isla para las necesidades de los convoyes.

Las modalidades del aprovisionamiento de las flotas no son, por lo demás, sino uno de los aspectos menos paradójicos de la situación de Veracruz. Veracruz, puerto sin agua, también carece de víveres. El aprovisionamiento de las flotas, el de La Habana, el aprovisionamiento de una porción desmesuradamente aumentada cuando los convoyes permanecen ahí, necesita que llegue de las mesetas una masa considerable de productos agrícolas. Se entiende así mejor la dictadura de los arrieros, ese temible grupo de muleros en Veracruz. En efecto, además de todas las mercancías embarcadas y desembarcadas, la arriería debe transportar todos estos víveres. Veracruz no es otra cosa, al final de cuentas, que un simple lugar de transbordo del eje México-Sevilla. Un transbordo del muelle o del puente de los navios al lomo de mulas, un transbordo que no puede esperar porque los productos alimenticios no permiten que se difiera su envío, y porque Veracruz no posee ningún abrigo para proteger las mercancías contra la intemperie, esa terrible intemperie de uno de los más severos climas tropicales húmedos. De esto resulta un estado de tensión constante en el mercado de las recuas. El pueblo rudo de los arrieros, solicitado más allá de sus posibilidades y colocado, en estas condiciones, en posición de potencia, ejerce en la vida de los cambios de la Nueva España una presión a menudo insoportable, de hecho, mal soportada.

3. PERMANENCIA. Una última comprobación se impone, la extraordinaria duración de las constantes que de ella se desprenden. Las estructuras del tráfico a Veracruz, tal como

parecen imponerse, sobrepasan mucho el tiempo requerido generalmente en el primer Atlántico hispano-americano, para cubrir y exceder con amplitud los tres siglos de la era colonial.

A fines del siglo xviii y al principio del xix, de 1790 a 1821, el tráfico del puerto de Veracruz, tal como lo reconstituye Robert Sidney Smith en su excelente artículo de la *Hispanic American Historical Review*,¹⁰¹ no aparece muy diferente de lo que se ha podido observar dos siglos antes. Es necesario esperar el final del siglo xviii¹⁰² para que el volumen del movimiento global (España más América) exceda al de los últimos años del siglo xvi y de los primeros del xvii, o sea un término medio anual de un poco más de 68.4 unidades. Aún en la cumbre de la prosperidad del fin del siglo xviii, el volumen de las entradas permanece, con respecto a nuestro término de referencia, en una relación de 250 a 300 %. En promedio, el volumen anual unitario es apenas superior al doble de lo que era en el momento culminante de los siglos xvi y xvii. Se comprobará, con más sorpresa aún, que el movimiento de las entradas en el puerto de Veracruz de 1790 a 1794, no sobrepasa al de las entradas en Nombre de Dios alrededor de 1550.¹⁰³ La comparación es tanto más valedera cuanto que el tonelaje unitario medio ha permanecido muy sensiblemente igual.¹⁰⁴ Los navíos que frecuentan el puerto de Veracruz a finales del siglo xviii y a principios del xix no son más grandes que sus ancestros de fines del xvi. Entre el nivel de las entradas de mediados del siglo xix (5 años, según R. S. Smith, de 1840 a 1845 y nuestra base de referencia, la diferencia es de sólo 250 % (186.2 navíos en promedio de 1840 a 1845, 68.4 de 1590 a 1615). Si se compara 1590-1615 a 1790-1821, se prueba que la diferencia se debe únicamente a los navíos de procedencia americana. El número y el volumen de los navíos de procedencia española no ha variado sensiblemente. El movimiento con España (entradas a Veracruz-San Juan de Ulúa) es, según Robert S. Smith, de 57 navíos por año, en promedio, de 1790 a 1794, de 29 navíos de 1795 a 1799, de 73.2 navíos de 1800 a 1804, de 29.2 navíos de 1805 a 1809, de 55.75 navíos de 1810 a 1814, de 50.5 navíos de 1815 a 1819, de 49.5 navíos de 1820 a 1821. Entre la época cumbre de los

siglos xvi y xvii, por una parte y el fin del siglo xviii y el principio del xix, por otra parte, el movimiento es igual,⁵⁰¹ o sea las medias anuales siguientes: 40.5 de 1595 a 1600, 47.6 unidades de 1606 a 1610, 58.5 de 1616 a 1620. Se observará, por ejemplo, que las medias anuales de las entradas de la década 1790-1799 (el tonelaje anual unitario medio de los navíos no ha variado sensiblemente en dos siglos), 43 navíos, según el buen estudio estadístico de Robert S. Smith, son exactamente de la misma importancia que las medias anuales del movimiento de las entradas en el curso de las décadas 1581-1590 33.6 navíos, 1591-1600 35.5 navíos, 1601-1610 41.2 navíos, 1611-1620 43.9 unidades. Esta constante es tanto más perturbadora cuanto que, de 1790 a 1799, el comercio de Veracruz está abierto a todos los puertos españoles, mientras que de 1581 a 1620 se trata, únicamente, del complejo andaluz-canario.¹⁰⁶

Sin embargo, en todo el vasto mundo, qué fantástica mutación cuantitativa de los índices de actividad, a dos siglos exactamente de intervalo, entre las épocas cumbres de los siglos xvi y xvii por una parte, y las de los siglos xviii y xix, por la otra. Las modificaciones (las hay que afectan, de todos modos, el tráfico de Veracruz a dos siglos de intervalo) se deben al tráfico interamericano: ¿Cómo podría ser de otro modo, dado el prodigioso crecimiento de lo que no es México y sobre todo, de todos los territorios que, más allá del río Pánuco, desiertos a fines del siglo xvi, constituyen ahora las primicias cargadas de promesas de los Estados Unidos de América?¹⁰⁷

A la lista de las constantes que casi atraviesan prácticamente toda la era colonial, se puede agregar la población de Veracruz. Contaba aproximadamente con 1,500 habitantes fijos, por el año de 1570; aumentó un poco a finales del siglo xvi y a principios del xvii, en que excede, sin duda sensiblemente a las 2,000 almas; alcanza 3,962 en 1791, y 8,934 en 1818.¹⁰⁸

La costa de la Nueva España, tal como se presenta al principio de la era colonial, después del hundimiento de la población indígena, aparece fuertemente estructurada para los tres siglos de una historia colonial que sólo termina, superficialmente, con la independencia política.

La verdadera ruptura en la historia de México se sitúa mucho más lejos, cerca de nosotros, con la industrialización, es decir, la verdadera independencia. Veracruz corresponde a las dimensiones inmensas de un México en desarrollo exponencial. Pero ha conservado del pasado colonial un rasgo estructural fuertemente dibujado para su propio bien y para el de todo México, la parte inmensa, insólita, que continúa asumiendo en el comercio exterior de una de las más grandes naciones del futuro mundial.

NOTAS

¹ Para más detalle sobre esta noción y de una manera general, para la justificación estadística de las afirmaciones adelantadas en este estudio, consúltese la obra aparecida y por aparecer de Huguette y Pierre CHAUNU en París en S.E.V.P.E.N., 13 rue du Four, Paris VIe, en la colección "Ports Routes Trafics", de la VIª sección de la Escuela Práctica de Altos Estudios (Sorbona).

Seville et l'Atlantique (1504-1650), Primera parte: Parte estadística (1504-1650). Huguette y Pierre CHAUNU: Tomo I: *Introduction methodologique*. Prefacio de Lucien Febvre. París, 1955, gr. en-8, xvi + 332 pp., mapas, 6 cuadros. Tomo II: *Le trafic de 1504 à 1560*, París, 1955, gr. in-8-603 pp. Tomo III: *Le trafic de 1561 à 1595*, París, 1955, gr. in-8, 572 pp. Tomo IV: *Le trafic de 1596 à 1620*, París, 1956, gr. in-8, 594 pp. Tomo V: *Le trafic de 1621 à 1650*, París, 1956, gr. in-8-530 pp. Tomo VI: *Tables statistiques (1504-1650)*, París, 1956, gr. in-8, 1098 pp., en dos volúmenes: Tomo V, 474 pp.; Tomo VI, 624 pp. Tomo VII: *Construction graphique*, París, 1957, in-4, 144 pp. (en colaboración con Guy Arbellot y Jacques Bertin).

Segunda Parte. *Partie interprétative*. Pierre CHAUNU: *Structures et conjoncture de l'Atlantique espagnol et hispano-américain (1504-1650)*. Tomo VIII: *Les structures géographiques*, París, 1959, gr. in-8, cxxv-1212 pp. Tomo VIII-2: *La conjoncture (1504-1592)*, París, 1959, gr. in-8, 840 pp. Tomo VIII-2 bis: *La conjoncture (1593-1650)*, París, gr. in-8, 841-2050 pp., más 26 cuadros y 36 pp. de mapas y gráficas

Cadix et l'Atlantique (1651-1800). Huguette y Pierre CHAUNU: Primera parte: *Parte estadística* (por aparecer). Segunda parte: *Parte interpretativa* (por aparecer). Todas las referencias, sin más precisión, remiten a la obra antes mencionada, *Seville et l'Atlantique*.

² Cf. T. VIII¹, pp. 142-156 y T. VIII² bis, pp. 1537-1540.

³ A excepción de la costa insular de Tierra Firme (cf. T. VIII¹, pp. 585-679).

⁴ E. J. HAMILTON: *American Treasure and the Price Revolution in*

Spain, 1501-1650. (Harvard Economic Studies XIII, Harvard University Press, Cambridge, Mass.; in-8, xxxv + 428 pp. (pp. 42-43). El concepto antillas, tal como lo entiende Hamilton, es más restrictivo que el concepto de islas en el sentido que nosotros le damos. La apreciación, menos de 5 %, no es menos válida.

⁵ Se puede objetar, sobre todo, en virtud de lo que nos ha parecido en varias ocasiones, a lo largo de los análisis precedentes, que las economías de las islas están más replegadas sobre sí mismas, menos tributarias, por consecuencia, del comercio exterior que las economías continentales mineras. Estos escrúpulos y algunos otros caen ante la concordancia de los índices.

⁶ En el primer lugar de los dos primeros, Lesley Byrd SIMPSON, SHERBURNE, F. COOK, *The population of Central Mexico in the sixteenth Century*, 1948, in-8, VI-242 pp., Ibero-Americana, n. 31, y de Woodrow BORAH, *New Spain's Century of Depression*, Berkeley, 1951, in-8, 58 pp., Ibero-Americana, n. 35.

⁷ Según los trabajos muy sólidos de la Escuela de Berkeley, a título de comparación, y por afán de objetividad, compararemos las evaluaciones mucho menos sólidas de Gonzálo AGUIRRE BELTRÁN: *La población negra de México, 1519-1910*, México, 1946; in-8, x + 347 pp. Llega, para el conjunto de México a las cifras siguientes en 1646 (p. 216); europeos, 13,780 almas (0.8 %); africanos, 35,089 (21 %); indios, 1,269,607 (74.6 %); euromestizos (mestizos claros), 168,568 (9.8 %); afroestizos, 116,529 (6.8 %); indomestizos (mestizos oscuros), 109,042 (6 %). Aguirre Beltrán aumenta desmesuradamente, a mi modo ver, la parte de los negros. Basta para convencerse, por simple crítica interna, con comparar su evaluación de 1646 a la de 1742: el lugar africano pasa, si se le da crédito, de mediados del siglo xvii a mediados del xviii, de 35,089 almas a 20,131, de 2 % a 0.8 %. Aun compensadas por la evolución afroestiza inversa (116,529 almas a 266,196, de 6.8 % a 10.8 %), estas cifras son inadmisibles. Nosotros hemos recordado aquí los datos, por lo demás, preciosos, de Aguirre Beltrán (preciosos, porque completan los estudios de Berkeley) no por espíritu polémico, sino al contrario, para probar que existe un consenso sobre la importancia de la población del México colonial.

⁸ Superestructura menos pesada, no soporta ninguna adhesión implícita a un juicio de valor inspirado por la leyenda negra. Menos blancos significa simplemente menos prestaciones, modificaciones menos rápidas de las estructuras indígenas y sobre todo, menos nuevos gérmenes patógenos que afrontar. Sin más.

⁹ Como base provisional, relativamente burda, de nuestras posibilidades de apreciación.

¹⁰ T. VII, pp. 30-31.

¹¹ Fray Toribio de BENAVENTE. *Relaciones de la Nueva España* (ed. Nicolau d'Olwer). México, 1956; in-8, LVII + 208 pp. (p. vn).

12 Definición que corresponden al *Central Mexico* de COOK, SIMPSON y BORAH.

13 François CHEVALIER, *La formation des grands domaines au Mexique*, París, 1952; in-4, XXVIII + 48 pp., 15 láminas, 3 mapas.

14 Bastaría realzar provisionalmente, en la descripción de Velasco, la lista de las provincias que presentan algunas variantes: "no hay pueblos de españoles ningunos..." Esta zona de sub-presencia colonial comienza por la provincia de Meztitlán, muy cercana, sin embargo, a diecisiete o dieciocho leguas solamente al norte de México.

15 Fray Toribio DE BENAVENTE, *op. cit.*, pp. 115-116: "Estas sierras van muchas leguas de largo que es todo lo descubierto, que son ya más de cinco mil leguas y todavía pasan adelante y van descubriendo más tierra..." A propósito de este sistema montañoso, Benavente escribe más adelante (p. 116) refiriéndose más especialmente, es cierto, a Perú: "muy altas y fragosas sierras, mucho más sin comparación de los Alpes ni de los montes Pirineos..."

16 Fray Toribio DE BENAVENTE agrega, *ibid*, p. 115: "Esta tierra se enagosta tanto que queda de mar a mar en solas quince leguas porque desde el Nombre de Dios, que es un pueblo en la costa del Norte hasta Panamá que es otro pueblo de la costa del Mar del Sur no hay más de solas quince leguas..."

17 Cf. T. VIII-2 bis, pp. 853-1525.

18 Serán reabsorbidas, en los siglos XVIII y XIX, por la marcha concéntrica de dos fronteras, la marcha hacia el norte de una frontera imperfecta porque está totalmente llena de superficies múltiples de discontinuidad, la frontera hispano-mexicana al sur, la marcha hacia el sur de una frontera continua, más sólida al norte, la frontera anglo-americana-texana.

19 T. VII, p. 88-89.

20 T. VII, p. 176, p. 375, según ventilación del 10 % de las direcciones y procedencias no especificadas.

21 T. VII, pp. 88-89.

22 T. VII, pp. 86-87.

23 T. VII, pp. 88-89.

24 T. VIII, 1, pp. 580-583.

25 T. VIII, 1, pp. 598-624.

26 T. VI, 2, cuadros 328-358, pp. 557-580.

27 T. VI, 2, cuadros 358-359, p. 580.

28 T. VIII, 1, pp. 821-833.

29 O sea el territorio de la Audiencia de México para lo esencial y el Sur de los nuevos reinos del Norte.

30 Florida no es sino un grupo de presidios aislados del continente en una extensión de 2,500 kilómetros casi inhabitados.

31 T. VI, 2, cuadro 326, p. 556.

32 T. VI, 2, cuadro 327, p. 556.

33 T. VII, pp. 112-115.

³⁴ Cuando hay peligro de epidemia los marinos que pueden hacerlo y los comerciantes, se refugian en la meseta (Gujo, *Diario, op. cit.*, 1, p. 22 especialmente). Es una posibilidad que no tienen en el istmo. Éste fue el caso en 1648. Gujo refiere el suceso, con el estilo que les propio: "...Por agosto de 48, vino a los vecinos de la Vera Cruz una incurable peste, que en breves días se asoló toda ella y duraban las personas tres o cuatro días y de ella participó la gente de la flota conque obligó al general subirse a la Puebla a casa del señor obispo que se dice es su sobrino; duró ms de cuatro meses; llámase dicho general don Juan de Pujadas y Gamboa..."

³⁵ En Veracruz, dicen aún hoy las instrucciones náuticas: "...el clima es malsano en ciertas épocas..." (*Instrucciones nautiques*, N^o 410, p. 144).

³⁶ J. LÓPEZ DE VELASCO, *Geografía y descripción de las Indias* (1^a ed., por Justo Zaragoza, Madrid, 1894, 848 p., mas mapas) pp. 184-185: "Por la bondad de la tierra, ha sido siempre esta provincia muy poblada de indios, aunque en algunas partes della hay menos ahora que cuando entraron los españoles, como es en las costas donde por ser la tierra más caliente y húmeda no duran tanto los indios..."

³⁷ VELASCO, *op. cit.*, p. 179. Velasco subraya a propósito de la costa ("... cuya costa y mar se dice del Golfo de la Nueva España...") en la zona de las incursiones de Pánfilo de Narváez (1527) y de Hernando de Soto (1537-1538) que está totalmente vacía desde la altura de Zacatecas (entiéndase en la costa de la región de Pánuco) hasta Florida. Atribuye justamente a un vacío, los fracasos de Narváez. Son tierras "...muy miserables y estériles y de gentes pobrérimas desventuradas que se mantienen de raíces y muchos gusanos y tierra y madera."

³⁸ VELASCO, *op. cit.*, p. 185-186: "...Hay 14 o 15 puertos en las costas de estas provincias, los 3 o 4 dellos frecuentados y buenos, y los otros no tales, los 9 en la costa de la mar del Norte y los 6 en la mar del Sur."

³⁹ VELASCO, *op. cit.*, p. 180. A propósito del trecho de costa más allá del río Pánuco, Velasco escribe: es poco conocido porque se ha navegado muy poco ahí ("por no se haber navegado mucho no se tiene más noticia de seguridad y limpieza") y sin embargo, de lo que se sabe del trecho de la costa al sur del Río Pánuco, no augura nada bueno, si no es la abundancia de huracanes y de nortes ("aunque de huracanes y nortes infestada"...). Aún hoy, nuestras instrucciones náuticas informan bien de la penuria excepcional de esta costa en puertos, y hasta de simples abrigos naturales, de Tampico a Cotzacoalcos —con excepción de Veracruz, el mejor, pero conquistado a costa de qué esfuerzos. Muestran, además, cuán difícil es, aun en el presente, prever y conocer bien los peligros de una costa en perpetuo movimiento: arrecifes escondidos por arenas y cieno, arenas y cieno trasladados sin cesar por huracanes y corrientes... no se puede medir siempre exactamente el sitio de los obstáculos, las condiciones cambian tan rápidamente. Y los ríos cerrados por las barras, los bancos de arena son de poca ayuda. (I.N., *op. cit.*, pp. 140 ss.)

40 T. VII, p. 111-115. Desde junio, todas las partes del golfo pueden ser alcanzadas por tempestades, que en su mayoría provienen del mar de las Antillas. De junio a septiembre inclusive, algunos ciclones formados en el Atlántico llegan al golfo pasando el mar al norte de Cuba o a Florida. Hasta octubre inclusive, algunos ciclones nacen en el Golfo de México. En el Golfo de México, las trayectorias son muy dispersas y sujetas a muy frecuentes anomalías bajo la acción de las influencias anticiclónicas móviles de los Estados Unidos, más directamente resentida que en el mar de las Antillas (I.N., *op. cit.*, p. 24).

41 Casi no corren el riesgo de ser recordados, aun fuera de las inevitables fallas, sino cuando han extrañado pérdidas graves, la del navío al menos, y la de una parte de la carga. Pero los mayores accidentes no son, tal vez, los que han tenido una mayor incidencia. Son más importantes, aún, las mil trabas, las mil molestias y las mil angustias sin razón y las lentitudes impuestas. Es toda una salida de fragilidad y de inseguridad que es necesario recordar.

42 T. VI, cuadro 104 a 108, pp. 280 a 287.

43 T. VI, cuadros 128 B, p. 321.

44 *Col. Fern. Navarrete*, t. XXI, dto. 81: "Parece que salió esta flota del puerto de San Juan de Ulúa, el 5 de abril, con 10 navios, dicen les dio Nortes y tiempo contrario que las apartó, y que tardaron en recogerse al Puerto de la Habana 55 días."

45 T. VII, p. 120-121.

46 T. VI, 2, cuadros 648-651, p. 952-957.

47 T. VI, 2, cuadros 648-652, columnas A y B, p. 952-957.

48 *Ibid.*, p. 952-957.

49 T. VII, p. 115.

50 T. VII, p. 111.

51 T. VI, 2, cuadros 576 a 600, p. 814 a 855. Los derechos de almojarifazgo sobre los cuales se apoya son demasiado débiles para que valga la pena tomarlos en cuenta.

52 Que no representan más de la quinta parte, tal vez, de la media del tonelaje unitario del conjunto del movimiento.

53 T. VII, p. 104 y 110.

54 Frontera en toda la acepción del término, frontera de colonización, frontera, sobre todo, entre la zona de los sedentarios y la de los nómadas (cf. F. CHEVALIER, *Le grand domaine*, mapa anexo).

55 VELASCO, *op. cit.*, p. 198.

56 Si no, no se comprendería cómo, en una época en que no poseemos sino una exposición muy restringida de las direcciones y procedencias (T. VI, pp. 364, 367, 370), Pánuco aparece una vez, en 1524 (T. VI, 2, cuadro 326, p. 556).

57 VELASCO, *op. cit.*, p. 198 "...Hay en esta provincia de Pánuco el puerto del río Pánuco sólo, en 33 grados (*sic*, de hecho un poco más de 22 grados solamente) de altura, el cual tiene poca agua a la entrada del."

Se habrá notado, además, en una época sin embargo tardía (Velasco escribe en 1570), en un autor tan seguro, la imprecisión de la latitud. Se trata, sin embargo, de una latitud y de una latitud terrestre, el elemento del punto reputado justamente como el más cómodo. Esta imprecisión, ciertamente excesiva, prueba, además, que Pánuco no había recibido jamás la visita de un técnico capaz de determinar, al menos aproximadamente, la latitud exacta. Este error casi insólito demuestra, indirectamente, hasta que punto la desembocadura del río Pánuco constituye, de hecho, un extremo del mundo.

⁵⁸ C. FERNÁNDEZ DURO, *Disquisiciones*, VI, p. 10-11, según un texto de 1587.

⁵⁹ VELASCO, *op. cit.*, p. 199.

⁶⁰ Los dos puertos (la palabra es excesiva) están, guardadas las proporciones, en la relación que Sevilla y San Lúcar.

⁶¹ T. VI, 2, cuadros 576, 600, pp. 814 y 854; T. VII, pp. 112-115.

⁶² El estado del río Pánuco no permite otra cosa.

⁶³ T. VI, 2, cuadro 584, pp. 830-833.

⁶⁴ GUIJO, *Diario, op. cit.*, II, p. 35. México, 13 de noviembre de 1655.

⁶⁵ Bernal DÍAZ DEL CASTILLO y Antonio de SOLÍS, citado por José Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones en Nueva España* (Escuela de Estudios Hispano-americanas, Sevilla, 1953, 34 × 24 cm., XXXVIII, 338 pp. 183 fig.), p. 3.

⁶⁶ VELASCO, *op. cit.*, p. 212.

⁶⁷ Dos puertos más en realidad. No se puede omitir Medellín, sobre el río del mismo nombre, más al sur, que figura en nuestros cuadros (T. VI, 2, cuadros 327, p. 556).

⁶⁸ VELASCO, *op. cit.*, p. 193: "...desde la Veracruz hasta el puerto de San Juan De Uloa, 5 leguas..."

⁶⁹ Alrededor de 1560, ya una memoria nota los inconvenientes "...de hacer la carga y descarga en la ciudad y Puerto de Veracruz y las ventajas que resultarían de ejecutarlo por el Puerto a la Isla de San Juan de Lua" (*Colec. Fern. Navarrete*, XXI, fo. 345, dto. 63). En 1572, una petición de los pilotos y armadores de Sevilla ("...maestres y pilotos y señores de navíos de la universidad de mareantes de Sevilla...") pide el traslado de la población de Veracruz a la isla de San Juan (*Colec. Fern. Navarrete*, XXII, dto. 6). Prevenidos de estas pretensiones, los habitantes de Veracruz se opusieron a ellas de una manera formal. (*Colec. Fern. Navarrete*, XXII, dto. 98, 6 de noviembre de 1574, Diego de Alcega de Río, fos. 504 vto 505). Dos episodios de la historia de la Vieja Veracruz, el terrible huracán de 1552, el ataque de Hawkins en 1568, resultaron las incontestables fallas de un puerto abierto a la tempestad, al enemigo (Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones, op. cit.*, p. 6-7).

⁷⁰ *Colec. Fern. Navarrete*, XXI, fo. 565, dto. 99, Veracruz, 26 de febrero de 1587: "Memorial presentado a S.M. en su R(ea)l C(onsejo) de Indias por Gonzalo Rodríguez en nombre... de la ciudad de la Vera-Cruz, sobre

haber entendido que se trataba mudar la descarga de las mercaderías que llevaban las naos de España a aquellos Reynos, y hazerla en la tierra firme del puerto de San Juan de Lua que hasta entonces se habia hecho con barcas al Rio de la miesma ciudad de Vera-Cruz. . .”

71 Juan Bautista ANTONELLI, citado por ANTONIO CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*, *op. cit.*, p. 17.

72 VELASCO, *op. cit.*, p. 212-214: “La Ciudad. . . un cuarto legua de la mar junto a un río que se nombra della, es pueblo de 200 vecinos españoles y dende arriba y va siempre en crecimiento. . .” La ciudad está dotada de una caja real. . . , de hospitales y más de 600 negros esclavos que aseguran todo el trabajo del puerto. Pero es de construcción ligera: “las casas son todas de tapiería, ladrillo, y teja porque no hay mucha piedra, aunque hay abundancia de madera”. Veracruz sobre todo goza de una excelente fuente de aprovisionamiento de madera (*op. cit.*, p. 214): “De leña se abastecen de los navíos que se echan al través. . .” El aprovisionamiento de agua sigue siendo uno de los puntos más negros: “. . . lo que se bebe en este puerto se trae de una laguna que está cerca y aunque no es buena, puesta en las botijas se adoba en la mar. . .” Sobre la humedad legendaria del lugar, Velasco precisa datos que todos los textos confirman: “. . . toda tierra muy caliente y húmeda. . . El temple de esta comarca es muy caliente y húmedo demanera que en días se enmohece el hierro: ha sido siempre este pueblo muy enfermo, de 10 a 12 años a esta parte no es tanto como solía y se ha mucho al temple del. . .”

73 VELASCO, *op. cit.*, p. 211: “No hay en ella (la provincia de Veracruz) otro pueblo de españoles y de indios también muy pocos. . .”

74 Lugar dicho “las ventas de Buytron” del nombre de los mesones (Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*, *op. cit.*, fig. 1, pp. 12-13). No lejos de allá debía desembocar el nuevo camino de Castilla “el camino nuevo”, desde hacía mucho tiempo en proyecto, y cuya realización se emprende hacia 1600. Su construcción no deja de estar ligada con el cambio de sitio de Veracruz (*ibid.*, p. 17).

75 T. VIII 2, pp. 853-1525.

76 T. VII, p. 115.

77 Cf. pp. 000-000.

78 T. VI 2, cuadro 664, p. 970, N^o 6.

79 T. VI 2, cuadro 492, p. 659. El tonelaje de las idas y regresos es superior de 1601 a 1650, pero el movimiento unitario supera de 1551 a 1600. Uno aventaja al otro, los dos términos son exactamente comparables.

80 T. VI 2, cuadro 635, pp. 922-923.

81 Los numerosos y amplios proyectos de herramienta portuaria y de defensa considerados por la Junta de Guerra, en la época culminante de los dos siglos, sólo se realizaron en una escala muy modesta en los treinta años siguientes; se comprende fácilmente en razón de las inmensas dificultades que tales trabajos representaban (J. Antonio CALDERÓN QUI-

JANO, *Las fortificaciones* (op. cit., pp. 21-29). En San Juan las condiciones de defensa y de anclaje permanecieron sensiblemente iguales a 1600. Pero, en lo sucesivo, al consumarse la unión San Juan-Veracruz, se logró el máximo de ventajas naturales. San Juan, el islote protector, ciudadela y fuerte a la vez (los navios se refugian ahí, hasta Veracruz), representaba por sí sola, progreso bastante grande para equivocarse en cuanto a las mejoras técnicas realizadas en Veracruz. La descripción dada a fines del siglo por Thomas Gage (testigo poco indulgente, es cierto) tendería a probarlo: "Toda la fuerza de la Vera-Cruz consiste principalmente en las dificultades y peligros que presenta la entrada del puerto y además en una roca que hay como a distancia de un mosquetazo delante de la población en donde los españoles han construido un fuerte o ciudadela, y siempre mantienen guarnición aunque corta. En el pueblo no se ve gente de guerra ni fortificación alguna, la roca sirve de muralla y defensa. Mas a pesar de el amparo que da al puerto contra los vientos del norte aquella roca, no se atreven los bajeles a fondear en la bahía sino al pie mismo del Castillo y aun allí se creerían mal segurar, como no se amarraren con gruesos cables a las argollas, puestas para ese intento en la roca. Esa precaución empero no impide algunas veces que la corriente de la marea eche a un lado las embarcaciones y que entonces rotas las amarras por la fuerza de las ráfagas, vayan a estrellarse, contra los bajíos, o tengan que dejarse llevar a alta mar..." (citado por J. Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*, op. cit., p. 29, n. 2).

82 GUIJO, *Diario*, op. cit., T. I, p. 22.

83 Ct. 5172, Lib. XIV, fos. 337 vta., 338 vta., 5 de noviembre de 1616.

84 Ct. 5190, Lib. 13, fo. 290, 12 de noviembre de 1647.

85 T. VI, cuadros 209 A, 211 B, pp. 438 y 445.

86 Puerto rural aún... Nada más diferente a Caracas, sin embargo, cuánto entusiasmo pone en la descripción Juan DÍAZ DE LA CALLE en 1657, de "el insigne puerto de la Nueva España". Excepto el "Corregidor, Regimiento y Oficiales reales... parroquia de Clérigos..." "Su territorio es muy 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..." (citado por J. Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*, op. cit., p. 30, nota 45).

87 Población verosímil del conjunto, por los años 1570, 1580, según las presunciones que se pueden deducir de las indicaciones de Velasco.

Alrededor de 1657, Juan DÍAZ DE LA CALLE cuenta más de mil familias de indios tributarios en la cordillera de Veracruz, esto es, "Veracruz vieja, Tlalixcoya, Alvarado y Cosamaloapa". (J. Antonio CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*, op. cit., p. 27).

88 En 1616, el gobernador del castillo de San Juan, Arias, se queja de que las autoridades de Veracruz, empezando por el alcalde, estén sometidas a los generales de las flotas. De donde resulta la falta de perseverancia en las empresas. (J. CALDERÓN QUIJANO, *Las fortificaciones*,

op. cit., p. 27). ¿No es esto un símbolo? Una realidad. En la ausencia de la flota, este hilo tenue que une a Castilla con Veracruz (no se insistirá jamás bastante) cesa de existir. (Cf. notas a los cuadros de los tomos III a V.)

89 T. VII, p. 115.

90 T. VIII 2 bis, pp. 853-1953.

91 T. VII, pp. 104-105 y 112-113.

92 T. VI 2, cuadros 576-600, pp. 814-855.

93 T. VII, cuadros 209 A, 211 B, pp. 434-445.

94 François CHEVALIER, "Les cargaisons des flottes de Nouvelle Espagne vers 1603", *Revista de Indias*, N^o 12, 1943, p. 329 ss.

95 François CHEVALIER, artículo citado. Cf. igualmente *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques*.

96 T. VII, pp. 142-143.

97 T. VI 2, cuadros 669-673, pp. 980-987.

98 T. VI 2, cuadros 647-678, pp. 988-993.

99 Cf. citada arriba, pp. 699-702.

100 T. VI 2, cuadros 576-600, pp. 819-855.

101 Robert SIDNEY SMITH, "Shipping in the port of Veracruz 1790-1821", *Hispanic American Historical Review*, XXIII, febrero, 1943, pp. 5 a 20.

102 Cf. Anexo III, pp. 000-000.

103 T. VI 2, cuadro 572, pp. 690-805.

104 Cf. Anexo III, pp. 000-000.

105 T. VI 2, cuadro 490, p. 657.

106 Y esta comprobación daría también una razón suplementaria (si fuera necesaria), de confianza en la eficacia no legal sino geopolítica y geotécnica del monopolio del Sur de España. El Monopolio no es, pues, imputable a algunos caprichos del Príncipe. No hay que descuidar ningún razonamiento en apoyo de una argumentación demasiado fuerte para haber alguna vez convencido.

107 Para apreciar la importancia de la época cumbre de los siglos XVII y XIX, cf., según R. S. Smith, el cuadro del movimiento, pp. 724-728.

108 Robert S. SMITH, artículo citado, *Hispanic American Historical Review*, 1943, p. 5.