

Las Atarazanas de Veracruz como almacenes de marina¹

Judith Hernández Aranda*

El rescate arqueológico de un edificio o monumento colonial, además de un trabajo técnico, implica una recuperación histórica. Los edificios, como las personas, tienen biografías llenas de acontecimientos importantes, marcados por su interrelación temporal con una sociedad. La función del edificio, sus formas, sistemas de construcción y apariencia dependen de necesidades, intereses, avances tecnológicos y, entre otras cosas, de los convencionalismos sociales y económicos prevalentes durante sus etapas de ocupación.

Las biografías integrales son objeto de muchas discusiones y de investigaciones casi interminables; sin embargo, al edificio lo que le confiere valor son sus ocupantes y los quehaceres de éstos en un determinado momento; en algunos edificios existen etapas que señalan el desarrollo o cambio de actividades y éstas, a su vez, marcan políticas o administraciones que convivieron en un espacio; es por ello que resulta de suma importancia complementar el dato arqueológico con las referencias históricas necesarias, con la intención de contribuir con mayores elementos de verdad al conocimiento que abre las ventanas hacia el pasado.

Para la arqueología que se realiza en monumentos históricos, los documentos y planos de archivos se convierten en una fuente de información historiográfica capaz de enriquecer de manera extraordinaria el dato arqueológico. El presente artículo¹ puede entenderse como un fragmento de la biografía de un edificio, en el que se intenta mostrar cómo, a través de los documentos, es posible verificar y reconstruir aspectos sobre la

función de un inmueble, contrastar los datos arqueológicos y conocer las prácticas que nos ayuden a entender las relaciones burocráticas, militares y comerciales, en este caso, de un momento de auge comercial del puerto de Veracruz.

La edificación, conocida como Atarazanas, es una construcción del siglo XVIII, emplazada en la antigua región sureste "intramuros", correspondiente a la zona de servicios militares de Veracruz.

Actualmente forma parte del patrimonio del Instituto Veracruzano de la Cultura, institución que se encargó de su restauración durante junio de 1990 y abril de 1991, para instalar en él talleres de tipo cultural, el centro de documentación del propio Instituto y una librería.

Como apoyo al trabajo de restauración se requirió del arqueológico para definir los lineamientos originales del inmueble y habilitarlo conforme a elementos arquitectónicos que le fueran propios.

El trabajo arqueológico no sólo consistió en la excavación de pozos y calas en pisos, y en la exploración de muros y sistemas de construcción; también se centró en la búsqueda de documentos, cartografía, planos, fotografías y libros, en archivos, bibliotecas y centros de educación naval y militar, con la intención de reunir todas las posibles referencias sobre el edificio y las actividades realizadas en su interior, así como sus vínculos con la economía, política y cotidianidad del puerto de Veracruz.

El primer problema en la investigación fue determinar cuál de los dos sentidos que se le dan al término *Atarazana* se apegaba más claramente a los restos arqueológicos del inmueble, pues la palabra *Atarazana*, que significa "arsenal, astillero, lugar donde se construyen, reparan y conservan las embarcaciones" (*Enciclopedia general del mar*, 1982, p. 923), cayó en desuso y ac-

* Arqueóloga, Centro INAH Veracruz.

¹ Este artículo se presentó como ponencia en el II Simposium Internacional "España y Nueva España: sus acciones transmarítimas", efectuado en la ciudad de Tampico en marzo de 1992.

tualmente se emplean las de arsenal o astillero. Generalmente, se piensa que arsenal quiere decir "depósito de armas" y astillero, "lugar donde se fabrican barcos", pero la etimología de arsenal, que es exactamente la misma de atarazanas (*daras-sina'ah*: casa de fabricación), tiene una connotación más compleja, pues se define como:

un conjunto de dársenas, diques, cabrias, grúas, gradas, tinglados y talleres comprendidos en un recinto cercano al mar, donde se construyen, arman, reparan, abastecen y conservan los buques de guerra. Para esto hay talleres, almacenes donde se guardan armas, pertrechos, materiales de construcción, reparación, así como cuarteles, enfermerías, oficinas, etcétera (*ibidem*, p. 774).

En los primeros arsenales españoles, que datan del siglo XVIII, se alojaban los astilleros, porque la marina de guerra se encargaba tanto de la construcción como de las reparaciones de los navíos (*ibid.*, p. 776), es decir que, cuando se construyeron las atarazanas de Veracruz, la distinción entre arsenales civiles y militares no existía (Hernández y Lagunes, 1991, p. 15).

Los restos arquitectónicos y pertrechos encontrados en las excavaciones indican que el edificio sirvió más como almacén y bodega que como astillero propiamente dicho, aunque seguramente se hicieron reparaciones menores de navíos, se habilitaron mástiles y velámenes, o se armaron chalanes (para el transporte de las mercancías de los barcos al puerto) en los talleres con que contaba el edificio, ubicados según Lerdo



Figura 1. Plano de Vera-Cruz y sus suburbios, año 1864. Litografía de Salazar.

de Tejada (1850, p. 27), en la esquina noreste de éste, ocupada actualmente por casas habitación.

Las grandes reparaciones y la fabricación de barcos en la costa atlántica se realizaban en la isla de Cuba y posteriormente en Campeche, Coatzacoalcos y Tlaxotalpan, y algunas composturas ordinarias o de emergencia pudieron ser atendidas en San Juan de Ulúa; no obstante, por restricciones de índole comercial y por la defensa que hacía España de sus monopolios, la fabricación de embarcaciones en Nueva España estuvo muy limitada, concretándose principalmente a la costa del Pacífico, lo cual respondía también a razones de índole económica, pues resultaba menos costoso permitir la existencia de astilleros para cubrir las necesidades del comercio con Filipinas que atravesar las embarcaciones por las rutas tradicionales (G. Arroyo, 1975; Cárdenas de la Peña, 1973; *Enciclopedia general del mar*, 1982; Mora y Villamil, 1862; Hernández y Lagunes, 1991, 15).

El trabajo de investigación histórica ha sido un poco frustrante, pues si bien la historia del puerto de Veracruz es muy rica y colmada de eventos decisivos para la historia de México, cada vez que se encontró un documento que pudiera acrecentar el conocimiento sobre el edificio, las referencias que de él se hacían eran escuras, confusas o incompletas.

Por medio de la observación de planos y algunas referencias bibliográficas, nos percatamos que Ataranzas se le llamó a un conjunto de edificios contiguos y no sólo al que nos ocupa y, a veces, las menciones que se hacen de esos edificios no son lo suficientemente claras como para identificar de cuál se trata. Por otro lado, el cambio de uso que tuvieron dichos edificios ha tenido como consecuencia que la documentación relativa se encuentre dispersa en acervos, archivos y grupos documentales tan diferentes como los ramos de Obras Públicas, Indiferente de Guerra, Real Hacienda, Historia, Correspondencia de Autoridades y Actas de Cabildo, entre otros. Debe señalarse además, que muchos documentos debieron perderse en inundaciones e incendios acaecidos en el puerto; algunos otros que aún quedan prácticamente ilegibles, por el deterioro causado por la humedad y la polilla, antes de llevarlos para su protección en los archivos.

En el momento de su construcción, la obra se encontraba muy cerca de la playa y pudo servir como taller de marina y bodegas; con el tiempo y a consecuencia de los cambios políticos, económicos y las ampliaciones del puerto, el edificio se utilizó como taller de maestranza, cuartel, arsenal y resguardo de los carros del servicio de limpieza, entre otros usos.

Lo que interesa en este trabajo son los vínculos transmarítimos de Nueva España y dar a conocer los hallazgos de archivo, relacionados con el periodo durante el cual el edificio que nos ocupa cumplió con las funciones de Almacén de los Resguardos de la Marina, y con el servicio que pudo prestar para asegurar que las flotas pudieran zarpar en las mejores condiciones hacia sus destinos en La Habana o Europa; es decir, recrear, a partir de los documentos y los datos arqueológicos, un momento de ocupación de un lugar, y el ambiente de esa época.

Antes, debemos hablar un poco del inmueble, para integrarlo al contexto histórico en el que fue concebido.

El edificio, en la fachada oeste, tiene una inscripción con la fecha de 1779, que indica que ese año fue concluida su construcción; sin embargo, en planos anteriores a esa fecha existe el predio marcado como Almacén de Marina o de Proveduría; los datos arquitectónicos a su vez indican que la construcción fue edificada en dos periodos y los materiales arqueológicos de los rellenos corresponden a finales del siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII, lo cual nos condujo a pensar que una parte del edificio fue construida mucho antes de la fecha que indica la placa; posteriormente pudimos corroborar nuestra suposición con una nota de la *Gaceta de México*, en la que se lee lo siguiente:

Quédase fabricando a el cuidado de D. Antonio de la Granda, pagador de la Marina de Barlovento, en este puerto, unos almacenes de tres naves, muy amplios para guardar en ellos palos de arboladura, que vengan de Guazacualco, y demás necesarios para el apresto de los navíos de S.M. que llegaren desarbolados a este puerto (1732, p. 446).

Durante la primera mitad del siglo XVIII, posiblemente estas instalaciones bastaron para solventar las reparaciones y requerimientos básicos de las embarcaciones que llegaban a Veracruz; sin embargo, el auge mercantil de la Nueva España y el temor a que su puerta de entrada sufriera una invasión similar a la de Cuba en 1762, hizo que el gobierno español dispusiera de una serie de medidas para poner en estado de defensa a la

Costa de Veracruz, particularmente el Castillo de San Juan de Ulúa y el puerto de Mocambo o el de Antón Lizardo [...] además de las tropas que vinieron a Veracruz en 1768 vinieron de España en la fragata Astrea y siete urcas, los regimientos de Saboya, Flandes y Ultonia y por último se aumentaron en aquellos días las fortificaciones de Ulúa y Veracruz, para lo cual vinieron de la península municiones y cañones (Lerdo de Tejada, 1940, I, p. 331).

En algunas actas de cabildo del Archivo Municipal de Veracruz y documentos del Archivo General de la Nación pudimos notar la insuficiencia de locales para albergar las tropas y pertrechos de guerra, lo cual ocasionó que se hicieran contratos de renta a casas particulares para alojar temporalmente a algunas de las milicias, mientras se construían cuarteles y bodegas. Durante este periodo se cree que se anexó la cuarta nave al edificio, finalizando la obra en 1779.

En la *Relación del estado de las fortificaciones de Veracruz*, por el ingeniero don Miguel del Corral, el 31 de diciembre de 1786 (AGI, México 2.472) (Calderón Quijano, 1953, pp. 268-269), se expresa que para el servicio militar de Veracruz existen en ella los siguientes edificios:

un Cuartel de Caballería para ocho Compañías, [...] un hospital capaz de 625 camas, [...] una proveduría con altos, y bajos, y al frente de ésta que mira al mar un almacén a dos naves, y otro mayor de cuatro, con un colgadizo a la espalda para precaver de la intemperie las embarcaciones menores que se carenan; y hay a más de esto un tinglado de madera para custodiar las maderas nuevas. Una casa destinada a Mestranza de Artillería muy maltratada, y parte de ella arruinada: una garita en la puerta de México [...] y Caballeriza (*ibid.*, p. 269).



Figura 2. Porción de la muralla de Veracruz 1779.

Entre 1764 y 1800, el auge comercial se ve reflejado en la configuración urbana del puerto jarocho; en los planos de ese periodo se observa un crecimiento en las instalaciones de defensa y de servicios, como medidas de protección y seguridad para el desarrollo mercantil, pero, como el contrabando generalmente va de la mano con el comercio, hacia 1790, durante el mandato del conde de Revillagigedo, se vio la conveniencia de establecer algunos buques guardacostas para perseguir a los contrabandistas, "vinieron de la Habana dos bergantines construidos en esa ciudad, uno llamado El Volador, otro Saeta, se agregó una goletilla llamada Flor de Mayo construida en Yucatán" (Lerdo de Tejada, *op. cit.*, p. 348).

Otra medida de protección comercial fue la erección del tribunal del Consulado, por cédula real el 17 de enero de 1795, en la que se recomienda la construcción del camino Veracruz-Jalapa, la de acueductos, extensión del muelle "y por último, se le prevenía que si consideraba necesario establecer en aquel puerto repuestos de anclas, cables, y demás aparejos para socorro de las embarcaciones que lo necesitaren, lo hiciese presente a su Magestad para su aprobación" (*ibidem*, p. 356).

En un documento de 116 páginas, localizado en el Ramo de Obras Públicas del Archivo General de la Nación, que trata de las solicitudes de pertrechos y útiles necesarios para el apresto de los navíos en Veracruz, se pudo constatar que el edificio en el que se guardaban y preparaban mástiles y velas para las embarcaciones es el que hoy ocupa nuestra atención. El documento trata de varias relatorías de todos los trámites, gestiones y "vaivenes" burocráticos por los que tuvieron que pasar las solicitudes para ser aprobadas y cumplidas.

El mecanismo de tales trámites era el siguiente: el gobernador intendente del puerto entrega la solicitud de los materiales requeridos por el capitán del puerto y maestrenza y comandante de los resguardos don Bernardo de Orta al virrey marqués de Branciforte; el marqués lo gira al fiscal civil de Real Hacienda; éste lo regresa al gobernador de Veracruz, porque las solicitudes requieren ser examinadas en junta provincial, según el artículo 105 de la Real Ordenanza de Intendencia, previo informe de los ministros de esa caja; una vez realizada la junta y aprobada la necesidad de los pertrechos requeridos, se hace un acta de cabildo por el escribano de hacienda de Veracruz, la cual se redacta en duplicado o triplicado, para que una copia sea dirigida de nueva cuenta al virrey y otras asentadas en el cabildo; éste, a su vez, lo envía al fiscal de Hacienda, y éste al Real Tribunal de Cuentas "con el fin de que in-

forme lo que se le ofrezca"; el contador mayor de Real Hacienda vuelve a reseñar todos los pormenores a los que ha sido sometida la solicitud, para justificar la conveniencia de admitirla y pide al fiscal de Hacienda aprobar en junta superior el acuerdo de la junta provincial y mandar oficios al señor comandante general de marina de La Habana

para que se sirva remitir a Veracruz seis cables de 18 a 20 pulgadas [...] con razón de su importe, a fin de que reintegre por cuenta de la Real Hacienda [...] y que se libre orden al mismo tiempo al señor intendente de Yucatán para que disponga, se construyan en Campeche otros seis cables de jeniquén en los mismos términos que los que se piden a la Habana [...] dando cuenta a Veracruz con razón del costo (Obras Públicas, vol. 8; exp. 10; f. 137, marzo de 1765).

Aproximadamente entre ocho a diez oficios tienen que sortear los caminos entre México y Veracruz para que el comandante de los resguardos fuera provisto de los materiales solicitados. La urgencia de los requerimientos y la lentitud de las gestiones para aprobar su adquisi-

sición, frecuentemente hacía necesario que el intendente de Veracruz recordara al ministro de Hacienda los artículos y tratados de las leyes de la Armada relativos a la "Policía general de los puertos", por ejemplo: en el mismo expediente 10 del volumen 8 de Obras Públicas fojas 131 a 134, se dice que en el tomo 2o de la Armada, tratado 9o, título 7o, desde el folio 194, hasta el 274, el artículo 95, manda su majestad "será privilegio exclusivo de los gremios de mareantes, tener en los muelles, o paraje inmediato oportuno, almacenes pertrechados de cables, calabotes y aparejos, anclas preparadas para presto embarco, y lanchas bien arreadas con que acudir prontamente al socorro de cualquiera embarcación que se halle en fracaso o riesgo de perderle".

Al siguiente 26 ordena, si el gremio "de mareantes no tuviese el expresado surtimiento, será facultativo hacerle a los consulados, o cualquier particular, o compañía de particulares, a quienes conviniese una empresa de tanta importancia".

Nada de lo explicado hay en el puerto, donde en los casos de necesidad presta los auxilios que puede, el capitán de él a los buques del Rey, y el comercio, con el corto

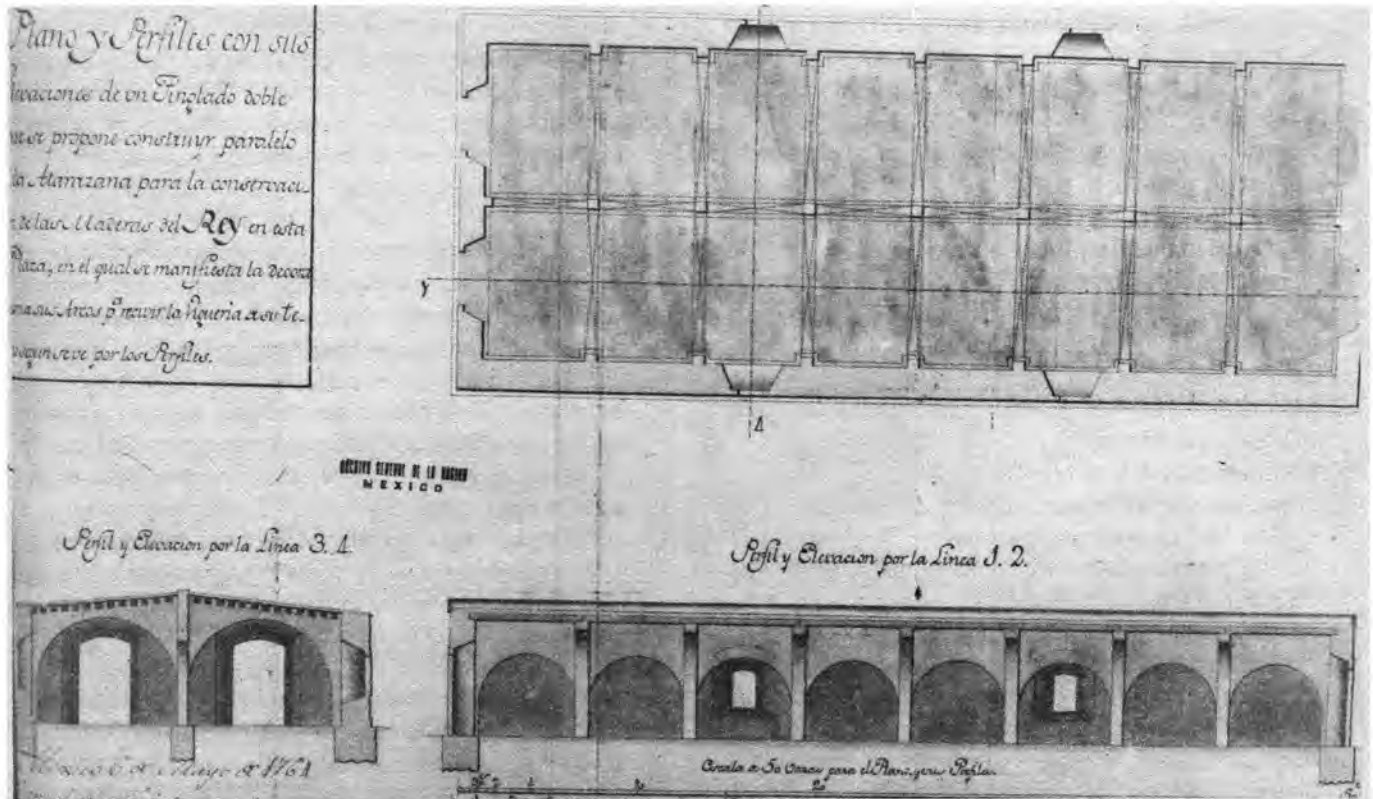


Figura 3. Almacenes para las maderas del rey, en expediente sobre las fortificaciones en Veracruz, 1764.

repuesto de cables y calabrotes que tienen en el Castillo, graduando el pago que han de hacer los segundos por el que les dé, cuyo interés ejecutan en la real caja previo aviso y gravación del citado capitán del puerto (*Op. cit.*, pp. 131-143).

En el expediente se dice que en la ordenanza para empleos de Capitán de Puerto y Maestranza, expedido por el marqués de Cruillas en julio de 1762, se expresa que el capitán del puerto debe cuidar que haya suficientes repuestos en los almacenes para atender las urgencias que de ellos puedan tener los navíos de su majestad, las flotas, azoques y barcos de La Habana que frecuentan el puerto (*ibid.*, p.131).

Basado en esa orden, el capitán del puerto don Bernardo de Orta hace la solicitud de los cables necesarios para el almacén que custodia. En otra parte del expediente, se encuentra una copia de los objetos y útiles que debe tener el almacén, según la mencionada ordenanza; la larga lista, que nos permite imaginar la organización del almacén, puede resumirse en los siguientes términos:

- jarcias alquitranadas.
- doce cables de diferentes dimensiones según su grosor, en pulgadas.
- quince calabrotes de entre ocho y doce y media pulgadas.
- cuarenta y siete guindalesas de entre tres cuartos y trece pulgadas.
- ciento treinta y un velas de entre una y media y cuatro pulgadas.
- treinta quintales de vaivén alquitranado.
- veinte quintales de piola y sardineras.
- jarcia blanca y piezas de vela.
- trescientas piezas de corredera.
- trescientas piezas de hilo de vela.
- cien libras de cuerda mecha.
- tejidos de lona y lienzo vitre, lienzo ruan y lanilla de diferentes medidas.
- betunes: alquitrán y brea.
- clavazón: varios miles de clavos de diferentes pulgadas, tachuelas y estoperoles.
- barras y planchuelas de fierro con diferentes formas y medidas.
- plomo en plancha y en tira.
- hojas de lata, hilos de alambre, rempujos, agujas capoterías, de vela y de empalmar, vidrios ordinarios, resinas de papel, hojas de pergamino.
- hachas, azadones, palas y espiochas, entre otros útiles.

Plano de un tinglado que se proyecta en el Campo del Arsenal para el Resguardo de las Maderas de S.M.

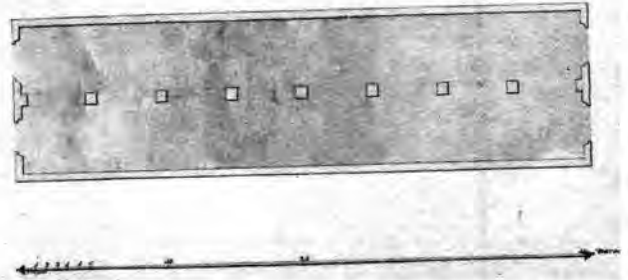


Figura 4. Tinglado para resguardar las maderas en el campo del Arsenal; Veracruz, 1764.

Para la investigación arqueológica, el listado es esencial en términos del análisis comparativo que pueda hacerse con los materiales de excavación; sin embargo, para los fines de esta disquisición, es interesante dar a conocer los mecanismos que regulaban el abastecimiento de los almacenes de marina.

En la recurrente insistencia para el suministro de los cables, se nota la preocupación de don Bernardo de Orta por salvaguardar las flotas y sus valiosas cargas de mercancía; en uno de sus oficios, declara que los cables no se hacen en Veracruz por falta de materiales y porque la mano de obra resultaba muy cara y que los de cáñamo son buenos y absolutamente indispensables porque los de henequén que se hacen en Campeche tienen menos duración y ponen en peligro a las flotas; añade que:

en este (puerto) de Veracruz, a causa de su local, del mal fondo, del poco o ningún abrigo que presenta contra la mucha mar, corriente, violencia del viento norte en su estación, y las turbonadas en la de ellas, [...] es necesario que esté todo buque del Rey perfectamente asegurado hasta los mismo momentos de dar a la vela: lo que no puede ser, sin los auxilios que ya de antemano se tienen, y se le van dando de anclas, anclajes, cables y calabrotes, a proporción que recoge lo que es de su cargo. En tal peligro un buque con algunos millones de pesos dentro, creo merece la mayor atención, y no se le ha de dejar sobre cables y calabrotes de jenuquén [henequén], tal vez no de la mayor seguridad (*Op. cit.*, p. 132).

y concluye que un barco mal amarrado puede ladearse o estrellarse contra los cantiles, lo que implicaría su descarga para sacarlo a flote, o tal vez la pérdida total, y se cuestiona: "¿qué gastos, qué atrasos y qué perjuicios no se originarían al Rey y al comercio? (*ibid.*, p. 133).

Con presencia, y algún conocimiento de éstos posibles a casos, pedí los cables de cáñamo, y por si no los hubiere en la Habana como era factible, por la concurrencia de la escuadra de operaciones, pedí al mismo tiempo los de jeniquén, pues aunque menos útiles, peor sería no tener ninguno (*idem.*).

No obstante, lo bien fundamentado de la solicitud, el trámite para su aprobación abarcó del 8 de octubre de 1794 al 27 de febrero de 1795, es decir, cuatro meses veinte días, sin contar el tiempo que debió tardar en llegar la orden a La Habana y Campeche, el de los trámites de aquellas ciudades, la fabricación y la entrega. Como se nota, entre junta y junta, sólo se aprueba la compra de cables, jarcias y palos cuando resulta inminente que los barcos no pueden zarpar sin ser habilitados correctamente; los mandatos y solicitudes se prolongan hasta el año de 1798, en el que se concluye dicho expediente. Por otro lado, en varias notas se lee que algunos encargos como el caso de las jarcias, se hacen a particulares en Veracruz; otros pertrechos se solicitan a España (Cádiz); las maderas pudieron venir de la Antigua Veracruz, Tlacotalpan y Coatzacoalcos, los cables de Campeche y La Habana. En documentos de 1797, firmados en Cuba, se solicita una arboladura al encargado de ellas en Nueva Orleans.

Dentro del mismo expediente se encuentran las solicitudes que hace el comandante de los guardacostas, don Joaquín de la Moneda, supeditado de Orta, quien el 11 de julio de 1795 hace otra gran relación de los pertrechos que con urgencia deben surtirse para alistar antes de tres meses al Bergantín Saeta, al Volador, y a la goleta Flor de Mayo; el desglose que se hace en ocho páginas es muy similar a los enviados por Bernardo de Orta; en un acta firmada por el escribano de Hacienda en Veracruz, el 20 de julio de 1795, se afirma que, dada la urgencia de la solicitud del comandante de los guardacostas, el marqués de Franciforte comunica al intendente de Veracruz que los pertrechos ya fueron pedidos al general de marina de la Habana, pero "advierde que los trámites deben hacerse con tiempo para no contravenir las formalidades del artículo 105 de la Ordenanza de Intendentes" (*Op. cit.*, pp. 150-151). Como puede apreciarse, esta solicitud fue atendida y resuelta en sólo siete días.

En las excavaciones arqueológicas se encontró un gran número de objetos de fierro, algunos restos de resinas, como bitúmen y alquitrán, fragmentos de herramientas y parte de una fragua de herrería. El análisis de los fragmentos de cerámica, vidrio, concha, hueso, metales y otros materiales que se obtuvieron

en los pozos y calas conformaron un total de 812 bolsas, están integrados al informe final, preparado con el fin de elaborar una monografía del edificio donde se comparen los datos arqueológicos con los de archivo y bibliográficos con la intención de acrecentar la información acerca de las relaciones comerciales y marítimas de Veracruz con la costa atlántica, a través del estudio de los edificios relacionados con los servicios a las flotas.

Bibliografía

Archivo General de la Nación

Obras publicadas: vol. 8; exp. 10, fs. 124-240.
Obras publicadas: vol. 27; exp. 12, fs. 224-229.
Historia: vol. 365; fs. 92, 93 y 29 a 34.
Historia: vol. 363; exp. 2, fs. 24-38.
Indiferente de guerra: vol. 507 A; exp. 5; fs. 1-3.

Archivo Municipal de Veracruz

Año 1806; caja 77, vol. II; fs. 814-816.
Año 1830; vol. I; f. 202.
Año 1866; caja 216, vol. I; letra C, No. 24; fs. 1007-1009.
Año 1873; caja 25, vol. I, fol. 188 antiguo y 169 actual.
Año 1878; caja 265, vol. I, letra C, No. 49, fs. 99-108.

Armada de México

1982 *Terminología Náutica*, reimpresión de la obra original publicada por el Estado Mayor Presidencial en 1945, México, Centro de Estudios Superiores Navales.

Auver

1979 "Historia de la construcción naval en México", en *Un astillero mexicano*, San Juan de Ulúa, Astilleros Unidos Mexicanos, S.A. de C.V.

Bonilla, Juan de Dios

1963 *Historia Marítima de México*, México, Secretaría de Marina.

Calderón Quijano, José Antonio

1971 "Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz en la Edad Moderna", en *Estudios de Historia Novohispana*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM.

Cárdenas de la Peña

1970 *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*, vols. I y II, México, Secretaría de Marina.

Chomel M. Moncada O., V. González et al.

1988 *Mapas y Planos de México, siglos XVII al XIX*, INEGI-INAH, Talleres del INEGI.

Enciclopedia General del Mar

1975 Volúmenes 2, 3 y 5, 3a. ed., Barcelona, España, Garriga, S.A.

Hernández A., Judith y Concepción Lagunes G.

1991 "Rescate arqueológico de las Atarazanas: avances", en *Antropología*, 33, México, INAH.

Klunder y Díaz Mirón

1945 "Nombre de las calles antiguas de Veracruz, 1850", fotocopia de manuscrito.

Lerdo de Tejada, Miguel

1850 *Apuntes Históricas de la Heroica Ciudad de Veracruz*, vol. I, cap. V, México, Imprenta Ignacio Cumplido.

1850 *Apuntes Históricas de la Heroica Ciudad de Veracruz*, t. III, México, Imprenta Vicente García Torres.

Marín Plascencia, Gloria y Juan José Vallejo Estrada

1985 *La Armada Nacional en el México Independiente*, México, Talleres Gráficos de la Dirección General de Oceanografía de la Secretaría de Marina.

Mora y Villamil, Ignacio de

1862 "Elementos para la Marina", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, t. IX, México, Imprenta Vicente García Torres.

Pasquel, Leonardo

1970 *Aspectos de la Navegación Mexicana*, t. I, México, Citlaltepec (Col. Suma Veracruzana).

1970a "Puerto de Alvarado", en *Revista Jarocha*, 21, México, Citlaltepec.

1970b "Veracruz como Región Marítima", en *Revista Jarocha*, 14, México, Citlaltepec.

Pérez de León, José

s/f *Estampas de Veracruz Antiguo: la Fundación de Veracruz*, fascículo 1, edición del autor.

s/f *La Ciudad Amurallada*, fascículo 2, edición del autor.

1987 *Reseña Gráfica de la Invasión Americana, Veracruz, 1914*, México, Tredex Editores.

Vázquez de Espinosa, Fray Antonio

1944 *Descripción de la Nueva España en el siglo XVII*, México, Patria.

Weckermann, Luis

1984 *La Herencia Medieval de México*, II, México, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.