

Los bastiones de la Nueva España. La importancia defensiva de los establecimientos portuarios durante el siglo XVIII

GUADALUPE PINZÓN RÍOS*

LOS PUERTOS COLONIALES JUGARON UN PAPEL muy importante en el desarrollo de la Nueva España. Por un lado, fueron las puertas de entrada de mercancías y conocimientos, pero por otro, vías de acceso a enfermedades y guerras. Desde el siglo XVI, y a lo largo del periodo colonial, fue necesario vigilarlos de forma constante pues eran las principales vías de acceso del virreinato por las que podían entrar tanto beneficios como problemas de diversos tipos. La protección de los litorales novohispanos fue preocupación constante para las autoridades, tanto virreinales como metropolitanas, ya que era alarmante lo poco protegidos que estaban; esto posibilitaba a los enemigos de la metrópoli llegar con facilidad a ellos.

A partir del siglo XVIII los conflictos bélicos en los que España participaba se hicieron cada vez más evidentes en los mares americanos, lo cual obligó a redoblar esfuerzos para evitar incursiones enemigas a los puertos novohispanos. Las medidas defensivas aplicadas en ellos respondieron tanto a las necesidades de la metrópoli como a las del virreinato, ya que en muchas ocasiones debían adecuarse a los recursos económicos, físicos y humanos que el territorio de Nueva España ofrecía.

Estudiar las políticas impulsadas en los puertos coloniales durante el siglo XVIII permitirá conocer diversos aspectos relacionados con su funcionamiento. Además, posibilitará apreciar las adecuaciones que sufrieron

* Dirigir correspondencia a Giotto 30-4, Mixcoac, C. P. 03910, México, D. F., e-mail: gpinzon8@yahoo.com.mx.

los trabajos ahí realizados debido a las situaciones de emergencia que se presentaban (como el arribo de naves enemigas y las epidemias, entre otras) y que ponían en peligro al comercio, a la comunicación e incluso a la seguridad del mismo virreinato. Es importante entender que dichas políticas variaban en cada establecimiento costero ya que planteaban diferentes problemas relacionados con las condiciones físicas, las políticas comerciales, las experiencias ante agresiones de fuerzas extranjeras, el personal marítimo y portuario, etcétera.

La intención de este trabajo es revisar algunas descripciones que se hicieron de estos lugares, tanto por parte de autoridades como de algunos viajeros, y a partir de ellas analizar las medidas defensivas que se impulsaron en Veracruz y Acapulco. Se seleccionó a estos puertos por ser los más importantes del virreinato y, por lo tanto, donde se aplicaron buena parte de las políticas pensadas para las costas. Lo anterior permite apreciar la forma en que las autoridades novohispanas tuvieron que adecuar la defensa del virreinato a las posibilidades económicas, geográficas y sociales de cada una de sus franjas costeras. A su vez, permitirá que posteriormente puedan hacerse comparaciones de las políticas defensivas impulsadas en los establecimientos costeros hispanoamericanos, tanto del Pacífico como del Caribe, y conocer si dichas medidas se aplicaron y funcionaron de forma similar en esos lugares.

LOS PELIGROS EXISTENTES EN LAS COSTAS NOVOHISPANAS

Desde el siglo XVI los litorales americanos fueron acechados por los enemigos de España, situación que se acrecentó a lo largo del periodo colonial.¹ Esto obligó a las autoridades a fortificar algunos de los puntos que consideraron estratégicos.²

¹ Lourdes de Ita explica que la batalla de San Juan de Ulúa de 1568, cuando las naves de John Hawkins quedaron entre Veracruz y la flota del virrey Martín Enríquez, determinó el rumbo de las relaciones anglo-españolas, lo cual se evidenció en las políticas defensivas impulsadas por Felipe II en los puertos y costas americanos. Para mayor detalle véase ITA, 2001, p. 97 e GARCÍA ICAZBALCETA, 1963. Respecto a la presencia de piratas en las costas del Pacífico novohispano, puede verse a SALES COLÍN, 2000, pp. 92-93.

² Esos puntos estratégicos en su mayoría se ubicaron en el Atlántico; algunos de ellos fueron Puerto Rico, Cartagena y La Habana, así como varios emplazamientos militares en las costas del Golfo de México. Del lado

Un virreinato como la Nueva España, rodeado de litorales, era difícil de proteger, y la creciente presencia de piratas en esas costas (primero en las atlánticas y posteriormente en las del Pacífico) lo evidenciaban. La defensa de los principales puertos de la Nueva España se basó en fortalezas. El funcionamiento de éstas se complementó con patrullajes costeros y milicias locales.

Para el siglo XVII ya existían navegaciones más regulares que, además de tener fines comerciales, también vigilaban y protegían los establecimientos portuarios; sin embargo, no siempre se practicaban como se había planeado. Por ejemplo, en las costas de Veracruz se establecieron constantes vínculos con embarcaciones que no eran españolas. Antonio García de León explica que durante los siglos XVI y XVII ese contacto era en gran medida ilícito y se relacionó con las actividades “defensivas” de la Armada de Barlovento; cuando se incumplía con las transacciones comerciales establecidas era cuando se generaba algún ataque o agresión por parte de los enemigos.³ Además, las relaciones que se establecían con naves extranjeras también se debieron a asentamientos territoriales que dichos enemigos lograban. Por ejemplo, la Laguna de Términos representó un constante dolor de cabeza para las autoridades hispanas. Continuamente se ordenaba el desalojo de los ingleses:

[...] que para mejor se pueda conseguir le enviéis algunas embarcaciones de la Veracruz, para que por la mar puedan ayudar a desalojar a los ingleses de la Laguna de Términos, pues es materia de tanta importancia, y que tanto conviene no se mantengan en aquellos parajes para evitar los daños que de ello resulta.⁴

del Pacífico novohispano el único punto estratégico a fortificar fue Acapulco. Fue hasta el siglo XVIII cuando en las costas de este último océano se construyó una nueva fortaleza, que fue la de San Blas (véase VELASQUEZ, 1956, p. 16). Respecto al abandono de establecimientos costeros, hay que recordar que las políticas monopólicas relacionadas con el comercio marítimo de la Nueva España sólo permitieron que Acapulco y Veracruz fueran utilizados como puertos de altura durante gran parte del periodo colonial; el resto de los establecimientos costeros sólo pudieron practicar el comercio de cabotaje y se ordenó su abandono. Ésta era una estrategia defensiva que buscaba evitar que las poblaciones fueran saqueadas por los enemigos de España. Véase ITA, 2001, p. 127; GERHARD, 2000, pp. 128-129.

³ GARCÍA DE LEÓN, 2002, pp. 38-39 y GARCÍA DE LEÓN, 1997, pp. 28-29.

⁴ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Reales Cédulas Originales*, vol. 15, exp. 11, fs. 29-29v, “Orden de mandar nave de Veracruz a Campeche para que ayude al desalojo de ingleses”, Madrid, 13 de febrero de 1675. Pablo Montero menciona que fueron cinco los intentos que hubo de desalojar a los ingleses

La presencia de los ingleses en Campeche fue considerada muy peligrosa ya que significaba una penetración territorial con la que era cada vez más difícil combatir. Incluso se habían detectado familias “arrancheradas” en el lugar, que si se les dejaba, terminarían apropiándose de él, tal y como había sucedido en el caso de Jamaica, tomada por dichos ingleses en 1655.⁵ Al apoderarse de la isla, éstos adquirieron una posición que les dio superioridad marítima y acrecentó el peligro de que las fortalezas hispanoamericanas fuesen sitiadas y posiblemente capturadas.⁶ Además, se temía que estos enemigos de España pasaran a las costas del Pacífico. Esto último se supuso a partir del tránsito que comenzaron a hacer por el río Coatzacoalcos, donde ya se les había visto sacando palo de Campeche.⁷

Las autoridades de la Nueva España, y en especial las de Veracruz, tuvieron la obligación de apoyar la protección de las costas propias y vecinas. Esto se debía a que mientras más cerca estuviera el enemigo, había mayor peligro de padecer sus agresiones; los continuos ataques y saqueos que sufrió el puerto veracruzano lo ejemplificaban.⁸

La presencia de los ingleses en las costas atlánticas fue todavía más evidente en el siglo XVIII. Luego del Tratado de Utrech (1713), que les permitió abastecer de esclavos negros a la América española a través del “Asiento”, lograron la entrada legítima y directa a ese comercio colonial.⁹

Su presencia no sólo amedrentó a las autoridades de las costas del Atlántico, sino también a las del Pacífico. Ya desde el siglo XVII en

de Campeche: 1672, 1680, 1690, 1707 y 1717. Por su parte, Luis Alberto Martos explica que si bien se logró finalmente el desalojo de los ingleses, éstos fueron a asentarse a Belice, lugar donde continuaron la explotación de palo de tinte, organizando incursiones a territorios hispanos, y donde para 1782 obtuvieron el reconocimiento oficial de su posición. Véase MONTERO, 2005, pp. 14-15 y MARTOS LÓPEZ, 2005, p. 30, respectivamente.

⁵ LYNCH, 1970, pp. 252-253.

⁶ ARCHER, 1983, p. 17.

⁷ AGN, *Reales Cédulas Originales*, vol. 15, exp. 181, fs. 421-425v, “Informe sobre el desalojo que debe hacerse de los ingleses que hay en la Laguna de Términos”, Madrid, 1 de noviembre de 1677.

⁸ Algunos de los ataques piratas acontecidos a lo largo del Golfo de México pueden verse en GARCÍA DE LEÓN, 2004, pp. 105-122.

⁹ Por ello Peggy K. Liss explica cómo el Tratado de Utrech de 1713 constituyó una línea divisoria en las relaciones europeas con consecuencias importantes para América. Véase LISS, 1989, pp. 15-16. Al respecto también puede verse LYNCH, 1989, pp. 36-37.

Acapulco se habían detectado a varios “intrusos ingleses” que operaban ilegalmente a lo largo de sus costas.¹⁰ Era común que llegaran noticias de Europa sobre expediciones extranjeras que tenían por destino el Mar del Sur, lo cual ponía a la defensiva a las autoridades.¹¹ La presencia enemiga podía tener dos fines principales: los comerciales y los bélicos.

Era tal el temor que generaba la llegada de extranjeros al Mar del Sur que incluso se legisló al respecto. Si bien la presencia inglesa estaba justificada en el Atlántico, no era así en las costas del Pacífico; si llegaban a ellas debían ser detenidos y tratados como enemigos, sin importar las razones de su arribo. Así, se ordenó:

[...] sólo se estipula, que si por temporal, o perseguidos de Piratas, o, otro fracaso, fueren arrojados los súbditos y naves de cualquiera de las dos partes confederadas a los puertos, ríos o ensenadas de la América en el Mar del Norte, sean recíproca, humana y benignamente tratados, subministrándoles vituallas, y lo que necesitaren para proseguir su viaje; con que conforme a lo capitulado en este tratado, se reconoce que sólo en los casos que refiere pueden arribar a dichos puestos del mar del Norte; y ser admitidos en ellos los bajeles de Inglaterra, como rumbo para la navegación a sus territorios, y poblaciones, pero no en los del Sur donde no tienen, ninguno, ni derecho para adquirirle, ni poseerle, en cuya consecuencia he resuelto (para que se observe por regla y punto general en lo de adelante) mandar para lo que mira a los puertos, ríos y costas del Mar del Sur en la América, que no se de por mis virreyes, presidentes, gobernadores de puertos o plazas marítimas, u otros cualesquier cabos o personas, plática ni comercio, ni se les admita a ella ninguna ración, ni raciones extranjeras que ha ellos intentaren arribar con sus bajeles, sino que las traten indistintamente, y como a enemigos de la Corona [...]¹²

Una de las incursiones inglesas más relevantes en el Mar del Sur fue la de George Anson, quien tenía instrucciones de saquear los establecimientos portuarios, capturar el galeón de Filipinas e incluso tomar algún territorio (de preferencia El Callao) para lograr establecer un comercio favorable a sus compatriotas en aquellas costas. Él debía:

¹⁰ SALES COLÍN, 2000, p. 70.

¹¹ WILLIAMS, 2002, pp. 24-25.

¹² AGN, *Reales Cédulas Originales*, vol. 24, exp. 135, fs. 526-528, “Informe sobre el trato que deben recibir los ingleses en los puertos de América”, Madrid, 25 de noviembre de 1692.

[...] asentarse en alguna isla del Mar del Sur; conseguir realizar una incursión en el Perú; apoderarse de dos barcos de guerra de la flota de Lima; apoderarse de Panamá y de su tesoro; tomar varias poblaciones importantes; apoderarse del barco de Acapulco; e inducir a los peruanos a dejar de obedecer al rey de España.¹³

Anson recorrió gran parte de los litorales americanos y para 1742 esperaba en Acapulco la llegada de la nao de Filipinas, la cual no fue interceptada en un principio por haber arribado antes al puerto novohispano.¹⁴ Luego de abastecerse en Zihuatanejo, el navegante inglés decidió quemar las naves que no usaría e iniciar el viaje al Oriente; partió el 6 de mayo de 1742.¹⁵ Su presencia evidenció lo mal defendidas que estaban las costas del Pacífico americano y la ineficiencia del fuerte de Acapulco para vigilar y proteger aquellos litorales.

Por otro lado, la presencia de los holandeses en el Pacífico también amedrentó a las autoridades coloniales.¹⁶ Sus naves incluso llegaron a las costas novohispanas para realizar transacciones comerciales con poblaciones bajacalifornianas y neogallegas.¹⁷ Por ejemplo, en 1717 arribó a las costas de bahía Banderas una nave francesa llamada *Nuestra Señora de la Gracia*, proveniente del puerto de Cantón, que decía tener un permiso para llevar mercancías chinas a Perú según los tratados de paz hechos entre la Corona de España y las de Francia, Inglaterra y Holanda. Sin embargo, las autoridades coloniales alegaron que sus órdenes eran que cualquier bajel de estas naciones que se internase en las costas del Mar del Sur debía ser apresado, su carga decomisada y su tripulación llevada a

¹³ Tomado de WILLIAMS, 2002, p. 34.

¹⁴ Anson cometió diversas tropelías en litorales americanos entre 1740 y 1741 e incluso permaneció un mes bordeando las costas de Acapulco, Colima y Zihuatanejo. Véase GERHARD, 1960, pp. 231-232.

¹⁵ WILLIAMS, 2002, pp. 190-196.

¹⁶ SALES COLÍN, 2000, pp. 72-73. Ejemplo de lo anterior es el caso descrito por Carmen Yuste, quien explica que en 1746 arribaron a San José del Cabo dos barcos con bandera holandesa con la intención de vender de manera directa mercaderías asiáticas; dichos navegantes fueron recibidos con hospitalidad. Posteriormente atracaron en Matanchel y Colima, donde el recibimiento no fue tan cordial ya que se recordaba vívidamente la presencia de Anson en los litorales del Pacífico novohispano, lo cual había generado desde entonces cierto recelo ante la presencia de extranjeros; esto afectó las transacciones comerciales planeadas por ellos. Véase YUSTE, 2000, p. 33.

¹⁷ YUSTE, 1984, p. 68.

Veracruz para ser enviada a la Casa de Contratación.¹⁸ La nave fue detenida y trasladada a Acapulco por estar ahí las principales autoridades náuticas de aquellas costas.¹⁹

Por último, los avances rusos en el noroeste americano también pusieron en alerta a las autoridades coloniales de lo expuestas que estaban sus costas y de lo fácil que sería la penetración extranjera en ellas.²⁰ Además, las crecientes exploraciones inglesas y estadounidenses obligaron a las autoridades coloniales a prestar mayor atención no únicamente a los establecimientos costeros, sino al comercio que en ellos se realizaba.²¹

El detonante que mostró la urgente necesidad de contar con sistemas defensivos costeros mejor organizados fue la Guerra de los Siete Años, cuya culminación fue la toma de La Habana y Manila por parte de los ingleses en 1762. Dicha guerra hizo que la preocupación principal del gobierno español fuera reforzar la estructura defensiva del Imperio, tarea en la que las costas novohispanas tendrían un papel principal.²² Además, las incursiones enemigas, o incluso el temor a ellas, afectaron considerablemente el comercio marítimo, lo que a su vez provocó retrasos comerciales y, por ende, una merma en las ganancias del erario real. Esto fue un aliado para proteger a los puertos así como los trabajos realizados en ellos.²³ Era pues necesario que se tomaran las medidas pertinentes para defender territorios, comercio y poblaciones novohispanos.²⁴

¹⁸ AGN, *General de Parte*, vol. 21, exp. 301, fs. 347-347v, "Proceso relativo a la detención y comiso del navío francés Nuestra Señora de Gracia en el Valle de Banderas", México, 13 de octubre de 1717.

¹⁹ Para llevar la nave fue necesario contratar tripulación en bahía Banderas. AGN, *General de Parte*, vol. 21, exp. 304, fs. 349-350v, "Proceso relativo a la detención y comiso del navío francés Nuestra Señora de Gracia en el Valle de Banderas", México, 15-18 de octubre de 1717.

²⁰ ORTEGA SOTO, 2001, pp. 40-41.

²¹ VIDARGAS, 1982, pp. 221-222; ORTEGA SOTO, 2001, pp. 178-179.

²² SOUTO MANTECÓN, 2001, p. 42.

²³ Para ver cómo los conflictos internacionales afectaron las actividades mercantiles practicadas en los principales puertos novohispanos, véase SOUTO MANTECÓN, 2000, pp. 116-117; ORTIZ DE LA TABLA, 1978, pp. 7-8; YUSTE, 1984, p. 68.

²⁴ SOUTO MANTECÓN, 2001, p. 43. En la defensa portuaria, los capitales de los comerciantes acaudalados también estuvieron presentes ya que a ellos les interesaba contar con mejores sistemas defensivos que protegieran sus inversiones en el comercio marítimo. Véase GRAFENSTEIN GAREIS, 2000, p. 44.

Todo lo anterior afectó a los puertos de altura de la Nueva España, ya que como era por donde transitaban las principales riquezas del virreinato, se temía que los ataques enemigos se centraran en ellos. Por eso, la defensa de esos establecimientos fue uno de los principales objetivos de las autoridades coloniales.

POLÍTICAS DEFENSIVAS DURANTE EL SIGLO XVIII

A la llegada de los borbones al trono español se realizaron importantes transformaciones en las marinerías hispanas y novohispanas.²⁵ Algunos de estos cambios se relacionaron con las navegaciones, con los puertos y con el personal marítimo.

En primer lugar, se reforzaron las condiciones de las fortalezas de Veracruz y Acapulco. Aunque San Juan de Ulúa y San Diego se construyeron desde el siglo XVI, fue necesario mejorar sus condiciones y vigilar que contaran con armas y personal que pudiese hacer frente a las agresiones enemigas. Las autoridades coloniales también tuvieron que financiar de forma regular tropas y milicias. El grueso de las fuerzas estaba en Veracruz. Por su parte, Acapulco contó sólo con algunos contingentes.²⁶ Se intentó mejorar la defensa militar de las fortalezas portuarias estableciendo cambios en las rutinas, los armamentos y el personal; éste último incluía desde las máximas autoridades hasta los soldados y batallones de negros y mulatos.

Los batallones portuarios tuvieron actividades diferentes en las costas del Pacífico y en las del Atlántico; esto se debía a que el peligro de incursiones enemigas no se temía con la misma intensidad. En un puerto como Veracruz la interacción con naves extranjeras era más común, por lo que las rutinas y el personal militar fueron más regulares. En el caso de Acapulco las estrategias defensivas eran menos elaboradas y el personal era reducido y no siempre especializado. Baste decir que en ese puerto los soldados combinaban sus obligaciones con otras actividades como la agricultura, la ganadería o algún oficio; incluso algunos de sus trabajos

²⁵ Geoffrey Walter explica las transformaciones que sufrió el sistema marítimo español a la llegada de los borbones al trono español. Véase WALTER, 1979, pp. 130-131.

²⁶ MARICHAL, 1999, p. 43.

podían centrarse en el acondicionamiento del puerto en lugar de faenas de patrullaje.²⁷

La cuestión de la pólvora era un problema en esos establecimientos. Esto se debía a que la humedad de las costas la inutilizaba, por lo que era conveniente llevarla a los puertos sólo cuando fuese necesario. Las armas corrían una suerte similar ya que se oxidaban y quedaban en un estado tan deplorable que era difícil usarlas de nuevo; por ello debía de contarse con armeros que las repararan y les dieran mantenimiento.

Se intentó que las costas de la Nueva España fueran patrulladas tanto por mar como por tierra. Por mar, se recurrió al navío de aviso, el cual se había establecido desde fines del siglo XVI en ambas costas pero funcionando de forma distinta en cada una de ellas; esto se debió a sus características geográficas y a las experiencias que sus habitantes tenían en enfrentamientos bélicos o incursiones enemigas.²⁸ En el Atlántico el navío de aviso mantenía comunicación constante entre los puertos del Caribe; en el Pacífico informaba de la llegada de la Nao de China, la escoltaba y también anunciaba la presencia de naves que practicasen transacciones ilegales o de enemigos.²⁹

Por tierra, se intentó contar con poblaciones que pudiesen defender al virreinato en caso de incursiones. Sin embargo, las condiciones físicas de las regiones marítimas no ayudaron a su rápido asentamiento. Las costas novohispanas en su mayoría eran calurosas, húmedas y llenas de plagas de insectos que, además de dificultar la estancia de habitantes y trabajadores, también eran transmisores de padecimientos como malaria o fiebre amarilla, entre muchos otros. Las duras condiciones de los puertos provocaron que durante mucho tiempo éstos fueran zonas de tránsito

²⁷ En 1782 unos soldados de Acapulco se quejaron ante las autoridades de que sus faenas no debían incluir labores de limpieza en el puerto; la respuesta de las autoridades locales fue de que no debían quejarse ya que a ellos se les pagaba por sus servicios, aunque estos no estuviesen ligados directamente con sus funciones de soldados (véase AGN, *Marina*, vol. 60, foja 21, "Carta de cabo y soldados de milicias urbanas de Acapulco al castellano de ese puerto Juan Francisco Regis", Acapulco, 2 de junio de 1782). Por otro lado, Virginia González explica cómo algunos de los habitantes menos pobres de Acapulco, como los tenderos y abarroteros, formaban parte de las milicias de la localidad. Véase GONZÁLEZ CLAVERÁN, 1989, pp. 94-95.

²⁸ SALES COLÍN, 2000, p. 87.

²⁹ A pesar de sus funciones proteccionistas, los navíos de aviso participaron activamente en el contrabando. Las funciones del navío de aviso pueden verse con detalle en GERHARD, 1960, p. 121-122 y en SALES COLÍN, 2000 p. 89.

comercial que sólo se llenaban de gente cuando las flotas o las naos arribaban; el resto del tiempo eran pequeños asentamientos en su mayoría poblados por personas que podían resistir los climas tropicales, entre los que se encontraban unos cuantos españoles, los negros, los mulatos e incluso los filipinos. Así lo dejan ver las descripciones de esos establecimientos, como la de Antonio de Ulloa, quien se refirió a la población de Veracruz en los términos siguientes: “En cuatro clases puede dividirse el vecindario de aquella ciudad. Y son: españoles blancos y criollos, españoles europeos, negros y mixtos de los blancos y negros, como son los mulatos, y de otras castas de color”.³⁰

Respecto a Acapulco, desde el siglo XVII Giovanni Gemelli explicó que este lugar parecía más un humilde pueblo de pescadores que el primer emporio del Mar del Sur y escala de China, que en general era habitado por negros, mulatos y unos cuantos comerciantes españoles y que éstos últimos sólo estaban ahí en las épocas de feria.³¹ Las condiciones del puerto al parecer no cambiaron demasiado a lo largo del siglo XVIII, algo que se evidencia con esta descripción de Alejandro de Humboldt: “La población de esta miserable ciudad, habitada casi exclusivamente por hombres de color, asciende a nueve mil almas cuando llega la nao de China, pero ordinariamente no pasa de cuatro mil”.³²

Era imperativo que la situación poblacional de los puertos cambiara ya que no podían carecer de vigilancia permanente. Fue necesario tratar de aprovechar los recursos humanos y económicos que las costas novohispanas ofrecían para su propio resguardo. En ambos litorales se organizaron compañías de milicianos y batallones compuestos de españoles, negros, mulatos y mestizos que se encargarían de patrullar los litorales.³³ Se intentó que las milicias fueran la primera línea de defensa.³⁴ Sus inte-

³⁰ Tomado de SOLANO, 1987, p. 29.

³¹ GEMELLI CARERI, 1983, pp. 7-8.

³² HUMBOLDT, 1991, p. 156. Sobre el tema también pueden verse las descripciones que hicieron algunos miembros de la expedición de Alejandro Malaspina y José Bustamante: GONZÁLEZ CLAVERÁN, 1989, pp. 93-94 y GONZÁLEZ CLAVERÁN, 1988, p. 72.

³³ VINSON III, 1996, p. 240; GUEDEA, 2002, p. 153. Al parecer, a los negros se les usó menos en las costas del Pacífico debido a que su número era menor al que existía en las costas del Atlántico. Véase VELÁSQUEZ, 1956, p. 50.

³⁴ ARCHER, 1983, p. 16.

grantes se ubicaban en puestos de observación irregulares a lo largo de las poco vigiladas costas y su función era perseguir y atrapar a tripulaciones de barcos y a contrabandistas que arribaran a lugares no autorizados.³⁵ La creación de dichas milicias se orientaba más a la organización de los habitantes en caso de una invasión extranjera que a una militarización de la sociedad novohispana.³⁶

Las poblaciones cercanas a las costas también participaron en la defensa portuaria. Los vecinos tenían la obligación de vigilar y proteger esos territorios en caso de ataques, por lo que debían estar preparados para ello.³⁷ El sistema de vigías o de alarmas fue muy usado en las costas novohispanas. A lo largo de los litorales se establecieron atalayas desde donde se les podía vigilar. Así se anunciaba la presencia de naves enemigas o contrabandistas.³⁸ Con el sistema de vigías las autoridades se ahorran el gasto de tener fuerzas permanentes en las costas.

A pesar de esas actividades defensivas, las autoridades, metropolitanas y novohispanas, sabían que no eran suficientes y que se debían tomar nuevas y más eficaces medidas que protegieran las costas del virreinato. Algunas de ellas se centraron en el mejor conocimiento de los litorales, en la organización de expediciones de reconocimiento, en la fundación de nuevos establecimientos (algunos de tipo militar) y de poblaciones costeras permanentemente habitadas.

Conocer los litorales, así como sus características físicas, significaba un mejor control de ellos. Por eso, desde el siglo XVIII, en Veracruz y Acapulco aumentaron considerablemente las expediciones cartográficas, principalmente sobre los territorios menos conocidos como los del noroeste americano.³⁹ Se percibió que para organizar dichos viajes, se necesitaba contar con nuevos establecimientos. Como ejemplo puede

³⁵ VELÁSQUEZ, 1956, p. 55; ARCHER, 1983, pp. 16-17.

³⁶ ORTIZ ESCAMILLA, 1996, pp. 219-220.

³⁷ GUEDEA, 2002, p. 155.

³⁸ Un ejemplo del uso de indígenas como vigías puede verse en PINZÓN RÍOS, 2004, pp. 138-140. Respecto a los vigías en las costas de Yucatán, pueden verse los ejemplos explicados por OJEDA, 1999, pp. 120-124. También el sistema de vigías costeros es explicado por LYNCH, 1970, p. 256.

³⁹ TRABULSE, 1996, pp. 52-53; MENDOZA VARGAS, 2003, p. 172.

verse el caso de San Blas, puerto creado para desempeñar faenas específicas de protección costera que consistían en patrullajes, defensa de la Nao de China y organización de expediciones cartográficas y de abasto a las misiones; posteriormente también se realizaron actividades comerciales.⁴⁰ Hay que entender que muchos de estos nuevos establecimientos se hacían en función de los puertos principales, puesto que seguían dependiendo de ellos respecto a materiales, armas, oficiales y tripulantes, entre otros.

Con las medidas impulsadas en las zonas costeras novohispanas se había observado que la mejor defensa con la que éstas podían contar era el establecimiento de poblaciones que las vigilaran, protegieran y mantuvieran comunicación constante a partir de navegaciones.⁴¹ Para lograr atraer a nuevos habitantes fue necesario que en los litorales se desarrollaran actividades económicas lucrativas. Para fines del siglo XVIII las transacciones comerciales se habían multiplicado, por lo que cada vez era mayor el número de personas que se trasladaba a esos lugares para participar en ellas. Lo anterior hizo que en los asentamientos costeros aumentara el número de pobladores.⁴²

Sin embargo, las condiciones físicas seguían dificultando los asentamientos en esos lugares. Durante un tiempo se consideró que los climas costeros ofrecían cierto beneficio defensivo; los males tropicales debilitarían a los agresores y así se les podría rechazar con facilidad.⁴³ Incluso Humboldt llegó a hacer referencia a esta situación al comentar: “La insalubridad de las costas, que entorpece el comercio, facilita de otra parte la defensa del país contra la invasión de cualquier enemigo europeo”.⁴⁴ Y en el caso de Veracruz, opinó: “[...] los peritos en el arte piensan que el castillo de Ulúa está en estado de resistir todo el tiempo necesario para que la extrema insalubridad del clima ejerza su influencia

⁴⁰ GUTIÉRREZ CAMARENA, 1956; CALDERÓN QUIJANO, 1996, pp. 141-142.

⁴¹ GUIRAO, 1989, pp. 274-275.

⁴² El desarrollo de puertos en el noroeste puede verse en ORTEGA SOTO, 2001, pp. 25-26; VIDARGAS, 1982 pp. 256-257. El desarrollo del puerto de Veracruz puede verse en SOUTO MANTECÓN, 2001, pp. 105-107; SOUTO MANTECÓN, 2000, pp. 113-115; BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ y DÍAZ CHÁZARO, 1996, pp. 87-88, entre otros.

⁴³ ARCHER, 1983, pp. 59-60.

⁴⁴ Humboldt hizo referencia a esa estrategia defensiva, véase HUMBOLDT, 1991, p. 512.

sobre los sitiadores, y para que las fuerzas de tierra puedan bajar de la mesa Central".⁴⁵

El problema era que las condiciones físicas no distinguían entre defensores y agresores, por lo que dicha estrategia no fue del todo útil. Por lo tanto, era necesario que las autoridades aplicaran medidas sanitarias que contrarrestaran los males provocados por los climas costeros. Algunas de éstas fueron el desmonte de los puertos para que circulara mejor el aire, el desecamiento de pantanos para reducir la población de mosquitos e incluso medidas de higiene como sahumeros de azufre, tanto en barcos como en los mismos puertos.⁴⁶ Al respecto, Humboldt llegó a hacer sugerencias de cómo mejorar las condiciones sanitarias de Veracruz:

[...] no es menos cierto que la insalubridad del aire de Veracruz disminuirá sensiblemente, si se consiguiere secar los pantanos que rodean a la ciudad; si se proporcionase agua potable a los habitantes; si se alejase de ellos los hospitales y cementerios; si se hiciesen frecuentes fumigaciones de ácido muriático oxigenado en las salas de los enfermos, en las iglesias y sobre todo a bordo de los barcos; en fin, si se derrumbasen las murallas de la ciudad, que tienen a la población apiñada en un corto recinto e impiden la circulación del aire, sin evitar por eso el comercio de contrabando.⁴⁷

El problema de la mortandad en los puertos novohispanos no mejoró mucho a lo largo del periodo colonial. Los males que provocaban el calor y la humedad mataban a muchas personas. Incluso a principios de siglo XIX, según las descripciones que hizo Humboldt, aquellos lugares seguían siendo considerados enfermizos y malsanos:

Las fiebres intermitentes reinan en toda la costa desde la boca de Alvarado hasta Tamiagua, Tampico, y aún hasta las llanuras del Nuevo Santander. La falda occidental de la cordillera de México, y las costas del mar del Sur, desde Acapulco hasta los puertos de Colima y de San Blas, son también malsanos.⁴⁸

⁴⁵ HUMBOLDT, 1991, p. 563.

⁴⁶ Archivo Histórico de la Antigua Facultad de Medicina, leg. 4, exp. 8, fs. 9-13, "Informe sobre sahumeros que se hacen en naves para evitar el contagio de viruela", México, 18 de abril de 1793.

⁴⁷ HUMBOLDT, 1991, p. 356.

⁴⁸ HUMBOLDT, 1991, p. 41.

Las condiciones físicas de los puertos novohispanos, así como la falta de habitantes permanentes, también impidieron que durante mucho tiempo aquéllos pudieran contar con grandes urbanizaciones.⁴⁹ Por ejemplo, las descripciones existentes sobre Veracruz se refieren al lugar como “la ciudad de las tablas”; esto se debía a que buena parte de sus construcciones eran de madera.⁵⁰ El desarrollo de Acapulco fue todavía menor al de Veracruz; los continuos temblores que se padecían en el lugar impedían la construcción de edificaciones elevadas.⁵¹

Una de las principales medidas sanitarias tomadas en los puertos, a partir de la segunda parte del siglo XVIII, fue el envío de personal calificado (cirujanos y sangradores en su mayoría) que pudiesen curar y hasta prevenir los “males costeros”. Antes, la atención que se daba a los enfermos corría a cargo de órdenes religiosas que laboraban en los hospitales portuarios, pero había muchas quejas sobre la mala atención que daban.

En general, las medidas sanitarias tenían por objetivo sanear lo suficiente los establecimientos costeros como para que los trabajadores, de mar y tierra, pudiesen vivir en ellos de forma permanente y así tener a su cargo la protección de los litorales de la Nueva España.

EL PERSONAL NÁUTICO Y PORTUARIO EN LA DEFENSA DE LAS COSTAS

La marinería ocupaba un papel principal en la defensa portuaria. Este personal tuvo a su cargo diversas faenas que habilitaban a los establecimientos costeros e incluso permitían que sus actividades no se vieran frenadas por contratiempos. Una de sus principales funciones fue la

⁴⁹ Según Bernardo García Martínez, una población tiene un modo “urbano” de vida si los vecinos habitan pared con pared y hacen uso intensivo de los espacios públicos (como la plaza, las carnicerías, los molinos, la iglesia, etc.) varias veces al día. Hasta las poblaciones pequeñas pueden desarrollar este tipo de vida, aunque el nivel de urbanización sea distinto en cada una de ellas. Véase GARCÍA MARTÍNEZ, 2004, p. 39.

⁵⁰ Thomas Gage llegó a la Nueva España como parte de la Orden de Santo Domingo en 1625. Su objetivo era dirigirse al puerto de Acapulco para embarcarse a las Filipinas y realizar una labor evangelizadora, sin embargo, escapó y se dirigió a la provincia de Guatemala donde continuó con labores religiosas. Para 1637 desertó de la Orden y regresó a Inglaterra, donde publicó sus conocimientos sobre los reinos hispanos que visitó. Su obra fue publicada en inglés en 1648. Véase GAGE, 1982, p. 88.

⁵¹ GEMELLI CARERI, 1983, p. 7.

reparación de embarcaciones, navegación de cabotaje, atención a barcos de azogue o de registro extraordinario y, principalmente, el acondicionamiento y limpieza de los puertos con la finalidad de que éstos estuvieran en condiciones de realizar actividades comerciales y de defender al territorio en caso de incursiones enemigas.⁵²

El personal marítimo y portuario en su mayoría estaban compuesto de españoles y otros europeos, sin embargo, entre sus filas (legal o ilegalmente) también había numerosa población negra, indígena y de castas. Podría decirse que en las faenas costeras y marítimas se echó mano de todo aquel que pudiese trabajar, incluso antes de que hubiera tenido experiencia alguna en esas labores.⁵³ El puerto de Veracruz contó con mayor personal marítimo ya que en él permanecían hombres que quedaban en el lugar por retrasos comerciales, enfermedades o deserción. La presencia de los navegantes tuvo su lado benéfico ya que continuamente se carecía de personal marítimo y portuario debido a que muchos de los tripulantes llegaban debilitados de sus travesías, por lo tanto, los que estaban en ese establecimiento ocupaban sus lugares; así se evitaba carecer de personal calificado. Antonio de Ulloa hizo referencia a esta situación al explicar: “Esta gente nunca sobra, porque entre muertos, enfermos que no pueden seguir y desertores, siempre faltan algunos”.⁵⁴

Además, esos hombres, de manera voluntaria o forzada, también podían ser enviados a otros puertos (principalmente del Pacífico) donde se careciera de personal suficiente para evitar que las faenas marítimas se vieran frenadas. Así puede verse en comentarios de Antonio de Ulloa, como el siguiente: “Me ha parecido muy bien la providencia de vuestra merced para los Partidos, encargando el arresto y conducción de los desertores, y es factible que se cojan muchos [...] conociendo por la traza los que son marineros, no pueden engañarle”.⁵⁵

⁵² SOUTO MANTECÓN, 2000, p. 113.

⁵³ VIDARGAS, 1982, pp. 151-152; BORAH, 1975, p. 137; PIETSCHMANN, 1989, pp. 92-93.

⁵⁴ Tomado de SOLANO, 1987, p. 201.

⁵⁵ Tomado de SOLANO, 1987, p. 176. Para ver cómo las tripulaciones que quedaban en Veracruz eran empleadas en otras embarcaciones e incluso en otros puertos novohispanos, véase PINZÓN RÍOS, 2000, pp. 84-87.

Como era constante la carencia de personal náutico, fue necesario para las autoridades coloniales comenzar a instruir a la gente de las localidades y a enseñarles los oficios del mar. Así se echaría mano de ellos incluso en las navegaciones. Lo anterior se deja ver en este informe de José Bustamante: “Se ha completado la tripulación de las faltas que ha tenido desde Panamá con indios filipinos quedados aquí de las naos y alguno otro natural de aquí. No ha sido posible aumentar el número según me prevenía don Alejandro Malaspina, y sólo resta el recurso de poderlo verificar en San Blas”.⁵⁶

Los pobladores adaptados a las condiciones físicas de los puertos terminaron desempeñando las labores náuticas; los oficios terrestres fueron más fácilmente aprendidos por los novohispanos. Algunos personajes de la época como Miguel Constanzó, Antonio de Areche, Antonio de Ulloa y José de Gálvez recomendaban que en los establecimientos portuarios se asentaran maestros artesanos (con sus respectivas familias o, en el caso de ser solteros, que se casaran) para que compartieran sus conocimientos con los habitantes del lugar.⁵⁷ Sólo así se crearían oficios, se daría empleo a los habitantes y se lograría su arraigo en los puertos. Y esa política de instrucción en cierta medida funcionó, lo que se evidencia en el continuo uso que se hizo del personal portuario; en ocasiones, incluso, se confió más en ellos, como lo deja ver este comentario de Ulloa: “[...] los carpinteros los hay en el país, como quiso vuestra merced de oficio. Y estos son siempre mejores que los europeos, por estar naturalizados con los climas, en donde se ve. Que poco o mucho siempre enferman y no son tanto de trabajo como los patricios”.⁵⁸

Para finales del siglo XVIII la ciudad de Veracruz creció considerablemente, lo que provocó que su población también lo hiciera. Dicho puerto dejó de ser sólo una zona de tránsito comercial para convertirse en un asentamiento heterogéneo, integrado por empleados del lugar así como por comerciantes.⁵⁹

⁵⁶ BUSTAMANTE, 1987, p. 203.

⁵⁷ MONCADA MAYA, 1999, p. 145. Esta situación también puede verse en PINZÓN RÍOS, 2004, a lo largo del cap. 3.

⁵⁸ Tomado de SOLANO, 1987, pp. 203-204.

⁵⁹ SOUTO MANTECÓN, 2001, pp. 101-103.

Acapulco, por su parte, todavía a finales del siglo XVIII continuaba siendo un lugar poco habitado y principalmente usado como zona de tránsito; aunque sí se había incrementado su población. Los grandes comerciantes continuaban viviendo en la ciudad de México y el personal marítimo generalmente no residía en el puerto sino que se ubicaba en las cercanías del lugar o arribaba en las naos. Los primeros generalmente pertenecían a los pueblos de los alrededores y participaban en labores de carga, descarga, reparaciones, abasto e incluso defensa de esas costas.⁶⁰

En general, a fines del siglo XVIII se había visto que los puertos de la Nueva España necesitaban contar con el personal suficiente para practicar las diversas faenas náuticas, portuarias, defensivas, etc. Un puerto que funcionara de forma correcta era un establecimiento que podría defenderse de agresiones enemigas; esto se debía a que su personal siempre estaría preparado para solucionar cualquier problema que se presentara en ellos.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Los peligros que por largo tiempo acecharon a las costas novohispanas provocaron en ellas reacciones que en ocasiones mantuvieron a esos establecimientos funcionando con regularidad. Esa situación se hizo más evidente durante el siglo XVIII, cuando los conflictos internacionales se extendieron a las costas americanas.

Las medidas defensivas adoptadas en los litorales coloniales no únicamente respondieron a las órdenes de autoridades hispanas y a las reformas marítimas que éstas impulsaron a lo largo del siglo XVIII, sino que también tuvieron que tomarse en cuenta las posibilidades económicas, humanas y físicas del virreinato, y más específicamente las de cada uno de sus establecimientos costeros.

En la defensa de los litorales coloniales también fue de vital importancia la población, la cual desempeñaba muy diversas actividades militares, agrícolas y comerciales, entre otras, que mantuvieron a los puertos funcionando con regularidad. Todo lo anterior influyó en el desarrollo portuario

⁶⁰ DEHOUE, 1994, p. 107; GARCÍA DE LOS ARCOS, 1996, pp. 166-167.

de la Nueva España, en cuyos litorales hubo aumento de población y, por lo mismo, mayores posibilidades de hacer frente a alguna agresión.

Los puertos fueron la primera línea defensiva de los territorios novohispanos, por ello fue tan necesario dotarlos de los medios suficientes que los prepararan para dicha función. Las autoridades se preocuparon por esa situación e intentaron transformar a los establecimientos costeros en verdaderos bastiones que protegieran al virreinato.

BIBLIOGRAFÍA

ARCHER, Christon I.

1983 *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, FCE, México, 413 pp.

BLÁZQUEZ, Carmen y Concepción DÍAZ CHÁZARO

1996 "La ciudad y el puerto de Veracruz: una retrospectiva", en *Veracruz, primer puerto del continente*, pról. de Guillermo Tovar de Teresa, ICA/Fundación Miguel Alemán A. C., México, pp. 67-125.

BORAH, Wodrow

1975 *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, Instituto Nacional de Comercio Exterior, México, 258 pp.

BUSTAMANTE, José

1987 *Diario general de viaje: Corbeta Atrevida*, t. IX, estudio preliminar de Dolores Higuera, serie La Expedición Malaspina, Ministerio de Defensa/Museo Naval, Madrid, 381 pp.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio

1996 *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, pról. de Ramón María Serrera, MAPFRE, España, 763 pp.

DEHOUE, Daniele

1994 *Entre el caimán y el jaguar: los pueblos indios de Guerrero*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 210 pp.

GAGE, Thomas

1982 *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, introd. y ed. de Elisa Ramírez Castañeda, col. SEP/80, núm. 38, FCE, México, 367 pp.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio

1997 "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVIII", en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, serie Historia, INAH, México, pp. 17-33.

2002 *El mar de los deseos. El Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, Siglo XXI/Gobierno del Estado de Quintana Roo, México, 244 pp.

- 2004 *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, Plaza y Janés, México, 206 pp.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, Fernanda
 1996 *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia, 1756-1818*, Potrerillos Editores, México, 338 pp.
- GARCÍA ICAZBALCETA, Joaquín
 1963 *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España, siglo XVI*, Porrúa, Madrid, 184 pp.
- GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo
 2004 *El desarrollo regional y la organización del espacio, siglos XVI al XX*, col. Historia Económica, núm. 88, UNAM/Océano, México, 107 pp.
- GEMELLI CARERI, Giovanni Francesco
 1983 *Viaje a la Nueva España*, estudio preliminar, trad. del italiano y notas por Francisca Perujo, serie Nueva Biblioteca Mexicana, núm. 29, Dirección General de Publicaciones, Conaculta/UNAM, México, 214 pp.
- GERHARD, Peter
 1960 *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*, The Arthur Clark Company, California, 274 pp.
 2000 *Geografía histórica de la Nueva España. 1519-1821*, 2a. ed. en español, serie Espacio y Tiempo, núm. 1, IIH-UNAM, México, 495 pp.
- GONZÁLEZ CLAVERÁN, Virginia
 1988 *La expedición científica de Malaspina en Nueva España 1789-1794*, El Colegio de México, México, 528 pp.
 1989 *Malaspina en Acapulco*, Turner Quinto Centenario, España, 217 pp.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von
 2000 "El abasto de la escuadra y las plazas militares del gran Caribe, con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779", en Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/IIH-UNAM, México, pp. 42-83.
- GUEDEA, Virginia
 2002 "La organización militar", en Wodrow Borah (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España*, IIH-UNAM, México, pp. 135-166.
- GUIRAO, Ángel
 1989 "Notas para una comparación entre las expediciones a la Patagonia y a las del noroeste americano", en José Luis Peset (coord.), *Culturas de la costa noroeste de América*, Sociedad Estatal Quinto Centenario/Turner Libros, España pp. 265-289.
- GUTIÉRREZ CAMARENA, Marcial
 1956 *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, introd. de Ernesto de la Torre, Jus, México, 217 pp.

- HUMBOLDT, Alejandro de
1991 *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, 5a. ed., estudio preliminar, revisión de texto, cotejos, notas y anexos de Juan Ortega y Medina, col. "Sepan cuantos...", núm. 39, Porrúa, México, 698 pp.
- ITA, Lourdes de
2001 *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, FCE/Universidad de San Nicolás de Hidalgo, México, 230 pp.
- LISS, Peggy K.
1989 *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, FCE, México, 395 pp.
- LYNCH, John
1970 *España bajo los Austrias*, trad. del inglés por J. M. Bernadas, Península, Barcelona, 459 pp.
1989 *El siglo XVIII: Historia de España*, trad. del inglés por Juan Faci, Crítica, Barcelona, 408 pp.
- MARICHAL, Carlos
1999 *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, serie Estudios, FCE/El Colegio de México, México, 366 pp.
- MARTOS LÓPEZ, Luis Alberto
2005 "De piratas y una costa olvidada", *Diario de Campo*, INAH, México, enero-febrero, núm. 31, pp. 24-31.
- MENDOZA VARGAS, Héctor
2003 "La geografía de la Ilustración española y novohispana: la organización de los proyectos a finales del siglo XVIII", en Omar Moncada (coord.), *La geografía de la Ilustración*, serie Temas Selectos de Geografía de México, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 157-198.
- MONCADA MAYA, Omar
1999 "Los ingenieros militares en Californias. Siglo XVIII", en *Fronteras en movimiento. Expansión en territorios septentrionales de la Nueva España*, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 127-153.
- MONTERO, Pablo
2005 "Acerca de piratas y de imperios", *Diario de Campo*, INAH, México, enero-febrero, núm. 31, pp. 14-23.
- OJEDA, Victoria
1999 *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán, 1750-1847*, tesis de Doctorado en Antropología Física y Letras, UNAM, México.
- ORTEGA SOTO, Martha
2001 *Alta California: una frontera olvida del noroeste de México 1769-1846*, UAM-I/Plaza y Valdés Editores, México, 493 pp.

ORTIZ DE LA TABLA, Javier

1978 *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 456 pp.

ORTIZ ESCAMILLA, Juan

1996 "Las guerras napoleónicas y la defensa de la Nueva España en la provincia de Veracruz, 1793-1810", en Carmen Blázquez, Carlos Contreras y Sonia Pérez Toledo (coords.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana/UAM-I, México, pp. 213-221.

PIETSCHMANN, Horst

1989 *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, FCE, México, 247 pp.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe

2000 *Entre cargadores y lobos de mar. El caso del navío mercante Santa Anna ante las Reformas Borbónicas (1775-1790)*, tesis de Licenciatura en Historia, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, México, 124 pp.

2004 *Entre el deber y la muerte. Hombres de mar en las costas novohispanas. El caso de San Blas (1768-1800)*, tesis de Maestría en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 298 pp.

SALES COLÍN, Oswaldo

2000 *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, Plaza y Valdés Editores, México, 206 pp.

SOLANO, Francisco de

1987 *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, serie Fuentes, núm. 2, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Biblioteca Nacional de México, UNAM, México, 426 pp.

SOUTO MANTECÓN, Matilde

2000 "La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil", en Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/IIH-UNAM, México, pp. 110-139.

2001 *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 349 pp.

TRABULSE, Elías

1996 *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, FCE/El Colegio de México, México, 181 pp. [1a. reimpr. de la 1a. ed. de 1994].

- VELÁSQUEZ, María del Carmen
1956 *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, El Colegio de México, México, 256 pp.
- VIDARGAS, Juan Domingo
1982 *Navegación y comercio en el Golfo de California, 1740-1824*, tesis de Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 313 pp.
- VICTORIA OJEDA, Jorge
1999 *De la defensa a la clandestinidad: el sistema de vigías en Yucatán 1750-1847*, tesis de Doctorado en Antropología Física, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 261 pp.
- VINSON III, Ben
1996 "Las compañías milicianas de pardos y morenos en la Nueva España. Un aporte para su estudio", en Carmen Blázquez, Carlos Contreras y Sonia Pérez Toledo (coords.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana/UAM-I, México, pp. 239-249.
- WALTER, Geoffrey
1979 *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Ariel, España, 352 pp.
- WILLIAMS, Glyn
2002 *El mejor botín de todos los océanos: La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, trad. del inglés por José Manuel Álvarez, Turner/Océano, Madrid, 368 pp.
- YUSTE, Carmen
1984 *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, México, 98 pp.
2000 "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", en Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/IIH-UNAM, México, pp. 21-41.