

ZOCOS, 15
NUEVA YORK

Título original: *New York: A sketch of the city's social, political, and commercial progress from the first dutch settlement to recent times*
CreateSpace. Independent Publishing Platform (August 19, 2014)

Página 6: Fragmento de un mapa del bajo Manhattan, 1847.

Fotografías interiores: Creative Commons

© De la traducción: José Jesús Fornieles Alférez

© Confluencias, 2018

www.editorialconfluencias.com

Corrección ortotipográfica: Gabriel García Santos

Corrección de pruebas: José Miguel Parra

Diseño y producción: Rodrigo Sepúlveda Cebrián

Coordinación editorial: María del Mar Domínguez Álvarez

Impreso en ESCOBAR IMPRESORES, Almería, España

ISBN: 978-84-948202-7-4

Depósito legal: AL 1457-2018

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización estricta de los titulares del Copyright bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático y la distribución de ejemplares mediante alquiler y préstamos públicos.

THEODORE
ROOSEVELT

NUEVA YORK

Traducción de
José Jesús Fornieles Alférez



CONFLUENCIAS
EDITORIAL

CITIES OF
NEW-YORK
 AND
BROOKLYN, &c. &c.
 BY
W. WILLIAMS.



- References in
BROOKLYN.
- 1 City Hall New
 - 2 Brooklyn Garden
 - 3 Brooklyn Female Insti^s
 - 4 Ch. of the Holy Trinity
 - 5 Savings Bank
 - 6 Lyceum
 - 7 Gothic Hall
 - 8 Long Is. Bank
 - 9 Brooklyn Dr
 - 10 Odd Fellows Hall

Albany & Troy S. O.
 Philadelphia & Camden
 Fall River Line to Boston
 Philadelphia S. Bous
 Lines via Prov^d & Worcester
 New Brighton & Elizabeth

28th
 27th
 26th
 25th
 24th
 23rd
 22nd
 21st
 20th
 19th
 18th
 17th
 16th
 15th
 14th
 13th
 12th
 11th
 10th
 9th
 8th
 7th
 6th
 5th
 4th
 3rd
 2nd
 1st

Gibson

GOVERNORS I.



Columbus
 South
 Battery

28th
 27th
 26th
 25th
 24th
 23rd
 22nd
 21st
 20th
 19th
 18th
 17th
 16th
 15th
 14th
 13th
 12th
 11th
 10th
 9th
 8th
 7th
 6th
 5th
 4th
 3rd
 2nd
 1st

Section 16
 Section 17
 Section 18
 Section 19
 Section 20
 Section 21
 Section 22
 Section 23
 Section 24
 Section 25
 Section 26
 Section 27
 Section 28
 Section 29
 Section 30
 Section 31
 Section 32
 Section 33
 Section 34
 Section 35
 Section 36
 Section 37
 Section 38
 Section 39
 Section 40
 Section 41
 Section 42
 Section 43
 Section 44
 Section 45
 Section 46
 Section 47
 Section 48
 Section 49
 Section 50

Staten Island Ferry 9118 yards
 Hamilton Av. Ferry 760 yards
 South Ferry 1572 yards

Castle Williams
 Fort Mifflin
 Columbus
 South
 Battery

Bedford Av.
 Livingston
 Schermerhorn
 Atlantic
 Nassau
 Dean
 Beek
 Wyckoff
 Sacket
 President
 Butler
 Douglass
 DeGraw
 Union
 Carroll
 Sumner
 Mayor

Avoyennas Slip
 Liverpool Packs
 London Packs
 Orientals Packs
 Peck Slip
 St. Johns
 St. Marks
 St. Peter
 St. Paul
 St. James
 St. George
 St. Andrew
 St. Nicholas
 St. Anthony
 St. Ignace
 St. Francis
 St. Elizabeth
 St. Ann
 St. Rose
 St. Vincent
 St. Martin
 St. John
 St. Peter
 St. Paul
 St. James
 St. George
 St. Andrew
 St. Nicholas
 St. Anthony
 St. Ignace
 St. Francis
 St. Elizabeth
 St. Ann
 St. Rose
 St. Vincent
 St. Martin
 St. John

Ship Yards
 Carleers Dock
 Navy Yard
 Museum
 Gate
 Bedford Av.
 Livingston
 Schermerhorn
 Atlantic
 Nassau
 Dean
 Beek
 Wyckoff
 Sacket
 President
 Butler
 Douglass
 DeGraw
 Union
 Carroll
 Sumner
 Mayor

Iron Works
 Dry Dock
 Boat
 Ship Yards
 Carleers Dock
 Navy Yard
 Museum
 Gate
 Bedford Av.
 Livingston
 Schermerhorn
 Atlantic
 Nassau
 Dean
 Beek
 Wyckoff
 Sacket
 President
 Butler
 Douglass
 DeGraw
 Union
 Carroll
 Sumner
 Mayor

ÍNDICE

I.	Descubrimiento y primer establecimiento	11
II.	La ciudad holandesa y sus tres primeros directores	25
III.	Stuyvesant y el final del gobierno holandés	43
IV.	Nueva Amsterdam se convierte en Nueva York	59
V.	Nueva York bajo los Estuardo	73
VI.	La usurpación de Leisler	87
VII.	El crecimiento del Puerto Colonial	113
VIII.	El fin del periodo colonial	133

ix. La guerra revolucionaria	151
x. La ciudad federalista	167
Epílogo	181

*Nueva York, su historia
contada por Theodore Roosevelt,
presidente de los Estados Unidos,
1901-1908.*

I

DESCUBRIMIENTO Y PRIMER ESTABLECIMIENTO

1609-1626

A comienzos de septiembre de 1609, el barco *Half-Moon* navegaba sin descanso por toda la costa americana, con el inútil propósito de encontrar un estrecho u otra vía acuática que pudiera llevarle a las Indias. Llegó a la desembocadura de un esplendoroso y solitario río, que llegaba silenciosamente desde el corazón de tierras desconocidas. El *Half-Moon* era un barco pequeño, difícil de manejar, de alta proa, tripulado por un grupo de lobos de mar holandeses e ingleses y capitaneado por un aventurero inglés, bajo paga holandesa, que respondía a sus tripulantes con el nombre de Hendrik Hudson. Él, sus hombres y su barco navegaban en una época

propicia —una edad rica en aventuras y fértil en aventureros y exploradores, ansiosos por navegar bajo cualquier bandera, con tal de que les prometieran gloria y fortuna, no importando a qué coste, ni con qué dureza ni qué peligros afrontar—. Una edad fértil en hombres rudos, marineros, más allá de toda medida, y entre aquellos, los más duros y valientes procedían de Inglaterra y los Países Bajos. Era una época en la que las más grandes hazañas tenían lugar en el mar, por estos hombres de sable y brújula. Se ganaban el honor al explorar mares desconocidos, tomar posesión y someter tierras ignotas, no menos que por sus proezas en las batallas navales, que hicieron sus nombres inmortales. Sus pequeños barcos osaron arrostrar los peligros de distantes océanos y combatieron contra sus rivales por el dominio del mar. Sus vidas sufrieron tormentosos peligros, pero también supieron disfrutar de intensos placeres, buscando, finalmente, una muerte insoslayable en alguna de sus innumerables contiendas, ya fuese contra el hombre propiamente o contra los elementos.

Durante más de un siglo, España y Portugal no sólo tomaron la delantera, sino que casi monopolizaron todas las exploraciones oceánicas, conquistas y fundaciones más allá de los océanos; de sus filas provenían la mayor parte de los navegantes más osados.

de flotas italianas, que servían indistintamente a ambos países rivales. En los comienzos del siglo XVII todavía eran los únicos pueblos que ocupaban de forma permanente cualquier región del Nuevo Mundo. Sus vastas posesiones comprendían las zonas tropicales y subtropicales de América del Sur. Pero, por esta época, los piratas del mar y sus merodeadores de Holanda e Inglaterra habían destrozado en cientos de encuentros a los poderosos navíos del rey de España. España era aún un gran poder, pero un poder que se desvanecía. En aquel tiempo en el que las razas del centro y norte de Europa plantaron sus estandartes en el Nuevo Mundo, todos ellos fueron considerados por españoles e hispanoamericanos como ilegítimos agresores. Sus golpes fueron recibidos y contestados, en ocasiones con gran efectividad; pero en su conjunto, el pueblo español se había comportado a la defensiva, con temor.

No obstante, aunque la carrera de España como país conquistador fue muy corta, dos siglos tuvieron que pasar antes de que sus hijos perdieran cualquier porción significativa de la tierra que habían conquistado y, en cualquier caso, mucho antes de que los colonos ingleses divisaran las costas de América. Durante la primera parte del siglo XVII, la costa de América, desde la Acadia hasta la Florida,

fue dotándose de asentamientos de media docena de países europeos. A intervalos irregulares, a lo largo de sus costas, fueron naciendo fortificaciones y transacciones comerciales entre franceses, ingleses, holandeses, suecos y también españoles.

Mientras los ingleses echaron raíces en Nueva Inglaterra y Virginia, los holandeses lo hacían en el Hudson y los suecos en las bocas del Delaware; la Acadia era aún francesa y la Florida española. Era muy incierto saber cuál de estos pueblos alcanzaría la victoria, o si llegarían a poder convivir.

Estamos acostumbrados a considerar que todas las tierras al norte de río Grande son una herencia natural de pueblos de habla inglesa, y resulta complicado imaginar qué grado de incertidumbre había en los comienzos de la colonización. Ninguno podía prever qué potencia triunfaría y si la suerte de América estaría sometida a las guerras de Europa.

Si Gustavo Adolfo de Suecia no hubiera caído en los campos de Lützen y hubiera fundado, como esperaba, una gran nación Báltica que comprendiera todo este mar, con una flota tan poderosa como sus ejércitos, hubiera sido muy posible que su fama y su terror hubiesen asegurado paz y prosperidad en sus colonias americanas. Si la flota holandesa hubiera sido un poco, sólo un poco, más fuerte, Manhattan, como Java, nunca se hubiera conver-

tido en Nueva York y seguiría llamándose Nueva Amsterdam. Era perfectamente posible, en el siglo XVII, que las diecisiete florecientes fundaciones holandesas y suecas, firmemente situadas entre el Hudson y el Delaware, florecieran como los franceses a lo largo del bajo San Lorenzo.

Y así llegó una época en la que los colonos ingleses y sus herederos americanos no sólo tuvieron que asentarse en un inhóspito continente, salvaje y primitivo, con continuos altercados en bosques y praderas, sino que tuvieron que expulsar de las regiones más ricas a los intrusos europeos de otra sangre. Muchas de las ciudades de la Unión tienen el sabor de sus orígenes, de su temprana historia. Albany, Detroit, Santa Fe, son algunas de las muchas ciudades donde el inglés recogió lo que el holandés, el francés o los españoles sembraron.

La historia de Nueva York debe ser estudiada por más de una razón. Es la historia de una gran ciudad de habla inglesa, que los ingleses conquistaron, pero no fundaron, y aunque la ley inglesa y el sistema de gobierno siempre ha sido supremo, el grueso de la población, constituido como es y ha sido siempre, a partir de muchas fuertes tensiones, nunca ha sido inglés. Durante los últimos cien años es la historia de una ciudad comercial sorprendentemente próspera, la más grande del

mundo, en donde la democracia ha sido siempre libremente aceptada durante largo tiempo; y su ejemplo, con algunas excepcionales ventajas y algunos igualmente excepcionales inconvenientes, es de un interés extraordinario, igualmente válido para medir cuáles han sido sus triunfos y fracasos.

Mr. Hudson, cerca ya del río al que más tarde se le dio su nombre, no sabía en realidad que fuera un río; creía y esperaba que fuera un brazo de mar, que le proporcionara el paso hacia el noroeste y el pasaje hacia la India, que él y tantos otros ansiaban encontrar y por el que tantos valientes habían muerto, intentando vanamente encontrarlo. Durante una semana echó el ancla en lo que actualmente es el puerto de Nueva York; sus botes exploraron los alrededores, que parecían bien poblados. Los salvajes se reunían para ver a los blancos extranjeros y ansiosamente intercambiaban su tabaco por cuchillos y cuentas de colores con los europeos.

Por supuesto, hubo incidentes entre los rudos y brutales marineros y los inconstantes y suspicaces pieles rojas. En alguna ocasión, la tripulación de un bote fue atacada por dos canoas cargadas de guerreros, y un marinero cayó muerto por una flecha que le atravesó la garganta. Pero, en general, las relaciones fueron amistosas y el comercio fluyó.

No obstante, Mr. Hudson pronto supo que se encontraba en la boca de un río, no en un estrecho, y se pasó tres semanas explorándolo, llegando hasta un extremo de aguas bajas, que le aconsejaron no seguir, cerca de la actual ciudad de Albany.

Se topó con muchas tribus esparcidas por las riberas, con las que mantuvo generalmente buenas relaciones, ofreciéndoles a sus jefes baratijas de varias clases y dándoles a probar por primera vez el sabor del «agua de fuego», la terrible maldición de su raza, desde entonces. En respuesta, fue bien recibido en las *nigwams* —tiendas indias—, honrándole con fiestas, donde los platos no sólo incluían aves salvajes, sino también gruesos perros, matados con mazas y pelados con conchas de mejillones.

Los indios, que habían hecho algunos progresos en el campo de la agricultura, transportaron al barco sacos de maíz, frijoles y calabazas, que apilaban para secarse al lado de sus aldeas, y que dejaban entrever una gran fertilidad. Aun así, Mr. Hudson tenía que estar constantemente en guardia frente a estos socios tan recientes y, de hecho, en cierta ocasión se vio atacado por una partida de indios hostiles, viéndose obligado a matar a varios. Sin embargo, nada importaba con tal de poder obtener buenas pieles; y eran los indios los que disponían de ellas. Para los comerciantes

de Europa, las pieles tenían tanto valor como las sedas, las especias, el marfil o los metales preciosos.

Habiendo alcanzado aguas no navegables, el *Half-Moon* viró su proa hacia el sur y las corrientes rápidas del río le ayudaron a llegar a la bahía. Un maravilloso tiempo otoñal prevalecía entre algunos días y noches con neblinas y, durante el viaje, el *Half-Moon* recorrió paisajes singularmente salvajes, grandes y solitarios. Pasó por una gran línea de rocas ensortijadas, formando paredes, que llamamos ahora las Palisades; atravesó una serie de meandros, que entran y salen de promontorios desérticos —Storm King, Crow's Nest— e izó sus velas en Catskill Mountains, quizás con sus cimas coronadas todavía por la nieve. Desde el puente, los marineros de guardia miraban con atención las riberas del río a cada lado; toda la tierra estaba cubierta de bosques, donde los rojos cazadores, que nunca habían visto una cara blanca, perseguían a una especie de animales salvajes que ningún hombre blanco había visto pacer con anterioridad.

En el mes de octubre, Hudson puso proa a su hogar, en Holanda, donde sus descubrimientos avivaron el interés de los aventureros comerciantes, sobre todo de aquellos interesados en el negocio de las pieles. Muchos comenzaron a enviar pe-

queños barcos para negociar con los salvajes y explorar el país.

El más notable de aquellos aventureros del mar que siguieron a Hudson fue Adrián Block. Nada más echar el ancla en la isla de Manhattan, su barco se incendió; sin embargo, su carácter resolutivo hizo que no cayese en el desánimo y sus recursos le llevaron al éxito. Construyendo todo tipo de herramientas y artilugios por sí mismo y trabajando en el corazón de la selva, llegó a construir un barco de 45 pies, que llamó *Onrest* (*Sin descanso*), nombre adecuado a uno de aquellos hombres osados y siempre dispuestos a la aventura. Este barco, primitivo y pionero, fue el primero en ser botado en nuestras costas y su quilla la primera en surcar el Sound.

Los primeros comerciantes pudieron vislumbrar con cierta rapidez los grandes beneficios que se podían obtener en Manhattan con el comercio de las pieles. De acuerdo con esto, determinaron establecer puestos fijos en la cabecera del río y en su desembocadura.

El principal fuerte se alzó en la boca del Mohawk, pero también construyeron una serie de cabañas en el extremo sur de la isla de Manhattan y dejaron allí media docena de empleados, con Hendrik Christiansen a la cabeza de todos los esta-

blecimientos. La gran ciudad comercial de Nueva York tiene sus orígenes en este grupo de cabañas comerciales. Desde estos oscuros comienzos fue extendiéndose una de las mayores y más poderosas ciudades de todos los tiempos, siendo sorprendente su vertiginoso crecimiento, desde el punto de vista de una grandiosa prosperidad material. Desde sus orígenes, esta ciudad, la más grande del Nuevo Mundo y quizás la más grande del mundo, tomó la delantera entre las comunidades, y su existencia y crecimiento se basó exclusivamente en el comercio, por lo que su carácter y su evolución, para lo bueno y para lo malo, están profundamente vinculados al comercio, más que por cualquier otra influencia. Ya desde sus comienzos, se pudo prever de este modo que la gran ciudad de la isla de Manhattan tenía con antelación las premisas con las que pudo llevar a cabo posteriormente un desarrollo y progreso excepcional.

Christiansen murió a manos de un indio. Durante dos o tres años sus compañeros vivieron en Manhattan, en puestos aislados y remotos, comerciando con pieles en el noroeste de este continente. Algunos pudieron comportarse como hombres correctos y decentes, otros se convirtieron en seres tan miserables y tan salvajes como los indios entre los que vivían. Cazaban, pescaban

y holgaban; a veces, debían sacrificar su propio ganado; a veces, comerciaban con los propios pieles rojas a cambio de tabaco o grano. De vez en cuando, se trababan conflictos de mayor o menor gravedad entre tribus vecinas, pero generalmente los conflictos acababan en buenos términos. Se intercambiaban ron y otros productos atractivos por valiosos fardos de pieles, la mayor parte de bisontes, que se apiñaban a las orillas de los ríos, pero también de nutrias y, más al norte, del sable o del *fisher*. A veces se apilaban las pieles y cada seis o doce meses, tres o cuatro pequeños veleros procedentes de Holanda las cargaban. Era la única diversión de una vida monótona.

Los comerciantes que primero llegaron y se establecieron se unieron a otros y formaron la New Netherlands Company. Fue una época en la que las grandes compañías dirigían el comercio y las conquistas, más que los gobiernos o cualquier individuo. El Gobierno de los Países Bajos garantizó el monopolio del comercio de pieles a la Compañía durante tres años a partir de 1615 y lo renovó año tras año hasta 1621, cuando se permitió a un fuerte competidor incorporarse a la carrera comercial. La Compañía sólo tenía como objetivo el comercio, como una mera corporación más, y no hizo ningún esfuerzo por acomodarse

en estas nuevas tierras. El comercio de las pieles producía, no obstante, grandes beneficios y el puesto de la isla de Manhattan se mantuvo, junto a otros nuevos en la cabecera del río, cerca de la actual Albany.

En 1621, la Great Indian Company fue aprobada por los Estados Generales, otorgándole desde entonces el monopolio del comercio con América. Y esta compañía fue realmente la que fundó la ciudad de Nueva York, pues fue una fundación con vocación de asentarse *sine die*. Todo el inmenso territorio descubierto por Hudson fue puesto bajo jurisdicción territorial con el nombre de Nueva Holanda. La Compañía fue una de las tres o cuatro grandes corporaciones comerciales con poder imperial, que jugaron un gran papel en la formación del destino del mundo, en los dos siglos posteriores. Su constitución e historia arquetípica es fruto de su tiempo. Las grandes ciudades comerciales de América no fueron fundadas por individuos ni por Gobiernos, sino por las grandes corporaciones comerciales, creadas para luchar e imponer la ley, no menos que para realizar transacciones comerciales. Los comerciantes que fundaron la West India Company contaban con todas las garantías para poder ejercer un derecho semejante a los estados soberanos, porque las ta-

reas a las que se dedicaban eran de tan inimaginable magnitud y peligro, que sólo podían desarrollarse en términos semejantes. Eran soldados y marinos tanto como comerciantes. Únicamente los más aguerridos sobrevivían y, sin descanso, osaban apoderarse de las doradas cosechas de aquellos peligrosos territorios de ultramar, de los que se salvaban solamente los más fuertes, pereciendo los demás. Dedicarse al comercio era una actividad que podía resultar tan peligrosa como la guerra.

La West India Company fue creada para el comercio y para poblar los vastos espacios descubiertos; y fue también fundada para hacer una patriótica guerra contra un enemigo público: el rey de España. Hacía la guerra o la paz, según le convenía; trasladaba gobernadores y jueces a las colonias y conquistaba tierras; fundó ciudades, construyó fuertes y contrató a poderosos almirantes para dirigir las batallas y hundir los barcos de numerosas flotas. Algunas de las más famosas y heroicas batallas navales de la historia de los conocidos como Nuevos Países Bajos fueron llevadas a cabo por marinos bajo paga de esta Compañía; el acero en sus manos conllevaba beneficios más grandes que el oro; y los afortunados accionistas de Amsterdam recibían enormes dividendos de la venta de los despojos de las saqueadas ciudades

del Brasil y de los barcos capturados, llenos de tesoros, y que un día formaron parte de la «flota de Plata» española.

Enredados en este tumulto de guerras y actividades comerciales, a la Compañía le quedaba poco tiempo para pensar en colonizar. Sin embargo, en 1624, algunas familias de protestantes valones fueron enviadas al Hudson en el barco *New Netherlands* y unos pocos se establecieron en la isla de Manhattan. Durante el verano siguiente, otras familias llegaron, y es entonces cuando podemos afirmar que la ciudad se fundó. Después de esa fecha, la ciudad empezó a contar con habitantes más estables, junto a comerciantes trashumantes de pieles. Finalmente, en mayo de 1626, el director, Peter Minuit, de Westfalia, fue designado gobernador de la colonia, llegando al puerto en su barco *Sea-Mew*, cargado con un verdadero grupo de colonos, hombres que venían acompañados de sus familias, de su ganado y de sus pertenencias más queridas. En efecto, fijaron su residencia en estas tierras con el propósito de quedarse, ellos y los hijos de sus hijos.