

# San Juan de Ulúa y Veracruz: miradas cruzadas desde la historia y la antropología

VIRGINIE THIÉBAUT

**L**A FORTALEZA DE SAN JUAN DE ULÚA y la ciudad de Veracruz forman un binomio inseparable cuyas características han llamado la atención de numerosos historiadores y especialistas de otras disciplinas a lo largo del tiempo. Un campamento, considerado como el primer asentamiento de Veracruz, se instaló en 1519 sobre la playa frente al islote donde se erigió la fortaleza. En 1599, la ciudad regresó de manera definitiva al mismo lugar, después de su instalación temporal en la playa de Quiahuixtlan y, de manera más duradera, en La Antigua. Esta historia de la “Vagabunda” Veracruz, como la bautizara Germán Arciniegas en su *Biografía del Caribe*,<sup>1</sup> ha dado pie a muchos estudios y explicaciones relacionados con las características físicas de sus emplazamientos, las distancias entre ellos, sus relaciones con los caminos, pero también ligados a cuestiones socioeconómicas.

A lo largo de toda la época colonial el principal acceso a la Nueva España se hizo mediante el castillo de San Juan de Ulúa y la ciudad de Veracruz, lo que explica su importancia. Así, la llamada Nueva Veracruz gozó de “una posición de monopolio”, privilegio heredado de su emplazamiento anterior (La Antigua);<sup>2</sup> por allí entraban y salían personas y mercancías y se concentraban los productos de exportación e importación que circulaban entre el virreinato y España. Los otros puertos de la costa, como Pánuco, Medellín y Coatzacoalcos, muchos menos importantes, se utilizaban sobre todo para evadir el impuesto marítimo sobre las mercancías. En Veracruz confluían los caminos terrestres, y el tráfico marítimo se prolongaba mediante la actividad de numerosos arrieros y carreteros que enlazaban la costa central del

<sup>1</sup> ARCINIEGAS, 1966, p. 92.

<sup>2</sup> GARCÍA DE LEÓN, 2011, p. 470.

Golfo con el Altiplano y la Ciudad de México y con otros puntos secundarios (Puebla, Tlaxcala, Xalapa). En Veracruz se insertaban también rutas marítimas comerciales conectadas con el Caribe (Campeche, Yucatán, San Juan de Puerto Rico, Portobelo, Cartagena de Indias, entre otros) y con Venezuela y América Central. De hecho, entre mediados del siglo XVI y la primera mitad del XVII, el binomio fortaleza-ciudad constituyó un importante espacio económico y comercial definido por Antonio García de León como “el corazón de la economía mundo”,<sup>3</sup> que concentraba una multitud de personas, actividades, encuentros e intercambios.

El islote de San Juan de Ulúa, protegido naturalmente por una barrera de arrecifes, fue gradualmente reforzado con fortificaciones mientras que la cortina de las argollas del baluarte servía de atracadero para las naves. Las actividades mercantiles de Veracruz, situada enfrente del islote de Ulúa a partir del siglo XVII, dependían de la llegada y partida de la flota: durante dos o tres meses al año se llenaba de marineros, funcionarios, comerciantes y arrieros, convirtiéndose así en “la ciudad más rica de este lado del Atlántico”, vaciándose después de gran parte de su población flotante. Sin embargo, las actividades comerciales continuaban aunque con un ritmo mucho más lento, y la ciudad, a pesar de su inestabilidad material y sus pequeñas dimensiones, se iría consolidando poco a poco.<sup>4</sup>

Los cinco textos presentados en este número temático de *Ulúa* abarcan una larga temporalidad que va desde la época prehispánica hasta mediados del siglo XIX, y abordan de manera individual y/o sincronizada la fortaleza de San Juan de Ulúa y la ciudad de Veracruz. Permiten evidenciar, directa o indirectamente, la relación íntima existente entre la fortaleza y la ciudad en el muy largo plazo.

En el primer artículo, titulado “Geografía, astronomía e historia precortesiana en San Juan de Ulúa”, Rubén B. Morante López da informaciones sobre la formación geológica de la Planicie costera de Veracruz, con sus numerosos cayos, bajos e islas, y estudia los usos rituales del islote durante la época prehispánica. Se refiere a lo ocurrido en el panorama celeste, que fue interpretado como un presagio de la llegada de los conquistadores

<sup>3</sup> GARCÍA DE LEÓN, 2011, p. 475.

<sup>4</sup> GARCÍA DE LEÓN, 2011, pp. 485-486.

españoles. Esta asociación de la observación de los fenómenos astronómicos con la mitología mexicana lleva al autor a reconstruir los movimientos estelares del siglo XVI, observados por los sabios de Moctezuma, quienes pudieron vincularlos con la mitología y el presagio del regreso de Quetzalcóatl. Finalmente, el autor explica cómo el islote fue utilizado después del primer contacto con los españoles y evoca los cambios sucesivos de sede de la ciudad de Veracruz. Esta combinación de información geográfica, arqueoastronómica e histórica constituye un acercamiento innovador y original al islote-fortaleza y a sus usos posteriores.

Los tres artículos que siguen se enfocan a las fortificaciones y construcciones que forman parte del castillo de San Juan de Ulúa, relacionándolo en algunos casos con la ciudad amurallada de Veracruz. Abordan el tema desde varias perspectivas: el primero estudia de manera detallada el elemento específico y fundamental de la fortaleza de Ulúa que es el muelle; el segundo lo analiza desde el trabajo de los ingenieros militares, y el tercero resalta la importancia que tuvieron las condiciones climáticas concretas de la época colonial en la construcción de las murallas y otros edificios. Demuestran así que el estudio de la fortaleza y la ciudad amurallada va mucho más allá del análisis de la arquitectura militar, y que hay que tomar en cuenta también factores sociales, económicos, geográficos y climáticos, todos ellos vinculados estrechamente. Las fortificaciones del castillo y de la ciudad desde el siglo XVI fueron necesarias para la defensa frente a posibles invasiones extranjeras y para resistir los ataques de piratas y corsarios, y sirvieron de modelo para otros recintos fortificados en siglos posteriores. La arquitectura cambiante de la fortaleza, la construcción temprana de su muelle, sus usos sucesivos (hasta volverse museo en el siglo XX), la importancia que tuvo la ciudad amurallada en la historia militar de la Nueva España y en especial en algunas guerras y batallas emblemáticas, son otros puntos, no menos importantes, que contribuyen al interés que presenta el binomio San Juan de Ulúa-Veracruz.

Una de las obras más importantes y tempranas que se hizo en el islote de San Juan de Ulúa, cuando la ciudad se encontraba todavía en La Antigua, fue la construcción de un muelle. Como nos explican Judith Hernández Aranda y Roberto Jesús Ávila Hernández, autores del trabajo titulado “El virrey Antonio de Mendoza y las primeras obras en San Juan de Ulúa”,

su construcción fue iniciativa de este virrey y empezó en la década de 1530. Al permitir anclar los barcos provenientes de España, su objetivo era evitar las malas condiciones de la descarga y la pérdida de mercancías y esclavos, en virtud de los arrecifes que rodeaban el islote y de las malas condiciones climáticas que imperaban con frecuencia. Para llevar a cabo esta obra, el virrey Mendoza se asoció con el comerciante Pedro Varela. La construcción demoró a causa de los malos manejos por parte de los responsables (impugnados por el mismo Hernán Cortés) —por ejemplo, por el cobro abusivo de impuestos—, pero también debido a la dificultad de surtir de los materiales provenientes tanto de Nueva España como de Castilla y de conseguir los trabajadores necesarios. La existencia del muelle, documentada en 1550 y descrita como “una cortina de muralla de cal y piedra de mar”,<sup>5</sup> fue, sin embargo, crucial en la decisión de abandonar La Antigua y establecer la ciudad de manera definitiva en las llamadas Ventas de Buitrón, la playa situada frente al islote de San Juan de Ulúa, donde se habían asentado progresivamente casas, almacenes y mesones desde mediados del siglo XVI. Si los autores insisten en el papel de los dos instigadores principales, el virrey Antonio de Mendoza y Pedro Varela, y en las numerosas intrigas y pleitos que suscitaron las obras y el dinero involucrado en ellas, resaltan también la importancia del muelle como una de las primeras obras realizadas en San Juan de Ulúa, cuyo sistema constructivo sirvió luego de modelo en otras ciudades portuarias.

Las obras de defensa no se limitaron, sin embargo, a la construcción de la fortaleza y del muelle, sino que siguieron y se reforzaron a lo largo de los siglos siguientes. Gladys Martínez Aguilar y Sara Elizabeth Sanz Molina estudian, en su trabajo titulado “Por la defensa de un territorio: la proyección técnica de los ingenieros militares desde el fuerte de San Juan de Ulúa”, el papel que desarrollaron los ingenieros enviados por la Corona española para reforzar las fortificaciones de las ciudades y de los puertos en las colonias americanas. En el caso de la ciudad amurallada de Veracruz y del castillo de San Juan de Ulúa, se necesitaba mejorar las fortificaciones debido a la existencia de la actividad comercial que se desarrolló entre Nueva España y su metrópoli a lo largo de la época colonial y a la

<sup>5</sup> GARCÍA DE LEÓN, 2011, p. 90.

amenaza que representaban los piratas que codiciaban las cargas de alto valor que transportaban las naves que iban de salida. Posteriormente, la Guerra de los Siete Años entre España e Inglaterra (1756-1763) justificó otras obras de mejoramiento en las estructuras defensivas. La construcción entre el siglo XVI y el siglo XVIII de baterías en la costa, el reforzamiento de las murallas y la edificación de puertas, cuarteles y atarazanas, se realizaron por etapas sucesivas en la ciudad de Veracruz y su zona costera. Estas obras defensivas se debieron a la labor de los ingenieros militares, organizados jerárquicamente y formados técnica, científica y militarmente para la construcción y consolidación de dichas fortificaciones. El trabajo realizado por los ingenieros está descrito de manera precisa y las autoras destacan los vínculos estrechos existentes entre España y Nueva España, que dedicaron mayor atención e inversiones considerables a dichas obras.

El artículo de Adriana Gil Maroño, “El clima en el desarrollo de San Juan de Ulúa durante el Virreinato”, estudia la fortaleza durante la misma temporalidad, pero enfatiza el papel que tuvo el clima en las construcciones defensivas. Se basa tanto en las consecuencias de la Pequeña Edad de Hielo que afectó especialmente a Europa e influyó en las decisiones que se tomaron en ultramar, como en las condiciones climáticas específicas de la costa del Golfo, tales como huracanes, tormentas y frentes fríos, que complicaban la llegada y el resguardo de las naves en el puerto. La autora evidencia entonces que las obras efectuadas en el islote de San Juan de Ulúa no fueron solamente pensadas y realizadas en función de razones económicas y defensivas, sino que las condiciones climáticas tuvieron un papel fundamental. La autora explica también la difícil situación de la ciudad amurallada de Veracruz durante el siglo XVIII (hacinamiento, calor intenso, problemas de alimentación) y la contrasta con la del fuerte de Ulúa, que, a pesar de su cercanía, gozaba de una mejor ventilación, un buen surtimiento de agua y la posibilidad de almacenar víveres, así como de más seguridad y de un hospital.

El último artículo, “Puerto de pólvora. El sitio y bombardeo a Veracruz en marzo de 1847”, de Cristóbal Alfonso Sánchez Ulloa, se refiere a un episodio importante de la guerra entre México y Estados Unidos. El autor, con un impecable estilo literario, describe la expedición militar estadounidense y el sitio, bombardeo y la consecuente rendición de la ciudad de Veracruz en

marzo del año 1847. Una de las especificidades de la explicación reside en que el autor se posiciona desde distintas perspectivas, tanto desde fuera como desde dentro de la ciudad. Describe la organización de los invasores, con sus debilidades y sus puntos fuertes, en especial la importancia que tuvo la artillería naval en el bombardeo, frente a la cual las murallas de la ciudad no ofrecieron la protección necesaria. Explica en paralelo lo que pasó adentro de la ciudad: las destrucciones materiales, las pérdidas en vidas humanas, la falta de víveres, la mala calidad de las armas y el sentimiento de abandono que acabó predominando, conjunto de elementos que llevaron finalmente a la firma del tratado de capitulación, catorce días después del inicio del sitio. Al mismo tiempo el autor se refiere a la situación a nivel nacional: cómo el escenario político conflictivo en la capital del país obstaculizó el envío de tropas de apoyo y cómo las promesas de ayuda de Antonio López de Santa Anna llegaron demasiado tarde. Las tres perspectivas se complementan para explicar los motivos y causas del desenlace final de la batalla.

Finalmente, el ensayo de Juan Antonio Flores Martos, “Los cafés del puerto de Veracruz a fines del siglo XX: una etnografía” se refiere a la ciudad de Veracruz en la actualidad, tomando los cafés porteños como referencia. El autor los describe, a través de su experiencia vivida y de numerosos testimonios, como espacios de discusiones y de intercambios, pero también de exhibición y de “gustos particulares”, que forman parte de la cotidianidad de sus habitantes. Aunque no forme parte estrictamente del número temático, el ensayo representa una continuidad en cuanto a los trabajos anteriores, al ofrecernos un análisis extraordinariamente vivaz, realista y dinámico de estos espacios de vida. Aporta, en fin, una visión antropológica y social amplia de la Veracruz de hoy, herencia de la ciudad abigarrada, agitada y voluble de los siglos anteriores.

## BIBLIOGRAFÍA

ARCINIEGAS, Germán

1966 *Biografía del Caribe*, 2a. ed., col. Piragua, núm. 74, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio

2011 *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento 1519-1821*, Fondo de Cultura Económica, México.