

afortunadamente para el virrey, no sucedió así, y a ésto debió el que su reputación militar no quedase tan perdida como la de gobernante, pues es indudable que si la Inglaterra hubiera intentado entonces un ataque formal sobre aquel punto, el Sr. Iturrigaray hubiera sido el primero en recibir los tristes desengaños que después hemos tenido acerca de los invencibles obstáculos que se suponía había de encontrar un ejército invasor en la decantada fortaleza de San Juan de Ulúa y en la costa de Veracruz.

Pero si bien fue muy feliz este virrey en que no llegaran jamás a presentársele los enemigos exteriores que esperaba, no tuvo igual suerte en los preparativos que hizo para la defensa, porque no atendiendo él en éstos más que a lo que en su concepto convenía al buen éxito de sus operaciones militares, sin cuidarse de respetar las fortunas individuales de una población tan importante como lo era entonces Veracruz, cuyos intereses atacó con órdenes arbitrarias e imprudentes, esto le atrajo una enemistad de parte de sus habitantes, que fue luego uno de los principales elementos que contribuyeron a su ruina.

Aunque en el oficio que dirigió el virrey al ministerio español aseguraba, como hemos visto antes, que había logrado con sus reflexiones convencer a las autoridades de Veracruz de la utilidad de sus providencias, y calmar la exaltación que ellas habían producido allí, esta calma, más que a sus reflexiones, fue debida a que sus órdenes no tuvieron por lo pronto cumplimiento en todas sus partes: pero tan luego como renovó aquéllas el año siguiente, a consecuencia de haberse anunciado en la *Gaceta de Madrid* que se estaba preparando en Portsmouth una expedición armada que se suponía dirigida a Veracruz, el ayuntamiento de esta ciudad repitió con mayor energía sus representaciones al virrey para que no se ejecutasen sus anteriores disposiciones, y tuvo éste que hacer sentir entonces toda la fuerza de su autoridad para ser obedecido, llegando por último hasta el extremo de separar violentamente de aquella plaza a algunos

jefes militares que se habían permitido manifestar sus ideas en favor de las pretensiones del vecindario.

En las desagradables contestaciones que en 1806 se cambiaron entre el ayuntamiento de Veracruz y el virrey, con motivo de las nuevas órdenes que éste dió entonces para el desarme y extracción de caudales de la plaza, y cuyas copias tengo a la vista, empleó el Sr. Iturrigaray el lenguaje duro y severo de un funcionario que no quería sufrir contradicción alguna en sus providencias, lo cual, unido a otra polémica no menos desagradable que tuvo el mismo año con el consulado de aquel puerto, a consecuencia de las disposiciones que había dictado estableciendo algunas trabas para el libre tráfico de los buques que hacían allí el comercio exterior y costanero, indispusieron de tal manera los ánimos de toda la parte influyente de aquella población en su contra, que al fin dirigió el ayuntamiento con fecha 31 de octubre de 1807 una representación al gobierno de España, solicitando de la *piEDAD del Rey* su relevo.

Hasta este punto llegó el disgusto que causaron en Veracruz las providencias del Sr. Iturrigaray para el abandono de aquella plaza, y puede muy bien juzgarse hoy cuál sería la fuerte impresión que tales medidas producirían entonces en sus habitantes, cuando ellas fueron bastantes a hacerles olvidar toda la estimación que antes le profesaban por los diversos beneficios que les había hecho durante su gobierno, ya fomentando la obra del camino del puerto a Perote, ya colocando en el ayuntamiento a las personas que disfrutaban el aprecio público, y suprimiendo por último el hospital de San Juan de Dios, todo conforme a sus deseos. Así fue, sin embargo, como aquel virrey, por solo sostener a todo trance las providencias que había dictado para rechazar a unos enemigos que jamás llegó a ver, hizo que se convirtiera en un odio profundo el sincero aprecio que había sabido granjearse en aquella población; sin que por otra parte todo este odio, a pesar de haberse manifestado de una manera inequívoca, fuera al fin suficiente para hacerle va-

riar sus determinaciones, pues todavía el 14 de diciembre de 1807 repitió sus órdenes al consulado para que se internasen sin más demora de aquel puerto todos los **caudales, alhajas, géneros y frutos preciosos** que allí existieran, con la prevención de que se hiciera saber a todos esta providencia, para que nadie pudiese alegar ignorancia.

Con estos sucesos termina el período que me propuse recorrer en el presente capítulo, y debo por lo mismo interrumpir aquí la relación de ellos para continuarla en el siguiente, donde tendremos lugar de observar la influencia que ese descontento del comercio de Veracruz vino a ejercer un año después en la violenta destitución y arresto del mencionado virrey.

Entre todos los hechos de que he dado noticia en este capítulo, se notará sin duda que hay muchos que por su poca importancia debería acaso haber omitido, como son los nombramientos de algunas autoridades y otros tal vez más insignificantes; pero no he querido dejar de mencionarlos, así porque éstos es conforme con el objeto de estos apuntes, como porque entiendo que aun aquellos hechos que a primera vista parecen destituidos de todo interés, lo tienen siempre en la crónica de una población.

Ahora, siguiendo el orden que adopté para la narración de esta parte de la historia de Veracruz, voy a presentar aquí una breve noticia de los progresos que durante el período que ella abraza había hecho aquella ciudad, así en su población y riqueza, como en todos los ramos que pertenecen a la administración pública; y aunque no dudo que se encontrarán en esta reseña algunos vacíos, o tal vez algunas inexactitudes, debidas a la dificultad que hay de reunir hoy todos los datos necesarios para poder hablar sobre esto con toda la extensión y acierto que pudieran desearse, confío en que ella bastará para dar una idea del estado en que se hallaba entonecs aquel puerto.

El año 1807 en que concluye este capítulo, Veracruz no era ya el lugarejo que en 1536 se veía visitado apenas por una

que otra pequeña embarcación y sirviendo casi únicamente de tránsito a las autoridades y al corto número de aventureros que de la península o de las Antillas venían a un país todavía no bastante frecuentado ni conocido; sino el puerto de una colonia ya rica y floreciente, que por el aumento progresivo que en ella había ido teniendo la población europea, por el desarrollo de algunos de los grandes elementos de prosperidad con que había sido dotada por la naturaleza, y por la mayor cultura relativa de sus habitantes, era sin disputa la primera de las posesiones españolas en América.

Para que pueda comprenderse fácilmente el estado en que se hallaba entonces aquella ciudad, bastará decir que la población de la Nueva España en la misma época, según una noticia formada poco después por el contador general de los ramos de arbitrios de esta colonia, D. Fernando Navarro y Noriega, ascendía a 6,122.354 habitantes, de los cuales 1,097.928 pertenecían a la raza española, 3,676.281 a la indígena, y 1,338.706 a la mixta, que se designaba con el nombre de **castas**, y que toda esta población se hallaba ya establecida en 30 ciudades, 95 villas, 4.682 pueblos, 206 reales de minas, 3.749 haciendas, 6.684 ranchos y 1.195 estancias de ganado, contándose en sólo la intendencia de Veracruz 2 ciudades, 5 villas, 147 pueblos, 60 haciendas y 157 ranchos.

Por este simple dato, y sin entrar en otros pormenores estadísticos acerca del valor que producían ya en aquel tiempo la minería, la agricultura, las artes y todos los demás ramos que formaban la riqueza interior del país (1), puede muy bien calcularse cuáles serían los consumos que esa gran masa de pobla-

(1)—Según la memoria publicada por el consulado de Veracruz en 1807, se cosechaban anualmente en aquella intendencia 300.000 fanegas de maíz, 243.750 arrobas de algodón, 20.000 arrobas de zarzaparrilla, 1.500 millares de vainilla, 20.000 quintales de pimienta malagueta, 3.000 cargas de cacao de Acayucán, 80.000 arrobas de azúcar, y 10.000 arrobas de cera virgen.

ción haría anualmente de las mercancías que venían de España, a pesar de la desnudez y miseria a que la mayor parte de ella se veía reducida, y las grandes ventajas que sacaría Veracruz por el privilegio que disfrutaba de ser el único puerto por donde se hacía aquel comercio.

En efecto, merced a esta clase de monopolio, Veracruz había llegado entonces al más alto grado de prosperidad que podía ambicionar un pueblo colonial, y no es nada extraño por esto el ver todavía hoy a algunos de sus ancianos vecinos, que han sobrevivido a las vicisitudes que después ha sufrido aquel puerto, recordar con verdadera pena los tiempos bonancibles que tuvieron la suerte de disfrutar en su juventud. Su población permanente, sin incluir la tropa de la guarnición, según una noticia formada por el consulado a principios de 1807, ascendía a 20.000 habitantes, a los que se agregaban 3.640 marineros, 7.370 arrieros, y 4.500 entre pasajeros, tropa, sirvientes y vivanderos, que habían estado en el puerto durante el año, formando una parte, aunque ambulante, del vecindario. Esa parte permanente de la población, es de advertir que en nada se parecía a la de las grandes ciudades interiores de la colonia, cuya mayoría inmensa se componía entonces, como se compone todavía hoy por desgracia, de esa plebe vagabunda y degradada por la ignorancia y la miseria, conocida con el infamante apodo de *léperos*, pues allí, aun los individuos de la ínfima clase del pueblo, dedicados a las artes y oficios, o a los trabajos propios del comercio, contaban con los recursos suficientes para vivir con comodidad y aun con cierta decencia. El valor total del movimiento mercantil que se hacía anualmente por aquel puerto, no obstante los obstáculos que presentaba la guerra que entonces sostenía la España con la Inglaterra, ascendía a más de treinta millones de pesos, y este movimiento esparcía más o menos directamente en toda la población los beneficios consiguientes. Entre las personas dedicadas al comercio, se contaban algunas que poseían inmensas fortunas, y en general todas ellas prospe-

raban a la sombra del orden regular y sencillo con que aquél estaba sistemado. Los empleados públicos, así en el orden civil como en el militar, disfrutaban sin inquietud de sus sueldos y de las consideraciones que se tenían a su clase, y por último, el clero secular y regular, que era el gran propietario de las riquezas de la Nueva España, disfrutaba allí de una no pequeña fortuna en bienes raíces, y de las frecuentes limosnas que con distintos nombres introducía en sus arcas la piedad de unos fieles no escasos de recursos.

En medio de ese bienestar que en lo general disfrutaban entonces todas las clases de la sociedad en Veracruz, parece inútil ponderar el orden y la confianza que reinaba entre sus habitantes, pues a pesar de los que se empeñan en atribuir los crímenes de los hombres a solo la maldad del corazón humano, es bien sabido que en los pueblos donde todos sus individuos pueden adquirir fácil y honradamente los recursos necesarios para atender a sus necesidades, nadie piensa en alterar el orden establecido, ni mucho menos en exponerse a los peligros que siempre hay en atentar contra la vida o intereses de sus semejantes. En todos los contratos privados había generalmente la mayor buena fe, y en cuanto a la seguridad pública, bastará decir que el pueblo todo se entregaba tan confiadamente al descanso durante la noche, que no tomaba siquiera la precaución de cerrar las puertas de sus habitaciones, y que aun los almacenes, donde se encerraban a veces grandes riquezas, estaban guardados sencillamente por unas débiles puertas de madera, sin que jamás fuesen atacadas por malhechores, y que las pocas veces que en esta época ocurrió allí uno que otro robo de corta consideración, siempre era este crimen ejecutado por algunos forasteros advenedizos, que si no salían prontamente de la ciudad, no tardaban mucho en caer en manos de la justicia.

Tal era el dichoso estado en que vivían los habitantes de Veracruz a principios del siglo actual, y sin embargo es preciso decir que toda esa dicha era demasiado precaria, porque no des-

cansaba en ninguno de los elementos que constituyen únicamente la verdadera y sólida riqueza de un pueblo. La agricultura era allí un ramo casi enteramente desconocido, pues con el tiempo habían ido desapareciendo de las inmediaciones de la ciudad los naturales que en los días de la conquista se ocupaban aún en cultivar la tierra. La mayor parte de los terrenos cercanos estaban destinados a la cría y pastos de ganado vacuno, el cual se reproduce allí extraordinariamente; y aunque en algunos lugares se cultivaba todavía el maíz, el frijol, el arroz, la caña dulce, y varias hortalizas, los frutos de esas siembras eran apenas suficientes para los consumos de los pocos pueblos, haciendas y ranchos comarcanos, de modo que Veracruz, lejos de tener frutos de su propio suelo para cambiarlos ventajosamente con otras poblaciones, estaba obligada a recibir de puntos lejanos de la costa y del interior aún aquellos más indispensables para la subsistencia diaria de sus habitantes. Los únicos efectos que de la industria veracruzana salían para otros mercados, consistían en algunas cantidades de pescado salado que periódicamente enviaba a las poblaciones del interior de la colonia, y en algunos miles de cueros al pelo que iban anualmente a la península. En cuanto a las artes y oficios, organizados en Veracruz los individuos que se dedicaban a ellos en **gremios**, con las mismas reglas a que éstos se hallaban entonces sujetos en España, es claro que no existía esa libre competencia, sin la cual no puede progresar ninguna industria, y que por consiguiente aquellos se encontraban allí en su infancia. Así es que el puerto de Veracruz no tenía más elemento de prosperidad que el privilegio de que se hiciera por él únicamente el comercio entre la colonia y su metrópoli, y que luego que cesase aquel monopolio había de perder mucho de su importancia, como lo hemos visto ya prácticamente en nuestros días.

Respecto de la parte material de la ciudad, parece indudable que, ya fuese por la falta de piedra en sus inmediaciones, o ya por la poca voluntad que seguramente tuvieron sus primeros

pobladores de invertir grandes sumas en la construcción de buenos edificios, todos los que se construyeron, así en la **antigua** como en la **nueva** Veracruz, hasta terminar el primer tercio del siglo XVII, incluso los templos destinados al culto divino, eran de madera, y que hasta entonces no había allí una sola casa de mampostería, pues éste es un hecho que se encuentra comprobado con el testimonio de Tomás Gage, que visitó aquel puerto en 1625, y con lo que acerca de él escribió también en 1654 el P. Andrés de Rivas, provincial de la Compañía de Jesús. Más habiendo ocurrido por aquel tiempo repetidos incendios, y entre ellos uno muy notable en el mes de diciembre de 1618, que destruyó casi la mitad del caserío, se pensó ya en construir de piedra, cal y arena, algunos de los nuevos edificios, haciendo uso para ésto de la madrepora que se encuentra en el islote de San Juan de Ulúa y demás arrecifes inmediatos, la cual es allí conocida con el nombre de **piedra múcara**, y estableciendo algunos hornos de cal en la isla de Sacrificios, y más tarde en un punto de la playa, al S. E. de la ciudad, que por esta razón conserva hasta hoy el nombre de **los Hornos**. Este nuevo sistema de construcción, parece que no fué adoptado allí sino muy lentamente, pues a mediados del siglo pasado la mayor parte de las casas era todavía de madera, y aún consta que uno de los costados de la plaza de armas, el que hace frente al de la parroquia, no era más que un solar completamente abandonado hasta el mes de marzo de 1792, en que por orden del gobernador se remató en almoneda pública, edificándose allí en seguida las casas que hoy forman una parte del portal de Miranda y de la calle principal. Lo mismo sucedía respecto de los templos y demás edificios públicos, pues como veremos en el capítulo VIII de estos apuntes, en que tendré que dar una noticia particular de cada uno de ellos, no existían todavía en su mayor parte, y otros acababan apenas de construirse, como por ejemplo la parroquia, que no se estrenó hasta el mes de junio de 1737.

Sin embargo, en los últimos sesenta o setenta años del período

que abraza este capítulo, merced al fuerte impulso que en ellos recibió el movimiento mercantil de aquella plaza, así por el desarrollo que por este tiempo tuvieron los principales elementos de la riqueza interior de la Nueva España, como por las liberales disposiciones que en 1778 dictó Carlos III en favor del comercio de la península con sus colonias, se trabajó con tal actividad en la construcción de los edificios de Veracruz, que ya en 1807 estaban enteramente concluídos no sólo los particulares, sino también los públicos que allí se hicieron por cuenta del gobierno; de manera que puede muy bien decirse, que con excepción del nuevo mercado, del teatro que se construyó sobre las ruinas del antiguo, de los edificios hechos recientemente junto al muelle para la comisaría, aduana y almacenes, y de varias mejoras hechas en algunas fincas, la ciudad se hallaba ya entonces, no solamente tal cual está hoy, sino algo mejor, pues además de que en lo general sus edificios han sufrido de entonces acá los deterioros consiguientes al tiempo transcurrido y a la multitud de proyectiles de guerra que más de una vez han llovido sobre ellos, había en aquella época fuera de los muros un gran caserío con cerca de 4,000 habitantes, que en la actualidad casi no existe, y aún para atender al aumento progresivo de la población, estaba ya formado el proyecto y levantado el plano, para extender la ciudad hacia el O. y S. O., dándole una forma más regular que la que tiene.

Respecto de los caminos que comunicaban a aquel puerto con las poblaciones inmediatas de la costa, nada bueno hay que decir, porque todos ellos, tan luego como se internaban de la playa, no eran más que unos estrechos senderos, en los cuales no se veía otro trabajo del hombre que el desmonte necesario para el tránsito, y uno que otro puentecillo de madera, indispensable para atravesar algún arroyo.

En cuanto al camino que conducía de Veracruz a México, es necesario decir que no obstante ser aquel puerto el único por donde se introducían durante la época del gobierno colonial todos

los efectos que venían de Europa a la Nueva España, y por donde se exportaban también las riquezas metálicas de este país, no existió hasta principios del siglo actual otro camino que el que atravesaba por el río de la Antigua, y que saliendo al punto llamado la Rinconada, pasaba por Jalapa y Perote, el cual era no solamente incómodo y peligroso para el transporte de las mercancías, sino intransitable para los carruajes, sobre todo en la estación de lluvias. Por este mal camino se hizo sin embargo todo el tráfico mercantil entre la colonia y su metrópoli por espacio de cerca de tres siglos, y no deja de sorprender el que empleando los arrieros 22 días en conducir por él los cargamentos de Veracruz a la capital, no exigiesen de flete, si hemos de dar crédito a lo que sobre ésto dice el conde de Revillagigedo en su instrucción reservada, más de once pesos por cada carga de mula. (1).

En el año 1793, deseando este virrey que se construyera otro camino más cómodo y seguro desde aquel puerto, por ser la **entrada del reino**, hizo reconocer los terrenos a propósito y levantar un plano de la obra al coronel de ingenieros D. Pedro Ponce, quien calculó su costo hasta Jalapa, aprovechando algunos tramos de la misma calzada que existía entonces, en 521.273 pesos, pero por falta de dinero no se llevó a cabo esta mejora; y aunque por el mismo tiempo se presentó también al virrey el coronel de milicias D. Pedro Arístegui, proponiendo hacer a su costa dicho camino por una línea más corta que la que indicaba Ponce, con la condición de que se le concediera el derecho de

(1)—No hago aquí mención del camino que conduce hoy de Veracruz a México por Córdoba y Orizaba, porque aunque en la época de que voy hablando en este capítulo existía ya uno desde Córdoba a México por Orizaba y Puebla, este camino no llegaba hasta Veracruz, entre cuyo puerto y la villa de Córdoba no había más que unos senderos estrechos y muy poco transitados. Tengo también noticia de que por ese rumbo se encuentran todavía algunos indicios de un antiguo camino que existió entre Orizaba y Antón Lizardo, por San Carlos; pero tampoco hago mérito de él, porque según los escasos informes que he podido adquirir, está abandonado desde un tiempo inmemorial, e ignoro la época en que se construyó y su objeto.

exigir a los arrieros en sus viajes un impuesto de cuatro pesos por cada día que economizasen respecto de los que empleaban por el antiguo, y que se le diese además el premio o pensión que señalara el Rey para él y sus sucesores, no pudo tampoco ejecutarse este proyecto, a consecuencia de la grande oposición que tuvo por parte del consulado de México, por varios comerciantes de Veracruz, y particularmente por los mismos arrieros que debían sufrir el gravamen.

Durante el gobierno del mismo conde de Revillagigedo, que fué quien de todos los virreyes de la Nueva España promovió con más ilustración y buena fe cuanto de alguna manera podía contribuir a la prosperidad y engrandecimiento de esta colonia, se trató también de hacer navegable por medio de canales la distancia que hay desde Veracruz hasta la laguna Camaronera, con el objeto de que pudieran ser conducidos a aquel puerto por agua, sin salir al mar, los frutos de las jurisdicciones de Alvarado, Cosamaloapán, Acayucán, Teutila y otros puntos distantes, lo cual habría producido sin duda grandes ventajas a todas esas poblaciones y al mismo puerto; pero este proyecto, lo mismo que el del camino, quedó sin realizarse, pues aunque el mencionado virrey mandó hacer entonces un reconocimiento y levantar el plano del terreno al director de ingenieros D. Miguel del Corral, quien presupuso el costo de la obra de construir dos canales y una presa con un muelle que debía colocarse frente a la ermita de San Sebastian, extramuros de la ciudad de Veracruz, en la suma de 157.551 pesos, no pudo ejecutarse por falta de fondos.

Más tarde, siguiendo el coronel D. J. Ignacio Ibarra el antiguo proyecto formado por Corral, hizo un reconocimiento del mismo terreno, y en junio de 1826 propuso abrir un canal desde Veracruz hasta el río de Alvarado, aprovechando las aguas de las vertientes y lagunas que se hallan en el tránsito de uno a otro punto, presuponiendo toda esta obra en la cantidad de 142.968 pesos; más a pesar de que la asamblea legislativa de

aquel Departamento en 1844 decretó un impuesto para que su producto se emplease precisamente en este objeto, y que aún algunos periódicos de Veracruz han demostrado todavía últimamente la utilidad que resultaría de que se llevara a efecto esa obra, nada se ha hecho hasta ahora.

En cuanto al camino que por tierra debía conducir de Veracruz hacia la capital, no obstante que fue al fin aprobada por el conde de Revillagigedo la propuesta de que hablé antes, quedó por entonces el negocio en proyecto, y no volvió a tratarse de éste hasta después del año 1795 en que se estableció allí el consulado. Como este tribunal, además de sus facultades judiciales, tenía obligación de cuidar de todo lo relativo al puerto, y de mejorar los caminos que a él conducían, como uno de los medios más eficaces de fomentar su comercio, se ocupó desde luego en el proyecto de construir una buena carretera, si no hasta la ciudad de México, por lo menos desde la costa hasta llegar a la altura de la mesa central, que era donde el terreno presentaba los mayores obstáculos para el tránsito, destinando para esta obra una parte del producto del impuesto de medio por ciento que con el nombre de **derecho de avería** le consignó la real cédula de su creación; más el haberse suscitado inmediatamente muy serias disputas entre los vecinos más influyentes de las villas de Jalapa y Orizaba, deseando cada una de esas poblaciones que el camino atravesase precisamente por allí, impidió que se ejecutasen por entonces los buenos deseos del consulado, hasta que por último, el Virrey D. José Iturrigaray ordenó, con fecha 19 de febrero de 1803, que dicho tribunal se encargase de hacer construir el camino, facultándolo desde luego para que emplease en esta obra el sobrante del derecho de avería y del peaje, cuya recaudación le encargó. Con estos elementos se dió principio a la obra el 18 de abril de aquel año; pero habiendo conocido luego el consulado que los recursos pecuniarios con que contaba no eran suficientes para su objeto, solicitó de S. M., el permiso de procurarse algunos capitales en clase de