



Acerca de

Antecedentes del Puerto de Veracruz

“Veracruz ha sido el umbral geográfico en el Atlántico para la entrada y salida de numerosos eventos y componentes del desarrollo de México y, en consecuencia, un espacio receptor de novedades, innovación e inmigración, provenientes de Europa, Norteamérica, el Caribe y Sudamérica”.¹

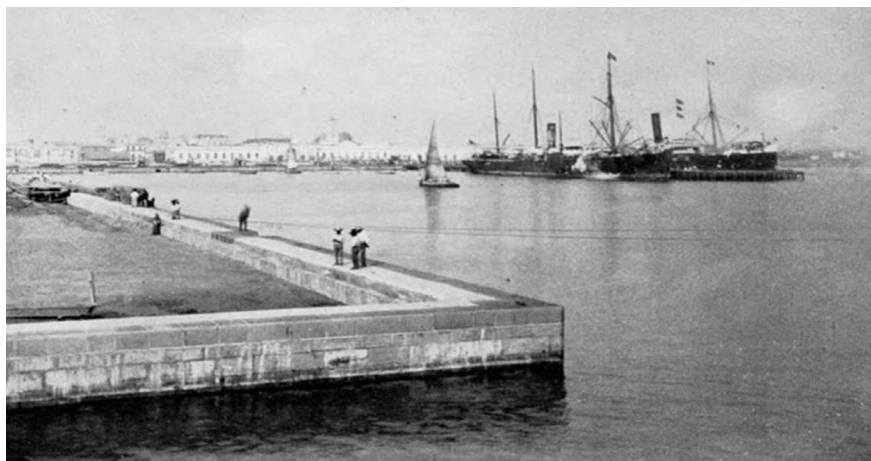
Su puerto se distingue por su ubicación geográfica estratégica: al centro de la costa este, en el Golfo de México; el establecimiento de la diversidad de rutas marítimas nacionales e internacionales; su relación con los sectores primario, secundario y terciario; la generación de fuentes de trabajo; entre otras. La complejidad en su larga historia da cuenta tanto de situaciones favorables como también, adversas, de distinta índole. Ha librado una participación activa en una red de circuitos de comunicación y comercio interno y externo; se abrió al intercambio y contacto con otras culturas.

Época Prehispánica

Abordar la época prehispánica es reconocer su herencia. Al respecto la historiadora Carmen Blázquez² en la *Memoria de la vida portuaria 1519 - 2018 Veracruz, puerto y puerta de México* refiere a la cultura totonaca, misma que conformó una sociedad piramidal, sacerdotes, comerciantes, agricultores y pescadores. En este contexto la práctica de la pesca se asumió como una actividad importante para la población que ocupaba la capa inferior.

Por su lado, las investigaciones de Lourdes Budar y Mauricio Cuevas³ también aportan información valiosa acerca de un complejo sistema de las rutas marítimas durante la época prehispánica, lo cual reivindica el propio legado de nuestros antepasados, quienes dieron lugar a condiciones propicias, que años más tarde con la llegada de los españoles serían aprovechadas para desembarcar. Se trata de trabajos arqueológicos que constatan que durante la época prehispánica, existió intercambio económico a través de rutas marítimas, que conformaban un circuito de infraestructura portuaria. Para Mauricio Cuevas la evidencia iconográfica de la zona maya revela un tipo de embarcaciones, una especie de tronco ahuecado de una sola pieza en el que cabían hasta 12 personas.

Los investigadores hacen alusión a la existencia de un intercambio económico con apertura a diversas manifestaciones sociales y culturales en el litoral del Golfo de México, en la que grupos como los mexicas se centraron en ciertas rutas, las que representaron un flujo marítimo activo para ejercer el control del comercio. Su conocimiento geográfico si bien no los llevó a navegar a mar abierto si abarcó México y parte de Centroamérica a través del cabotaje.



Fuente: <https://bit.ly/2HV6a2X>



En la historia de los pueblos mesoamericanos, la pesca constituyó una alternativa de subsistencia que justamente los movió a conocer sus territorios terrestres-marítimos; en un proceso de observación constante, con relaciones e interacciones por sus caminatas en grupo y sus asentamientos.

De la Conquista a la Colonia

El Puerto de Veracruz siempre ha estado ligado a eventos históricos, uno de ellos es el reconocimiento del primer legado de condiciones que propiciaron la fabricación de las rudimentarias canoas de los pueblos prehispánicos; posteriormente, en el año de 1519, la expedición de Cortés llegó a la isla de San Juan de Ulúa en un Jueves Santo, desembarcando en las playas de la zona y fundando la Villa Rica de la Verdadera Cruz⁴. En ese momento, se acondicionó un muelle con sus rústicas empalizadas y malacates de madera, formando parte del surgimiento de un puerto como puerta de entrada y salida, de intercambios de la Nueva España con la península ibérica.

Los españoles desembarcaron para emprender la conquista de Tenochtitlan; más adelante, durante la Colonia, la presencia de grupos humanos de distintas procedencias (Europa, Asia, África, de las islas del Caribe, así como indígenas y nativos de la región) inciden en el crecimiento de la población generando un proceso de mestizaje. Todo ello ocurre en un contexto de acontecimientos diversos, tales como: enfrentamientos, saqueo, destrucción, enfermedades, armas, trabajo forzado, trata de esclavos, asentamientos, presencia de autoridades eclesiásticas, evangelización, nuevas formas morales y de gobierno con nuevas leyes y cargos, construcciones, trazo de caminos, castellanización, control fiscal y fundación de escuelas; etc. Lo antes descrito refiere a la imposición de la civilización española.



Fuente: <https://bit.ly/2CQ61d3>

El rudimentario puerto (múltiples desembarcos, flotas de naves que zarpan, base de buques vigilantes) intensificó el tráfico marítimo especialmente por el cargamento de materiales preciosos, el maíz, algodón, aguacate, guajolotes y diversos productos, que cruzaban la ruta del océano Atlántico para llegar a la península ibérica. De la península se traían herramientas de trabajo, trigo, arroz, ganado, telas, vino y otros productos; este intercambio, aunado a la presencia de frailes, comerciantes, médicos iría poco a poco conformando la sociedad novohispana. Por lo anterior, puede decirse que España con sus adelantos náuticos constituyó un poderío ultramarino. Años más tarde, en 1537 se inicia la construcción de la fortaleza de San Juan de Ulúa, con almacén y aduana, para resguardar y proteger las embarcaciones de los piratas y de los fuertes vientos. Dicha fortaleza usada como puerto comercial, para amarrar las embarcaciones españolas que no podían atracar en las costas de Veracruz y protegerse de los fuertes vientos del norte fue ampliamente valorada por la construcción del muro de argollas.

Con el transcurrir del tiempo La Villa Rica de la Vera Cruz adquiere el título de ciudad⁵ dando lugar a un dinamismo en la construcción de conventos, casas, posadas, bodegas, mesones, comercios, casas de cabildo, fuertes, baluartes y faro, (este último se construye en 1796). La ciudad de Veracruz, expuesta a peligros y riesgos constantes, fue



amurallada en los siglos XVII, XVIII y parte del XIX; abarcó un largo tiempo debido a la búsqueda de la protección de la población, la defensa de los ataques de invasiones de piratas de diversas nacionalidades y los fuertes vientos. En este período histórico lo característico fue el sistema de flotas (grupo de barcos organizados que se protegían entre sí) con rutas de navegación supeditadas al dominio español. Dicho sistema les permitió protegerse de los ataques de los piratas.

De la independencia hasta el finales de los años setenta

Durante la independencia se da una reestructuración por las nuevas condiciones políticas, económicas, sociales y culturales, internamente, acontecimientos relevantes como el proceso de separación de la iglesia del Estado, la formulación de leyes, decretos, reformas, constituciones propias; y a nivel externo, la fuerte influencia ideológica y los descubrimientos que se estaban dando principalmente en Europa. La ciudad de Veracruz se decanta en mar y tierra, adquiere notabilidad como territorio estratégico, por su puerto, que de ser rudimentario se constituiría como una de las obras materiales de los proyectos de ampliación más significativas en el gobierno de Porfirio Díaz. Un antecedente digno de mención es el interés y participación que antes manifestó el H. Ayuntamiento de Veracruz en lo concerniente al puerto, pero debilitado en lo concreto, en la falta de acciones.

Por su parte, la intervención federal en su afán por modernizar los medios de comunicación, medios de transporte de mercancías y pasajeros no se hizo esperar. Lo anterior en una época de búsqueda de progreso, de desarrollo económico ligado a la modernidad, la influencia del positivismo europeo y el avance industrial. El advenimiento del barco de vapor y la presencia del ferrocarril revolucionaron el transporte a fines del siglo XIX y principios del siglo XX, ello explica el incremento del tráfico de altura y el aumento del comercio de cabotaje.

Veracruz, antes amurallada, deja de serlo ante las preocupantes muestras de insalubridad y proliferación de enfermedades. Lo anterior propició a generar ideas sanitarias y estrategias de limpieza urbana en todos los sentidos, formando una conciencia entre la población sobre la importancia de mejorar las condiciones de higiene y sanidad en la vida cotidiana. Durante esa época, la ciudad experimentó cambios en su fisonomía derivado del proceso urbano que poco a poco se fue gestando, de los cuales se destacan el trazo de nuevas calles y la ampliación de caminos; la reconstrucción de casas con otro tipo de materiales; introducción de vías férreas; creación de nuevas redes de agua; construcción de hospitales, penal, casa del cabildo, conventos, comercios, bodegas, obras arquitectónicas y escuelas, como la Heroica Escuela Naval fundada en 1897; así como de correos, telégrafos, museos, teatros y puertos. Sobre este último se creó principalmente: la aduana marítima, los carretones para el servicio de transporte terrestre de mercancías, la bodega de aduana, la dirección de faros y la comandancia naval.

En los trabajos de ampliación y de obras portuarias se reconoció la infraestructura existente, pero también, que ya no era suficiente; por lo que se generó un proyecto de incorporación de suelo ganado al mar. Con estos trabajos de ampliación y obras portuarias se obtuvieron cerca de 100 hectáreas; las participaciones fueron diversas, y se destacó el interés general de la población. Las autoridades y comerciantes advirtieron la posición estratégica del puerto en las costas del Golfo por su contacto con un extenso número de líneas permanentes de vapores de gran calado, otros sectores sociales las fuentes de trabajo como vías para alcanzar beneficios. Durante el gobierno de Porfirio Díaz, a través de la obra portuaria, se buscó tener apertura a la inversión extranjera, y a lo que acontecía a nivel mundial, incrementando el comercio con Europa, Estados Unidos y otros países. La obra portuaria forma parte de la importancia que Díaz le otorgó a la arquitectura: edificios, monumentos, obra pública. En sus investigaciones Carmen Blázquez⁶ señala que se requerían obras de mayor envergadura, con fuerte inversión, que contemplaran diques, rompeolas, muelles, malecones y vías férreas, empresa que finalmente



se realizó con capital británico representado por Wectman D. Pearson, y que concluyó en 1902; un año para recordar dado que el propio Porfirio Díaz realiza la inauguración del puerto. Después del Porfiriato, en 1919 se funda la Escuela Náutica de Veracruz, así poco a poco en el transcurrir de los años se fueron realizando otras obras⁷, entre ellas las siguientes:

- Atarazana como un pequeño patio de construcción inmediato a la fortaleza de San Juan de Ulúa (1929).
- Dique seco de 50 metros de eslora, 9 de manga y 2.7 de puntal, bajo la misión de llevar a cabo la construcción de 5 guardacostas (1935).
- Construcción del dique seco No. 2 con 157 metros de eslora, 19 metros de manga y 4.8 metros de calado, el cual formó parte de la edificación de la Unidad Base Naval en lo que fue el bajo de San Juan de Ulúa (construcción que requirió hacer emerger la superficie 1.20 metros sobre el nivel de la marea más alta y ganar 40 hectáreas de terreno al mar utilizando los productos del dragado de la bahía (1942).
- El astillero veracruzano (1956), que representa la construcción del primer barco con casco de acero en México; se trató de un pequeño mercante con 765 toneladas de peso muerto, 52.8 metros de eslora y 8.28 metros de manga, al que se le bautizó con el nombre de “México” y que fue botado el 15 de junio de 1958.
- Con capital proveniente de Maryland Drydock Company nació la empresa Astilleros de Veracruz S.A., la cual siguió con la construcción de botes pesqueros, buques patrulleros, remolcadores y barcas para México y el extranjero, efectuando asimismo reparaciones a flote y en seco.
- En la década de los setenta, se constituyó la empresa paraestatal Astilleros Unidos S.A. (AUSA), que sería la encargada de administrar los cuatro astilleros más grandes de nuestro país, entre ellos el de Veracruz, que durante el período comprendido entre junio de 1976 y noviembre 1978 llevó a cabo la construcción de 7 barcos patrulleros de 112 metros de eslora para la Armada de México.

La realización de obras en el puerto de Veracruz fueron contribuciones muy favorables, le significaron una presencia constante en el flujo marítimo en un escenario cada vez más amplio; con cambios constantes y de eventos en que la ciencia y la tecnología impactaran en todos los ámbitos.

De los años ochenta a los noventa

Las décadas de los ochenta y noventa se distingue por los cambios económicos y políticos del Estado benefactor al modelo neoliberal; y por la implicación del puerto de Veracruz en la dinámica local-global. El antecedente de la deuda externa en cada sexenio, que en lugar de frenarse tiende a aumentarse; la apertura a la iniciativa privada; el establecimiento del Tratado de Libre Comercio de México con Canadá y Estados Unidos de Norteamérica; el levantamiento Zapatista, el ingreso de México a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.



Fuente: <https://bit.ly/31ltfCp>



nicos (OCDE). A nivel mundial la caída del Muro de Berlín, la disolución del bloque socialista, los acelerados avances científicos y tecnológicos en un escenario de globalización que se vigoriza con la modernización tecnológica e informática. El nacimiento del nuevo orden económico internacional con repercusiones para los distintos países.

Las investigaciones de Ojeda-Cárdenas⁸ cuando hace alusión a los puertos mexicanos destaca que en 1990 se realiza una reestructuración del sistema portuario mexicano, que consistió en transformar la administración federal de cada uno de los puertos en API (Administración Portuaria Integral). Es aquí, que entra en vigor la Ley de Puertos 1993. Por lo cual, conviene hacer mención de un antes y un después con referencia al tipo de administración de los puertos, incluyendo en éstos al de Veracruz.

Antes de su reestructuración, los puertos eran administrados por el Gobierno Federal, lo que implicaba la participación de empresas estatales en su operación y prestación de servicios portuarios, se incluye en esto el derecho a la conformación de sindicatos de los trabajadores. Dichas administraciones, en la coyuntura de finales de la década de los años ochenta y principios de la década de los noventa, mostraron irregularidades burocráticas, corrupción, deficiencias de los servicios portuarios,

altos costos del transporte marítimo y rezago ante los adelantos tecnológicos y mejoramiento de los métodos operativos.

Después de la reestructuración se da un proceso de participación de la iniciativa privada, otorgándole contratos de cesiones parciales en actividades portuarias. El puerto de Veracruz, como los otros del país, se rige por el artículo 27 de la actual Constitución, la Ley General de Bienes Nacionales, y la Ley de Puertos. Esta última da apertura para que se puedan prestar varios servicios portuarios y realizar operaciones en una API mediante contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, así como contratos de prestación de servicios. De acuerdo al régimen jurídico de la Administración Portuaria Integral, desde 1993 se han otorgado concesiones a 16 APIs federales, administradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cinco estatales, dos por el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR) y una privada. El puerto de Veracruz es una de las 16 APIs federales.

La constitución de la Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER) fue un paso fundamental para consolidar el proceso de reestructuración que inició con la requisa. Organizó y puso en marcha un intenso proceso de licitación de terminales y servicios, y constituyó a los nuevos capitales y empresas del sector privado como los principales actores del desarrollo portuario de Veracruz. Dentro de las obras⁹ se enuncian las siguientes:

- Realización de un estudio de factibilidad de un astillero de construcción y reparación naval pesada, mismo que una vez aprobado dio inicio



Fuente: <https://bit.ly/2VqvPDA>



en 1979, contemplando la inclusión de otro dique seco con 271 metros de eslora, 36 metros de manga y 5.18 metros de calado. El proyecto, que finalizó en 1982 bajo el nombre de Astilleros Unidos de Veracruz (AUVER), se convirtió en el primer centro de construcción naval pesado en México.

- En 1995 el astillero continúa sus operaciones bajo concesión con el nombre de Talleres Navales del Golfo (TNG), e incursiona en la industria metalmecánica, fabricando estructuras tales como módulos costa fuera, jackets, puentes, cubiertas, torres eólicas, helipuertos, chimeneas, tanques de acero, roladas, vigas, pilotes y boyas, entre otras, lo que redujo las actividades de reparación naval.

Una temporalidad histórica de apertura comercial, mayor participación de la iniciativa privada y la demostración de eficiencia en el escenario global, obligó a una reestructuración del puerto de Veracruz para no perder su liderazgo, principalmente como puerto de entrada y de salida de mercancías hacia Europa y el mercado de la costa este de Estados Unidos.

Referencias

¹ WINFIELD REYES, F. N. Edificaciones del siglo XX en Veracruz. Expresiones singulares e interpretaciones locales. [en línea]. Carthagène - Veracruz: Villes en Parallèle, 2013, 47-48, pp. 372-394. [consulta: 10 de abril de 2019]. Disponible en <https://doi.org/10.3406/vilpa.2013.1645>

² ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ. (2018). Veracruz, puerto y puerta de México. Memoria de la vida portuaria 1519 - 2018.

³ UNIVERSO UV. Culturas prehispánicas desarrollaron intensa actividad marítima. La UV desarrolla una investigación pionera en el país sobre sistemas portuarios prehispánicos [en línea]. Xalapa-Veracruz: sistema de noticias UV, 2018, 23 de noviembre [consulta: 8 de abril de 2019]. Disponible en: <https://www.uv.mx/prensa/reportaje/culturas-prehispanicas-desarrollaron-intensa-actividad-maritima/>

⁴ ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ. (2018). Veracruz, puerto y puerta de México. Memoria de la vida portuaria 1519 - 2018.

⁵ Ídem

⁶ Ídem

⁷ MORALES, E. Festejan los ochenta años del astillero más importante del Golfo de México [en línea]. México: *Puertos Transporte y Carga, Industria Naval*, 2015, marzo 31, [consulta: 10 de abril de 2019]. Disponible en <http://www.ptc.mx/2015/03/festejan-los-ochenta-anos-del-astillero-mas-importante-del-golfo-de-mexico/>

⁸ OJEDA CÁRDENAS J.N. Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012). *Revista Ciencia y Mar* [en línea]. México: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad del Mar, 2011 XV (45):19-62 [consulta: 10 de abril de 2019]. ISSN 1665-0808. Disponible en: <http://www.umar.mx/revistas/45/0450103.pdf>

⁹ MORALES, E. Festejan los ochenta años del astillero más importante del Golfo de México [en línea]. México: *Puertos Transporte y Carga, Industria Naval*, 2015, marzo 31, [consulta: 10 de abril de 2019]. Disponible en <http://www.ptc.mx/2015/03/festejan-los-ochenta-anos-del-astillero-mas-importante-del-golfo-de-mexico/>