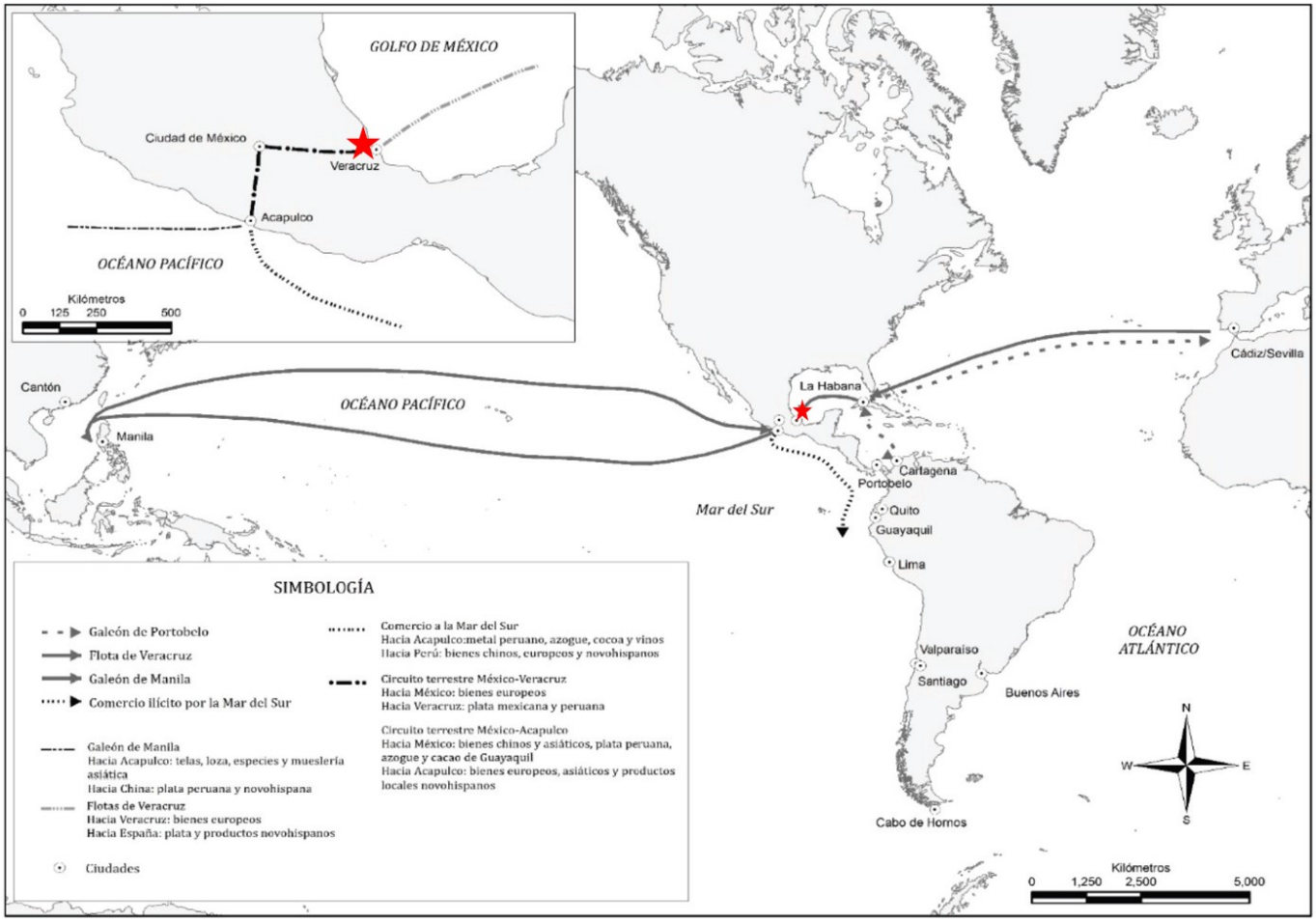
Durante el periodo colonial, los españoles establecieron diferentes tipos de asentamientos humanos en el territorio de lo que actualmente es México, en función de diversos objetivos de carácter político, administrativo o económico, ya sea como parte de proceso de colonización y explotación del territorio, o por razones de su estrategia geopolítica y comercial. Entre ellas, se destacan las ciudades portuarias como Veracruz y Campeche en el Golfo de México y Acapulco en el Pacífico.

A mediados del siglo XVIII, las ciudades novohispanas se desarrollaron principalmente en territorios donde ya existía concentración importante de población indígena. En este sistema urbano, existió desde su origen un claro predominio de la ciudad de México, que funcionaba como capital desde su consolidación como ciudad azteca. El sistema urbano se organizaba a lo largo de las vías de comunicación entre ciudades de interés económico y la capital. Destaca el eje México-Veracruz como vínculo con la metrópoli europea reforzado por la importancia que adquirió el comercio exterior en la economía de la Nueva España Extensión de este eje fue el camino de México a Acapulco en la costa del Pacífico. En conjunto, fue el eje continental de una gran ruta de comercio interoceánico que se realizaba entre Sevilla y Manila, por casi tres siglos [1].



Modelo comercial intercontinental de 1580 hasta 1750.

Como herencia del periodo colonial, las ciudades-puerto recibieron su traza reticular y elementos de su estructura urbana, como: plaza principal, iglesia, conventos, hospitales, casa de Cabildos o edificio de ayuntamiento, portales comerciales, entre otros. Como puerto: sus muelles, faros, lonja, aduana, atarazanas; y su sistema defensivo, para repeler el ataque de corsarios y piratas: murallas, baluartes y fuertes. Ejemplos notables de este modelo urbano barroco son: Veracruz, Campeche, Acapulco y Bacalar [2].



Litografía de la ciudad de Veracruz de 1850. En el fondo se aprecia la Isla y castillo de San Juan de Ulúa. (Fuente: Veracruz Primer Puerto del continente, Gobierno de Estado de Veracruz, 1999)

Esta situación sufre alteraciones significativas a estallar la guerra de independencia. La guerra afectó el equilibrio urbano colonial, ya que amplias regiones mineras y agrícolas se vieron afectadas, por lo que población, en particular de artesanos y comerciantes, migraron de ciudades pequeñas hacia las ciudades grandes, ya que estas garantizaban condiciones de mayor seguridad.

La toma del puerto de Acapulco por José María Morelos y Pavón, y la desintegración del flujo comercial entre la capital y la metrópoli a través de Veracruz, aunado a la necesidad de mantener la comunicación con España, obligaron al gobierno colonial a desarrollar otros ejes comerciales de carácter regional a través de algunos puertos de menor importancia, como: Tampico, Campeche, Sisal, Tuxpan y

Alvarado en el Golfo y San Blas y Mazatlán, en el Pacifico; sin embargo, esta situación tuvo corta duración. Al triunfo del movimiento insurgente se reinició el proceso de centralización que devolvería a Veracruz su importancia comercial. La supresión de las aduanas en los puertos reunificó el nuevo mercado nacional en torno a la capital. Los puertos desplazados conformaron una nueva estructura portuaria de ciudades propicias para el contrabando y la inmigración ilegal. Durante este tiempo las ciudades puerto crecieron más rápidamente que la ciudad de México [3].

La traza colonia constituyó el núcleo original de las ciudades a partir del siglo XIX. La expansión de las ciudades respetó la retícula e incluso en algunos casos se realizaron adecuaciones no relevantes. Las ciudades tuvieron pocos cambios estructurales, funcionales o de imagen urbana; pero si se generó una transformación hacia un urbanismo y arquitectura neoclásica [4].

En el periodo del porfiriato, en el último cuarto del siglo XIX y principios del XX, se dio una expansión del mercado exterior combinado con la creciente explotación minera, lo que propicio el desarrollo de los puertos y los ferrocarriles, con importantes efectos regionales y urbanos. Se implementó una política para consolidar un sistema integrado de puertos con el fin de contrarrestar la importancia de Veracruz, que en ese momento manejaba dos terceras partes de la carga marítima del país. A pesar de esta idea, este puerto mantuvo su jerarquía como el principal de México, al convertirse en importante nodo del recién integrado sistema ferroviario, que en mucho seguía el patrón de la red de las ciudades coloniales [5].

Un aspecto fundamental en este periodo fue la presencia del ferrocarril, que trajo importantes cambios económicos y de modernización urbanística en las ciudades-puerto. Se realizaron numerosas acciones de mejoramiento urbano, tales como: pavimentación de calles y aceras, construcción de nuevos jardines, creación de mercados públicos, alumbrado público y arborización, se introdujeron tranvías, como en Veracruz y Campeche [6]. Mención especial tiene la conexión del sistema de ferrocarril con los principales puertos del país, la implementación de sistemas de correos y telégrafos, y la modernización de las instalaciones portuarias, como: la

Aduana Marítima de Tampico y particularmente el gran proyecto del Puerto de Veracruz, en el que se ganaron terrenos al mar para construir edificios modernos del puerto y de la ciudad; se crearon dársenas artificiales, diques y muelles para dar cabida a los grandes barcos de la época. Con el crecimiento y modernización de las ciudades, lamentablemente también se tuvieron perdidas del patrimonio, como el derribo de las murallas y baluartes en Veracruz y parte de las de Campeche [7].



Vista del Puerto de Veracruz desde San Juan de Ulúa. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2015)

El movimiento revolucionario desencadenó una serie de fuerzas que impulsaron la

movilización de población del campo a algunas ciudades. En este periodo los puertos de Veracruz y Mazatlán tuvieron un importante crecimiento.

En el periodo post revolucionario, la normalización de la economía del país propició el auge de nuevas actividades, entre ellas la explotación petrolera y con ello, el impulso del Puerto de Tampico. Después de los años cuarenta la explotación petrolera en la zona del Golfo creció aceleradamente, por lo que ciudades-puerto como Poza Rica y Coatzacoalcos presentaron importantes transformaciones. En el norte, vinculados al ferrocarril surgen puertos como Guaymas y Ensenada. Otros puertos como Acapulco y Puerto Vallarta mostraron un auge como ciudades turísticas. En este periodo, las ciudades-puerto, principalmente Veracruz y Mazatlán, tuvieron un sector de transporte vigoroso. Tampico se consolidó como el segundo puerto mexicano, en cuanto a volumen de carga movida y por su amplia y diversificada actividad petrolera. En este periodo, es significativo la importancia relativa que los puertos tuvieron en estas ciudades mexicanas, debido al escaso comercio exterior marítimo [8].

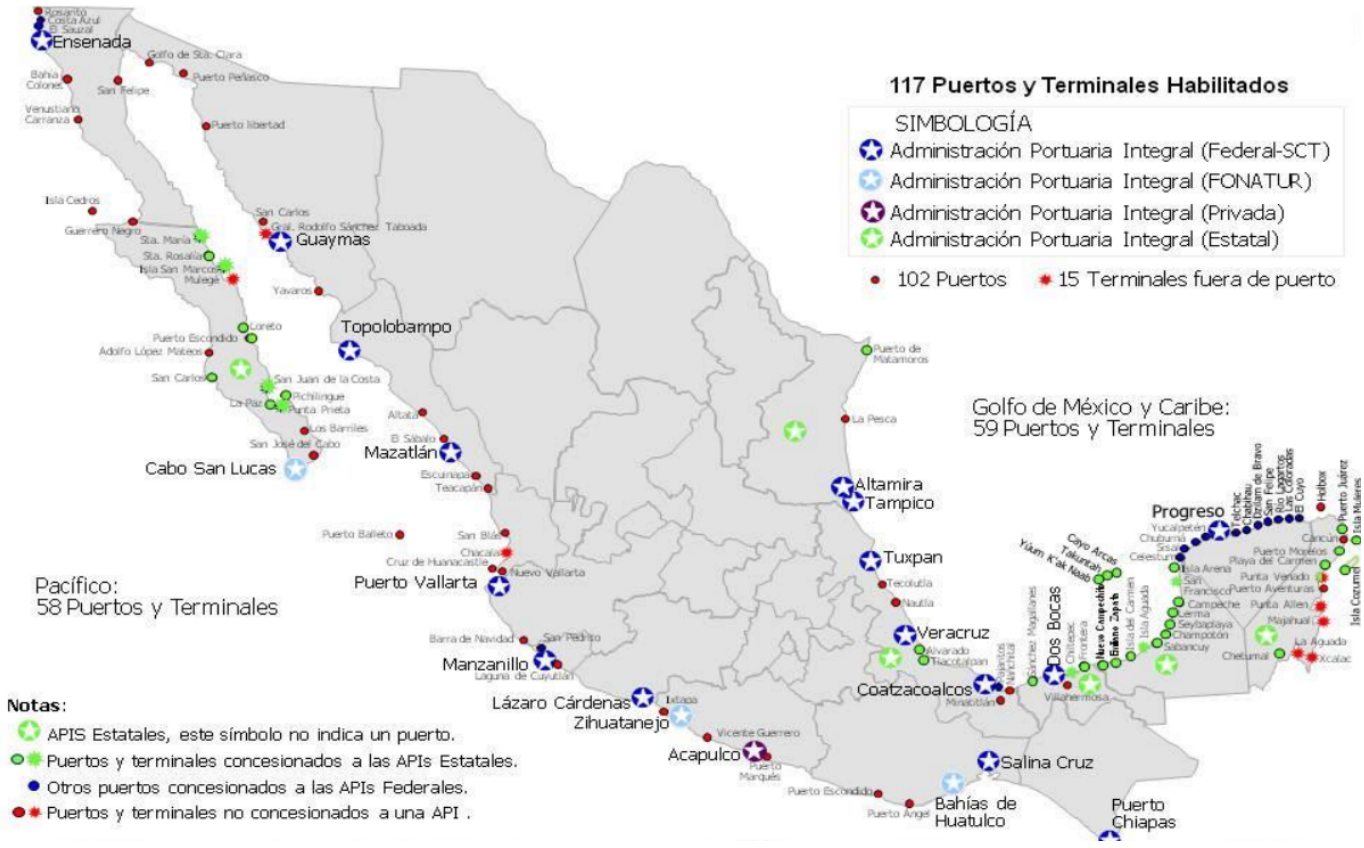
A partir de los años cuarenta el proceso de industrialización y el auge petrolero aceleró el crecimiento económico y urbano del país. Para 1980, como resultado de la transformación social y económica, México se convirtió en un país preponderantemente urbano con un sistema dominado por la ciudad de México y una gran dispersión de asentamientos humanos de diversos tamaños [9].

Después de los años noventa, el desarrollo económico se dio con una fuerte orientación y apertura hacia los mercados externos, principalmente Norteamérica y Asia, impulsando el crecimiento y transformación de ciudades y regiones industriales; así como de las ciudades puerto.

En los últimos quince años el comercio internacional en México se incrementó cinco veces lo que trajo un impulso y requirió de la reorganización y modernización del sistema portuario [10]. Aparejado a esto, el fenómeno de crecimiento urbano del país vio reducido su ritmo, extendiéndose ahora a numerosas ciudades de tamaño medio, algunas de ellas en la actualidad constituyen zonas metropolitanas. Se reconocen cerca de 60, bajo un modelo de ciudad discontinuo, disperso y de baja densidad. Las ciudades puerto forman parte de este grupo y no han sido la

excepción en sus patrones de organización urbana [11].

En la actualidad los puertos mexicanos forman un sistema de 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto; de estos, los 16 más importantes y modernos (9 en el Pacifico y 7 en el Golfo), desde mediados de los años noventa, operan bajo el sistema de Administración Portuaria Integral, esquema de participación público-privado [12]. Entre los 5 principales puertos del país destacan: Veracruz y Altamira en el Golfo; Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada, en el Pacífico.



Sistema Portuario Mexicano, en 2017. (Fuente: http://www.sela.org/media/2465170/bloque-3-5-anglel-colombia-27julio-2017_vf.pdf)

El puerto de Veracruz es el puerto del país más antiguo e históricamente más

significativo. Es el puerto más importante para la exportación de la industria automotriz mexicana. Localizado en la costa este, con acceso directo al Golfo de México, gestiona en promedio 965.290 TEUs.

El Puerto de Altamira, en las costas del Golfo de México. Está conectado con 125 puertos, la mayoría a lo largo de la costa Atlántica. Sus conexiones con transporte terrestre y ferroviario enlazan el puerto con todo el norte y el interior del país, incluyendo ciudades tan importantes como Monterrey, Reynosa, Guadalajara y Ciudad de México.

Ensenada es un puerto de aguas profundas situado en la costa oeste de la región de Baja California, tan sólo a 110 kilómetros del estado de California. Dispone de terminales de carga y de pasajeros. Dispone de conexiones directas con 64 puertos en 28 países. La mayor parte de los buques que pasan por este puerto proceden de Asia, Norteamérica y Sudamérica.

El Puerto de Manzanillo, en la actualidad, es considerado el mayor puerto de México, situado en el estado de Colima a lo largo de la costa pacífica y funciona como puerto principal para los importadores y exportadores asiáticos; gestiona la carga del océano Pacífico al centro de país y a la Ciudad de México.

El Puerto de Lázaro Cárdenas, ubicado en el estado de Michoacán y con 35 años de existencia, inició operaciones como un puerto industrial, pero con el paso del tiempo su actividad cambió a cargas comerciales. El puerto opera el 18% del total de la mercancía de todo el Sistema Portuario Nacional.

La consolidación de este sistema y la puesta al día de los puertos ha significado transformar sus viejas instalaciones en modernos complejos y recintos portuarios. Esta tarea es continua y actualmente se realizan importantes obras de adecuación en 25 puertos y la construcción de 5 nuevos puertos en el Golfo de México: Matamoros, Seybaplaya, Tuxpan, Nuevo Puerto de Veracruz y de Ciudad del Carmen [13]. Destaca la construcción del Nuevo Puerto de Veracruz, que se concibe como la infraestructura más importante creada en el país en los últimos cien años.



Nuevo Puerto de Veracruz, denominado Zona Norte. (Bahía de Vergara. Fuente: https://www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/nuevopuertoveracruz/index.php/2018/05/31/nuevo-puerto-de-veracruz/)

Elementos del patrimonio portuario colonial se han conservado, por su valor histórico, arquitectónico o paisajístico, en: Veracruz, Campeche y Acapulco. Muchas de la viejas y obsoletas instalaciones del siglo XIX y XX han desaparecido o se han transformado e incorporado a los nuevos puertos; en algunos otros casos, como en Tampico, su edifico de Aduana Marítima ha sido restaurado y se realizan nuevas actividades, contribuyendo al rescate de su Centro Histórico. En Veracruz, el nuevo puerto abre la posibilidad de liberar en pleno centro histórico un gran frente de mar que traerá muchas oportunidades para la ciudad; sin embargo, a la fecha no se ha discutido el tema ampliamente, ni se han planteado ideas y proyectos específicos de transformación urbanística. Situación que también ocurre, con sus particularidades, en otras ciudades-puerto. En suma, el patrimonio portuario

mexicano es amplio y el reto para su conservación y transformación en beneficio de sus ciudades es grande.



Malecón (Waterfront) de Nuevo Campeche, t.
(Fuente: https://i.pinimg.com/originals/1f/98/b1/1f98b113b1f2b50a933304a1756c0d16.jpg)

Notas

[1] Unikel, Luis, et alt., 1976, pp. 18-20.

[2] Quiroz Rothe, Héctor, 2008, pp. 36-40.

[3] Unikel, 1976, op. cit., pp. 20-21.

[4] Esquivel Hernández, María Teresa, 2011, pp. 25-28.

[5] Unikel, 1976, op. cit., pp. 22-23.

[6] Esquivel, 2011, op. cy., pp. 27-28.

[7] Redondo Gómez, Maruja, 2011.

[8] Unikel, 1976, op. cit., pp. 37.

[9] Unikel, 1976, op. cit,pp. 42.

[10] Dicex, 24 de abril de 2019. Consulta en: https://dicex.com/los-puertos-maritimos-y-su-papel-en-mexico

[11] ONU/HABITAT y SEDESOL ,2011, pp. 15-17.

[12] Cortes Pérez, Angel Ascensión ,2017. Consulta en: http://www.sela.org/media/2465170/bloque-3-5-anglel-colombia-27julio-2017_vf.pdf

[13] Dicex, 24 de abril de 2019. Consulta en: https://dicex.com/los-puertos-maritimos-y-su-papel-en-mexico

Referencias

Cortes Pérez, Angel Ascensión (2017), Desafíos de los puertos mexicanos en “II Encuentro Regional Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias y de las Oficinas de Servicios a la Marina Mercante”, Cartagena, Colombia, Julio de 2017.

http://www.sela.org/media/2465170/bloque-3-5-anglel-colombia-27julio-2017_vf.pdf

Dicex (24 de abril de 2019), “Los puertos marítimos y su papel en México”.

https://dicex.com/los-puertos-maritimos-y-su-papel-en-mexico

Esquivel Hernández, María Teresa (2011), “Seis ciudades mexicanas: contexto histórico y urbano”, en Padilla Galicia, Sergio Coord. (2011), *Seis Ciudades Mexicanas*, Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, UAM. Azc. México.

Herrera, Inés y Alvarado, Armando (1990), Comercio y Estado en el México colonial e Independiente.

https://www.estudioshistoricos.inah.gob.mx/revistaHistorias/wp-content/uploads/historias_24_121-154.pdf

Quiroz Rothe, Héctor (2008), *Ciudades mexicanas del Siglo XX*, Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de México, Ciudad de México.

ONU/HABITAT y SEDESOL (2011), *Estado de las Ciudades de México 2011*, Programa de las Naciones unidas para los Asentamientos Humanos ONU-hábitat, México, Ciudad de México.

Redondo Gómez, Maruja (2011), “Veracruz: de la villa colonial a ciudad puerto”, en Padilla Galicia, Sergio Coord. (2011), *Seis Ciudades Mexicanas*, Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, UAM. Azc. México.

Unikel, Luis, et alt. (1976), *El Desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*., El Colegio de México, México, D.F.

Head Image: Panorámica del Puerto de Veracruz. (Foto: Sergio Padilla)