

Comerciantes y desarrollo urbano: la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII

Carmen Blázquez Domínguez

Esta ciudad, conocida en todo el mundo por los grandes tesoros que por ella se han embarcado para remitirse a España, no corresponde en su capacidad, riqueza y gentío a lo que debía ser, pues siendo la puerta por donde pasan las mercancías de Europa y el depósito a donde van los tesoros de todo el reino, parece que debía ser de las más hermosas, grandes, ricas y pobladas de la Nueva España...

Antonio de Ulloa, 1777¹

EL DOMINIO MERCANTIL DE UNA PLAZA PORTUARIA

El siglo XVIII inició para el puerto de Veracruz con un lento crecimiento demográfico que no modificó su posición dentro del esquema económico colonial. Para entonces, como lo había sido desde finales del siglo XVI, era el único punto habilitado en la costa del Golfo para la carga y descarga de mercancías y pasajeros provenientes de la península, un puerto difícil para vivir, con ritmos ajustados a los ires y venires de las flotas españolas, y cuya fundación e importancia marcaron el rumbo del desenvolvimiento general del territorio veracruzano desde los inicios de la dominación hispana y la preeminencia política y económica de la región central.

El número de sus habitantes aumentaba cuando llegaban los convoyes en la época de las ferias mercantiles en el pueblo de Xalapa, y ello animaba bruscamente la vida cotidiana de una población portuaria que dormitaba nueve de los doce meses del año. Entonces una corriente de comerciantes, funcionarios, arrieros, marinos, soldados, colonos, aventureros y viajeros confluían en la plaza y la convertían en una verdadera ciudad, llena de gente y de ruido, con un aspecto de alegre y bulliciosa actividad, de ganancias para los dueños de ventas, almacenes y figones, y para la administración municipal. Y aun cuando sus construcciones no podían compararse con

las de México o Puebla, por tres meses la intensa actividad porteña podía rivalizar con el dinamismo de otras ciudades novohispanas más opulentas y señoriales. En consecuencia, a lo largo de casi dos siglos, el desarrollo urbano fue irregular pese a residir en la población portuaria, desde sus inicios, importantes comerciantes peninsulares y criollos que actuaban, principalmente, como comisionistas y consignatarios de los grandes mercaderes de Cádiz y México, con vínculos y propiedades en la región xalapeña. Los rigores del clima caliente y malsano, el peligro que representaban los incendios y la amenaza de los ataques piratas, como el realizado en 1683 por Lorenzo de Graff o *Lorencillo*, siempre presente en la memoria local, mantuvieron la posición del puerto, en las primeras décadas de la centuria de las Luces, como un lugar de paso para adentrarse en la Nueva España.²

Veracruz ya tenía un diseño urbano: la estructura de damero propuesta por el ingeniero holandés Adrián Boot en el plano elaborado en 1615 para la construcción de la ciudad y puerto, y que se ajustó a lo marcado por las *Ordenanzas de 1576* para las ciudades costeras. Las calles se cruzaban en ángulo recto formando cuadrados, lo cual dio por resultado una traza regular presidida por una plaza mayor, centro de la vida política, comercial, religiosa y social. En torno a ella se levantaron la iglesia parroquial, la Casa de Cabildos, las viviendas y sus calles principales bordeadas de portales para la comodidad de los tratantes. Detrás del edificio que albergó al ayuntamiento porteño, estaba el muelle y, en medio de una ancha playa que separaba el mar de la ciudad, la Aduana Real. Las construcciones de madera levantadas en el siglo XVII, tomando en cuenta el régimen de los vientos y el clima, y de donde provino el sobrenombre de “ciudad de tablas”, dieron paso a las de cal y canto, y piedra múcara para la mampostería, ladrillos, pisos y escaleras, cubierta con un enlucido de cal que ocultaba su aspereza y brindaba protección contra la acción del salitre y los vientos. Las vigas y los techos, al igual que puertas, ventanas, balcones y protecciones eran de cedro, caoba y pinotea americana. Comenzaban a aparecer hospitales rústicos, conventos e iglesias. Evidentemente, el paisaje urbano estaba dominado por el Cabildo, la iglesia parroquial, la Aduana, el muelle y, por supuesto, la fortaleza de San Juan de Ulúa y los muros de cal y canto levantados en las postrimerías de la centuria anterior a raíz del ataque de *Lorencillo* y que pretendían circundar la ciudad, antecedentes de las futuras murallas y baluartes.³

Al menos hasta los años 1760 esa fue la plaza porteña que de diferentes formas describieron viajeros y visitantes, comerciantes y militares como el capuchino italiano Ilarione de Bérghamo, el franciscano español Francisco de Ajofrin y el comerciante español de origen irlandés Pedro Alonso O’Crouley O’Donnel, quienes coincidieron al definir a Veracruz como una ciudad pequeña, pese a su “considerable” intercambio mercantil, de clima “pésimo”, con un calor “excesivo” y abundancia de moscos, factores que la hacían “inhabitable”. En su opinión la población era poco segura para ser el puerto principal de “un reino tan rico”; la muralla por la parte de tierra no era más alta que un hombre, y los nortes fuertes la cubrían de arena. Remarcaron, en especial, la insalubridad local señalando que el “pésimo aire” provocaba que los europeos estuvieran “descoloridos” y fueran víctimas fáciles del vómito negro.⁴

La tradicional insalubridad porteña y los inconvenientes del clima cálido y húmedo local no impidieron, como se ha señalado, el lento crecimiento de Veracruz derivado de los movimientos del comercio ultramarino y de las ferias xalapeñas, ni tampoco su paulatina transformación, más evidente a partir de la mitad del siglo, cuando la ciudad y la fortaleza fueron objeto de estudios, informes y propuestas. Los cambios más significativos se reflejaron en nuevas construcciones y en el ensanche del diseño urbano, así como en las políticas municipales encaminadas a mejorar la ima-

² BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 85.

³ BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 83-84; DÍAZ CHÁZARO, 1986; GARCÍA DÍAZ: 25-26; RODRÍGUEZ, MANRIQUE y ASTA, 1991: 289-291.

⁴ DELGADO, 1992, vol. II: 19-23, 40, 65.

Ilustración de Veracruz en la República Mexicana tomada de: Avilés, Francisco Alfonso (Coord.), "Veracruz. Pródiga naturaleza de cara al mar". Monografía Estatal, Secretaría de Educación Pública, México, 1988: 14.



14

gen y la vida del recinto amurallado. Es evidente que, en el proceso descrito, mucho tuvieron que ver las necesidades militares que planteaba la guerra de España contra Inglaterra, pero también jugaron un papel determinante en el mismo los reclamos y las exigencias planteados por los comerciantes asentados en Veracruz y vinculados con la carrera de Indias.⁵

Ese grupo mercantil, a la par que practicó el comercio en variadas formas, ejerció el control de la administración municipal. Ambas actividades consolidaron paulatinamente su posición en el puerto y en la costa del Golfo, sobre todo a partir de 1770 y de la aplicación de las reformas borbónicas de Carlos III, entre las cuales la de mayor impacto fue la relativa al libre comercio porque finalizó el control que por más de dos siglos tuvieron los comerciantes sevillanos y gaditanos y su contraparte en la Nueva España, los grandes mercaderes y almaceneros de la ciudad de México cuyos intereses se expresaban a través del Consulado capitalino.⁶ Roto el monopolio de Cádiz y Veracruz como únicos puertos de entrada y salida, y suprimido el sistema de flotas que había garantizado a ambos sectores mercantiles la exclusividad de exportaciones e importaciones, los comerciantes porteños entraron en una nueva fase en la que se mostraron contrarios a mantenerse sólo como mediadores o consignatarios de los comerciantes del Altiplano. Las posiciones adquiridas en el puerto de Veracruz y en territorios aledaños vinculados a la red caminera que, a través de dos rutas, la de Xalapa-Perote y la de Córdoba-Orizaba, unía la costa del Golfo con la ciudad de México, así como las relaciones mercantiles creadas en décadas anteriores, les permitieron enfrentar a los mercaderes y almaceneros capitalinos en condiciones favorables, impulsar procesos de enriquecimiento, utilizar la "habilitación" e invertir capital mercantil en otros sectores productivos, y convertir a la población portuaria en el principal centro político de las tierras veracruzanas además de

⁵ AGI, México 2452, *Reflexiones del ingeniero director don Manuel de Santiesteban sobre la importancia de cubrir y asegurar la plaza de Veracruz y su Castillo de San Juan de Ulúa, con las temibles precisas resultas que pueden recelarse contra el comercio y reales intereses abandonando la ciudad y reduciendo la defensa de este puerto a sólo el castillo*; México 2459, *Memorias del teniente coronel e ingeniero en segundo don Miguel del Corral, 1766*; CALDERÓN QUIJANO, 1984: 25-30, 54-58, 121-126, 131-135, 152-161, 175-185, 195-240; CORRAL, 1996; VILLASEÑOR, 1746, tomo I: 271-278.

⁶ FLORESCANO y GIL SÁNCHEZ, 1986, vol. 1: 487-488, 509-511; REGLÁ CAMPSTOL, 1981, vol. V: III-IV, 138.

lograr la erección, en 1795, de un consulado independiente. Entre 1770 y 1800 sus actividades fueron intensas a grado tal que, para los inicios del siglo XIX, era el puerto de Veracruz, bajo su control e influencia, y no la ciudad de México, el enclave urbano que concentraba la mayor actividad comercial del virreinato.⁷

En otras palabras, establecidos en el punto de entrada y salida de mercancías y capitales, lograron impulsar la transformación de la ciudad y puerto para convertirlo en centro de intercambio y distribución de efectos apoyados en relaciones propias que los vinculaban, por un lado, con Sevilla y Cádiz, y por otro, con comerciantes de diversas partes de la Nueva España. Sus intereses y redes contribuyeron a determinar el desarrollo económico y político veracruzano, y colocaron a la región central de Veracruz sobre otras regiones de la provincia veracruzana. El libre comercio les dio el empuje final para consolidarse y para modificar las funciones de la población portuaria. Y no obstante que la liberación del comercio significó la ruina de una parte de los grandes comerciantes de la carrera de Indias, hubo muchos otros incorporados a los movimientos de largo alcance en las últimas décadas del siglo XVIII, con una mentalidad y con una actitud emprendedora, que alcanzaron el éxito al aprovechar la libertad y la competencia en la compra-venta de efectos españoles y europeos que abarrotaban los muelles veracruzanos.⁸

El análisis de documentación notarial del puerto de Cádiz muestra la gran movilidad que se dio en los movimientos ultramarinos, sobre todo a partir de los años 1740, así como la frecuencia de los traslados, los alcances y capitales de comerciantes españoles que van y vienen entre la plaza gaditana y el puerto de Veracruz en la época que nos ocupa.⁹ La identificación y seguimiento de individuos específicos permite ejemplificar esa situación. Gregorio de Alzasua, vecino y del comercio de Cádiz, natural de Sarria en la provincia de Álava, se casó en la plaza porteña en 1754 con Clara Rafaela Álvarez y allí mantuvo al hijo de ambos, Antonio de Alzasua Álvarez. En 1756, fallecida su primera mujer, celebró segundas nupcias con Simphorosa Isasi vinculándose así a comerciantes vascos del mismo apellido establecidos en el puerto gaditano y en Veracruz interviniendo, en este último punto, tanto en el intercambio mercantil como en la política municipal. Sus viajes a través del Atlántico lo llevaron a protocolizar testamentos en donde dejó constancia de su papel como comerciante por cuenta propia y comisionista.¹⁰

Un esquema similar reprodujeron Mateo, Miguel y Pedro Badillo, quienes ya tenían intereses mercantiles en Veracruz y Xalapa para los años 1750 y contaban con experiencia en las travesías trasatlánticas. Eran originarios de Cabrejas del Pinar, obispado de Osma, en Castilla la Vieja y formaron una compañía bajo la razón social "Miguel y Mateo Badillo Hermanos" que con frecuencia protocolizó escrituras de riesgo sobre mercancías que venían en las flotas. En 1791 Mateo fue uno de los principales comerciantes que impulsaron la demanda para que el pueblo xalapeño se elevara a la categoría de villa, y fue su primer alcalde al mismo tiempo que era miembro del Consulado porteño y representante de Xalapa en esa corporación.¹¹

Otros ejemplos más lo constituyeron comerciantes vascos, vizcaínos como Larraondo y Villamonte, Villanueva y Larraondo, Villanueva y Bustillos, oriundos del valle de Godejuela, relacionados entre sí y con varios comerciantes que formaron parte del ayuntamiento de Veracruz, como

⁷ RIVERA CAMBAS, 1869, tomo I: 184-186; TRENDS, 1947, tomo II: 464-469. Ver: BOOKER, 1984; ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, 1978; 1984; SOUTO MANTECÓN, 1996.

⁸ BLÁZQUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 86-88; RODRÍGUEZ y otros, 1991: 220-221. Ver: JIMÉNEZ CODINACH, 1988; REAL DÍAZ y otros, s/f; SMITH y otros, 1976; TANDRÓN, 1976.

⁹ ANC, Protocolos, 1742, tomo 2545; 1745, tomo 4482; 1751, tomos 3628 y 4482; 1756, tomo 3633; 1757, tomos 891 y 3634; 1760, tomos 1038, 5545 y 5755; 1761, tomo 1325; 1768, tomos 1637 y 3785; 1771, tomo 5359; 1772, 1773 y 1774, tomo 3786.

¹⁰ AMV, Censo de 1791; ANC, Protocolo 1760, tomo 5755, 4 junio 1760: 699-703; *Almanaque*, 1797.

¹¹ ANC, Protocolo 1757, tomo 891, 24 abril 1757; Protocolo 1772, tomo 3786, 3 mayo 1772; *Almanaque*, 1797; NIETO, 1971: 34-35.

Pedro de Garay; los Ochoa Amezaga, naturales de Vitoriano, Valle Real Zuia, provincia de Álava; y los Arieta, matriculados del Consulado porteño y con residencia en Xalapa y en la ciudad de México.¹²

De manera que no es de extrañar la reiterada presencia en las corporaciones municipales de importantes comerciantes, reflejo de su fuerza y relevancia, y ello explica las acciones y preocupaciones de los ayuntamientos en cuanto a lo que era la ciudad y puerto de Veracruz en la segunda mitad del siglo XVIII. Tal es el caso de los vascos Juan José Echeverría, José de Lavayen, Juan Bautista Izaguirre, Pedro Antonio de Garay y Manuel Antonio de Isasi;¹³ o de comerciantes que desde la mitad de la centuria de las Lucés, quizás antes, estaban involucrados en el comercio ultramarino entre Cádiz y Veracruz y eran miembros del Consulado porteño en 1795 como Adrián Félix Troncoso, Sebastián Fernández de Bobadilla, Antonio María Fernández, Sebastián Pérez, Miguel Ignacio de Miranda, Juan de Vieyra y Sousa, Manuel de Viya y Gibaja, Pedro del Puerto Vicario, Pablo Frayle y Santa María, Alberto Herrero, Raphael José Facio, Juan Manuel Muñoz, Manuel Antonio del Valle, Juan Antonio Serrano, Francisco Antonio de la Torre, Tomás de Aguirre, Domingo Escandón, Pedro del Paso y Troncoso, Juan Bautista Lobo, Martín María de Cos, Mateo Lorenzo Murphy, Andrés Gil de la Torre, Juan Lázaro de Unanue, José Mariano de Almanza, Juan Manuel Blanco, Juan Antonio Bárcena y José Esteva.¹⁴

Entre 1789 y 1800 los comerciantes listados ocuparon y se rotaron los principales cargos municipales, y varios de ellos jugaron un papel relevante en los procesos históricos nacionales y regionales de los tiempos posteriores a la colonia. En ese sentido podrían mencionarse, para ejemplificar, los casos de Juan José Echeverría, Pedro Antonio de Garay, Adrián Félix Troncoso, Juan Antonio Bárcena y Manuel de Viya y Gibaja, Juan José de Echeverría era integrante de una familia de comerciantes vascos provenientes de Guipúzcoa. Se decían de estirpe noble y se establecieron con éxito en la población portuaria probablemente hacia la década de los 1750. Tenían propiedades inmobiliarias en Xalapa. Juan José ya practicaba el comercio en 1777 y para el último tercio del siglo, cuando formaba parte de la corporación municipal, otro de los Echeverría, Pedro Miguel, era consiliario del Consulado de Veracruz. Para la década de los 30s de la centuria decimonónica los Echeverría desarrollaban un ascendente proceso de acumulación de capital mercantil y de consolidación política. La casa de comercio que giraba bajo la razón social “Viuda de Echeverría e Hijos” trasladó su sede a la ciudad de México sin perder los vínculos con el puerto de Veracruz mientras uno más de los descendientes, Francisco Xavier, nacido en Xalapa, participaba activamente en el ámbito político. Fue diputado del Congreso veracruzano en 1829, ministro de Hacienda en 1834 y 1837, presidente interino en 1841 y diputado del Congreso federal en 1851.¹⁵

Pedro de Garay, natural de Orduña, en el señorío de Vizcaya, procedía de una familia noble y con blason de armas. A los 21 años embarcó para la Nueva España en la flota de 1776 junto con sus hermanos Manuel y Bartolomé con la determinación de radicarse en Veracruz y realizar actividades mercantiles. En 1779, tres años después de su llegada a tierras veracruzanas, se le definía como “europeo del comercio de España”, era apoderado de varios mercaderes gaditanos y giraba una tienda mestiza en sociedad con Andrés Acosta, de la que quedó como único propietario en 1785. Para 1791 ya estaba casado con María Magdalena de Agudo, hija de Francisco Antonio Fernández de Agudo, comerciante vasco con intereses mercantiles en la villa de Xalapa y en un pueblo cercano, Naolinco, y administrador de la Real Hacienda del puerto de Veracruz en 1784, manejaba una tienda en la plaza xalapeña y era miembro de su corporación municipal. En 1797 formaba parte del

¹² ANC, Protocolo 1772, tomo 3786, 1772; ANX, Protocolo 1760, 3 y 9 enero, 5 noviembre 1790, TORALES, 1993.

¹³ AMV, Censo de 1791; BERMÚDEZ, 1999; TORALES, 1993.

¹⁴ AMV, Actas de Cabildo, 2 enero, 26 febrero 1789; 1 enero 1791; 1 y 16 noviembre 1792; 1 enero 1793; 1 enero, 17 diciembre 1794; 1 y 24 enero, 2 mayo 1795; 1 enero 1796; 1 enero 1797; 2 enero 1800; *Almanaque*, 1797.

¹⁵ ANC, Protocolo 1753; *Almanaque*, 1797; PASQUEL, 1975: 219-227; TORALES, 1993.

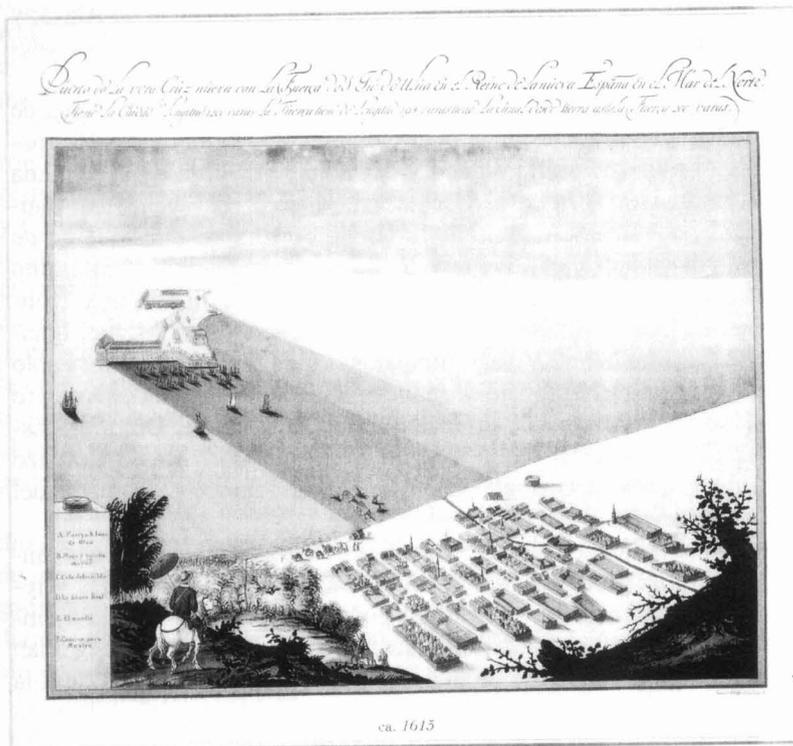


Ilustración de Veracruz en 1625 tomada de: Antuñano Maurer, Alejandro de (Coord.), "Veracruz. Primer Puerto del Continente". ICA, Espejo de Obsidiana Ediciones, Fundación Miguel Alemán, México, 1996: 17.

Consulado porteño. Uno de sus descendientes, Francisco, a semejanza de Francisco Xavier de Echeverría, se inclinó por la carrera política destacando en cargos diplomáticos: cónsul en el puerto de Gibraltar en la década de 1820, en Nueva York en 1859 y en Nueva Orleans en 1865.¹⁶

Por su parte, Adrián Félix Troncoso y Juan Antonio Bárcena dieron origen a núcleos familiares que continuaron la práctica mercantil a la par que tuvieron un papel determinante en el ámbito político y cultural de Veracruz en los tiempos decimonónicos. Adrián Félix Troncoso, a través de enlaces familiares, dio origen a la familia Paso y Troncoso en la cual hubo comerciantes, intelectuales y políticos. Dos de sus hijos, José María y Juan Nepomuceno, fueron educados en el Seminario Palafoxiano de Puebla y en la Real y Pontificia Universidad de México. José María optó por la abogacía y actuó, en las postrimerías coloniales, como asesor del Consulado de Veracruz, del ayuntamiento porteño y del Intendente de la provincia veracruzana; fue también Provisor y Vicario General del Obispado de Puebla. Ya en la etapa independiente fue elegido diputado al Congreso local en 1826 y senador en 1833. Juan Nepomuceno se graduó de Bachiller en Artes y obtuvo de igual forma el título de abogado aunque sus aficiones culturales lo llevaron a sobresalir como poeta, historiador y periodista. Y una de las hijas, María Silvestre, al contraer matrimonio con Alejandro del Paso, dio origen al apellido Paso y Troncoso del cual provinieron Pedro y Francisco del Paso y Troncoso, acaudalado político el primero, reconocido intelectual y escritor el segundo. Por lo que respecta a Juan Antonio Bárcena, miembro del Consulado de la población portuaria y con actividades mercantiles en Xalapa, su descendencia de comerciantes y políticos dio origen a dos núcleos fa-

¹⁶ ANC, Protocolo 1742, tomo 4482, 4 junio 1742; Protocolo 1751, tomo 5359, 3 septiembre 1771; ANX, Protocolo 1760, 14 mayo y 8 octubre 1760; *Almanaque*, 1797; BERMÚDEZ, 1999; PASQUEL, 1975: 247-248; TORALES, 1993.

miliares, los Bárcena y Blanco y los Roa Bárcena, relevantes integrantes de los grupos oligárquicos de la región central veracruzana, en especial los segundos, de filiación conservadora en los años independientes. Era originario de las montañas de Burgos y junto con José Antonio Bárcena realizó varias veces, desde la década de 1740, el viaje a América alcanzando inclusive otros puntos del continente aparte de la Nueva España: Chile y Argentina.¹⁷

Finalmente, del santanderino Manuel de Viya y Gibaja surgió el núcleo familiar de los Viya y Cosío cuyas actividades mercantiles alcanzaron más allá de la mitad de la centuria siguiente. Llegado al puerto de Veracruz posiblemente en la década de los 1780 y casado con Ana María de Cosío, hija del acaudalado comerciante Pedro Antonio de Cosío y Cosío, alcanzó con rapidez una posición prominente e importantes relaciones derivadas de su matrimonio. Una hermana de su esposa, Josefa, contrajo nupcias con otro comerciante porteño de peso, Andrés Gil de la Torre. En 1791, con 28 años, ocupaba puestos en la corporación municipal y en el Consulado, los cuales mantuvo hasta finales de la dominación hispana.¹⁸

LA CIUDAD Y EL PUERTO DURANTE LAS REFORMAS BORBÓNICAS: IMAGEN Y PROBLEMAS URBANOS

La transición del sistema monopólico al de la libertad comercial supuso, pues, para la ciudad y puerto de Veracruz un claro cambio: de fungir como mero punto de paso de la prosperidad comercial, se convirtió en un espacio donde se concentraron gran parte de los beneficios que trajo consigo la reactivación comercial motivada por el libre comercio decretado en 1778. El proceso benefició a los comerciantes porteños, pero al mismo tiempo puso de manifiesto los problemas de la traza urbana y los cambios que requería una población portuaria de la importancia de Veracruz.

Evidentemente el número de sus habitantes aumentó por el flujo de comerciantes españoles y novohispanos que llegaban a las costas veracruzanas ansiosos de aprovechar las oportunidades de progreso que brindaba la ciudad, a los cuales se sumaron soldados y militares destinados a reforzar las defensas de la fortaleza y del puerto. También llegaron otros inmigrantes cuyos oficios y servicios demandaba una vida urbana y portuaria más estable y continua.¹⁹ El incremento demográfico provocó cambios en la composición étnica de la sociedad porteña. No es de extrañar la existencia de una minoría blanca, peninsular y criolla, pero a diferencia de los siglos anteriores, ahora había una buena proporción de indígenas, negros, mestizos y mulatos. El padrón de 1791 atribuyó a la plaza 3.900 vecinos en el recinto amurallado; y otro, fechado en 1793, registró 586 habitantes en la parte de extramuros. Para 1804 la población de la ciudad se estimó en 16.000 pobladores, cifra que se incrementó en 1807 cuando se hablaba de 20.000.²⁰

La imagen urbana mantenía, en general, las formas descritas por viajeros y visitantes. Probablemente una diferencia notoria eran las murallas de cal y canto, ahora de cuatro varas de altura y una de ancho, que ya circundaban la plaza porteña, y los siete baluartes que las completaban: los más antiguos, Santiago y la Concepción, miraban al mar; Santa Gertrudis, San Javier, San José, San Mateo y Santa Bárbara vigilaban tierra adentro. Y funcionaban cuatro puertas. La del Muelle era la única que comunicaba con la costa. Las otras tres se abrían a las rutas terrestres: la Puerta de Acuña o Nueva facilitaba el tránsito para Córdoba y Orizaba; la de México servía para el tráfico continuo

¹⁷ AMV, Censo de 1791; ANC, Protocolo 1742, tomo 473, 9 mayo 1742; Protocolo 1744, tomo 374, 17 diciembre 1744; *Almanaque*, 1797; PASQUEL, 1975: 43, 580-581; 1981: 288-301, 390-393.

¹⁸ AMV, Padrón de 1791; *Almanaque*, 1797; CRUZ VELÁZQUEZ, 1999c.

¹⁹ Cargadores, enfardeladores, dependientes, artesanos, jornaleros, pulperos, carpinteros, albañiles, posaderos, herreteros, carreteros, bodegueros, armeros, canteros, peluqueros, talabarteros, toneleros, veleros, zapateros, sastres, carniceros, pescadores, panaderos, sirvientes, escribanos, médicos, boticarios, etc.

²⁰ ROMEO CRUZ, 1998: 24; WIDMER, 1992: 132-134.

de arrieros que entraban y salían de Veracruz con fines mercantiles; y la de la Merced, contigua al convento del mismo nombre, era la de menores dimensiones y permitía el ingreso de la gente que habitaba extramuros en el barrio del Cristo del Buen Viaje, ermita de cal y canto, posiblemente obra de los primeros religiosos españoles en costas veracruzanas.²¹

Las construcciones ubicadas dentro de las murallas descritas eran todas de mampostería, de uno o dos pisos, comúnmente habitadas en las partes altas por comerciantes pudientes que utilizaban los pisos bajos para despachos, expendio de mercancías, bodegas y caballerizas. Los techos de tejamanil y teja habían sido sustituidos por azoteas planas o por terrados sin tejado. Se continuaba usando la madera en puertas, viguerías, rejas y balcones.

Se construyeron o reconstruyeron varios edificios civiles y religiosos, algunos de los cuales databan de la centuria anterior. De los primeros, los civiles, sobresalieron las Atarazanas o almacenes para guardar accesorios de navíos, y la Casa de Cabildos, que en la década de 1770 adquirió su fisonomía definitiva: dos pisos que se abrían a la plaza mayor con una serie de nueve arcos, de medio punto en la planta baja y de seis en la alta. Por lo que respecta a los segundos, los religiosos, el convento de San Francisco fue construido con el patrocinio de la Universidad de Mareantes de Sevilla, que agrupaba a capitanes, pilotos y oficiales de navíos, y se levantó la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción. Existían, además, en intramuros, la iglesia de la Pastora y los conventos de la Merced, Santo Domingo y San Agustín.²²

La Plaza Mayor, o Plaza de Armas, centro nervioso de la ciudad, era el mayor espacio abierto y estaba circundado por la Casa de Cabildos, la parroquia y dos calles con arcadas que formaban portales para uso de comerciantes y viajeros. En uno de sus extremos, colindante con el Cabildo, se edificó, en 1786, una torre con el primer reloj público del puerto. Por último, había seis plazuelas de menores dimensiones: la de la Caleta, la de San Lorenzo, la del Muelle, la de Santo Domingo y las del Mercado y del Maíz.²³

La transformación del espacio urbano descrito, así como su administración y el gobierno de sus habitantes, quedó, pues, en manos del grupo de comerciantes peninsulares y criollos que habían controlado la corporación municipal desde sus inicios. A ellos correspondió, debido a sus futuras expectativas de progreso y enriquecimiento, manejar la ciudad y puerto de Veracruz cuando se pusieron en práctica las reformas borbónicas. De las mismas, las políticas encaminadas a mejorar, arreglar o incrementar las fortificaciones porteñas fueron bien recibidas por el sector mercantil porque significaban la protección y seguridad de la plaza en la cual estaban fincados sus intereses y capitales. En otro sentido, su mayor preocupación fue lograr que la población portuaria adquiriera las características de un enclave urbano “moderno”, de acuerdo a los parámetros de la época y al papel económico que tenía, es decir, convertirla en una ciudad limpia, cómoda, salubre, segura, de calles empedradas y alumbradas, con edificios y servicios públicos adecuados y disponibles, elementos que la harían atractiva a visitantes, comerciantes e inversionistas quienes, a su vez, favorecerían su desarrollo económico y político. De aquí que, aun cuando se ocuparon de múltiples asuntos, sus esfuerzos se canalizaran hacia siete cuestiones vitales para alcanzar sus objetivos: la tradicional insalubridad portuaria, el problema de la basura local, la ampliación de la traza urbana, el empedrado y alumbrado del recinto amurallado, la introducción de agua, y la construcción de instalaciones necesarias como un cementerio y un rastro o “matadero”.

Es innegable que el Veracruz del último cuarto del siglo XVIII poseía una traza urbana definida con construcciones de importancia. Sin embargo, el inhóspito medio geográfico dificultaba la vida de sus habitantes y causaba, por lo regular, una fuerte impresión en quienes visitaban o pasaban por

²¹ BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 89-93; CALDERÓN QUIJANO, 1984: 119-144, 145-250; LEONARDINI, 1986; DELGADO, 1992, vol. II: 38-39; TRENS, 1947, vol. II: 403-406.

²² BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 93.

²³ BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996: 93-94; LEONARDINI, 1985; RODRÍGUEZ y otros, 1991: 313-392.

nes de artillería con rapidez. Trató también los problemas derivados de las llanuras que había entre los médanos, las cuales se transformaban en pantanos durante la época de lluvias y eran fuente de “calenturas” y otras enfermedades.

En realidad, las reformas y adiciones a la traza urbana no solucionaron su absoluta insalubridad. El clima tropical, el calor de los médanos, las miasmas y mosquitos de las zonas pantanosas circunvecinas, todos eran factores que convirtieron a Veracruz en uno de los más peligrosos lugares de la Nueva España. A los mismos deben sumarse los altos muros que finalmente habían rodeado la plaza porteña con fines militares de seguridad y defensa. Las murallas impedían la libre circulación del aire y privaban a la ciudad del gran beneficio de las brisas marinas. Los habitantes de intramuros vivían en un semicírculo de 500 mil metros cuadrados, sin drenaje ni agua potable, y expuestos a nuevas epidemias que entraban al puerto al mismo tiempo que los hombres, las ideas y las mercaderías.

Viruela, sarampión, tifo o “vómito negro”, fiebre amarilla, hidropesía y enfermedades infecciosas y parasitarias eran endémicas, y se trataron de combatir con la creación de establecimientos hospitalarios, medidas oficiales preventivas y el ensayo de diversos métodos curativos y remedios. Empero, el peligro de epidemias persistió más allá de los finales de la centuria de las Luces. Hubo epidemias de fiebre amarilla entre 1751 y 1769, y en 1794; y de viruela en 1779 y 1780, en 1793, y entre 1796 y 1798.²⁵ No es de extrañar la fundación de hospitales desde los primeros años de dominio colonial. En la fortaleza de San Juan de Ulúa se creó el hospital de San Martín. En la ciudad funcionaron, a lo largo de tres siglos, establecimientos atendidos por religiosos como el de los Santos Reyes y Nuestra Señora de Belem de los betlemitas, el de San Juan de Montesclaros y el de nuestra Señora de Loreto de los hermanos de la caridad de San Hipólito. En las últimas décadas del siglo XVIII fueron establecidos el hospital militar de Jesús, María y José, o Real de San Carlos, y el de San Sebastián, creado por el Consulado de comerciantes y el ayuntamiento porteño frente a la amenaza del “vómito negro”.²⁶

Los repetidos brotes de fiebre amarilla y viruela, y la tradicional insalubridad de la población portuaria, llevaron a las autoridades virreinales y municipales a adoptar medidas sanitarias que, en primer término, estaban encaminadas a proteger el movimiento mercantil impulsado por la práctica del libre comercio y los intereses de los comerciantes capitalinos y veracruzanos, y en segundo lugar, a beneficiar a viajeros, visitantes, y a la población local en general. Dichas medidas provenían de las aplicadas en los países europeos. Las más comunes eran la visita sanitaria, la cuarentena y el aislamiento.

Así, una de las primeras preocupaciones fue vigilar y reglamentar la llegada de barcos para evitar el desembarco de tripulantes enfermos, sobre todo si sus puertos de salida y/o escala sufrían el embate de alguna epidemia. Por ejemplo, desde 1764, en la administración del virrey de Cruillas y con motivo de saberse de brotes de viruela en Caracas, se ordenó a los capitulares porteños la inspección de todos los navíos que procedieran de aquella región. Misma situación que se presentó en 1790 en relación con La Habana.²⁷

Aparte de las disposiciones preventivas mencionadas, estuvieron también las que derivaron de la presencia de epidemias en el ámbito local. Entonces debía informarse al virrey sobre las políticas adoptadas, médicos y hospitales estaban obligados a atender a los enfermos mientras la corporación municipal proporcionaba espacio y equipos, era indispensable formar una Junta de Sanidad que determinara las cuarentenas y aislamientos, y si los recursos económicos eran insuficientes podía solicitarse al gobierno virreinal un subsidio especial. La casa o la galera ubicada en Punta de Mocambo era utilizada para la atención aislada de los contagiados.²⁸

²⁵ CRUZ VELÁZQUEZ, 1998: 40-44, 55-70.

²⁶ CRUZ VELÁZQUEZ, 1998: 55-70; MURIEL, 1990, vol. I: 223-228; vol. II: 21-28, 181-182, 203-204, 235-240, 249-271.

²⁷ AMV, Acta de Cabildo, 30 mayo 1764; CRUZ VELÁZQUEZ, 1998: 74-75.

²⁸ AMV, Acta de Cabildo, 8 febrero 1793.

Aun cuando las visitas sanitarias, cuarentenas y aislamiento tenían por objetivo la protección del puerto y de la colonia, lo cual a fin de cuentas significaba, a mediano plazo, la seguridad de los intereses mercantiles, con frecuencia causaron el disgusto de los comerciantes que insistían, al margen de la enfermedad y/o contagio que pudieran sufrir tripulaciones y pasajeros, y las medidas que respecto a ellos se tomaran, en el desembarco de las cargas.²⁹ Y su presión condujo a cumplir sus peticiones. En 1790 el virrey Revillagigedo, pese a tener conocimiento de brotes de viruela en La Habana, y habiendo prohibido “con particular rigor” el que las tripulaciones de los barcos procedentes del puerto cubano tocaran Veracruz, autorizó, en cambio, el desembarco de la carga con la recomendación de “sahumar” y purificar en lo posible los cajones que la contenían.³⁰

Con todo, no puede negarse que los ayuntamientos en turno, en combinación con las autoridades de la ciudad de México, se esforzaron, con mayor o menor éxito, por prevenir los brotes epidémicos y por evitar su propagación cuando se presentaron como una forma de disminuir la insalubridad de la plaza porteña. Otra más fue la relacionada con la basura o con la limpieza de la ciudad, temática recurrente en las sesiones de cabildo ya que los capitulares consideraban que las acciones en ese sentido contribuirían a evitar las epidemias y a erradicar focos infecciosos.

En los primeros meses de 1760 el gobernador de la población portuaria, Francisco Crespo, expresó al ayuntamiento que las calles y los “parajes” de la Plaza Mayor necesitaban limpiarse, y que los basureros debían establecerse extramuros en donde podían comprarse dos terrenos, por el rumbo de las puertas de la Merced y Nueva, para depositar allí desperdicios. Correspondería a los vecinos costear la compra propuesta y el costo de la recolección de basura. El proyecto fue discutido con resultados negativos. Los capitulares adujeron que existía un arbitrio destinado a la limpia pública, 1/2 real por cada peso proveniente de las ventas de harina para la elaboración de pan y bizcochos, y que los “pocos” recursos disponibles de ese ramo estaban comprometidos para retirar las arenas acumuladas en las calles que conducían al muelle y en los alrededores de la Casa de Cabillos. Así que se buscó otra alternativa: la contrata del ramo, la cual no tuvo el resultado esperado y la problemática de limpia y basura siguió presentándose en medio de explicaciones y justificaciones poco exitosas que reflejaban las diferencias de los capitulares.³¹

La siguiente alternativa fue, en diciembre de 1796, solicitar al virrey, ya para entonces Branciforte, autorización para contratar cien personas que permanentemente se encargaran de barrer y recoger los desperdicios de las calles, solicitud que resultó aprobada en enero del año siguiente, 1797, con la advertencia de proponer nuevos impuestos que permitieran reponer el dinero que se asignaría al pago de trabajadores de la limpia pública. Como resultado el ayuntamiento volvió a plantear la contrata del ramo comprometiéndose a proporcionar 60 carretas para transportar desperdicios, y el establecimiento de multas a los habitantes que no barrieran el frente de sus casas negocios, bodegas o terrenos.³²

Insalubridad, limpieza e higiene resultaron cuestiones prioritarias en el discurso y en los trabajos de los ayuntamientos, cuestiones que no fueron resueltas de fondo y ante las cuales se tomaron medidas preventivas y/o temporales, aunque se obtuvieron algunos logros que lentamente transformarían la ciudad en el siglo siguiente, y que muestran las pretensiones de los capitulares, comerciantes en su gran mayoría, por mejorar visiblemente la población portuaria. De aquí la insistencia con la que buscaron la ampliación de la traza urbana y el impulso al empedrado y al alumbrado público.

El crecimiento demográfico que registró la plaza porteña en la segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de la existencia de los problemas de salud e higiene expuestos, trajo consigo la necesidad de

²⁹ AMV, Acta de Cabildo, 11 marzo 1793; CRUZ VELÁZQUEZ, 1998: 77-84.

³⁰ AMV, Acta de Cabildo, 29 abril 1790.

³¹ AMV, Actas de Cabildo, 24 y 26 abril 1783; CRUZ VELÁZQUEZ, 1999a.

³² CRUZ VELÁZQUEZ, 1999a.

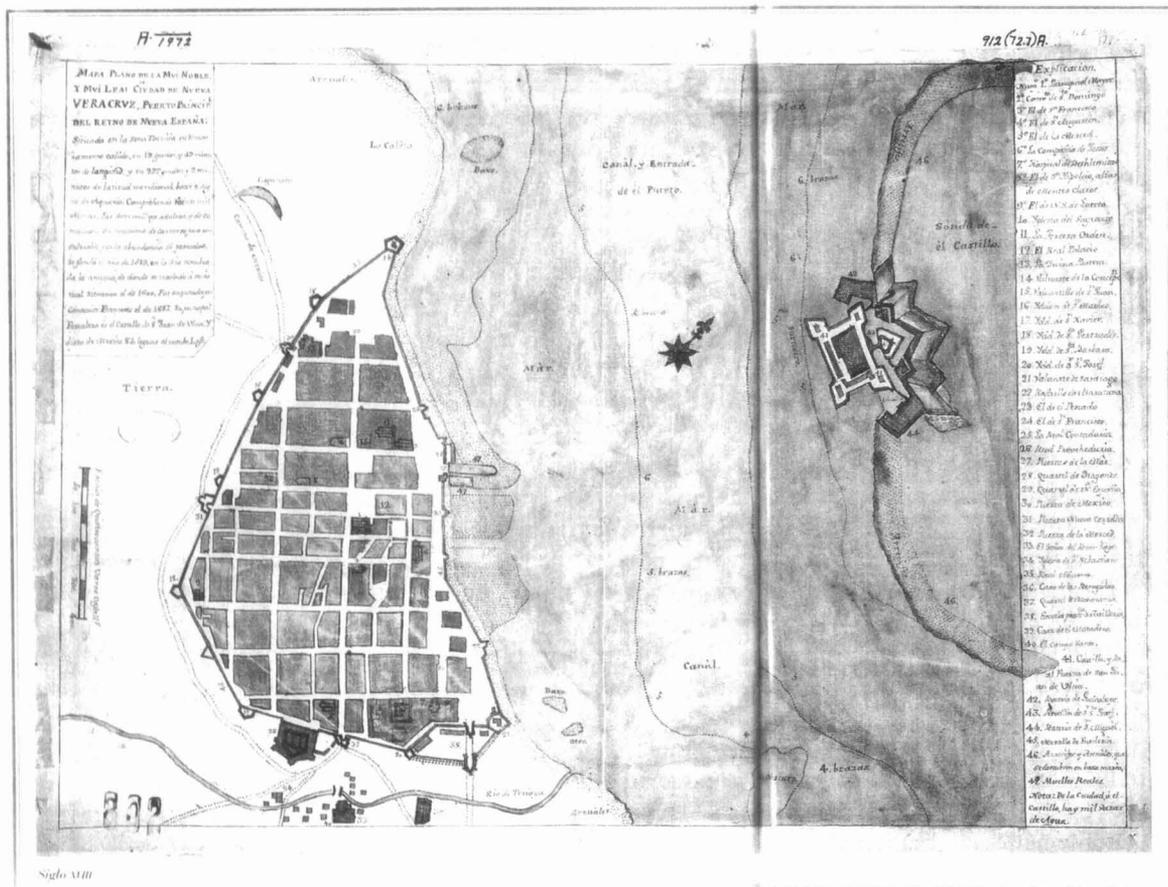


Ilustración de Veracruz en el siglo XVIII tomada de: Antuñano Maurer, Alejandro de (Coord.), "Veracruz. Primer Puerto del Continente". ICA, Espejo de Obsidiana Ediciones, Fundación Miguel Alemán, México, 1996: 144-145.

mayores espacios para dar a las viviendas y edificios mejor ventilación y limpieza, facilitar la introducción de servicios, como agua potable, y lograr el traslado y/o creación de otros, como basureros, rastros y cementerios, fuera del perímetro urbano. Eran consideraciones de grupos dominantes que buscaban hacer de las ciudades mejores lugares para vivir, sobre todo para el mejor desarrollo de sus intereses económicos, y para contrarrestar las repercusiones que podían tener en sus actividades la insalubridad, la falta de higiene, la carencia de servicios.

En este aspecto, uno de los primeros proyectos elaborados por la corporación municipal para mejorar el trazo del puerto de Veracruz fue el discutido en la sesión de cabildo de 16 de junio de 1760, en tiempos del virrey Caxijal de la Vega y antes de la promulgación del decreto del libre comercio, aunque no pasó de ser sólo un proyecto que proponía la compra de las tierras que rodeaban a la ciudad.³³ Diez años más tarde, en 1770, la corporación municipal tuvo oportunidad de insistir nuevamente en su planteamiento ante el virrey de Croix, pero tampoco hubo resultados favorables, ni en 1793, cuando los capitulares reiteraron su proyecto a otro virrey, Güemes Padilla, segundo conde de Revillagigedo.³⁴

³³ AMV, Acta de Cabildo, 16 junio 1760; CRUZ VELÁZQUEZ, 1998: 49-50.

³⁴ AMV, Actas de Cabildo, 30 abril 1795; 20 febrero y 4 abril 1800.

En relación con el empedrado, la primera noticia que se tiene del mismo data de 1765 cuando el gobernador de la plaza porteña, Félix de Terras, inició trabajos en ese sentido, los cuales se extendieron con lentitud por las principales calles del recinto amurallado en los años siguientes, costeados por un impuesto de dos onzas aumentadas a cada real de pan que se vendía, y en medio de discusiones sobre escasez de recursos y resistencia de algunos sectores de la población que llevaron a replantear el financiamiento de las obras en 1777.³⁵ En ese año el ayuntamiento reconoció que, a pesar de las dificultades financieras, era necesario, para fluidez del flujo del comercio y de los viajeros, terminar el empedrado de la ciudad y componer el que se había instalado en varias calles, deteriorado por el tráfico continuo de gente y carruajes, y recurrió, en las décadas siguientes, a solicitar con insistencia a las autoridades virreinales los recursos que se requerían.³⁶ Empero, los esfuerzos desplegados no fueron suficiente para concluir la obra antes de que el siglo finalizara, aunque algunos trabajos sí se lograron, como fue el empedrado de la Plaza Mayor, impulsado para dar una mejor apariencia urbana y evitar el empozamiento de aguas negras que escurrían de las calles principales hacia este espacio. Asimismo, se exigió a los habitantes el arreglo y cuidado de sus banquetas.³⁷

Por lo que corresponde al alumbrado general de la ciudad, esta mejora urbana tuvo sus inicios a finales de 1797, cuando el ayuntamiento de Veracruz dedicó varias sesiones de cabildo a la discusión del costo del proyecto y de los impuestos que proporcionarían los fondos para la realización de la obra, que propuso y llevó a cabo José María Quiroz, comerciante local y síndico personero. Quiroz consideraba que el alumbrado era un servicio indispensable para la seguridad, comodidad y “decoro” de toda población “culto”. Las principales ciudades europeas así lo habían puesto de manifiesto. Y el puerto de Veracruz debía contar con ese adelanto por varias razones: el “carácter expuesto de su plebe”, la frecuente presencia de la “marinería”, su posición de punto principal de la Nueva España, la concurrencia en la plaza porteña de intereses reales e intereses mercantiles peninsulares y criollos, y la coincidencia de opiniones con algunos de los principales vecinos. Así que, con la anuencia de las autoridades locales, y para sondear el recibimiento del público, dicho síndico colocó faroles similares a los existentes en el puerto de Cádiz en la primera cuadra de la Parroquia y en la plazuela de Cosío.³⁸ Los nuevos faroles tuvieron gran aceptación y se pasó a su instalación en toda la población portuaria, con retrasos y discusiones, por el costo de la obra para cuya realización el ayuntamiento logró que le fueran autorizados arbitrios provenientes de la imposición de 1½% sobre alquileres de casas, ½ real por cada tercio de harina consumida, ½ más que se había estado exigiendo para la construcción del rastro ya terminado, y 1 real por cada tercio de manteca, jamón, piloncillo, frijol, habas, lentejas y chícharos que se introdujeran a la ciudad. La carga fiscal era alta, afectaba los intereses de los comerciantes que buscaron aumentar precios para cubrir impuestos y su peso recayó, evidentemente, en los estratos populares. Empero, el puerto de Veracruz llegó al fin del siglo y se adentró en una nueva centuria con alumbrado público.³⁹

Salubridad, higiene, limpia, espacio, empedrado y alumbrado, eran todos elementos indispensables en el concepto de transformar la ciudad para vivir bien, pero incompletos si no estaba entre ellos la introducción de agua, en especial porque la población portuaria había sufrido la falta de ese líquido desde su fundación en un sitio arenoso y distante de ríos que pudieran abastecer al incipiente enclave urbano. Las consideraciones que influyeron en la elección de las ventas de Buitrón no tuvieron nada que ver con una política de desarrollo urbano, sino con la posibilidad de construir cerca

³⁵ AMV, Acta de Cabildo, 13 noviembre 1767; CRUZ VELÁZQUEZ, 1994: 31-34; LERDO DE TEJADA, 1940, tomo I: 402-403.

³⁶ AMV, Acta de Cabildo, 30 octubre 1777; CRUZ VELÁZQUEZ, 1994: 35-36.

³⁷ CRUZ VELÁZQUEZ, 1994: 41.

³⁸ AMV, Actas de Cabildo, 19 y 29 noviembre 1797; 2, 9, 19, 24 enero 1799; 27 de marzo de 1800.

³⁹ AMV, Actas de Cabildo, 6, 12, 14, 16 febrero; 27 abril; 11, 18, 26 junio; 16 julio 1799; 4 febrero; 27 marzo 1800.

de la playa, en un islote situado frente a tierra firme, una fortaleza, la de San Juan de Ulúa, con el doble propósito de contrarrestar los ataques de la piratería y proteger la plaza porteña. A lo largo de los dos siglos anteriores, XVI y XVII, los gobiernos virreinales y los ayuntamientos intentaron sin éxito diversas soluciones, de manera que los habitantes de Veracruz debieron consumir agua de mala calidad y peligrosa, puesto que no era potable. Esa problemática llegó hasta la centuria de las Luces y se sumó a las otras preocupaciones de los ayuntamientos en turno.⁴⁰

Ya en el siglo XVII varios proyectos fueron implementados. En los años 20s se construyó un acueducto que introducía a la población portuaria agua de la laguna de Malibrán, pero no fue suficiente, y en la década de los 80s la corporación municipal propuso otro acueducto que trajera el líquido del río Jamapa. De nueva cuenta se esperaba costear la construcción a través de la aplicación de gravámenes sobre algunos productos comestibles, más una parte de los impuestos a los cargamentos de los barcos que llegaran al puerto. En mayo de 1789 el proyecto fue aprobado por una Cédula Real y autorizada la aplicación de los siguientes arbitrios: 2 pesos por tercio de la harina consumida en la plaza porteña, y 1 peso por tonelada a las embarcaciones del comercio de España, 1/2 al de Caracas, Maracaibo y puertos de la Nueva España, 2 onzas por cada real de carne de toro vendida, y 1 onza por la de carnero. Los trabajos se iniciaron en octubre de 1790 y quedaron concluidos a mediados de la década de los 90s. Con todo, la obra no resolvió completamente el abasto de agua a la ciudad, problemática que siguió como tema de proyectos y propuestas a lo largo del siglo XIX.⁴¹

Por último, coincidiendo con los tiempos en que se terminó el acueducto del río Jamapa, dos construcciones más se sumaron a la infraestructura urbana de Veracruz: un cementerio en la parte de extramuros y un rastro. La edificación del primero, ordenada por Real Cédula de 9 de octubre de 1791, contó con la aprobación general de los habitantes de la plaza porteña por los beneficios que derivaban de la misma, pero fue motivo de fricciones entre la Iglesia Parroquial y el ayuntamiento porque ambas corporaciones debieron pagar su costo.⁴² Por cuanto al segundo, en diciembre de 1789 se informó a los capitulares que la nueva “fábrica de matadero” había sido aprobada y que sería costeada con el cobro de un impuesto de 2 1/2 % por cada tercio de harina que se introdujera en la alhóndiga. La obra, rematada al comerciante Juan de Ariza y concluida en enero de 1792, fue, como en el caso de otras, motivo de controversia y discusión en cuanto a costos y pagos.⁴³

UNA CONSIDERACIÓN FINAL

En resumen, habría que señalar que la ciudad y puerto de Veracruz se adentró en el siglo XVIII con una traza urbana definida objeto de modificaciones y adecuaciones a lo largo de la centuria. Puede afirmarse que ese proceso adquirió mayor fuerza a partir de las reformas borbónicas, de manera que la plaza porteña tuvo transformaciones urbanas de dos tipos: las militares, que respondieron a las políticas peninsulares de fortificación motivadas por el estado de guerra con Inglaterra, y las civiles, que reflejaron la presencia en la población portuaria de un fuerte sector mercantil favorecido por el libre comercio e interesado en mejorar el paisaje urbano veracruzano por convenir así a sus aspiraciones de progreso económico y consolidación política. En conjunto, dichas transforma-

⁴⁰ BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, 1996: 80-81; CRUZ VELÁZQUEZ, 1999b.

⁴¹ AMV, Actas de Cabildo, marzo y diciembre 1786; 15 septiembre, 16 octubre 1789; 5 y 21 enero, 16 abril, 15 y 19 mayo, 30 septiembre, 6 octubre 1790; 6 mayo 1791; 31 enero, 18 mayo, 1 junio, 27 julio 1792; 10 enero 1793; 2 mayo 1794, 22 enero 1795; CRUZ VELÁZQUEZ, 1999b; RODRÍGUEZ y otros, 1991: 227; TRENS, 1948, tomo II: 434-445.

⁴² AMV, Actas de Cabildo, 15, 16, 23 y 28 abril, 5 mayo 1791; 14 enero, 8 febrero 1792.

⁴³ AMV, Actas de Cabildo, diciembre 1789; 18 febrero 1790; 21 enero, 26 octubre, 5 y 24 noviembre, 1 diciembre 1791; 5 enero, abril 1792.

ciones cambiaron el puerto descrito por viajeros y visitantes de siglos anteriores aunque, en realidad, la opulencia que caracterizó a la centuria de las Luces en otros enclaves urbanos no estuvo presente en el contexto porteño a pesar de su relevancia mercantil. Lo cierto es que mientras la Puebla de los Ángeles, entre otras ciudades, se revestía de azulejos, alfeñiques, yeserías y primores, fabricaba telas, jamones, tocinos y galletas para las flotas, Veracruz a duras penas completaba la traza urbana con la que iniciaría el siglo XIX.

SIGLAS Y REFERENCIAS

AGI Archivo General de Indias
AMV Archivo Municipal de Veracruz
ANC Archivo Notarial de Cádiz
ANX Archivo Notarial de Xalapa

- BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen y Concepción DÍAZ CHÁZARO (1996), "La ciudad y puerto de Veracruz: una retrospectiva", en: *Veracruz. Primer puerto del continente*, ICA, Fundación Miguel Alemán, Espejo de Obsidiana Ediciones, México.
- BERMÚDEZ GORROCHOTEGUI, Gilberto (1999), *Don Pedro de Garay, inmigrante vasco que formó parte del primer Ayuntamiento de Jalapa constituido en 1794*, Instituto de Antropología de la Universidad Veracruzana, Xalapa.
- BOOKER, Jackie Robinson (1984), *The Merchants of Veracruz, Mexico: Socio-economic History. 1790-1824*, University of California, Irvine. (Tesis Doctoral)
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio (1949), "Noticias de ingenieros militares en Nueva España durante los siglos XVII y XVIII" en: *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo VI, Sevilla, España, pp. 58-64; 25-30.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio (1984), *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Gobierno del Estado de Veracruz, Madrid.
- CORRAL, Miguel del (1966), *Las fortificaciones de Veracruz en 1786*, Editorial Citlaltépetl, Xalapa.
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1992), *Los hospitales en el puerto de Veracruz durante 1760-1800*, Unidad Docente Interdisciplinaria de Humanidades, Facultad de Historia de la Universidad Veracruzana, Xalapa.
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1992), *Los Hospitales en el Puerto de Veracruz (1760-1800)*, Colección Atarazanas, Instituto Veracruzano de Cultura, Veracruz.
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1992), "El empedrado de la ciudad de Veracruz durante la época borbónica (1765-1800)" en: *Anuario IX*, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la Universidad Veracruzana, México.
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1999a), *El problema de la basura en Veracruz en el último tercio del siglo de las Luces (1760-1800)*, Archivo Municipal de Veracruz, Veracruz. (Texto inédito)
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1999b), *Un proyecto urbano en la época borbónica: el acueducto del río Jamapa 1798-1804*, Archivo Municipal de Veracruz, Veracruz. (Texto inédito)
- CRUZ VELÁZQUEZ, Romeo (1999c), *Viya Hermanos: una casa comercial en Veracruz en la primera mitad del siglo XIX*, Archivo Municipal de Veracruz, Veracruz. (Texto inédito)
- DELGADO, Ana Laura (1992), *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, Gobierno del Estado de Veracruz, México, 11 vols.
- DÍAZ CHÁZARO, Concepción (1986), "La ciudad de Veracruz", en: *Culturarte-Veracruz*, Veracruz.
- FLORESCANO, Enrique e Isabel GIL SÁNCHEZ (1986), "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico. 1750-1808", en: *Historia General de México*, El Colegio de México, México, Vol. 1.
- GARCÍA DÍAZ, Bernardo (1992), "Puerto de Veracruz", en: *Veracruz. Imágenes de su historia*, Archivo General del Estado de Veracruz, México, Vol. 8.
- JIMÉNEZ CODINACH, Guadalupe (1986), "Veracruz, almacén de plata en el Atlántico. La Casa Gordon y Murphy. 1805-1824", *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México.
- LEONARDINI, Nanda (1984), "Veracruz, Ciudad de Tablas", en: *Culturarte-Veracruz*, Veracruz.
- LERDO DE TEJADA, Miguel (1940), *Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz*, Secretaría de Educación Pública, México, 3 tomos.
- MURIEL, Josefina (1990), *Hospitales de la Nueva España*, Universidad Nacional Autónoma de México, Cruz Roja Mexicana, México, 2 vols.
- NIETO, Vicente (1971), *Padrón de Xalapa*, Editorial Citlaltépetl, México.
- ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier (1978), *Comercio Exterior de Veracruz. 1778-1821. Crisis de Independencia*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, España.
- PASQUEL, Leonardo (1975), *Xalapeños Distinguidos*, Editorial Citlaltépetl, México.
- PASQUEL, Leonardo (1981), *Biografías de Porteños Distinguidos*, Editorial Citlaltépetl, México.

- PASQUEL, Leonardo (1984), *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz. 1796-1822*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, España.
- REAL DÍAZ, Joaquín y José CARRERA STAMPA (s/f), *Las ferias comerciales en Nueva España*, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, México.
- REGLÁ CAMPISTOL, Juan, Luis ULLOA CISNEROS, Emilio CAMPS CAZORLA, Federico CAMP LLOPIS y Manuel REVENTÓS BORDOY (1981), "La Casa de Borbón (Siglos XVIII a XX)", en: *Historia de España*, Instituto Gallach de Librería y Ediciones, Barcelona, España, Vol. V.
- RIVERA CAMBAS, Manuel (1869-1871), *Historia Antigua y Moderna de Jalapa y de las revoluciones de Veracruz*, Imprenta de I. Cumplido, México, 5 tomos.
- RODRÍGUEZ, Hipólito, Jorge Alberto MANRIQUE y Ferruccio ASTA (1991), *Veracruz. La ciudad hecha de mar. 1519-1821*, Ayuntamiento de Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura, Gobierno del Estado de Veracruz.
- SMITH, Robert, José RAMÍREZ FLORES y Leonardo PASQUEL (1976), *Los consulados de comerciantes en la Nueva España*, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, México.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde (1996), *La política y el comercio de una corporación tardía: el Consulado de Veracruz. 1781-1824*, El Colegio de México, México. (Tesis Doctoral)
- TANDRÓN, Humberto (1976), *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio*, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, México.
- TORALES PACHECO, María Cristina (1993), "Los socios de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en México" en: IV Seminario de Historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. "La R.S.B.A.P. y Méjico", Ministerio de Cultura, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, Donostia-San Sebastián, España.
- TRENS, Manuel B. (1947), *Historia de Veracruz*, Talleres Gráficos del Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 6 tomos.
- WIDMER S., Rudolf (1992), "La ciudad de Veracruz en el último siglo colonial (1680-1820): algunos aspectos de la historia demográfica de la ciudad portuaria" en: *La Palabra y el Hombre. Revista de la Universidad Veracruzana*, n° 83, Xalapa.

