

PROPIEDADES ESTRATÉGICAS DEL PUERTO DE VERACRUZ Y SU HINTERLAND ANTE EL GRAN CARIBE ESPAÑOL, SIGLOS XVII-XVIII*

EDER GALLEGOS**

RESUMEN

Este artículo tiene como objeto analizar las propiedades estratégicas que fueron parte de la realidad colonial de las costas adyacentes al principal puerto novohispano durante los siglos XVII y XVIII. Es decir, cómo es que el *hinterland* de Sotavento fue una zona de lucro para las autoridades, los habitantes locales y los contrabandistas extranjeros, para acercarnos tentativamente a sus complejos pactos de conveniencia. Lo anterior, producto de las relaciones comerciales con el triángulo Veracruz-Habana-Cartagena de Indias, examinando desde el aspecto mercantil interoceánico, interportuario e interregional hasta entender por qué se intentaron llevar a cabo importantes proyectos tácticos de defensa militar y construcción naval en torno al sotavento veracruzano.

Palabras clave

Colonia, Circulación, Relación de intercambio, Región, Estrategia.

ABSTRACT

This article attempts to analyze the strategic properties that were part of the colonial reality of the coast adjacent to the main port of New Spain during the seventeenth and eighteenth centuries, is, as the leeward hinterland was a profit zone to the authorities, locals and foreign smugglers and tentatively approach to complex pacts of convenience. This product trade relations with triangle-Veracruz-Havana Cartagena de Indias, looking from the commercial aspect interoceanic, inter-regional and inter-port to understand why he tried to carry out important projects and tactical military defense shipbuilding leeward around Veracruz.

Keywords

Cologne, Circulation, Terms of trade, Region, Strategy.

Recibido: Septiembre 3 de 2013

Aceptado: Octubre 3 de 2013

* Este artículo es producto de la investigación para tesis de Máster en Historia de América Latina por la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla (España) y fue enriquecido gracias al conocimiento adquirido en el Diplomado "Cartagena de Indias: Conocimiento vital del Caribe. Ciudades Patrimonio: presente y futuro" por la Fundación Carolina - Universidad Tecnológica de Bolívar. 25 de junio al 6 de julio de 2012. Cartagena, Colombia.

** Licenciado en Historia con mención honorífica por la Universidad Veracruzana (México) Maestrante en Historia de América Latina por la Universidad Pablo de Olavide (España), estancia en la Universidad Nova de Lisboa (Portugal). Diplomado en Conocimiento vital del Caribe "Cartagena de Indias" por la Universidad Tecnológica de Bolívar (Colombia). Aceptado en el Doctorado en Historia de El Colegio de México A.C. (México) promoción 2013-2016. Colaborador externo asociado al Cuerpo Académico en Consolidación-PROMEP "Tecnología e historia militar en México" de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (México).

Para abordar de una manera adecuada e ilustrar a mayor detalle procesos históricos en torno a un espacio geográfico determinado, siempre es necesario partir del escenario regional para observar las ligas macro. En este caso en particular, cuando nos disponemos a hablar de una región cuya seña particular es su constante relación con la mar, no podemos más que reconocer que la visión de dicho sujeto histórico siempre está más allá de su horizonte terrestre, hacia aquella frontera porosa de los patrones culturales comunes que el intercambio mercantil produce.

De esta forma, al hablar del Caribe y el Veracruz colonial, no se puede dar la espalda a las redes que lo tensan y conforman, de ese mar mediterráneo del Atlántico, en tiempos en que la corona española lo surcaba a sus anchas. Porque pareciera que olvidamos con frecuencia que también a través de los mares se delimitan fronteras, fronteras mediadas por los mares, pero al fin y al cabo fronteras, regiones, zonas de contacto y confrontación. Una región multicultural definida por el historiador mexicano Antonio García de León como un “Caribe afroandaluz” (García de León, 1992:8).

De esta forma me parece más adecuado introducirnos en su apéndice litoral ligándolo a una mayor región con la que comparte vínculos geográficos, intereses estratégicos y afinidades culturales, que se han definido a partir de la relación histórica que algunas ciudades-puerto, como La Habana o

Veracruz han mantenido entre sí. Lo que finalmente permite explicar su importancia y entender el por qué se llevaron a cabo los grandes proyectos militares y navales (Pérez, 1999:9).

El gran Caribe fue una zona de intensas actividades comerciales desde los albores del sistema colonial español, siendo tanto una frontera, una zona de resguardo de los poderes bélicos y depositario de su corazón, pues el hecho de ser un lugar estratégico para el control de las rutas trasatlánticas, la hacía fundamental para controlar la entrada y salida de las mercancías, en un control monopólico que España mantenía con objeto de acumular riquezas minerales.

La pregunta que debemos resolver es ¿Qué propiedades otorga el gran Caribe a Veracruz y su hinterland?¹ Sin duda, respuesta fácil ante el rol de puerto redistribuidor, trasiego entre las islas caribeñas y el resto del continente, además de ser el paso más corto para ascender al altiplano, señorial asiento de la mayor concentración demográfica producto del extinto imperio azteca (García, 1992:12).

No tan obvio es señalar que el pulso de la corona española en el nuevo mundo palpataba en torno al área geoestratégica que circundaba el mar

1. Hinterland es un territorio o área de influencia. Este concepto se aplica específicamente a la región o distrito interno situado tras un puerto o río, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones.

interior, en el golfo de México. El perímetro clave justamente partía desde Veracruz al norte siguiendo la costa del seno mexicano hasta la Florida y desde allí hasta la isla de Cuba, prolongándose por las islas de Santo Domingo y Puerto Rico para desde allí tocar el norte de la gobernación de Cartagena de Indias. En ella estaban las ciudades-joya como La Habana y Portobelo.

La toma de cualquiera de estos enclaves significaba un desastre titánico en las defensas españolas, y por añadidura en todo orbe hispano. Es precisamente el factor estratégico militar por condiciones de seguridad a los cargamentos metálicos que se dota de importancia a dichos puntos y sus áreas circunvecinas. El factor geográfico fue constante y decisivo pues condicionó la interdependencia de dichas zonas. Por ejemplo, los nuevos derroteros influirían, incluso, en la configuración definitiva de algunas de las ciudades portuarias mencionadas, he allí su importancia cartográfica, que llevó a enemigos de la corona española a detallarlas.

Tal fue el caso de Cartagena de Indias, influida por la priorización otorgada por el sistema de flotas a La Habana respecto a Santo Domingo. Más cercana que Santa Marta, o la zona de Maracaibo en Venezuela al tráfico que se llevaba a cabo en el seno mexicano, su asentamiento —pese a ser posterior a los anteriormente citados— fue el más adecuado (y por tanto beneficia-

do) para concentrar la plata del Perú antes de enviarse a Cuba (Sorhegui, 2002:31).

Para el caso de Veracruz, su importancia como entrada y salida del Virreinato de la Nueva España no radicaba en su capacidad portuaria, como sucedió con La Habana, pues los barcos quedaban a merced de los peligrosos fondos marinos e intensos vientos invernales, conocidos por los locales como “nortes”, siendo el islote de San Juan de Ulúa su único terreno seguro. Fue precisamente este refugio lo que realmente mereció su elección como albergue del sistema de flota, y por tanto, en adelante máxima prioridad comercial y defensiva (Serrano, 2008: 23).

Registrando esta zona un desarrollo muy singular y de gran importancia táctica. Su temprana colonización y ser centro de reagrupación de flotas, fueron claves para volverla “llave” de la corona, experimentando una lenta expansión para el siglo XVII cuando apenas preservó su función de lugar de carga y descarga de mercancías, reflejo de ello es la construcción de su muralla y solo un par de baluartes. Historiadores especializados en historia de las fortificaciones novohispanas aún no han podido precisar con exactitud cuándo se llevaron a cabo estos proyectos, sin embargo, hacia 1634 el ingeniero holandés Adrian Boot da testimonio de que en ese año se estaban ejecutando las obras de dos baluartes junto al mar (Calderón, 1984:156).

Como mencioné anteriormente, se suele remarcar en la historiografía tradicional que la Veracruz fue la “garganta” de las mercancías y la plata porque fue el único puerto autorizado de la Nueva España, a tal grado que hacia el siglo XVIII fue reconocido como “gobierno político y militar de los de primera atención en Indias”.² Pero su robustez invita a una interpretación contradictoria, pues su fuerza es más bien una suma de sus debilidades, de una infraestructura porosa, una ciudad de tablas flotando sobre un mar de intereses y redes locales. La continuidad de sus mercados locales marítimos de cabotaje en su hinterland (los nacientes puertos de Alvarado y Tlacotalpan) dependían cada vez más de la distancia y la demanda de productos, pues a fin de cuentas la región de Sotavento, adyacente al puerto, se ligaba a Veracruz como resultado de los requerimientos del comercio con la metrópoli, de las exigencias surgidas de una necesidad superior, a la que se fue sumando una serie de mercados cada vez más lejanos, como Manila. Siendo los polos de la ciudad de México y Sevilla (en un primer momento) pilares de la creciente hegemonía económica que el

virreinato de la Nueva España tuvo en el hemisferio, tanto en su franja atlántica como pacífica (García de León, 2011:319).

El comercio transmarino de mercancías y hombres, especialmente el sistema de flotas, fue una exhalación e inhalación cíclica a la economía de Veracruz, una línea de investigación bastante trabajada. Mas, un aspecto generalmente obviado es que si la ciudad y su región de sotavento creció (lentamente pero lo hizo) se debió no solo a la afamada carrera de Indias, sino por el intenso comercio de cabotaje, legal o de contrabando ilegal, con otras colonias en Florida, América Central, Venezuela y el Caribe insular. Porque la carrera de Indias iría en franca disminución, mientras que el resto del comercio inter-caribeño permanecería en estas actividades modestas y al margen de la legalidad, cada vez más al margen del debilitado monopolio sevillano. Al tiempo que hacia el mercado interno, los comerciantes de Veracruz adquirieron el rol de compiladores de capital, estableciendo redes de préstamo sobre las rutas marginales del interior, dando créditos a tenderos y arrieros en Orizaba (rivalizando internamente con Puebla) malabareando entre liderar la economía de su hinterland, la del seno mexicano y el gran Caribe español (García de León, 1992:320-321).

Las potencialidades aglutinadoras y alternativas que a todas las variantes del comercio ofrecía el mediterráneo

2. Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE). Manuscritos 22. 572, 1785. Como señala un informante anónimo hacia 1785. Índice comprensivo de las siete provincias que comprende el Virreinato de esta Nueva España, sus Gobiernos, Corregimiento y Alcaldías Mayores, que en compendios se mencionaron por legales documentos, averiguaciones y cotejos. Con otras noticias y breves reducciones, que al fin van añadidas conforme al presente sistema. Año de 1785.

americano fueron aprovechadas más eficazmente por el eje La Habana-Veracruz, que las extendió a Yucatán y a la porción este de América Central y las Antillas –mayores y menores–. Además, el siempre inevitable contrabando, auspició un comercio intercolonial del que se favorecía el Caribe entero, a través del comercio de cabotaje. Por vía marítima se estableció un comercio entre el sotavento veracruzano, Campeche, Río Lagartos y La Habana (Le Riverend, 1954:57).

Por otra parte, fue hacia la segunda mitad del siglo XVII que el área de tensiones imperiales se desplazó hacia el centro del Caribe y el seno mexicano. Anteriormente, el oro y la plata del Perú y alto Perú, así como la feria de Portobelo, contribuyeron a crear una zona de intensidad bélica en torno al istmo de Panamá y Cartagena de Indias. Pero, cuando Nueva España sustituyó a Perú como el mayor suministro de metálicos (aunado a la toma de Jamaica por los ingleses en 1676) se vislumbró una nueva zona de conflicto corsario, en la que La Habana, Campeche y Veracruz serían ejes centrales. No es coincidencia que en estas tres zonas se llevaran a cabo los mayores proyectos de fortificación y de construcción naval militar, sobre todo durante el siglo XVIII.

Las amenazas externas no se hicieron esperar, los franceses se establecen en la isla de Tortuga al norte y occidente de la isla de La Española, explorando Rene Robert Cabellier –Sieur de la

Salle– la desembocadura del Misisipi entre 1684 y 1685. Casi en paralelo, en 1683, Granmont y Laurens de Graff con 1200 hombres saquean exitosamente el puerto de Veracruz: el Caribe y el seno mexicano estaban dejando de ser un territorio exclusivo de España, para abrir paso a la era cúspide de la piratería (Pérez, 1999:14-15).

La creciente importancia táctica del Caribe y el seno mexicano iban de la mano con una explosión económica de su hinterland de Sotavento. Más allá del comercio exterior Veracruz-Andalucía y del comercio interno hacia el altiplano, se estaban desarrollando mercados internos en su litoral, circuitos que involucran a las jurisdicciones en diversas producciones. Algunos tenían que ver directamente con la ciudad de Veracruz y otras seguían rutas en diferentes sentidos. En lo que respecta al camino del sotavento con dirección al puerto, allí confluía la grana de Oaxaca, Chiapas y la América Central (García de León, 2011:636).

Además, la sal, la cera y el “palo de Campeche” llegaban a Veracruz por el tráfico de cabotaje de forma legal, mientras que el primer insumo era producto de un intenso tráfico de contrabando que cubría la demanda del litoral y de la parte oriental del altiplano de Puebla. Las introducciones inglesas, francesas y holandesas –que partían directamente desde sus recientes asentamientos en el Caribe– seguían precisamente esta ruta de la sal,

penetrando la Nueva España por el río Coatzacoalcos, la laguna de Son-tecomapan, y la inmensa ría del Papa-loapan, involucrando a algunas autoridades locales –indígenas y españolas– que se habían confabulado con los contrabandistas extranjeros aprovechando la accidentada geografía y las necesidades económicas de ciertas poblaciones, tal fue el caso del puerto de Alvarado (Calderón, 1968:630). Pero, a pesar de estas determinaciones generales, al ir y venir del gran comercio en el puerto de Veracruz, la costa de Sotavento seguía siendo entonces un parapeto de la economía natural. Su unidad primaria socio-política eran precisamente las comunidades, en su mayoría organizadas en la congregación y el cabildo, las comunidades indígenas tributarias; no solo las tradicionales etnias nahua y popoluca, pues para inicios y finales del siglo XVII se habían constituido por núcleos mestizos y de negros cimarrones sometidos y organizados en “repúblicas”, incluso antiguas comunidades indígenas como el puerto de Alvarado seguían organizadas por el patrón tributario indígena, a pesar de ser mayormente un asentamiento mestizo y mulato (García de León, 2011:337).

Este mismo proceso de transformación, de antiguas comunidades indígenas a nuevos centros de mestizos y mulatos, las actividades económicas también cambiaron de faceta y su nuevo rostro sería astado. El ganado mayor fue desde el principio un eje de

la historia regional del hinterland de Veracruz (aunque no fue importante para el puerto de Veracruz sino hasta entrado el siglo XVIII, cuando se volvió lo suficientemente populoso para elevar la demanda); y, aunque la actividad ganadera apareció en el primer plano en el desarrollo de la vida cotidiana del Sotavento, existieron limitantes en cuanto a su producción ya que se reproducía sin control, convirtiéndose para el siglo XVII en una actividad de cacería más que en una cría sistemática.

Este ganado fue un factor logístico facilitador que permitió los ataques extranjeros al Sotavento, pues fue el alimento de piratas y bucaneros del Caribe en Veracruz. En los periodos de mayor probabilidad de ataques enemigos el hato era retirado de los bordes de las playas y de las riberas de los ríos. Pero quedaba siempre el cimarrón, al que se podía tener acceso tan solo con una lanza, un caballo y, sobre todo, si se tenía la complicidad de nativos que conocían los bebederos de las huidizas partidas (García de León, 2011:346).

De esta forma la alimentación de las avanzadas piratas estaba casi asegurada, porque si efectuamos un recuento de los sitios privilegiados de piratería y contrabando con embarcaciones tipo balandra en el seno mexicano, habría que comenzar por la costa de Sotavento de Veracruz. Allí, la primera área de ocupación de los bucaneros fue en la punta de Roca Partida,

en la laguna de Sontecomapan aprovechando su naturaleza despoblada, pues un asentamiento más al norte (entre la punta de Antón Lizardo y Alvarado) nunca pudo establecerse gracias a la vigilancia de milicias de mulatos, aunque esto no impidió que muchas poblaciones desaparecieran ante el acoso de los piratas franceses e ingleses. Como el caso del poblado de Caxiapan, antiguo pueblo de la comarca de Tuztla, que se ubicó hasta 1580 en la confluencia del arroyo Cajapa y el océano (García de León, 2004:130).

Otras islas fluviales del río Coatzacoalcos y de sus afluentes fueron también temporalmente ocupadas o atacadas durante la segunda mitad del siglo XVII. Como la isla de Tacamichapan, al interior, donde los bucaneros despoblaron los asentamientos de Mixtan Grande, Mixtan Chico y Ahuataco (García de León, 2011:405).

Fueron embestidas inglesas provenientes de la laguna de Términos y su isla del Carmen, al sur del actual estado mexicano de Campeche, en los límites con el Estado de Tabasco, una inmensa región pantanosa donde comerciaban con palo de tinte y, como en el sotavento, sobrevivían del ganado cimarrón, al tiempo que trataban de colonizar el territorio introduciendo pobladores negros de Jamaica (García de León, 2011:406).

Pero las relaciones entre filibusteros y los habitantes del Sotavento vera-

cruzano no se limitaban a un simple esquema de conflicto, ya que frecuentemente se llegaban a circunstancias peculiares de intercambios y complicidad. Tal es el caso de los pueblos de Izhuatlan y Moloacán, en las riberas de río Coatzacoalcos, quienes sobrevivieron gracias a que establecieron relaciones comerciales con ingleses y franceses. Es decir, las relaciones que estos piratas caribeños tuvieron en el seno mexicano con las autoridades españolas, con los mulatos, negros y, sobre todo, con las poblaciones indígenas fueron en extremo particulares, basadas en un intercambio de ventajas y complejas relaciones de poder (García de León, 2011:407).

Es costumbre que cuando los piratas llegan, cada uno compre una india por el precio de un cuchillo [...] Por efecto de tal compra la india queda en poder del pirata hasta que de allí parta [...] Y es tanta la familiaridad que estos indios tienen con los piratas que acostumbra a irse, de vez en cuando, con ellos a la mar y queda, a veces, años enteros sin volver a sus casas con lo que aprenden a hablar lengua inglesa y francesa a su manera, así como muchos piratas la indiana.³

3. BNE. Reservados. 33, 611, 1682. Exquemelin, Alexandre. Piratas de América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales (1678), traducido de la lengua flamenca a la española por el Dr. De buena-Maison, médico práctico en la opulentísima ciudad de Ámsterdam; segunda impresión en Colonia Agrippina, en casa de Lorenzo Struikman, año de 1682; pp. 204-205.

Como señalamos anteriormente, del hinterland de Veracruz los piratas obtenían artículos de subsistencia, ganado cimarrón, maíz, hortalizas, puercos y mujeres. O bien productos locales destinados al comercio más amplio con el gran Caribe, como son el cacao y la grana cochinilla. Por si fuera poco, a menudo los filibusteros se aliaban no solo con caciques indígenas, sino con autoridades criollas. Era finalmente cuando se rompían estos acuerdos que los piratas eran denunciados, en la ruptura sus incursiones se volvían violentas, se atacaban las villas españolas y caseríos indígenas donde se capturaban rehenes nativos,⁴ nahuas y popolucas, que eran vendidos en Jamaica como esclavos (García de León, 2011:408).

Hacia las últimas décadas del siglo XVII, la cantidad de piratas en la banda occidental de la Laguna de Términos se había incrementado hasta casi llegar al millar de hombres armados, situación que marca un nuevo posicionamiento de los enemigos de la corona española en el Caribe, hecho que explica que entre 1667, 1678 y 1681 se vivieron fuertes oleadas de contrabandistas en todo el afluente del río Papaloapan, causando pánico en las

villas de Alvarado y Tlacotalpan, provocando una migración de habitantes españoles de la primera a la segunda población, lo que terminaría por modificar la naturaleza de estos asentamientos para siempre.⁵

En las postrimerías del siglo XVII en el sotavento veracruzano surgió un puñado de caciques españolizados y pequeños ranchos en manos de cultivadores libres –mulatos, negros y mestizos– en torno a la cuenca del río Papaloapan, particularmente en Alvarado y Tlacotalpan los pobladores incluso entablaron litigios por la ocupación de tierras,⁶ en estos se reflejan privilegios como la exención de la mitad del tributo debido a sus dotes de vigías costeros⁷ y por ser excelentes carpinteros, abriendo la puerta a una probable industria naval de altura ante las nuevas condiciones geoestratégicas del Caribe.⁸

5. Un fuerte ataque pirata fue efectuado en mayo de 1667, causando el despoblamiento del puerto de Alvarado y que los españoles del lugar se asentaran en Tlacotalpan, lo que cambiaría la industria naval y militar local. “Entrada del enemigo inglés y exención de tributos a los naturales del pueblo de Tlacotalpan, en la Nueva Veracruz”. Archivo General de la Nación México (en adelante AGNM) Indios, 27, 178/180, p. 8v, año de 1681.

6. AGNM. Indios, 29, 279, pp. 231v-232, año de 1687. “Los naturales del pueblo de Tlacotalpan contra Fernández Peralta por la ocupación de ciertas tierras”. AGNM. Indios, 29, 279, pp. 231v-232, año de 1687.

7. AGNM. Indios, 30, 143, pp. 133v-135v, año de 1688. “Exención de la mitad del tributo a los de Tlacotalpan por su trabajo como vigías”; AGNM. Indios, 30, 143, pp. 133v-135v, año de 1688.

8. AGNM. Indios, 27, 250, pp. 202v-203v, año de 1687. Sin duda germen del proyecto de fragata y navíos de línea que en pleno siglo XVIII se llevarían a cabo en las costas veracruzanas. “Exención a indios de Tlacotalpan por fabricar navíos”.

4. Por ejemplo, en el ataque a cuatro poblaciones nahuas-chinamecas (Ocelotepec, Tenantitan, y Minzapan Grande y Chico) los piratas capturaron a ocho indias y algunos indios por los que pedían rescate lo que motivó el envío de una fragata para combatirlos, logrando rescatar a los cautivos y que los intrusos se internaran en la selva. Archivo General de Indias (en adelante AGI) México, 470, 15 de diciembre de 1672. “Carta del Gobernador de la Florida al Rey”.

Es que precisamente el siglo XVIII fue inaugurado por la guerra, la de sucesión española, siendo presagio de una centuria caracterizada por dotar un mayor papel a las cuestiones coloniales, en previsión la región circundante a Veracruz perfeccionó sus sistemas defensivos acordes a la nueva realidad belicista, de mejores tecnologías armamentísticas, en aras de la lucha Atlántica, convirtiéndose en la discordia y pugna de las naciones occidentales como Francia e Inglaterra. Por tanto la corona española también definió su orientación atlántica en un “redescubrimiento” del potencial de sus territorios americanos como colonias y no solo como reinos, integrándolas a la balanza del poder europeo como un factor más dentro de un naciente nuevo orden global (De la Fuente, 2005:48).

La reciente importancia del seno mexicano dentro de este sistema incrementaba las posibilidades de peligro, no solo de un ataque pirata y posterior saqueo, como había sucedido anteriormente; sino de una invasión masiva terrestre, que utilizaría las posiciones perdidas por la corona en el Caribe ante franceses e ingleses como trampolines hacia el corazón de la América septentrional.

Esto era posible también gracias a los avances en la técnica, en las comunicaciones, del armamento y en las embarcaciones, así como a los cambios en las ideas políticas y económicas, que provocaron un tipo de conflicto que no se había visto hasta entonces. Se adoptó la estrategia conocida como “aproximación indirecta” (De la Fuente, 2005:48), que consistía

Demostración del río Coatzacoalcos por Juan Simón, 21 de junio de 1748⁹



9. Archivo del Museo Naval de Madrid. Reprografía. 0009_C_0005. “Demostración del río Coatzacoalcos hecho por Juan Simón [...] uno de los primeros pilotos de la armada de Barlovento, en ocasión de haber llegado a aquel paraje, el día 21 de junio de 1748 en la fragata del Rey”.

en que las potencias en pugna ya no atacarían directamente a la metrópoli enemiga, sino que además atacarían sus posiciones coloniales en otras latitudes, en un afán por cortarle las materias primas que alimentaban a las nuevas naciones capitalistas y preindustriales (Braudel, 1984:11-12).

En previsión de lo anterior, un primer proyecto fue elaborado sobre el fundamento de impedir un desembarco por algún lugar del hinterland del puerto de Veracruz, en la costa de Sotavento (baterías de artillería en Mocambo y Antón Lizardo). Este esfuerzo cristalizó en la fortificación de la desembocadura de los ríos Coatzacoalcos y Papaloapan, donde la trascendencia táctica recaería en las villas costeras de Alvarado, Tlacotalpan y Coatzacoalcos, en ellas, se revitalizaría un gran proyecto de industria naval militar en aras de crear una armada más eficaz y protectora del seno mexicano y Cuba (Bethencourt, 1958: 371; Serrano, 2008:320).

A modo de conclusión

De esta forma los asentamientos de Alvarado, Tlacotalpan, Coatzacoalcos y el mismo puerto de Veracruz alcanzaron gran desarrollo, de la mano de transformaciones político-administrativas, económicas y militares, todas dirigidas a fortalecer y defender los intereses de la corona pero causando malestar en algunos sectores de la sociedad (Blázquez, 2000:98). Este sistema de reformas y defensas

revalorizó regiones hasta entonces marginadas, no solo como respuesta a los intereses locales y del Virreinato de la Nueva España, sino como complemento de una cuadrícula económica, naval y defensiva determinante para la estabilidad del Caribe español entero (Calderón, 1967:194) al tiempo que las integraba estratégicamente a la economía-mundo capitalista (Wallerstein, 1998:179).

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo General de Indias. *México*, 470, 15 de diciembre de 1672. “Carta del Gobernador de la Florida al Rey”.

Archivo General de la Nación de México. *Indios*, 27, 178/180, p. 8v, año de 1681.

Archivo General de la Nación de México. *Indios*, 29, 279, pp. 231v-232, año de 1687.

Archivo General de la Nación de México. *Indios*, 30, 143, pp. 133v-135v, año de 1688.

Archivo General de la Nación de México. *Indios*, 27, 250, pp. 202v-203v, año de 1687.

Archivo del Museo Naval de Madrid. *Reprografía*. 0009_C_0005.

Biblioteca Nacional de España. *Manuscritos*. 22, 572, 1785 (s.a.) Índice

comprendivo de las siete provincias que comprende el Virreinato de esta Nueva España, sus gobiernos, corregimientos y alcaldías mayores, que en compendios se mencionaron por legales documentos, averiguaciones y cotejos. Con otras noticias y breves reducciones, que al fin van añadidas conforme al presente sistema. Año de 1785.

Biblioteca Nacional de España. *Reservados*. 33. 611, 1682. Exquemelin, Alexandre. Piratas de América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales (1678), traducido de la lengua flamenca a la española por el Dr. De buena-Maison, médico práctico en la opulentísima ciudad de Ámsterdam; segunda impresión en Colonia Agrippina, en casa de Lorenzo Struikman, año de 1682; pp. 204-205.

Fuentes secundarias

Bethencourt Massieu, Antonio. “El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)”. En: *Anuario de Estudios Americanos*, N° 15, 1958, Sevilla, España.

Blázquez, Carmen (2000). *Breve historia de Veracruz*. México D.F., México: El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica.

Braudel, Fernand (1984). *Civilización material, económica y capitalismo. Siglos XV al XVII*. Madrid, España: Alianza Editorial.

Calderón, Francisco (1988). *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*. México D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

Calderón, José Antonio (1984). *Historia de las fortificaciones de Nueva España*. Madrid, España: Gobierno del Estado de Veracruz/Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Calderón, José Antonio (1967). *Virreyes de Nueva España (1759-1779)*, Tomo I. Sevilla, España: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

De la Fuente, María Guadalupe (2005). *El arte militar en la Nueva España, 1762-1808*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia. México D.F., México: UNAM.

García, Bernardo (1992). *Puerto de Veracruz. Colección Veracruz, imágenes de su historia*. Xalapa, México: Archivo General del Estado de Veracruz.

García de León, Antonio. “El Caribe afroandaluz: permanencias de una civilización popular”. En: *La Jornada Semanal*, N° 135, 1992, México D.F., México.

García de León, Antonio (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. México: Fondo de Cultura Económica/Secretaría de Educación del Estado de Veracruz/ Universidad Veracruzana.

Le Riverend, Julio. "Relaciones entre Nueva España y Cuba (1518-1820)". En: *Revista de Historia de América*, N° 37/38, 1954, México D.F., México.

Pérez, Francisco. "Veracruz y La Habana en la concepción estratégica del imperio español". En: *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, N° 6, 1999. Xalapa, México.

Serrano, José Manuel (2008). *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*. Madrid, España: Ministerio de Defensa.

Sorhegui, Arturo (2002). "La Habana-Veracruz. El mediterráneo americano y el circuito imperial hispano, 1519-1821". En: *La Habana-Veracruz, Veracruz-La Habana, las dos orillas*. Xalapa: Universidad de Veracruz.

Wallerstein, Immanuel (1998). *El moderno sistema mundial*. Vol. III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista, 1750-1830. Madrid, España: Siglo XXI Editores.