

VERACRUZ Y LA INFLUENCIA DE LA ACTIVIDAD MERCANTIL EN LA VIDA COTIDIANA DE LA CIUDAD (1573-1650)

Emiliano Gil Blanco

Universidad de San Francisco de Quito

Asociación Ecuatoriana de Historia Económica

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

Olmos, Veracruz¹

INTRODUCCIÓN

La historiografía fundamentalmente se ha ocupado del puerto de Veracruz en su vertiente comercial, como sitio de paso de pasajeros, mercancías y embarcaciones. Muy acertado el comentario de Solano de las Aguas cuando, al hablar de los puertos neogranadinos, dice:

Fecha de recepción: 17 de junio de 2021

Fecha de aceptación: 1º de junio de 2022

¹ OLMO, Veracruz, pp. 111.

[...] por lo que el puerto termina circunscrito a la condición de un sitio orillero para el arribo de embarcaciones para la carga, descarga y almacenaje de mercadería o se le reduce a la condición de un conjunto de cifras sobre el comercio internacional y a un aditamiento de las economías productivas del interior de Colombia. Y esta reducción no logra superarse agregándole algunos datos sociales, étnicos y culturales, las protestas sociales o algunas anotaciones hiperbólicas acerca del cosmopolitismo de las ciudades portuarias.²

Las tendencias historiográficas desde los años noventa del siglo pasado comenzaron a indagar en la vida cotidiana de Veracruz para conocer su funcionamiento, sus condiciones naturales, el espacio, la sociedad y la cultura que desarrolló en el tiempo. Aquí podemos destacar los trabajos de Carmen Blázquez,³ Antonio García de León,⁴ Bernardo García,⁵ Adriana Gil,⁶ Emiliano Gil⁷ o Manuel B. Trens y José Luis Melgarejo,⁸ entre otros. Con estos nuevos estudios hemos podido conocer la vida cotidiana de sus habitantes (distribución social, salubridad, educación, conflictos, cultura, desarrollo arquitectónico, etc.) y de sus relaciones con el área de influencia de la ciudad. El propósito es ver más allá del mundo del intercambio y su relación con él.

² SOLANO, “De ciudad portuaria”, pp. 11-12.

³ BLÁZQUEZ, “Comerciantes y desarrollo urbano”.

⁴ GARCÍA DE LEÓN, “Economía y vida cotidiana”. GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera*.

⁵ GARCÍA DÍAZ, *Puerto de Veracruz*. GARCÍA DÍAZ, “Veracruz en la primera mitad del siglo XIX”, pp. 215-237.

⁶ A. GIL, “Vida cotidiana en Veracruz”, pp. 115-132.

⁷ E. GIL, “La fiscalidad como fuente de información”; “Interpretación del comercio de un puerto colonial”; “La realidad del tráfico veracruzano”; “El tráfico del puerto de Veracruz en 1572”; “El almojarifazgo como índice de interpretación”.

⁸ TRENS y MELGAREJO, *Historia de Veracruz*, t. 2. *La dominación española, 1519-1808*.

Veracruz como ciudad y como puerto es una construcción social con diferentes sectores sociales, étnicos y culturales que ha ido evolucionando a lo largo del tiempo. La relación puerto-ciudad fue diferente de los puertos europeos a los coloniales. Los primeros tuvieron una historia y fueron dotados de infraestructuras, mientras que los segundos, como Veracruz, La Habana, Cartagena, Portobelo/Nombre de Dios y otros, tuvieron que esperar a ser dotados de unas mínimas para su funcionamiento. Su impacto económico llevó a que puerto y ciudad se unificaran. Como vamos a ver, en sus primeros momentos, durante la conquista y colonización, tendrán un predominio de la población flotante, relacionado con el tráfico de mercancías y personas, que va a caracterizar la vida en ellos, su política y su desarrollo urbanístico.

El hecho de ser lugar de paso originará muchos conflictos de orden público por el control de las conductas de sus habitantes; además, muchas veces se producirán comportamientos disolutos y desórdenes. En Veracruz, al igual que en La Habana o en Cartagena, el puerto se convertía en refugio de los sectores subalternos que relajaban la vida de la ciudad, en contraposición con la quietud cuando la actividad se reducía. Hubo constantes quejas de los viajeros y autoridades de la ciudad sobre el desorden y ausencia de control en estos desmanes. Eran sitios propicios para que en sus alrededores surgieran establecimientos de diversión. Esto era así porque los puertos eran los espacios urbanos en que desembocaban y se reproducían todas las necesidades, las pasiones, las picardías.

Veracruz se convirtió en puerto de arribo de los convoyes o flotas españolas hasta mediados del siglo XVIII, cuando llegaban con cierta intermitencia, y de pequeñas y medianas embarcaciones que durante todo el año traficaban entre las posesiones. La importancia de Veracruz en la historia y economía del virreinato de Nueva España estuvo siempre condicionada por sus características climáticas y geográficas. Condicionaron de tal modo la

historia de la ciudad que la misma cambió cuatro veces de ubicación, hasta encontrar la actual frente a la isla de San Juan de Ulúa. También alejaron a los mercaderes implicados en el comercio novohispano, radicados no en Veracruz, sino en México, Puebla y, más tarde, Jalapa. La ciudad fue adquiriendo un papel secundario, como lugar de carga y descarga de mercancías, mientras que México se convertiría en el centro de negociación del comercio novohispano, incluyendo el galeón de Manila. Así fue como México alcanzó a ser, en lugar de Veracruz, el centro neurálgico desde donde se realizaron los tratos y contratos del comercio novohispano y donde se erigió uno de los primeros consulados de América.⁹ El Consulado de Veracruz no fue creado sino hasta 1795,¹⁰ con lo que puede verse la importancia del puerto dentro del trato y contrato del comercio novohispano.

Sin embargo, hubo dos intentos para trasladar las ferias y la capital mercantil de Nueva España a Veracruz en 1683 y 1706, apoyadas oficialmente por las autoridades de la ciudad. Ambos intentos fueron abortados por los mercaderes del Consulado de México que no quisieron que dichas ferias se celebrasen lejos de su ciudad.¹¹ A pesar de la oposición de los comerciantes mexicanos a perder los beneficios del comercio novohispano y de la solicitud de las autoridades novohispanas al respecto, en 1717 las ferias fueron trasladadas no a Veracruz sino a la cercana ciudad de Jalapa.

Aun así, como vamos a ver ahora, la elección del lugar para ubicar la ciudad y puerto de Veracruz fue la más idónea de las

⁹ El Consulado de México fue creado en 1592, por la Real Cédula del 15 de junio de 1592, mientras que el Consulado de Veracruz fue erigido por R.C. del 17 de enero de 1795. En este mismo año también fueron creados los consulados de Guadalajara, Santiago de Chile y Cartagena. SMITH, “Antecedentes del Consulado”; ORTIZ, *Memorias políticas*, p. xxi. VALLE PAVÓN, “El Consulado de Mercaderes”.

¹⁰ SOUTO, *Mar abierto*. SOUTO, “El Consulado de Veracruz en sus fuentes”.

¹¹ SALINAS, *Chorographia*. Extraído de REAL DÍAZ, “Las ferias de Jalapa”, p. 175, n. 22.

existentes en la costa novohispana del Caribe, atendiendo a las necesidades y técnicas del momento en que se erigió. Su ubicación geográfica, a unos 500 km de la capital del virreinato, a 577 de Oaxaca, a 800 de Tabasco, a 1 389 de Campeche y a 1 500 de Mérida de Yucatán,¹² y el obligado acceso de las embarcaciones que realizaron el comercio atlántico, hicieron de Veracruz una ciudad crucial dentro del sistema económico del virreinato. Esta importancia no estuvo en relación con su desarrollo urbano y económico.

El presente trabajo de investigación se centra en un periodo muy determinado e importante de la historia de Veracruz, que abarca desde su fundación en 1519 hasta mediados del siglo XVII. Hemos utilizado para este estudio fundamentalmente fuentes primarias del Archivo General de Indias y también bibliográficas. El método que hemos utilizado para realizarlo es el descriptivo y está organizado en tres partes. Una primera que intenta explicar cómo se creó la ciudad, que Antonio García de León llamó la ciudad trashumante. Una segunda, relacionada con la anterior, en la que intentaremos hacer una aproximación a la cuantificación de su población basándonos en las fuentes bibliográficas de la época. Y finalmente, una tercera en la que daremos constancia de algunos conflictos generados por las flotas de la carrera de Indias y, asimismo, del abastecimiento y los precios de los productos básicos en Veracruz.

ORIGEN Y FUNDACIONES DE LA CIUDAD Y PUERTO DE VERACRUZ

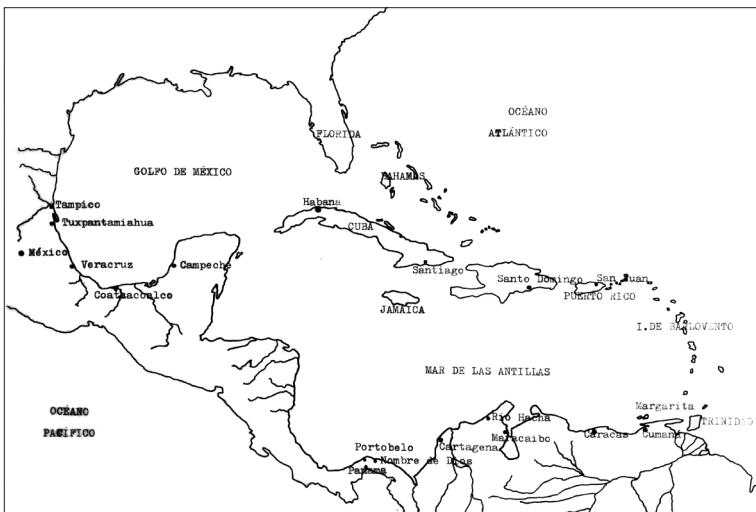
La Veracruz trashumante, como la define García de León,¹³ comenzará en las playas frente a San Juan de Ulúa en 1519 y terminará casi en el mismo lugar poco menos de 80 años después,

¹² ÁLVAREZ Y DURÁN, *Itinerarios y derroteros*, p. 185.

¹³ GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera*, pp. 83-93.

en 1597. El objetivo era buscar el sitio idóneo para que las embarcaciones de la carrera de Indias y del comercio intercolonial pudieran realizar su actividad con total seguridad.

Mapa 1
GOLFO DE MÉXICO



Elaboración propia.¹⁴

Todo comenzó con la primera expedición específicamente “mexicana” organizada por los españoles desde Cuba, dirigida por Francisco Hernández de Córdoba en 1517 a la costa de Yucatán.¹⁵ La descripción que hizo de la misma movió al gobernador de Cuba, Diego Velázquez, a organizar una segunda al mando de un pariente suyo, Juan de Grijalva. Esta expedición recorrió y exploró la costa continental entre Cozumel y

¹⁴ Este mapa fue realizado para mi memoria de licenciatura, no editada. Emiliiano Gil Blanco, “El comercio de Veracruz a través de las cuentas de almojarifazgo, 1600-1622”, Universidad de Alcalá de Henares, 1985, p. 39.

¹⁵ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, p. 47.

Coatzacoalcos, pasando por Tuxpan y Pánuco, y desembarcó en la actual ubicación de Veracruz, junto a la isla de San Juan de Ulúa.¹⁶ Allí permaneció durante siete días intercambiando mercancías con la población aborigen del lugar. No quiso Grijalva poblar los territorios recién explorados con miembros de su expedición, quizás por haber infravalorado su hazaña o por falta de información de sus posibilidades. Fue, en definitiva, esta expedición la primera que tomó contacto con Veracruz.

A la vista de los resultados obtenidos, Diego Velázquez organizó una nueva expedición a Veracruz al mando de la cual puso a Hernán Cortés. Ésta estaba compuesta por unas 600 personas, entre marineros, soldados e indígenas. Salió de La Habana en febrero de 1519 y alcanzó San Juan de Ulúa el 21 de abril. Tras algunos escarceos bélicos con población local en el río Grijalva y en Centla,¹⁷ desembarcaron a la altura de Quiahuiztlan. Aquí, en los arenales de Chalchicueyecan, Cortés realizó la primera fundación de una ciudad, a la que llamaron Villa Rica de la Veracruz,¹⁸ entre el 5 y el 10 de julio de 1519. Los primeros alcaldes ordinarios de la nueva ciudad fueron Alonso Hernández de Portocarrero y Francisco de Montejo.

En realidad, no fue una fundación efectiva, puesto que con esta acción Cortés lo que buscaba era legitimar sus actos e independizarse de la autoridad del gobernador Velázquez ante el rey. El primer cabildo “elegido” nombró a Cortés justicia mayor y capitán general de los territorios conquistados, además de

¹⁶ En esta expedición iba como soldado el que sería más tarde cronista de la conquista de Nueva España, Bernal Díaz del Castillo, quien describe muy detalladamente su llegada a la isla de San Juan de Ulúa. PASQUEL, *Con la cara hacia el mar*, p. 6; TRENS, *Historia de la heroica*, t. I, p. 14; MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, pp. 47-49; DÍAZ DEL CASTILLO, *Historia verdadera*, pp. 48-49.

¹⁷ DÍAZ DEL CASTILLO, *Historia verdadera*, pp. 72-79. GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera*, p. 83.

¹⁸ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, p. 104; RAMÍREZ, *La ciudad de Veracruz*, p. 5.

concederle derecho al quinto de los tesoros conseguidos, eso sí, una vez separada la parte correspondiente a la Corona.¹⁹

Aquí comenzó ya la búsqueda de un lugar más idóneo y seguro para el tráfico de las embarcaciones. Cortés encargó esta empresa a Francisco de Montejo, quien respondió a tal solicitud navegando entre las puntas de La Cantera y Los Hicacos, frente al citado lugar de Quiahuitlán. El puerto fue bautizado con el nombre de Archidona.²⁰

Los primeros contactos comerciales de Veracruz se produjeron una vez que la ciudad estuvo organizada, éstos tendrán como origen o destino la isla de Cuba y Europa. Así, mientras Cortés intentaba la conquista de Tenochtitlán, arribó a San Juan de Ulúa el navío de Julián de Alderete con la correspondencia real y mercancías procedentes de Castilla para abastecer a las tropas. Un segundo navío arribó de Cuba también con armas y bastimentos para el ejército. Entre los primeros soldados hubo algunos con espíritu mercantil, como Alonso de Aguilar, Juan de Alvarado, Hernando Barrientos, Gaspar de Burquillos y otros,²¹ que amasaron grandes fortunas con el intercambio durante los primeros tiempos de la dominación española de México.

El tráfico establecido entre Europa y Veracruz no estuvo exento de peligros y desde sus comienzos aparecieron piratas,

¹⁹ Este cabildo estuvo compuesto por los citados Hernández Portocarrero y Montejo como alcaldes ordinarios; Alonso de Ávila, Gonzalo de Sandoval y Pedro y Alonso de Alvarado como regidores; Juan de Escalante como alguacil mayor, Francisco Álvarez Chico como procurador general, Gonzalo Mejía como escribano y Diego Godoy como escribano. Los alcaldes elegidos representaban las dos facciones existentes en la expedición, la cortesiana y la velazqueña. MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, pp. 113-114; PASQUEL, *Con la cara hacia el mar*, p. 10; TRENS, *Historia de la heroica*, p. 14; DÍAZ DEL CASTILLO, *Historia verdadera*, pp. 93-95; LUCENA, *Hernán Cortés*, pp. 52-53.

²⁰ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, pp. 96 y 104; TRENS, *Historia de la heroica*, p. 15; DÍAZ DEL CASTILLO, *Historia verdadera*, pp. 89-91; LERDO DE TEJADA, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, caps. II y V.

²¹ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, pp. 87-88.

primero franceses, a la altura de las islas Terceras o Azores. Estos actos estuvieron enmarcados dentro de las guerras hispano-francesas de comienzos del siglo XVI y de la protesta por el desigual reparto de lo desconocido por el papa Alejandro VI. En 1522 el pirata francés Jean Florin se apropió en las Azores del tesoro de Moctezuma II enviado por Cortés, 58 000 barras de oro, y apresó a los enviados Alonso de Ávila y Antonio de Quiñones.

La comunicación con el interior del virreinato, fundamentalmente con su capital, centro mercantil desde la que se distribuyeron las mercancías al resto del virreinato, se realizó a través de antiguos caminos indígenas que cruzaban las ciudades de Córdoba y Orizaba.²² El orden en las comunicaciones, en los caminos, fue mantenido por una organización importada de la metrópoli, la Santa Hermandad, que fue creada en Castilla con el mismo fin por los reyes católicos. La instauración de este cuerpo policial en el puerto de Veracruz, la Antigua, fue realizada por el virrey Luis de Velasco en 1559.

En 1524 Cortés redactó las Ordenanzas del Buen Gobierno, que regulaban el normal desarrollo de la actividad de ventas y mesones en el camino de Veracruz a México, precedente de las futuras ordenanzas de Veracruz. En ellas se estipulaban los precios de algunos productos e intentaban controlar los pesos y medidas, establecían normas para la correcta comercialización de los productos introducidos en el puerto. Su no aplicación fue duramente penalizada con fuertes multas o con la pérdida de las mercancías.

Hacia 1524-1525, tras un primer intento de Cortés por trasladar la primitiva Veracruz al río Medellín,²³ se cambió al lugar que actualmente conocemos como la Antigua o Huitzilapan, a cinco leguas de San Juan de Ulúa y a siete del anterior

²² VALLE PAVÓN, “Desarrollo de la economía mercantil”, p. 7.

²³ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, p. 92; RAMÍREZ, *La ciudad de Veracruz*, pp. 6-7; OLMO, Veracruz, p. 65; LERDO DE TEJADA, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, caps. II y V.

asentamiento. Rápidamente creció la ciudad y ya en 1571 la población de ésta alcanzaba la cifra de 200 vecinos y unos 600 esclavos de color,²⁴ empleados en su mayor parte en la carga y descarga de las embarcaciones que arribaban al puerto, en las haciendas y estancias ganaderas de los alrededores de la ciudad y en sus pesquerías.

Unos años antes, en 1547, el virrey Antonio de Mendoza aprobó las definitivas ordenanzas de la ciudad,²⁵ sancionadas por Felipe II y aplicadas por el cabildo veracruzano en 1550.²⁶ En ellas se recogían todas las normas relativas al buen funcionamiento de la ciudad y comprendían desde materias sanitarias hasta comerciales. Para ello se creó un funcionario que era el encargado de la inspección de éstas, el fiel.²⁷

En cuestiones de precios, los mercaderes o regatones tenían la obligación de aplicar los autorizados por el diputado de la ciudad, a excepción de los productos adquiridos fuera del virreinato,²⁸ so pena de perder las mercancías y una multa de 15 pesos de oro de minas. Los mercaderes tenían la obligación de declarar a los diputados de la ciudad sus productos dos días después de su compra para que los pregonaran por la ciudad y ser vendidos entre los vecinos para su abastecimiento. Éstos tenían prohibido revenderlas.²⁹ A tal efecto debían llevar los comerciantes un libro donde registraran los precios de las

²⁴ Estos esclavos construyeron el Hospital de Nuestra Señora para su socorro.

MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, p. 70; OLMO, Veracruz, pp. 85-86.

²⁵ Ordenanzas del virrey Antonio de Mendoza, presentadas por el alcalde ordinario de la ciudad de Veracruz Juan de Salinas. 15 de junio de 1547. AGI, México, leg. 350, 10 fol.

²⁶ Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, México, leg. 350.

²⁷ Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, México, leg. 350, f. 1.

²⁸ Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, México, leg. 350, f. 2.

²⁹ La sanción en el caso de incumplir tal medida era de 4% del valor de la mercancía revendida. Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, México, leg. 350, f. 5v.

mercancías adquiridas y en el cual los diputados de la ciudad asentaban los precios a los que hubieren de ser vendidas.³⁰

Por otro lado, Veracruz no producía los artículos necesarios para su abastecimiento. Era un importante productor de maíz y bizcocho, pero dependía del exterior para poder adquirir los necesarios para su sustento. Tanto el cabildo como el virrey intentaron reglamentar esta compra/venta para evitar especulaciones y hambrunas. En las Ordenanzas de 1547 obligaban a los arrieros a que un tercio de las mercancías que transportasen fueran productos para la manutención de la ciudad, sobre todo harinas. Con tal fin, debían manifestar nada más entrar en la ciudad los productos introducidos.³¹ Esta norma no se cumplía con asiduidad puesto que en 1563 el virrey Luis de Velasco decretó que los arrieros introdujeran en Veracruz tres quintales de harina por carreta.³²

Las características sanitarias y climáticas de Veracruz, sumadas a la necesidad de mejorar la seguridad de la carga y descarga de las embarcaciones que a ella arribaban, hicieron necesario un cuarto traslado. Este cuarto y último se realizó en el paraje denominado las Ventas de Buitrón, denominación que proviene de Juan Bautista Buitrón, uno de los primeros venteros del lugar. Tal suceso comenzó a ejecutarse en el año 1567, gobernando el virrey Martín Enríquez.³³

³⁰ Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, *Méjico*, leg. 350, fs. 5, 8 y 8v.

³¹ Ordenanzas de la Veracruz aprobadas por el rey. AGI, *Méjico*, leg. 350, f 2v. N. 7.

³² Su aplicación se produciría tres meses después de ser pregonado el mandamiento en la ciudad de Veracruz; tal hecho fue realizado el 12 de febrero de 1563, siendo multado el que lo incumpliera con un peso por quintal no introducido. AGI, *Méjico*, leg. 350.

³³ Las tareas de carga y descarga de una embarcación en la Antigua se prolongaban durante cuatro meses las primeras y más del doble las segundas. TRENs, *Historia de la heroica*, t. I, p. 19; MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, p. 93.

Ya el virrey Antonio de Mendoza envió una comisión para buscar un lugar más idóneo donde ubicar la nueva ciudad entre Coatzacoalco y Tuxpan. Esta comisión llegó a la conclusión de que no había otro mejor que el anteriormente elegido.³⁴ El nuevo virrey Luis de Velasco, por orden del rey, también lo intentó y para ello eligió al obispo de Tlaxcala, Martín Sarmiento de Ojacastro, con los mismos resultados.

Antes de realizar tal mudanza, el virrey Luis de Velasco estudió personalmente en 1590 la viabilidad del proyecto y examinó la situación de un posible camino alternativo hacia la capital del virreinato desde el nuevo asentamiento. El virrey tuvo en cuenta las opiniones de los más interesados, fundamentalmente arrieros y comerciantes, y de los ingenieros Juan Bautista Antonelli y Francisco de Valverde, a la sazón encargados de la construcción de las fortificaciones de la isla de San Juan de Ulúa.³⁵

Para el año 1597 ya habían sido levantadas en la Nueva Veracruz 39 ventas u hospederías, varios hospitales y conventos. En ese mismo año fue trasladada la Caja Real con sus funcionarios, alquilando las casas de Carlos de Sámano y Juan Bautista Chammorro. El virrey autorizó la descarga de la primera flota, que arribó el 3 de agosto del citado año, al mando del general Pedro Meléndez Márquez, en los dos puertos. Los vinos fueron descargados en la Antigua y el resto de las mercancías en la Nueva Veracruz, habiéndose desplazado los oficiales reales a ambos puertos para su control fiscal.³⁶ En la flota de 1598 la descarga se realizó únicamente en la Antigua Veracruz al encontrarse ésta, según las razones esgrimidas por los oficiales reales, mejor acondicionada y comunicada para tal efecto y porque la Nueva

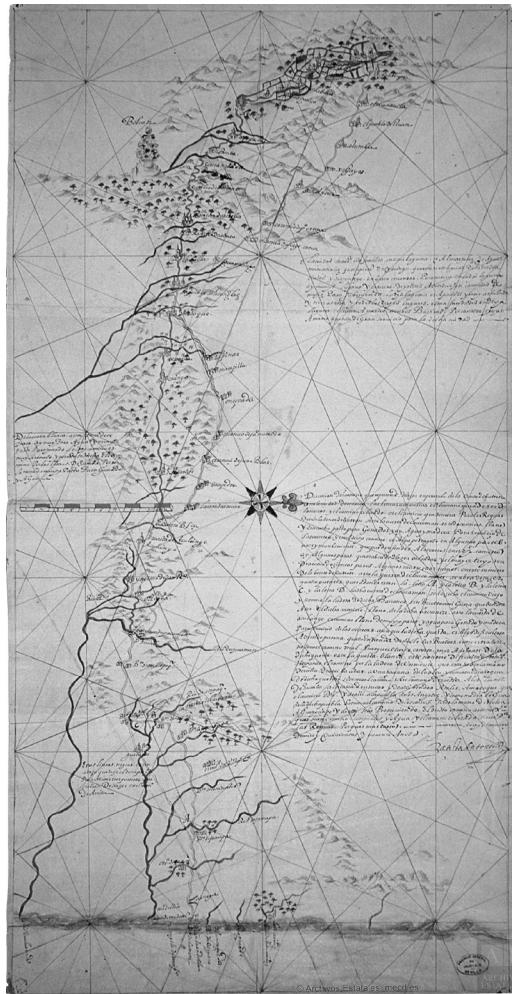
³⁴ En las instrucciones que Antonio de Mendoza dejó a su sucesor Luis de Velasco así lo refleja. GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera*, p. 85, nota 4.

³⁵ VALLE PAVÓN, “Desarrollo de la economía mercantil”, pp. 9-10.

³⁶ Carta de los oficiales reales. Veracruz, 29 de octubre de 1597. AGI, México, leg. 351. Véase también TREN, *Historia de la heroica*, t. I, pp. 21-22.

Mapa 2

DESCRIPCIÓN DEL PUEBLO DE TLACOTLALPA Y SU JURISDICCIÓN, EN EL OBISPADO DE TLAXCALA, REALIZADA POR FRANCISCO STROZA GALI (1580)



Biblioteca digital de la Real Academia de la Historia,
Madrid. Dominio público.

Veracruz se encontraba todavía despoblada y sin las atarazanas necesarias para resguardar las mercancías.³⁷

El virrey Conde de Monterrey, después de recibir la ratificación del nuevo asentamiento por parte de Felipe II,³⁸ ordenó en 1599 el traslado definitivo de todos los funcionarios reales que quedaban en la Antigua,³⁹ arrastrando en su mudanza a la mayor parte de los habitantes que aún residían en ella. Alguna oposición encontró el citado virrey a la hora de aplicar lo estipulado, pero de muy poca fuerza hubo de ser puesto que en 1615⁴⁰ el rey Felipe III confirmó el título de ciudad a Veracruz y en 1616, por Real Cédula de 25 de octubre,⁴¹ vino a ratificar lo ordenado por su padre y a conceder las nuevas ordenanzas de la ciudad, extensión éstas de las concedidas en 1547 por el virrey Antonio de Mendoza a la vieja ciudad.

Para comprender mejor los cambios de ubicación nos remitiremos a 1576, cuando el virrey Martín Enríquez promovió una información exhaustiva sobre la viabilidad del traslado de la ciudad y puerto de Veracruz a petición del rey y que fue encargada al cabildo de la ciudad de Veracruz.⁴² En un memorial de 27 puntos contestó el cabildo la información solicitada por el

³⁷ Carta de los oficiales reales. San Juan de Ulúa, 9 de marzo de 1598. AGI, *México*, leg. 351.

³⁸ La Nueva ciudad de la Veracruz sobre que se le dé confirmación de su fundación. Veracruz, 17 de noviembre de 1614. AGI, *México*, leg. 350. Real Cédula de 28 de marzo de 1600. El auto del traslado y su pregón se realizaron en Veracruz el 26 de abril del mismo año.

³⁹ Veracruz, 24 de febrero de 1589. AGI, *México*, leg. 350. MELGAREJO, *Breve historia*, p. 94; OLMO, *Veracruz*, p. 95.

⁴⁰ Real Cédula de 19 de junio de 1615. BENÍTEZ y PACHECO, *Crónica del puerto de Veracruz*, p. 77.

⁴¹ El virrey autorizó en 1607 al cabildo de la Nueva Veracruz para que realizara la redacción de unas nuevas ordenanzas para el gobierno de la ciudad. TRENES, *Historia de la heroica*, t. I, p. 30.

⁴² Esta información les fue encargada al alcalde mayor de la ciudad Juan del Hierro, al procurador y mayordomo de la misma Juan de Cubilla, al escribano Juan de Nazara y al regidor Alonso Fránquez. Información pedida por el

virrey.⁴³ En él se recogen todos los méritos de la antigua y los inconvenientes de la nueva localización de la ciudad. Entre estos últimos destacamos la mala comunicación, localización y clima, ya alegadas, agravadas por las elevadas inversiones a realizar por parte de la Real Hacienda y de los habitantes para construir sus moradas y almacenes para las mercancías. El costo calculado para las nuevas edificaciones fue de 200 000 ducados. Entre 1577 y 1598 tan sólo solicitaron terrenos para levantar sus nuevas casas 23 vecinos.⁴⁴ Cuatro años más tarde el mismo virrey encargó a Álvaro Patiño que realizara una descripción del puerto y territorio aledaño. En 47 artículos Patiño recoge la fundación, historia, geografía y problemática del futuro asentamiento de la ciudad.⁴⁵

Hubo presiones por parte de la ciudad de Puebla para que el traslado se llevara a efecto, puesto que el nuevo camino planificado pasaría por la ciudad. Algunos poblanos habían comenzado a comprar terrenos para construir las ventas en el posible trayecto. El cabildo de Veracruz denunció, en el citado memorial dirigido al virrey, estos intereses de la ciudad de Puebla, además de acusar a las personas encargadas por el virrey para examinar los terrenos⁴⁶ de tener intereses particulares y poca experiencia en la tarea encomendada.

virrey de Nueva España a la ciudad de Veracruz sobre su traslado a otro lugar. México, 1576. AGI, *Méjico*, leg. 350.

⁴³ Presentado por el alcalde mayor Juan del Hierro y por el procurador y mayordomo del cabildo Juan de Cubilla. Como avaladores de lo expuesto en este memorial testifican los maestres Luis Gutiérrez, Ortuño de Bilbao la Vieja, Antonio Mancera, Bartolomé de la Losilla, Domingo Ochoa, Alonso Rodríguez de Noriega, Hernando de la Caxica, y el vecino Nicolao Márquez. Memorial de los puntos y motivos que tiene la ciudad de Veracruz y vecinos de ella para que no se haga la mudanza del camino ni de la hacienda de la dicha ciudad. Veracruz, 4 de marzo de 1575. AGI, *Méjico*, leg. 350.

⁴⁴ GONZÁLEZ, *Aportaciones para la historia*, t. I, pp. 45-46.

⁴⁵ Descripción de la Veracruz y su comarca hecha por mandado del Excmo. sr. virrey don Martín Enríquez. RAMÍREZ, *La ciudad de Veracruz*, pp. 15-41.

⁴⁶ Las personas elegidas para realizar el estudio del camino Veracruz-Puebla-Méjico fueron: Melchor Dávila, comerciante; Gerardo de Illescas Cherriónero

La oposición al nuevo asentamiento fue muy enconada entre los habitantes de la Antigua. Ya en 1573 éstos alegaron que tal proyecto originaría graves perjuicios para la Real Hacienda y la economía de la ciudad, y aumentaría la inseguridad del tráfico naval al ser una zona insalubre, pantanosa y muy mal comunicada por tierra con la capital del virreinato.⁴⁷ También alegaron que el abastecimiento de la proyectada vía era escaso, sin apenas poblaciones, y muy accidentado. Es por ello por lo que creían que su construcción sería costosa, calculando la inversión en un millón de ducados, por las grandes construcciones a realizar, por la necesidad de mano de obra indígena y por la falta de materiales en la zona para su realización. Por último, el virrey Conde de Monterrey en 1596 envió dos carreteros con sus carretas cargadas de mercancías de México a Veracruz para probar el camino construido, siendo el resultado de éste satisfactorio.⁴⁸

La nueva ubicación de la ciudad, fue una mala elección para los habitantes de la Antigua Veracruz puesto que, además de la insalubridad y de los desmanes del clima, hubo que añadir el problema del abastecimiento de alimentos y de agua potable para la población.⁴⁹ Existían en sus alrededores numerosas ciénagas y un río, el Tenoya, de aguas insuficientes y no aptas para el consumo humano por los desagües de la nueva ciudad. En 1630 hubo un intento de convertir las aguas del citado río en potables y en 1644 otro para traer las del río Jamapa, presentado por Pedro de Amaya Romero al cabildo de la ciudad,

y Acevedo, estanciero; Alvaro Pérez, ventero; y el clérigo Villalobos. AGI, *Méjico*, leg. 350.

⁴⁷ Sobre el traslado de la carga y descarga de las embarcaciones a tierra firme desde San Juan de Ulúa. Veracruz, 12 de diciembre de 1573 y s. f. (probablemente de 1575). AGI, *Méjico*, leg. 350.

⁴⁸ Carta de los oficiales reales. San Juan de Ulúa, 21 de mayo de 1596. AGI, *Méjico*, leg. 351.

⁴⁹ MELGAREJO, *Breve historia de Veracruz*, pp. 106-107; TRENZ, *Historia de la heroica*, t. I, pp. 39-40.

proyecto no realizado por la epidemia de peste que azotó la región cuatro años más tarde.

En 1652 el cabildo de Veracruz retomó de nuevo el proyecto de Amaya. Para financiarlo propuso que todos los vecinos de origen español y las tripulaciones de las embarcaciones contribuyeran con un día de su sueldo durante ocho meses, los indígenas y negros con un día de trabajo para su realización, y los ricos de acuerdo con su capital, además de una cuota sobre el valor de las mercancías introducidas en la ciudad. Tampoco en esta ocasión fue llevado a efecto el trasvase.

La insalubridad de la ciudad y puerto de Veracruz aumentaba con el incremento de la población, agravada con motivo de la llegada de las flotas. Las epidemias hacían acto de presencia con esta saturación demográfica eventual, con el consabido aumento de la mortalidad. Nadie se libraba de esta plaga, ni los mismos generales de las flotas: siete de ellos murieron en el puerto por esta razón.⁵⁰ Estos hechos hicieron que fuera necesaria la construcción de un hospital en la ciudad y así lo van a solicitar los virreyes y funcionarios locales en su vasta correspondencia. En carta de 20 de mayo de 1601, el virrey conde de Monterrey solicitó al rey su construcción a cargo de arbitrios, limosnas y otras formas de financiación.⁵¹

Por otro lado, la ciudad se construyó, en su mayor parte, con materiales que favorecían los incendios y, por su fragilidad, era fácilmente abatible por huracanes y vientos del norte.⁵² La mayor parte de las casas estaban construidas de madera por

⁵⁰ Éstos fueron Juan de Echazarreta en 1630, Martín de Vallecilla y Rasines en 1631, Tomás de Larraspuru en 1632, Alonso de Múgica en 1633, Martín de Vallecilla y Ochoa en 1634, Juan de Vega Bazán en 1635 y Roque Centeno en 1640. SERRANO, *Armadas y flotas*, pp. 223 y 273. Para conocer todos los generales de las flotas y fechas de entrada y salida, véase el anexo I.

⁵¹ Carta del virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, Conde de Monterrey, de 20 de mayo de 1601. AGI, *Méjico*, leg. 24, N. 56.

⁵² Los célebres “nortes” soplaban principalmente desde fines de octubre hasta marzo. DÍEZ DE LA CALLE, *Noticias sacras y reales*, p. 203.

la carencia de otros materiales de construcción y por la abundancia de ésta en la zona, sobre todo de cedro. Muy pocas casas eran de ladrillo y menos aún de piedra, aunque tuvieran alguna parte de este último material, ya sea la cocina o la bodega. Tan sólo los grandes comerciantes y la Corona, ésta última para albergar los edificios de la Aduana y Caja Real, podían permitirse el lujo de construir con materiales nobles. Como ejemplo de ello tenemos el incendio que se produjo en 1618;⁵³ en él se quemaron, entre otras, las casas donde residían los oficiales reales.

La defensa de la ciudad consistió en una muralla con seis puertas para la protección del puerto y muelle de los ataques de los piratas, y de un fuerte situado en la isla de San Juan de Ulúa. Este también era puerto, además de fortificación de Veracruz,⁵⁴ donde acudían las embarcaciones a guarecerse de los “nortes”. Tanto la carga como la descarga de las flotas se realizaron a la vera de estas fortificaciones, siendo barcazas o chalupas las encargadas de traerlas o llevarlas a los almacenes existentes en la ciudad.

San Juan de Ulúa fue de capital importancia para la defensa de la ciudad y del comercio; contó con una guarnición de 100 hombres, cifra que fluctuó según los peligros que acechasen, bajo el mando de un castellano y con abundante artillería.⁵⁵ Su edificación fue comenzada en tiempos de Hernán Cortés (1519) y continuada, según las necesidades de la Real Hacienda y del comercio, por los virreyes Antonio de Mendoza, Martín Enríquez, Luis de Velasco y el Marqués de Cerralvo, entre 1564 y 1626.

⁵³ Otros incendios importantes sucedieron en 1606, 1608 y 1633. Razón de dos cartas de los oficiales reales de la Veracruz que escribieron a su magestad en 6 de agosto y 23 de octubre de 1628. AGI, México, leg. 351. TREN, *Historia de la heroica*, t. I, p. 33.

⁵⁴ CALDERÓN, *Historia de las fortificaciones*, pp. 1-171; CALDERÓN, “Nueva cartografía”, pp. 539-563. LERDO DE TEJADA, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, cap. III.

⁵⁵ En tiempos del virrey Marqués de Cerralvo había en San Juan de Ulúa 40 piezas de artillería, aumentadas por el citado virrey con otras 18 que mandó traer de Filipinas. DÍEZ DE LA CALLE, *Memorial y noticias sacras*, p. 68.

Con Luis de Velasco la construcción de la fortaleza estuvo a cargo de Juan Bautista Antonelli, ingeniero de origen italiano, que presentó en 1590 un proyecto de construcción por un valor de 4 000 ducados.⁵⁶ Para poder financiar las obras del muelle y fortificaciones de San Juan de Ulúa el rey autorizó el cobro de un uno por ciento de las mercancías que fueran introducidas. En 1630 se creó para su mantenimiento un nuevo impuesto de 25 pesos por cada pipa de vino introducida durante ocho años.⁵⁷

Los resultados conseguidos del traslado de Veracruz pueden verse en la información de solicitud del cabildo (1602)⁵⁸ de un alcalde mayor y de nuevas ordenanzas. De las primeras solitarias ventas que en un principio tuvo la Nueva Veracruz, pasó a tener un importante núcleo urbano con cuatro conventos, y que ejercía de centro de recepción de una significativa migración, originaria, incluso, de su anterior localización.⁵⁹

Las nuevas ordenanzas de Veracruz fueron aprobadas en 1617 y no son sino las de 1547 modificadas en alguno de sus artículos, enfatizando en la necesidad de un mayor abastecimiento de la ciudad, para lo que obligaban a los arrieros a incrementar las cantidades de mercancías transportadas en sus carretas.⁶⁰

El cabildo de la Nueva Veracruz, como se denomina a la nueva ciudad en la documentación, se constituyó el 27 de abril

⁵⁶ BONILLA, *Historia marítima de México*, p. 99.

⁵⁷ Cédulas de 13 de junio de 1561 para el uno por ciento sobre las mercancías introducidas, y las de 7 de junio de 1630 y 1 de diciembre de 1636 para los 25 pesos sobre las pipas de vino. DÍEZ DE LA CALLE, *Noticias sacras y reales*, p. 203.

⁵⁸ La ciudad de Veracruz pide cédula y licencia para hacer ordenanzas cerca de su buen gobierno y que siendo aprobadas por el virrey se guarden y ejecuten. Veracruz, 30 de julio de 1602. AGI, México, leg. 350. *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, Ley XV, Tít. 5.

⁵⁹ Carta de los oficiales reales. Veracruz, 15 de mayo de 1602. AGI, México, leg. 351.

⁶⁰ Ordenanzas de la Nueva Veracruz. Veracruz, 1616. AGI, México, leg. 350, 8 fols.

de 1600 ante la presencia de Eugenio de Salazar, consejero de Indias. El mismo día fueron elegidos Gonzalo de Monroy y Enríquez, castellano de San Juan de Ulúa y justicia mayor; Pedro Coco Calderón y Antonio Cotrina, oficiales y jueces de la Real Hacienda de Veracruz; Esteban de San Lázaro, alférez mayor; y Domingo de Azpeitia y Gerónimo Fernández Lucián para ocupar los restantes cargos del cabildo recién creado.⁶¹

El salario de los miembros del cabildo de la nueva ciudad varió según el cargo y el año. De esta manera, tanto los alcaldes ordinarios como los regidores y el alguacil mayor tuvieron el mismo salario, que para 1606 era de 1 200 pesos anuales y de 1 400 en 1643; el alférez mayor cobraba 2 050 pesos en 1613 y 4 200 en 1627; el depositario general, por otro lado, tenía un sueldo de 1 400 pesos en 1643 y dos años más tarde recibió autorización para poder comerciar en el puerto y así lograr sufragar parte de su salario, además de 500 pesos anuales. El castellano de San Juan de Ulúa cobraba 1 000 pesos anuales, además de cuatro alabarderos para su protección, con 180 pesos para su manutención por cada uno de ellos.⁶²

Este último traslado fue el definitivo y es el que en la actualidad ocupa la ciudad. Aun así, continuaron los intentos de mudarla de nuevo durante los reinados de Felipe IV y Carlos II. Los lugares elegidos fueron Coatzacoalco y Pánuco. Los informes sobre la viabilidad de los traslados, elaborados a instancias del Consejo de Indias, fueron muy dispares y dependían de los intereses de quienes los realizaran y de grupos de presión. El Marqués de Varinas, arbitrista de la época de Carlos II, recomendó el traslado de la actividad del puerto de Veracruz a Pánuco por

⁶¹ Esta lista de miembros del primer cabildo la ratifica Trens al citar una solicitud del mismo de 16 de julio de 1602 para que el citado cabildo nombrara dos alcaldes ordinarios y de la Santa Hermandad como por tradición se hacía en la Antigua. La nueva ciudad de Veracruz.... AGI, México, leg. 350, fols. 2-3. TRENS, *Historia de la heroica*, t. I, p. 29.

⁶² DÍEZ DE LA CALLE, *Memorial y noticias sacras*, pp. 68-69.

la seguridad del lugar, la capacidad para acoger gran número de embarcaciones, la situación respecto a la capital del virreinato y la importancia de la producción de cueros en la zona. El único inconveniente que encontró Varinas fue la poca profundidad de sus aguas, que imposibilitarían la entrada de embarcaciones de gran calado, como la mayor parte de las que componían la flota dedicada al comercio intercontinental.⁶³

POBLACIÓN DE LA CIUDAD Y PUERTO DE VERACRUZ

La población de la Nueva Veracruz varía según la época y las fuentes consultadas. No existen fuentes directas que nos informen sobre la misma y, por eso, debemos acudir a fuentes secundarias, que nos van a dar una información aproximada. Vázquez de Espinosa da para finales del siglo XVI una población de españoles de unas 400 almas.⁶⁴ Díez de la Calle establece para mediados del siglo XVII una población blanca de 500 personas, cifra que fue tomada por Borah como válida en sus estudios sobre la población de la Nueva España;⁶⁵ además Díez de la Calle calcula en unos 6 000 individuos la población total del puerto, de los cuales 5 000 eran negros o mulatos, 500 españoles y otros tantos indios o extranjeros. Al igual que Vázquez de Espinosa, López de Velasco establece una población blanca de 200 vecinos u hogares.⁶⁶

Thomas Gage, en la relación que hace de su viaje a Nueva España en 1625, calcula para Veracruz una población de 3 000 habitantes, entre los que destaca ricos comerciantes con fortunas de 200 a 300 000 ducados.⁶⁷ Gemelli Careri, viajero italiano de finales del siglo XVII, nos da la imagen de una ciudad pequeña y pobre,

⁶³ FERNÁNDEZ, *Estado eclesiástico*, pp. 143-147.

⁶⁴ VÁZQUEZ DE ESPINOSA, *Compendio y descripción*, p. 93.

⁶⁵ DÍEZ DE LA CALLE, *Memorial y noticias sacras*, p. 68; BORAH, *El siglo de la depresión*, p. 51.

⁶⁶ LÓPEZ DE VELASCO, *Geografía y descripción*, p. 109.

⁶⁷ GAGE, *Viajes por la Nueva España y Guatemala*, p. 99.

habitada en su mayor parte por negros y mulatos, que constituyeron la mayor parte de la población,⁶⁸ y por pocos españoles, en contraposición con el bullicio del tiempo de llegada de las flotas.⁶⁹

La descripción que hizo el obispo de Tlaxcala fray Alonso de la Mota y Escobar de la ciudad de Veracruz, realizada en función de la instrucción de su visita en 1609, nos muestra una ciudad poblada fundamentalmente por españoles y en la cual existía una importante población de origen africano, tanto esclava como libre.⁷⁰

Hubo pocos extranjeros residiendo en Veracruz. La mayor parte de los comerciantes extranjeros relacionados con Veracruz estuvieron radicados en la ciudad de México, como buena parte de los comerciantes españoles. Su actividad mercantil estaba centrada en el contrabando y en la comercialización de mercancías fraudulentas para evitar tener que pagar los derechos estipulados por la Real Hacienda.⁷¹ Durante el periodo de unión de Portugal y España (1580-1640) se radicaron en ella algunos portugueses dedicados al comercio y otros menesteres. Esta pequeña colonia, algunos de ellos de origen judío sefardí, pronto estará en el punto de mira de la Inquisición. Su número constituía la tercera parte de los extranjeros residentes en la Nueva España. Eran comerciantes, artesanos o tenderos, entre los que cabe destacar a Francisco Texoso, uno de los comerciantes más ricos del virreinato y cuyo capital estaba calculado en unos 200 000 pesos.⁷² Veracruz fue una ciudad que creció con el comercio y que duplicó su población de un siglo para otro gracias a él.⁷³

⁶⁸ La población afrodescendiente, libre o esclava, fue una parte importante de la población de Veracruz por su participación en la carga y descarga de las embarcaciones que llegaban al puerto y por su dedicación a la ganadería o a la agricultura. GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera*, pp. 86-87.

⁶⁹ GEMELLI, *Viaje a la Nueva España*, p. 155.

⁷⁰ MOTA, *Memoriales del obispo de Tlaxcala*, p. 53.

⁷¹ ISRAEL, *Razas*, p. 126.

⁷² GARCÍA DE LEÓN, “Economía y vida cotidiana”, pp. 29-45; ISRAEL, *Razas*, p. 132.

⁷³ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, *La población de América Latina*, pp. 101-102.

Con la llegada de la población a la nueva ciudad surgió el problema de la insalubridad, causada, como ya hemos anotado anteriormente, por el clima malsano del lugar y por la falta de una infraestructura urbanística. Las aguas de los desagües, que no estaban canalizadas, originaban epidemias y enfermedades que asolaban la ciudad.⁷⁴ A ello hay que añadir que estaba situada sobre médanos que, con su clima cálido y húmedo, acrecentaban el grado de inhabitabilidad.⁷⁵

Prueba del peligroso clima de la ciudad fue el huracán que la azotó los días 2 a 4 de septiembre de 1552, noticia que hemos recogido del informe enviado por García de Escalante Alvarado, alcalde mayor de la Antigua Veracruz, al rey para informar del suceso y sus consecuencias. Según el citado memorial, los daños originados por el huracán fueron cuantiosos. Se perdieron en el puerto cinco embarcaciones amarradas más las barcas dedicadas a su descarga y dos carabelas que venían de Tabasco, una vacía y otra con cacao. En San Juan de Ulúa fueron destruidas casi todas las edificaciones a excepción de las fortificaciones. En la ciudad desaparecieron los almacenes dedicados a guardar las mercancías descargadas. La situación empeoró con el desbordamiento del río Tenoya, que anegó totalmente la ciudad, destruyendo casas y bodegas, perdiéndose vidas y mercancías. La mayor parte de la población salió con sus bienes huyendo hacia los montes y médanos aledaños a la ciudad hasta que pasaron los efectos del huracán e inundación.⁷⁶

Este clima malsano hizo que el puerto más importante de América fuera una ciudad pequeña y pobre, con una población de paso que llegaba con las flotas y se marchaba a su partida,

⁷⁴ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, *La población de América Latina*, p. 47.

⁷⁵ LÓPEZ DE VELASCO, *Geografía y descripción*, p. 109; VÁZQUEZ DE ESPINOSA, *Compendio y descripción*, p. 93.

⁷⁶ Información que se tomó en la Veracruz sobre el huracán y tempestad que hubo en ella. Veracruz, 27 de septiembre de 1552. AGI, *Méjico*, leg. 350, fol. 1-2v.

incluidos los comerciantes. Aquellos que podían permitírselo huían de la ciudad y se instalaban en Puebla o en México. En la ciudad sólo permanecían los pequeños comerciantes o los consignatarios de los grandes.⁷⁷ Todo ello fue la causa de que Veracruz no fuera nada más que un puerto de paso hacia las ferias de México o Sevilla. Será pues un puerto de carga y descarga.

LA INFLUENCIA DEL TRÁFICO MERCANTIL EN LA VIDA COTIDIANA DE LA CIUDAD

La arribada y partida de las flotas, principalmente, y de otras embarcaciones del puerto de Veracruz originó numerosos problemas en el mismo.⁷⁸ Con la llegada de aquéllas, se producía un incremento de su población que había que alojar y alimentar, y que junto con la tropa que se contrataba para su guarda fue la causa de los mayores desmanes. Esta población flotante ocupaba su ocio, mientras permanecía en la ciudad, en casas de juego, prostíbulos, tabernas, fondas, etc., satisfaciendo la escasez de actividad de los muchos meses de navegación, dando un ambiente festivo a la ciudad.⁷⁹ No nos olvidemos tampoco que las flotas necesitaban ser reabastecidas para su tornaviaje. Este hecho va a hacer que los precios fluctúen al alza con la llegada y salida de éstas, como nos dejan ver las innumerables cédulas que el rey emitió para evitarlo.⁸⁰

Para empeorar más esta situación, durante todo el periodo estudiado se entabló un conflicto de competencias entre los

⁷⁷ ISRAEL, *Razas*, p. 12; PEÑA, *Oligarquía*, pp. 108-109.

⁷⁸ Para conocer todas las flotas y sus generales véase el anexo I.

⁷⁹ GARCÍA DE LEÓN, “Economía y vida cotidiana”, p. 32.

⁸⁰ Reales Cédulas a los gobernadores de los puertos de Indias para que, allí donde fuere la flota de Nueva España, del capitán general Juan de la Cueva y Mendoza, se provea de bastimentos necesarios a precios justos y moderados. AGI, México, legs. 1093 (L. 17, para los años 1601 a 1609) y 1094 (L. 19-21, para los años 1614 a 1621). Véase también VALLE PAVÓN, “La lucha por el control de los precios”, pp. 41-62.

alcaldes mayores de Veracruz, los oficiales reales de su caja, el castellano de San Juan de Ulúa y los generales de las flotas que arribaban a su puerto. El origen de los conflictos radicó en la lucha por el control de la carga y descarga de las mercancías de las embarcaciones, pues muchos podían ser los beneficios que alcanzaran a originarse de tal privilegio y que repercutieron finalmente sobre la población de la ciudad. También fue el mantenimiento del orden público de la ciudad causa de la delimitación de competencias entre las autoridades de estas cuatro administraciones.

Los soldados de flotas y armadas, una vez desembarcados, instados por sus oficiales, tomaban la ciudad causando numerosos problemas a la población, pendencias y muertes. Los generales de las flotas, que eran los encargados de mantener la disciplina y el orden de la gente de mar, en ningún momento permitieron a los justicias de la ciudad reprimir tales desmanes por no tener jurisdicción; pero ellos, que la detentaban, no la ejercieron.

Esta situación alcanzó su punto más álgido con las flotas de los generales Diego Maldonado (1581) y Álvaro Flores de Quiñones (1582), siendo esta última la que causó una espiral de violencia máxima.⁸¹ Hubo enfrentamientos armados entre la población y los soldados de la flota, hasta el punto de que los justicias de la ciudad intentaron, sin conseguirlo, embarcar a los soldados a la fuerza. El general Flores de Quiñones, desairado, tomó la ciudad por completo con sus tropas, implantando la ley marcial en ella, poniendo guardias en todas las casas, impidiendo a los vecinos desplazarse durante la noche y a los encargados de vigilarla el realizar sus funciones.

⁸¹ “La ciudad y puerto de la Veracruz suplica asiento atento a lo que refiere se dé cedula para que en ella no entren soldados y otras cosas, sino que se queden en el puerto con la armada.” Veracruz, 25 de mayo de 1583. AGI, *México*, leg. 350.

Ante tales hechos el cabildo de Veracruz pidió y obtuvo del rey una cédula⁸² dirigida al general de la flota de 1585, Diego de Alcega, y sucesivas, para que no permitieran a la gente de mar desembarcar en el puerto de Veracruz. A pesar de esta prohibición en la flota de 1589, al mando de Martín Pérez de Olazábal, los incidentes volvieron a reproducirse en la ciudad, aunque no con la intensidad anterior.

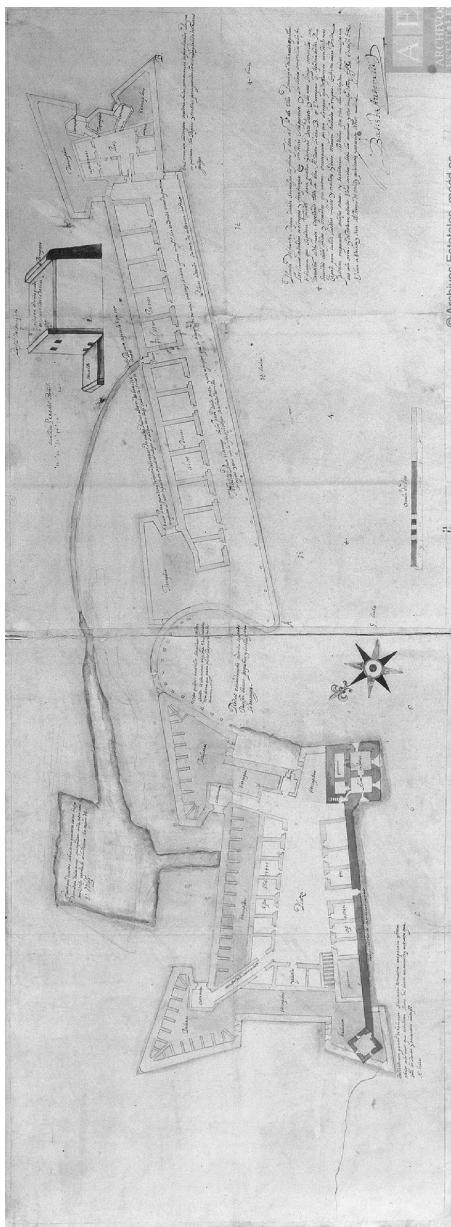
Especial mención hay que hacer de los sucesos originados por la flota del año 1600, a cargo del general Pedro de Escobar Melgarejo y siendo almirante de la misma Juan de Esquivel. Después de haber perdido por una tormenta 12 naos, obligando a tirar por la borda buena parte de las mercancías y azogues, al llegar a Veracruz reprodujeron los incidentes con la ciudad y puerto. Una vez en tierra, el general, sin tener en cuenta las órdenes reales precisas y los privilegios de la ciudad, la tomó con los soldados de la flota, ocupando la casa de Fernando Morales como cuartel general y cárcel. Durante todo momento no permitió salir ni entrar de la ciudad a ningún viajero, carretero o arriero sin su licencia, impedimento que extendió al tráfico marítimo.

Entre los desmanes de Escobar Melgarejo, destacamos la detención del alcalde ordinario de la Vieja Veracruz y comisario del Consulado de México en el puerto, Álvaro de Baena. Con el fin de impedir que informara al virrey de la situación en que arribó la flota, lo retuvo durante dos días en la nao capitana. La misma suerte corrieron los oficiales reales del puerto por su oposición a que el general castigase a Juan Bautista Jiménez, maestre de uno de los navíos, por haber traído pasajeros sin licencia, ya que tal infracción era de su jurisdicción.

En otro momento de sus actuaciones, Escobar violó el derecho de asilo eclesiástico al detener a Félix de Morales, vecino de Puebla, refugiado en una de las iglesias de la ciudad y a quien

⁸² Real Cedula dada en San Lorenzo de El Escorial el 31 de marzo de 1584. AGI, *México*, leg. 350. Ratificada por otra de 18 de agosto de 1589.

Imagen 1



Planta del fuerte de San Juan de Ulúa con las mejoras y ampliaciones proyectadas por Bautista Antonelli. AGI, *Méjico*, 35.

retuvo durante dos meses. Lo mismo le sucedió a Juan de Chaves, escribano de registros de la Real Hacienda, por negarse a hacer los registros de su fraudulenta flota, confiscándole todos los papeles que por su cargo guardaba. En ambos casos, no tuvo en cuenta los sucesivos requerimientos que el castellano de San Juan de Ulúa, el justicia mayor y los oficiales reales de la ciudad le hicieron para que fuesen puestos en libertad. Paralelamente, se produjeron enfrentamientos entre los soldados y los habitantes de la ciudad a causa de robos, apropiación de alguno de los tributos recaudados, asesinatos y otras tropelías que sucedieron con el beneplácito de Escobar y que quedaron impunes.

No hubo mediación virreinal, ni real al contencioso entablado entre la ciudad y el general Pedro de Escobar Melgarejo. Valga la incongruencia de que, unos años más tarde, este general será nombrado (1605 y 1615) castellano de la fortaleza de San Juan de Ulúa y justicia mayor de Veracruz, continuando con sus desmanes.⁸³

En 1630 el general de la flota Gerónimo Gómez de Sandoval tomó de nuevo Veracruz empleando los mismos métodos que Pedro de Escobar Melgarejo en 1600.⁸⁴ La actividad portuaria estuvo en todo momento controlada, hasta el punto de no poder realizarse ningún movimiento sin su consentimiento, cobrando los impuestos del comercio según su arbitrio y beneficio y vulnerando los privilegios de la ciudad al entender en causas de justicia alegando que era jurisdicción suya.

En la nao capitana trajo Gómez de Sandoval gran cantidad de mercancías de su propiedad, así como en otras embarcaciones de la flota, en contra de las ordenanzas de comercio existentes. El hecho de introducir los miembros de las embarcaciones mercancías ilegalmente era muy frecuente y para ello se basaban en

⁸³ Cartas de los oficiales reales. Veracruz, 3 de abril de 1605 y 1615. AGI, México, leg. 351.

⁸⁴ SERRANO, *Armadas y flotas*, pp. 340-341.

interpretaciones particulares de la ley, aunque no era frecuente introducir grandes cantidades, como parece que ocurrió con Gómez de Sandoval.

En 1636 el general Luis Fernández de Córdoba encarceló a su almirante por intentar partir hacia la metrópoli en la fecha señalada, siguiendo las instrucciones dadas en Sevilla. También detuvo al contador del puerto de Veracruz por no querer colaborar en el fraude que venía en su flota. Para borrar las huellas de su ilegalidad destruyó los autos elaborados por un juez sobre el comercio ilícito realizado en el puerto novohispano.

Según se desprende de un memorial de 1638 sobre los sucesos acontecidos en la flota del año 1637, que llegó a Veracruz al mando del general Juan Pérez de Portu, los sucesos volvieron a repetirse.⁸⁵

La actividad originada por el tráfico y comercio de flotas en el puerto de Veracruz fue siempre importante y fundamental. La vida de la ciudad estuvo en todo momento orientada hacia ese comercio, siendo el realizado con Europa el que acapare buena parte de su actividad. Toda la actividad de la economía de la ciudad estaba orientada hacia las flotas, su comercio y su abastecimiento, sobre todo su agricultura y ganadería. Las estancias situadas en el área de influencia de la ciudad producían los bastimentos necesarios para el abastecimiento de las flotas y de la población flotante que arribaba al puerto. Así, Veracruz y su costa eran un importante centro de producción de maíz⁸⁶ y, junto con Cartagena y Puebla, uno de los mayores productores de bizcocho de América.⁸⁷

A través de Veracruz, La Habana recibía el bizcocho suficiente para el consumo de sus habitantes y de las flotas que en su puerto

⁸⁵ La nueva ciudad de la Veracruz. Con el señor fiscal sobre que se guarden sus preeminencias. Veracruz, 24 de julio de 1638. AGI, *Méjico*, leg. 350, 28 fol.

⁸⁶ PEÑA, *Oligarquía*, p. 31; MORENO TOSCANO, "Tres problemas".

⁸⁷ SERRANO, *Armadas y flotas*, pp. 171-172. Véase también, VALLE PAVÓN, "La lucha por el control de los precios".

invernaban esperando la salida hacia Europa. Anualmente, eran enviados del puerto novohispano al cubano una media de 800 quintales de este producto; cantidad que ascendía a 1 000 con las escaseces endémicas que aparecían en el puerto cubano,⁸⁸ suceso frecuente por la falta de una política de abastecimiento de las autoridades coloniales, más preocupadas por acaparar el alimento y especular con él. El precio alcanzado por el bizcocho llegaba a superar en 100% al que se pagaba en el puerto de Sevilla. En 1620 el valor de éste en el puerto sevillano era de 30 reales por quintal, mientras que en La Habana era de 64. Cuatro años más tarde había subido en el puerto andaluz a 32, a 75 en Veracruz y a 106 en Cartagena, y para 1633 era de 60 para el puerto novohispano y 86 para el neogranadino. Importantes bizcocheros de Veracruz fueron Juan de Vergara y Francisco de Largacha; este último fue un importante encomendero de la ciudad.

La ganadería veracruzana no sólo aportaba cueros para el comercio, sino que también alimentaba con su carne a las tripulaciones de las flotas. El citado Francisco de Largacha, el alguacil mayor del Santo Oficio Juan de Zavala o el vecino Gerónimo Alemán tenían grandes estancias ganaderas en los alrededores de la ciudad, sobre todo en la Antigua. El ganado que criaban lo dedicaban por entero para consumo de las flotas con gran beneficio para sus economías.

Los elevados precios alcanzados por los productos intercambiados en el puerto de Veracruz no sólo estuvieron motivados por los altos gastos de transporte y los márgenes de beneficio de los comerciantes, sino también por los incrementos de población temporal. Este hecho vino a dar un matiz especial al puerto novohispano con relación a otros puertos o ciudades americanos. Los mercaderes de México desde los primeros tiempos controlaron los precios de los productos llegados en las flotas

⁸⁸ SERRANO, *Armadas y flotas*, pp. 171-172. Véase también, VALLE PAVÓN, “La lucha por el control de los precios”.

por el hecho de que invirtieron grandes cantidades provenientes de la minería. La contraparte en Sevilla intentó establecer precios más elevados en origen. Por su parte, la Corona intentó que los precios se establecieran en ferias mediante la negociación de los precios y basados en la oferta y la demanda. A partir de 1679, se producen los primeros intentos de crear una feria ante la oposición de los comerciantes sevillanos y en 1683 y 1708 se intentó hacer en Veracruz.⁸⁹

Hacia 1620 el precio de una pipa de vino en Sevilla costaba entre 220 y 242 reales y en La Habana alcanzaba los 693; en 1633 el valor de ésta había subido a entre 1 600 y 1 760 reales dependiendo de la cantidad a vender. El costo de una arroba de aceite en Veracruz en el mismo año era de 152 reales, mientras que en Sevilla tan sólo alcanzaba los 15 o 17. El quintal de pescado salado costaba entre 104 y 128 reales para 1632-1633, 65 en La Habana y Cartagena y 98 en Portobello. El queso tenía un valor de 160 reales por unidad hacia los mismos años, 64 en Cartagena y 256 en La Habana.

A MODO DE CONCLUSIÓN

El hecho de que la cabecera del comercio novohispano se ubicara en la ciudad de Veracruz fue más negativo que positivo para ella en sus primeros momentos. Su ubicación estuvo cambiando durante aproximadamente 75 años hasta terminar en su posición actual. La Veracruz trashumante tendrá cuatro problemáticas “mudanzas” por razones económicas y políticas, mejor dicho, por la carga y descarga de las flotas, las que tuvo que padecer la población sin que se le tuviera en cuenta. La primera fundación de 1519 será frente a la isla de San Juan de Ulúa con el fin de legitimar la acción de Hernán Cortés. Inmediatamente comenzó la búsqueda de un lugar mejor, que se ubicará en el

⁸⁹ VALLE PAVÓN, “La lucha por el control de los precios”, p. 42.

puerto de Archidona, entre las puntas de La Cantera y Los Hicos. No será un lugar idóneo, y por eso en 1524 Cortés propuso trasladarla a la Antigua, frente al río Medellín, a cinco leguas de San Juan de Ulúa. Las condiciones sanitarias y climáticas de esta última ubicación hicieron que se buscara en 1567 un nuevo lugar, hasta el actual puerto. Entre 1590 y 1597 se producirá el traslado de la Antigua a la Nueva Veracruz, en tiempo de los virreyes Luis de Velasco y Conde de Monterrey. Su fragilidad y el clima de la zona harán muy difícil la habitabilidad de esta ubicación.

La población de la ciudad varía según las fuentes. Lo que sí es cierto es que la misma fluctuaba en función de la llegada de las flotas. Las fuentes dan una población de 400 (unas 2 000 personas) vecinos a finales del siglo XVI, no mucho más a mediados del siglo XVII. La mayor parte de la población estuvo compuesta por afrodescendientes dedicados a la carga y descarga de las flotas y a las labores agrícolas y ganaderas. Hubo muy pocos españoles y extranjeros. La salubridad del lugar obligaba a una estacionalidad en función de las flotas.

La llegada de flotas originó múltiples conflictos de competencia y de orden público, puesto que los generales de las flotas solían imponer su poder ante las autoridades de la ciudad, como sucedió en 1581, 1582, 1587, 1589, 1600, 1605, 1615, 1630 y 1636. Como puede suponerse, supuso cuestionar la autoridad real en su representante el virrey, que nada hizo por solucionar todos los problemas surgidos en la ciudad. Especial hincapié hay que hacer en la llegada de la flota de 1600 al mando de Pedro de Escobar Melgarejo, cuya descarga produjo múltiples altercados por evitar que los funcionarios de la Real Hacienda descubriesen el contrabando y fraude existentes. La inacción de la justicia con este personaje hará que sus acciones queden impunes y que más tarde lo veamos como castellano y justicia mayor de Veracruz en 1605 y 1615. Además de soportar la constante arbitrariedad de los generales de las flotas, Veracruz tuvo que sufrir los elevados precios de los productos básicos de subsistencia, por la carencia

de cultivos y los incrementos estacionales de población que originaron las flotas. Hubo una competencia importante por establecer y controlar los precios entre los consulados de México y de Sevilla. Por su lado, la Corona intentará establecer un sistema de control de precios basado en la oferta y la demanda y mediante la creación de ferias.

Los precios de algunos productos esenciales, como el bizcocho, el queso o el pescado, llegaron a alcanzar porcentajes de incremento que duplicaban el valor del precio en origen. Otro derrotero inflacionista ocurrirá con el vino, que de 220 reales la pipa en Sevilla hacia 1620, llegó a costar 1760 reales en 1633.

Como puede apreciarse, Veracruz tuvo como negativo el hecho de que fuera cabecera de las flotas del comercio novohispano con Europa por sus múltiples ubicaciones, sus conflictos de competencias entre funcionarios y por los elevados precios que por ello tuvo que sufrir.

Anexo I RELACIÓN DE FLOTAS (1573-1650)⁹⁰

Año	Salida		Entrada	
	General	Fecha	General	Fecha
1573	Francisco Luján [1]		Juan de Alcega	
1574	Antonio Manrique de Lara	27-09-1574	Francisco de Luján	
1575	Diego Maldonado		Antonio Manrique de Lara	22-06-1575
1576	Antonio Manrique de Lara		Diego Maldonado	
1577	Diego Maldonado	07-09-1577	Antonio Manrique de Lara	22-04-1577
1578	Álvaro Manrique de Lara	16-12-1578	Diego Maldonado	
1579	Bartolomé Villavicencio	07-08-1579	Álvaro Manrique de Lara	03-05-1579
1580	Francisco Luján	25-08-1580	Bartolomé de Villavicencio	16-04-1580
1581	Álvaro Manrique de Lara	26-08-1581	Francisco de Luján	01-05-1581

[1] De la presente flota no hemos podido conseguir la fecha en que entró en el puerto de Veracruz.

⁹⁰ AGI, *Contaduría*, legs. 878-885 A y B. CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, ts. III y IV.

Anexo I
RELACIÓN DE FLOTAS (1573-1650) (*continúa*)

<i>Año</i>	<i>Salida</i>		<i>Entrada</i>	
	<i>General</i>	<i>Fecha</i>	<i>General</i>	<i>Fecha</i>
1582	Alonso Flores de Quiñones	19-09-1582	Álvaro Manrique de Lara	
1583	Antonio Manrique de Lara	28-08-1583	Álvaro de Flores Quiñones	
1584	Diego de Alcega		Antonio Manrique de Lara	09-05-1584
1585	Juan de Guzmán	26-09-1585	Diego de Alcega	16-05-1585
1586	Francisco de Novoa Feijoo	29-09-1586	Juan de Guzmán	11-07-1586
1587[2]			Francisco de Novoa	
1588	Martín Pérez de Olazábal	08-10-1588		
1589			Martín Pérez de Olazábal	13-06-1589
1590	Antonio Navarro de Prado	08-11-1590	Antonio Navarro de Prado	13-06-1591
1591	Martín Pérez de Olazábal	28-09-1591	Martín Pérez de Olazábal	19-10-1592
1592				
1593	Marcos de Aramburu	30-07-1593		
1594	Luis Alfonso Flores	02-10-1594	Marcos de Aramburu	14-06-1594
1595	Pedro Menéndez Márquez	17-09-1595	Luis Alfonso Flores	03-05-1595
1596	Luis Alfonso Flores [3]	NO LLEGÓ	Pedro Menéndez Márquez	
1597	Pedro Menéndez Márquez			
1598			Pedro Menéndez Márquez	26-05-1598
1599	Juan Gutiérrez de Garibay	27-08-1599		
1600	Pedro de Escobar Melgarejo		Juan Gutiérrez de Garibay	06-05-1600
1601	Juan Gutiérrez de Garibay	15-09-1601	Pedro de Escobar Melgarejo	
1602	Alonso de Chaves Galindo	03-09-1602	Juan Gutiérrez de Garibay	17-05-1602
1603	Fulgencio de Meneses	05-09-1603	Alonso de Chaves Galindo	05-06-1603
1604	Juan Gutiérrez de Garibay	05-09-1604	Juan Pérez de Portu	05-06-1604
1605	Alonso de Chaves Galindo	16-09-1605	Juan Gutiérrez de Garibay	14-06-1605

[2] En este año no se envió flota a la Nueva España, como tampoco se envió en los años 1589, 1592, 1598, 1629, 1639, 1641, 1643 y 1645 para la entrada y de salida las de 1588, 1590, 1593, 1599, 1629, 1635, 1638, 1640, 1642, 1644 y 1646. Tampoco hemos podido encontrar la documentación de las flotas de 1649 de entrada en el puerto de Veracruz, ni la de 1597 de salida.

[3] Esta flota fue destruida por los ingleses en la Bahía de Cádiz el 2 de julio de 1596. Lorenzo Comercio, t. I, p. 184.

Anexo I
RELACIÓN DE FLOTAS (1573-1650) (*continúa*)

<i>Año</i>	<i>Salida</i>		<i>Entrada</i>	
	<i>General</i>	<i>Fecha</i>	<i>General</i>	<i>Fecha</i>
1606	Lope Díaz de Armendáriz	09-09-1606	Alonso de Chaves Galindo	18-06-1606
1607	Aparicio de Arteaga [4]		Lope Díaz de Armendáriz	10-06-1607
1608	Lope Díaz de Armendáriz	19-08-1608	Aparicio de Arteaga	18-07-1608
1609	Juan Gutiérrez de Garibay	19-08-1609	Lope Díaz de Armendáriz	17-06-1609
1610	Lope Díaz de Armendáriz	07-09-1610	Juan Gutiérrez de Garibay	07-06-1610
1611	Antonio de Oquendo	05-09-1611	Lope Díaz de Armendáriz	12-06-1611
1612	Juan Gutiérrez de Garibay	¿?-09-1612	Antonio de Oquendo	11-06-1612
1613	Antonio de Oquendo	23-08-1613	Juan Gutiérrez de Garibay	06-06-1613
1614	Juan de la Cueva Mendoza	10-09-1614	Antonio de Oquendo	07-06-1614
1615	Martín de Vallecilla	05-09-1615	Juan de la Cueva y Mendoza	11-06-1615
1616	Juan de la Cueva y Mendoza	11-09-1616	Martín de Vallecilla	12-06-1616
1617	Juan de Salas y Valdés	26-09-1617	Juan de la Cueva y Mendoza	16-06-1617
1618	Carlos de Ybarra	16-09-1618	Juan de Salas Valdés	12-06-1618
1619	Lope de Hoces y Córdoba	24-08-1619	Carlos de Ibarra	17-06-1619
1620	Luis de Benavides	11-09-1620	Lope de Hoces y Córdoba	21-06-1620
1621	Fernando de Sosa	31-09-1621	Luis de Benavides	26-06-1621
1622	Carlos de Ybarra	12-09-1622	Fernando de Sosa	27-06-1622
1623	Luis de Benavides	17-09-1623	Carlos de Ibarra	¿?-06-1623
1624	Gabriel de Chaves	15-07-1624	Luis de Benavides	
1625	Lope de Hoces y Córdoba	23-09-1625	Gabriel de Chaves	
1626	Alonso de Múgica	¿?-09-1626	Lope de Hoces y Córdoba	¿?-06-1626
1627	Luis de Benavides	¿?-09-1627	Alonso de Múgica	¿?-06-1627

[4] Ese año tampoco hubo flota por la presencia de holandeses en la zona; tan sólo se enviaron los azogues necesarios para la minería novohispana y soldados de reforzamiento, que acompañaron al nuevo gobernador de Filipinas. AGI, Sección de Consulado, Libro I, fs. 162-165.

Anexo I
RELACIÓN DE FLOTAS (1573-1650) (*concluye*)

Año	Salida		Entrada	
	General	Fecha	General	Fecha
1628	Gerónimo Gómez de Sandoval	15-09-1628	Luis de Benavides [6]	08-08-1628
1629				
1630	Miguel Serrano	05-10-1630	Hernán Gómez de Sandoval	16-06-1630
1631	Miguel de Echazarreta	23-09-1631	Miguel Serrano	14-10-1631
1632	Martín de Vallecilla		Miguel de Echazarreta	
1633	Lope de Hoces y Córdoba	12-08-1633	Martín de Vallecilla	
1634	Martín de Vallecilla		Lope de Hoces y Córdoba	02-07-1634
1635	Juan de Vega	24-07-1635		
1636	Luis Fernández de Córdoba	13-05-1636	Luis Fernández de Córdoba	
1637	Diego de Guzmán [5]		Diego de Guzmán [7]	
1638	Juan de Orbea	04-06-1638		
1639			Martín de Orbea	
1640	Roque Centeno y Ordóñez	25-06-1640		
1641			Juan de Campos	23-07-1641
1642	Pedro de Ursúa y Arismendi	04-10-1642		
1643			Pedro de Ursúa	24-05-1643
1644	Martín Carlos de Mencos	17-07-1644		
1645			Martín Carlos de Mencos	
1646	Lorenzo Fernández de Córdoba	13-09-1646		
1647	Pablo de Parada	20-12-1647	Lorenzo Fernández de Córdoba	10-06-1647
1648	Juan de Pujadas y Gamboa	13-12-1648	Pablo de Parada	25-05-1648
1649			Juan de Pujadas y Gamboa	10-06-1649
1650	Pablo de Contreras	16-05-1650	Pablo de Contreras	08-08-1650

[5] Se envián galeones para recoger la plata novohispana.

[6] Esta flota fue tomada y hundida por el pirata holandés Piet Heyn en la Bahía de Matanzas el día 8 de septiembre de 1628. Carta, Ideología, desarrollo e interacciones, pp. 186, nota 139.

[7] Galeones enviados a la Nueva España para recoger la plata tanto de particulares como de la Corona.

SIGLAS Y BIBLIOGRAFÍA

AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.

ÁLVAREZ, José J. y Rafael DURÁN, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, México, Imp. de José A. Godoy, 1856.

BENÍTEZ, Fernando y J. Emilio PACHECO, *Crónica del puerto de Veracruz*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1986.

BLÁZQUEZ, Carmen, “Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Tiempos de América*, 5-6 (2000), pp. 21-36.

BONILLA, Juan de Dios, *Historia marítima de México*, México, Litorales, 1962.

BORAH, Woodrow, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975.

CALDERÓN QUIJANO, José A., *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1953.

CALDERÓN QUIJANO, José A., “Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 25 (1968), pp. 515-563.

CHAUNU, Huguette y Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Structures et conjoncture de l'Atlantique espagnol et hispano-américain*, SEVPEN, 1959.

DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Madrid [Colección Austral, 1274], Espasa Calpe, 1975.

DÍEZ DE LA CALLE, Juan, *Memorial y noticias sacras, y reales del Imperio de las Indias Occidentales*, Madrid, 1646.

DÍEZ DE LA CALLE, Juan, *Noticias sacras y reales de los imperios de las Indias Occidentales de la Nueva España y del Perú; y recopilación de sus leyes con noticias de los obispos y prebendados de aquellas iglesias*, Madrid, Alonso Víctor Pantoja, 1654.

FERNÁNDEZ DE VILLALOBOS, Gabriel (Marqués de Varinas), *Estado eclesiástico, político y militar de la América (o grandeza de Indias)*, Madrid, Instituto de

Cooperación Iberoamericana. Sociedad Estatal Quinto Centenario, Instituto de Estudios Fiscales, 1990.

GAGE, Thomas, *Viajes por la Nueva España y Guatemala*, Madrid, Ediciones Historia 16, 1987.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio, “Economía y vida cotidiana en el Veracruz del siglo XVII: 1585-1707”, en *Boletín Americanista*, 48 (1998), pp. 29-45.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, Gobierno del Estado de Veracruz, Universidad Veracruzana, 2011.

GARCÍA DÍAZ, Bernardo, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.

GARCÍA DÍAZ, Bernardo, “Veracruz en la primera mitad del siglo XIX. Testimonios de viajeros”, en GARCÍA DÍAZ y GUERRA VILABOY (eds.), 2002, pp. 215-237.

GARCÍA DÍAZ, Bernardo y Sergio GUERRA VILABOY (eds.), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana. Las dos orillas*, Veracruz, Universidad de La Habana, Universidad Veracruzana, 2002.

GEMELLI CARERI, Giovanni F., *Viaje a la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

GIL, Adriana, “Vida cotidiana en Veracruz a fines del siglo XVIII”, en GARCÍA DÍAZ y GUERRA VILABOY (eds.), 2002, pp. 115-132.

GIL, Emiliano, “La fiscalidad como fuente de información del comercio y el tráfico colonial (1573-1650). El almojarifazgo de la Caja Real de Veracruz”, en *América Latina en la Historia Económica (ALHE)*, 25: 3 (2018), pp. 133-159.

GIL, Emiliano, “Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un periodo de crisis, Veracruz (1587-1650)”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14 (1997), pp. 75-123.

GIL, Emiliano, “La realidad del tráfico veracruzano y su contraste con las políticas de los consulados de Sevilla y México”, en *Novahispania*, 2 (1996), pp. 161-210.

GIL, Emiliano, “El tráfico del puerto de Veracruz en 1572”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 6 (1990), pp. 19-26.

GIL, Emiliano, “El almojarifazgo como índice de interpretación del comercio del puerto de Veracruz, 1600-1622”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 2 (1986), pp. 89-119.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan J., *Aportaciones para la historia de Veracruz*. Veracruz, s.e., 1978, t. I.

ISRAEL, Jonathan I., *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980.

LERDO DE TEJADA, Miguel, *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz: precedidos de una noticia de los descubrimientos hechos en las islas y en el Continente Americano, y de las providencias dictadas por los reyes de España para el gobierno de sus nuevas posesiones, desde el primer viaje de don Cristóbal Colón, hasta que se emprendió la conquista de México*, 2 tomos, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1850, caps. II y IV.

LÓPEZ DE VELASCO, Juan, *Geografía y descripción universal de las Indias*, Madrid, Ediciones Atlas, 1971.

LUCENA SALMORAL, Manuel, *Hernán Cortés. La espada de Quetzalcóatl*, Madrid, Anaya, 1988.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, María del Carmen, *Veracruz 1519. Los hombres de Cortés*, León, España, Universidad de León, 2013.

MELGAREJO VIVANCO, José, *Breve historia de Veracruz*, Jalapa, Gobierno de Veracruz, 1960.

MORENO TOSCANO, Alejandra, “Tres problemas de la geografía del maíz, 1600-1624”, en *Historia Mexicana*, xiv: 4 (56) (abr.-jun. 1965), pp. 631-655.

MOTA Y ESCOBAR, Alonso de la, *Memoriales del obispo de Tlaxcala. Un recorrido por el centro de México a principios del siglo XVII*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987.

OLMOS CUEVA, M^a Teresa, *Veracruz, estudio acerca de la política marítima novohispana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1963.

ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier, *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.

PASQUEL, Leonardo, *Con la cara hacia el mar: antología*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, 1988.

PEÑA, José F. de la, *Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.

RAMÍREZ CABAÑAS, Joaquín, *La ciudad de Veracruz en el siglo XVI*, México, Imprenta Universitaria, 1943.

REAL DÍAZ, José J., "Las ferias de Jalapa", en *Anuario de Estudios Americanos*, XVI (1959), pp. 167-314.

Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II, Nuestro Señor..., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1973.

SALINAS, Juan de, *Chorographia de las Indias, ca. 1742*.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, *La población de América Latina desde los tiempos precolombinos al año 2000*, Madrid, Alianza Editorial, 1977.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989.

SMITH, Robert S., "Antecedentes del Consulado de México", en *Revista de Historia de América*, 15 (dic. 1942), pp. 299-313.

SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo, "De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del Gran Caribe en el siglo XIX", en *HiSTOReLo*, 2: 4 (jul.-dic. 2010), pp. 9-43.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, "El Consulado de Veracruz y sus fuentes documentales", en *América Latina en la Historia Económica*, 9: 17-18 (2002), pp. 81-88.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, *Mar abierto. Política y comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.

TRENS, Manuel B., *Historia de la heroica ciudad de Veracruz y de su Ayuntamiento*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1955, 2 tomos.

TRENS, Manuel B. y José Luis MELGAREJO VIVANCO, *Historia de Veracruz*, Tomo 2. *La dominación española, 1519-1808*, Xalapa, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, Secretaría de Educación y Cultura, 1992.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, “El Consulado de Mercaderes de la ciudad de México, 1594-1827. Historiografía y fuentes sobre su historia”, en *América Latina en la Historia Económica*, 9: 17-18 (2002), pp. 11-21.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, “La lucha por el control de los precios entre los consulados de México y Andalucía”, en *Revista Complutense de Historia de América*, 32 (2006), pp. 41-62.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, “Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI”, en *América Latina en la Historia Económica*, 27 (ene.-jun. 2007), pp. 5-49.

VÁZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Madrid, Ediciones Atlas, 1969.