En 1518 el navegante y expedicionario Juan de Grijalva siguiendo la ruta marítima marcada por su contemporáneo Hernández de Córdoba en 1517, arriba al islote de Tecpan Tlayacac y permanece diez días en las playas frente al islote que él llamará San Juan de Ulúa. Durante su estancia inicia un intercambio comercial con los pobladores de las costas de lo que hoy es la entidad veracruzana. Posterior a Grijalva llegará en 1519 Hernán Cortés quien desembarca en la isla de San Juan de Ulúa y funda frente a esta la Villa Rica de la Vera Cruz en las playas de Chalchihuecan.

La Villa Rica de la Vera Cruz será un enclave comercial desde sus inicios a pesar ser una ciudad errante debido a las difíciles condiciones climáticas de la zona azotada por los fuertes vientos del norte, por lo que cambiará su ubicación, siempre sobre la costa o próxima a ella, hacia el norte a Quiahuiztlan, en donde las condiciones de puerto seguro para las embarcaciones favorecían aparentemente la permanencia de las naves.

Sin embargo, los fuertes embates del viento hicieron que la ciudad cambiara nuevamente de ubicación esta vez junto a las márgenes del río Huitzilapan hoy de la Antigua, lugar que abandonará al poco tiempo debido a la difícil navegación por el río.

En 1590 el ingeniero italiano Bautista Antonelli arriba a Veracruz y sugiere que la ciudad se traslade frente a la fortaleza de San Juan de Ulúa, en donde desde 1519 se realizan las actividades portuarias, aduanales y de almacenaje de las mercancías procedentes de España y del Caribe. El lugar seleccionado serán las Ventas de Buitrón, un conjunto de casas de madera en la cual viven los esclavos que descargan las mercancías de los barcos y algunos comerciantes que permanecen en la costa solo durante la llegada de la Flota de Nueva España perteneciente a la Carrera de Indias (1526-1821) [1].

Será hasta el año 1600 cuando se realiza su traslado y es conocida como la ciudad de tablas, su situación geoestratégica consolida su actividad comercial y la convierte en el único puerto autorizado por la metrópoli para comerciar con ella vía La Habana Cuba. Esta ruta marítima será el inicio del comercio global intercontinental que unirá Europa con América y a través del Camino Real de Veracruz a México con el puerto de Acapulco y este a su vez con Asía.

Esta ciudad de tablas que entre 1561 y 1650 recibe el 36% de todo el movimiento global trasatlántico, pues aquí se concentra un intenso tráfico marítimo y mercantil que procede del comercio con la península, La Habana, las Antillas y con pueblos de la costa como Pánuco, Tampico, Coatzacoalcos y Campeche [2] (Véase imagen en apertura de texto).

Veracruz será la única salida legal de los productos mineros, artesanales y agrícolas del virreinato de la Nueva España y la puerta exclusiva de las mercancías que vienen de Europa, el Caribe y África [3]. El cargamento que llega a Veracruz consiste en alimentos, manufacturas de paños de seda, ropas, vidrios, cuchillerías, herramientas, aperos de labranza, vino, aceite en botijas, trigo, papel, mercurio para la extracción de la plata, ganado, azúcar y libros. En el tornaviaje o regreso a España se transporta seda, oro, plata, rubíes, perlas, cerámicas, marfiles, algodón, porcelana, maderas lacadas, especias rarísimas en Europa como la canela, pimiento y sobre todo el té.

Debido a que la logística del comercio en el virreinato está jerarquizada por México y Puebla será necesario trasladar las mercancías desde el puerto al altiplano a través del Camino Real de Veracruz a México. Este camino funciona como un eje vertebrador que facilita las comunicaciones a lo largo y ancho del territorio novohispano.

Estimula el desarrollo de nuevos núcleos urbanos y a la par de estos una infraestructura de servicios que va desde la creación de ventas, mesones y hosterías, entre ellas la de Juan Bautista Buitrón en la franja costera frente a Ulúa, la de Pedro Anzures en los llanos de Perote construcción de gruesos muros y cocina con fogón, corral, pajares, habitaciones enrejadas con ventanas de regia forjadura, la venta de Oliveros de “mal recado” y pozo de agua salobre y la venta de Rodríguez de “buen yantar y cama razonable” [4] y otras como las de Cruz Blanca, las Vigas, la Hoya o la Joya, el Soldado, la de Sedeño, el Lencero, Cerro Gordo, Plan del Río y Rinconada, los vestigios de algunas de ellas existen hasta nuestros días. Sin dejar de lado las iglesias, las obras defensiva y los puentes sobre los caudalosos ríos.

El camino real inicia su recorrido en la ciudad de Veracruz por la playa hasta la desembocadura del río de la Antigua, las mercancías son trasladadas por grupos de

arrieros y sus recuas de mulas cargan las mercancías hasta llegar al altiplano. Para salvar algunos de los caudalosos ríos en el camino se construyen puentes, algunos provisionales y de madera como el del río de Enmedio y el río Grande o en cantería como los puentes de Plan del Río y el Puente del Rey hoy Puente Nacional sobre el río la Antigua (Véase imagen siguiente).



Vista del puente del Rey o puente Nacional. (Foto: Aníbal del Ángel, 2013)

Punto de parada obligada en este camino es la villa de Xalapa, población mercantil que con su clima templado y húmedo, permite a los comerciantes huir del puerto insano de Veracruz con sus altas temperaturas y enfermedades como la fiebre amarilla y el vómito negro.

En Xalapa se lleva a cabo la feria comercial que permite el contacto entre consumidores, productores y comerciantes, tiene sus inicios en 1718 por Real Cédula del rey Felipe V quien establece la celebración de la feria de las flotas. Esta feria no tiene parangón con la que se lleva a cabo en las costas del Océano Pacífico en Acapulco a la llegada de la Nao de la China o el Galeón de Manila con las mercancías de Asía.

La feria comercial en la villa de Xalapa se caracteriza por el bullicio y la algarabía, con la llegada de los barcos al puerto de Veracruz, del ajetreo del desembarco se pasa al intenso movimiento de personas y productos rumbo a Xalapa [5]. La villa se transforma de población de paso donde se guardan los tesoros de la Corona a la villa con almacenes, bodegas, tiendas, casa y caserones y se mejoran los caminos de acceso y salida rumbo a Perote.

El siguiente tramo del camino pasa por el puente de Sedeño el trayecto difícil será la subida llamada cuesta del soldado rumbo a Perote, por fortuna este tramo es una calzada de piedra que permite de cierta manera el tránsito de las recuas, aunque para algunos de los viajeros este camino es incómodo por las piedras, aun cuando estas son de pedazos pequeños [6].

Los siguientes tramos del camino pasan por Cruz Verde, Las Vigas, y Sierra de Agua hasta llegar al poblado de Perote, en donde la parada de descanso es la venta de Anzures para el descanso de los viajeros. En este poblado se encuentra también el hospital de Nuestra Señora de Belén para la atención de los enfermos.

Finalmente y no por ello de menor importancia será el cobro del peaje por el derecho de tránsito por este camino, existen tres puntos de cobro, Veracruz, Xalapa en el Sedeño y Perote. El cobo aplica para diversos géneros: pagan un real cada pasajero, trajinero o arriero con su bestia y lo mismo por cada bestia cargada o de silla con jinete y maleta. Los indios que transitan con regularidad y con carga de víveres contribuirán con la mitad del costo y no se les cobrará a sus personas o mulas que regresen vacías.

Así también el pago por el cruce de los puentes ya sean estos con barcas o de cantería, se cobra por litera con pasajero con dos mozos y seis mulas dos pesos cuando van vacías y por cada Bolante con pasajeros, coche, mulas tres pesos cuatro reales, y así sucesivamente.

Hoy en día parte de este camino real sigue en uso y es transitado por vehículos automotores y con vías asfaltadas. Sin embargo, la creación de nuevas carreteras y autopistas han dado como resultado la pérdida de parte de su trazo original y de algunas de las ventas y mesones.

Notas

[1] Navarro, M. *El Camino Real Intercontinental*, viewed november 2013,

[2] Blázquez C 2000, *Breve historia de Veracruz*, Edn. Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, México, p. 65.

[3] GARCIA DE LEON, A 2011, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821.* México. Fondo de Cultura Económica, Universidad Veracruzana, Colección historia.

[4] Blázquez C 2000, p. 60.

[5] Osorio R, 2003. “Las Ferias de Xalapa en el siglo XVIII”. En Crónicas de Xalapa. Consejo de la Crónica de Xalapa Ed. Ayuntamiento de Xalapa. Veracruz, p. 39.

[6] Martha Poblett Miranda, (ed.) 1992, Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos, vol. II, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, p. 91.

Referencias

Blázquez C. (2000), Breve historia de Veracruz, Edn. Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, México.

Carreras M. (1959), Las ferias novohispanas, C.S. México, IMCE.

Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos, Tomo II, 1755-1816 (1992), Gobierno del Estado de Veracruz, México.

Garcia De Leon A. (2011), Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Veracruzana, Colección historia.

Navarro M. (2013), El Camino Real Intercontinental, viewed november 2013, https://www.icomos-ciic-org

Osorio R. (2003), "Las Ferias de Xalapa en el siglo XVIII", en Crónicas de Xalapa, Consejo de la Crónica de Xalapa Ed. Ayuntamiento de Xalapa, Veracruz.

---

head image: Puerto de la Vera Cruz nueva con la Fuerza de San Juan de Ulúa en el Reino de la Nueva España, 1635. Autor: Adrián Boot. (Fuente: https://www.scielo.org.mx)