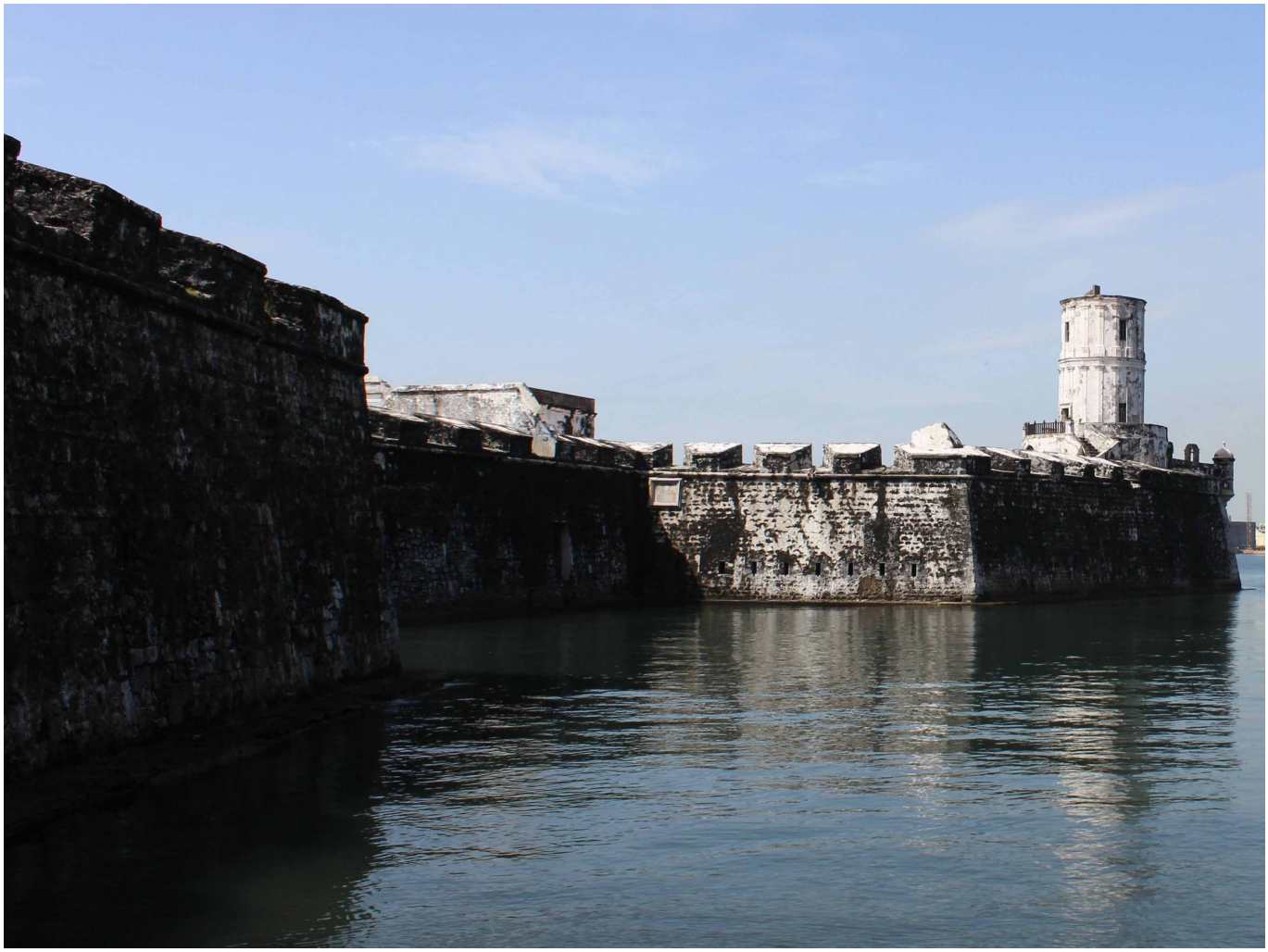
Desde el momento en que el capitán Juan de Grijalva y su tripulación deciden que el islote de San Juan de Ulúa es el lugar idóneo para fondear los barcos y tenerlos a salvo de los fuertes vientos del norte, se iniciará una transformación de este espacio geográfico que, durante tres siglos de presencia española, consolidará al puerto y a la ciudad de Veracruz como uno de los principales enclaves comerciales de la Nueva España.

Veracruz ciudad-puerto, será el sitio autorizado por la corona española, para el enlace comercial con la metrópoli y almacén de las mercancías provenientes de Europa y del comercio con filipinas y productos de Nueva España.

Como toda ciudad portuaria requirió de infraestructura para su operación, por ello durante más de tres siglos las transformaciones de la costa se irán sucediendo unas a otras para darle mayor operatividad e incluso se articularon con la ciudad en su desarrollo urbano. De su patrimonio arquitectónico vinculado con la actividad portuaria del siglo XVI al XVIII se cuenta con la fortaleza de San Juan de Ulúa, la antigua puerta de la Aduana del Veracruz amurallado del siglo XVII y su patio de maniobras, las Atarazanas y el Hospital de San Carlos para la atención de los navegantes.



San Juan de Ulúa.



Aduana y Puerta de Mar.

Del siglo XIX y principios del XX los Faros Venustiano Carranza e Isla de los Sacrificios y la zona de viviendas de obreros denominados patios de vecindad [1]. Sin dejar de lado la infraestructura de movilidad mercantil liderada por la llegada del ferrocarril, que junto con la actividad marítima creó un circuito que mejoró la comunicación entre la costa y el interior del país y definió parte del trazo urbano de la ciudad. Un puerto y una ciudad cuyo desarrollo no siempre fue a la par, pero que convivieron en infinidad de actividades, casi todas ellas de giro comercial y en relación con el puerto.

La fortaleza de San Juan de Ulúa patrimonio de arquitectura militar del siglo XVI al

XVIII fue el enclave portuario del entonces Golfo de la Nueva España, obra de defensa que protegía a la ciudad ante cualquier posible invasión o ataque de piratas durante el siglo XVII: construida en coral por falta de piedra en la zona y siguiendo todas las reglas del A*rte de la Fortificación.* Durante la última parte del siglo XVI y principios del XVII fue considerado un puerto seguro para proteger las embarcaciones de los fuertes vientos del norte, tuvo funciones de aduana desde donde se gestionaba el comercio y fungió como enlace entre Ulúa y La Antigua, asentamiento fluvial en las márgenes del río Huitzilapan segundo emplazamiento de la Villa Rica de la Veracruz. En su interior se desarrollaron actividades de almacenamiento de carga y descarga de mercancías con destino a Sevilla. Durante el siglo XIX tuvo varias funciones: Residencia presidencial, recinto penitenciario, Arsenal Nacional, Oficinas del Ministerio de Marina y Guerra. En 1962 fue puesto bajo la custodia del Instituto Nacional de Antropología e Historia, y hoy en día este patrimonio es monumento histórico con función de museo abierto al público, con énfasis en actividades culturales, artístico, educativo y de difusión del patrimonio.

Para finales de 1599 y por recomendación del ingeniero Bautista Antonelli, la villa de la Vera Cruz se traslada de La Antigua a los arenales de las ventas de Buitrón, frente a Ulúa. El asentamiento urbano de la villa se irá configurando poco a poco sin dejar de lado la construcción de un nuevo muelle para el movimiento portuario.

En el siglo XVII y tras el ataque de Lorencillo, la ciudad fue rodeada con una muralla y nueve baluartes, dos de ellos, la Concepción y Santiago, flanqueaban el frente de mar y próximo a este se localizaba el muelle y la puerta de Aduana con la Real Contaduría. Este espacio estuvo en funciones hasta finales del siglo XVIII, momento en el que las obras de modernización de la ciudad y la construcción del puerto artificial contemplan la realización de un edificio destinado a la Aduana.

El diseño de la nueva Aduana de estilo neoclásico consideró incluir en su fachada posterior, la antigua puerta de la aduana de época colonial. Con los cambios en la operación del puerto, en el siglo XXI este edificio quedó a cargo de la Secretaría de Marina Armada de México y hoy tiene la función de alojar las dependencias de la Primera Región Naval.

El espacio urbano con el que colinda este edificio y otros vinculados con las comunicaciones como es la oficina de Correos y Telégrafos y la antigua Estación del Ferrocarril, forman hoy un parque lineal espacio abierto que recuerda la zona de movimiento de mercancías en la época colonial y parte del siglo XIX.

La liberación de comercio con Europa detonó la construcción de un muelle de mayor capacidad, que permitiera el movimiento más ágil de la carga y descarga de mercancías. Varios serán los proyectos para ampliar la capacidad de amarre de galeones en San Juan de Ulúa y en Veracruz.

Veracruz fue el puerto con mayor importancia y sus funciones principales fueron centro de trasbordo de mercancías dando salida a los productos del territorio y recibiendo de Europa los insumos que la zona minera y el altiplano requerían para su desarrollo [2].

Es así como "*durante el siglo XVI Veracruz concentra un intenso tráfico marítimo y mercantil que provenía del comercio con la península, La Habana, las Antillas y con varios puertos de la costa, como Pánuco, Coatzacoalcos y Campeche*" [3].

Será a partir de 1880 cuando la ciudad de Veracruz empieza a perder sus murallas, para entrar en una etapa de modernización, progreso y salubridad. En 1873 es inaugurado el ferrocarril mexicano por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, conectando el puerto con la ciudad de México [4]. Para finales de siglo XIX, la propuesta de empresa Pearson and Sons permitió tener un puerto a la altura de los de Europa. Ganando terrenos al mar, fue posible aumentar el número de muelles para el movimiento comercial, tener un canal de navegación con mayor profundidad para la entrada de los nuevos navíos y organizar con mayor dinamismo el intercambio comercial.

Hoy en día el espacio contiguo a la zona de muelles, forma el conocido paseo del malecón de la ciudad, espacio de intercambio social y cultural de la población porteña, en el año 2010 y para conmemorar los 500 años de la fundación del cabildo de la ciudad, el Ayuntamiento llevó a cabo una intervención de imagen urbana con la cual se creó un espacio libre que pone en relieve el patrimonio

arquitectónico de Faro Venustiano Carranza y la antigua Torre del Banco de México, hoy edificio de Petróleos Mexicanos. Como parte de este proyecto de rescate del patrimonio vinculado con la actividad portuaria y comercial, el espacio colindante al edificio de las antiguas Atarazanas donde en la época colonial se guardaban las arboladuras, mástiles y velas de los barcos en el siglo XVIII, se transforma en un espacio cultural: Centro Cultura Atarazanas del Instituto Veracruzano de Cultura.

Es importante destacar de este monumento histórico la recuperación de su espacio interior y su emblemática cubierta de madera y teja, el frente del edificio es hoy un espacio peatonal en el que se llevan a cabo exposiciones temporales de artistas plásticos, así como conferencias y foros académicos.



Centro Cultural Atarazanas.

Otra infraestructura vinculada con la actividad portuaria fueron los hospitales. Uno de los principales inconvenientes de la travesía de España a Veracruz, era la merma de la salud de los marineros. Veracruz contó durante casi todo su periodo colonial con hospitales que pertenecían a las órdenes religiosas asentadas en el puerto. La atención de la tripulación que viajaba en los barcos no era siempre inmediata en los hospitales de la época, debido a los inconvenientes en los pagos de los servicios médicos por parte de la corona.

Siendo un puerto tan importante la metrópoli decidió la construcción del hospital de

San Carlos, para la atención de la tripulación que venía en los barcos de la flota de tierra firme que llegaban a Veracruz. Durante largo tiempo este monumento histórico tuvo la función de hospital militar a cargo de la Secretaría de la Defensa SEDENA. En el año 2013 el inmueble fue restaurado y rehabilitado con el apoyo de empresarios veracruzanos. Hoy el nuevo uso de este espacio está destinado a actividades culturales y exposiciones temporales. Actualmente se encuentra en exhibición la exposición *"Veracruz ciudad portuaria"* organizada por la Administración Portuaria Integral API.



Exposición en la antiguo Hospital San Carlos.

Protagonistas de la imagen de todo puerto son los faros guías para la navegación. El primer faro en la época de la colonia funcionó en la fortaleza de San Juan de Ulúa,

desde la torre del baluarte de San Pedro. En 1804 se instaló un nuevo faro giratorio de fabricación inglesa el cual operó hasta 1872, fecha en la que inició el funcionamiento el faro instalado en la torre del convento de San Francisco, que hoy se conoce como Recinto de la Reforma o faro a Juárez, espacio cultural abierto al público.

Con el auge que alcanzó el tráfico marítimo para 1892 durante el mandato del presidente Porfirio Díaz, se llevó a cabo un proyecto de alumbrado marítimo, con la propuesta de instalar en la Isla de los Sacrificios un nuevo faro. Un año después llegará a Veracruz el fanal de dos sectores fijos fabricado en París y para 1894 el faro estará instalado en la isla, además de contar con una casa para el personal encargado de su operación [5]. Este faro tuvo una vida útil hasta los años 60´s cuando se implementó una nueva tecnología en fanales, cambiando la farola y la torre por una de 42 m. de altura y pintada con las características franjas negro y blanco. Hoy en día la isla está cerrada al público por lo que no es posible la visita a este espacio emblemático del puerto [6].

Sin embargo, pueden visitarse algunas de las balizas y faros que fueron colocados en algunas de las islas [7] próximas al puerto para guiar la entrada y rodear la zona de arrecifes.



Faro de Sacrificios.

Con la llegada del ferrocarril a la ciudad de Veracruz y su extensión hasta la zona del puerto las vías férreas rodearon la ciudad amurallada y en cierta forma propiciaron el inicio de su demolición a finales del siglo XIX. Esta infraestructura vinculada con las comunicaciones terrestres para el movimiento de mercancías y pasajeros legó la Estación del Ferrocarril, excelente edificio de arquitectura estilo ecléctico, cuyo espacio interior contemplo la zona de andenes y en planta alta un hotel, lamentablemente este monumento artístico se encuentra cerrado al público.

El Faro a Venustiano Carranza, antigua comandancia portuaria, es hoy un edificio a cargo de la Secretaría de Marina Armada de México con funciones de servicios administrativos. Es posible su visita con previa autorización.

Para cerrar esta memoria del patrimonio portuario de la ciudad, cabe destacar que las obras llevadas a cabo por la empresa inglesa Weetman D. Pearson fueron el inicio de los proyectos de renovación del puerto en 1895. Así, la ciudad se dotó de cafés, teatros, paseos, lugares cívicos, la construcción de almacenes diseñados para recibir los cargamentos que llegarían al puerto, se mejoró la salud pública con un sistema de agua potable y alcantarillado, la iluminación de edificios públicos y plazas centrales con un sistema de alumbrado eléctrico [8]. El discurso de la creación del puerto y los beneficios que otorgaba y las imágenes que éste generó fueron un detonador en los medios de comunicación que posicionaron a la ciudad como modelo del desarrollo. *“El discurso de la modernidad urbana intentó legitimarse a partir de la obra material y de las imágenes que de ésta se pudieran proyectar…[9].*

Notas

[1] Véase Lozano y Nathal, Gema. *Rosa de los Vientos: Del mar a los patios de vecindad*. En: El puerto en la vida de Veracruz. Una historia compartida. México 2019. Pág. 47.

[2] Blázquez Domínguez, Carmen. (2000) Breve historia de Veracruz. Ed. Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica. p. 65.

[3] *Ídem*.

[4] Wood G. Andrew (2006). *Modernidad, Movilización Política y Cultural en el Puerto de Veracruz, 1880-1930*. En el Golfo-Caribe y sus Puertos. Tomo II, 1850-1930. Coord. Ed. Johanna Von Grafenstein Gareis. Instituto Mora.

[5] Villanueva, Luis. (2016) *El faro de la isla de Sacrificios. Veracruz*. Viewed 10 June 20192 https://www.facebook.com/notes/historia-de-la-ciudad-y-puerto-de-veracruz/el-faro-de-la-isla-de-sacrificios/469273913257482

[6] Pueden visitarse algunos otros faros más pequeños colocados en islas próximas al puerto como el de la isla de Santiaguillo.

[7] Véase: https://digaohm.semar.gob.mx/derrotero/veracruz.pdf de la Secretaría de Marina. Imagen arrecife la Blanquilla tomada de URL: http://listoflights.org/leuchtfeuer?region=664

[8] G. Wood, Andrew. (2006). p.451,452.

[9] Ronzon, José. (2006) El Golfo-Caribe y sus Puertos. Tomo II, 1850-1930. Coord. Johanna Von Grafenstein Gareis. Ed. Instituto Mora.

Referencias

Blázquez Domínguez, Carmen. (2000) “Breve historia de Veracruz”. Ed. Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica. p. 65.

Lozano y Nathal, Gema (2019), *Rosa de los Vientos: Del mar a los patios de vecindad*. En: “El puerto en la

vida de Veracruz. Una historia compartida". México Pág. 47.

Ronzón, José. (2006) En Von Grafenstein Gareis, Johanna, coord. Ed. "El Golfo-Caribe y sus Puerto. Tomo II, 1850-1930". Instituto Mora, ciudad de México.

Villanueva, Luis. (2016) "El faro de la isla de Sacrificios. Veracruz". Viewed 10 June 2019 https://www.facebook.com/notes/historia-de-la-ciudad-y-puerto-de-veracruz/el-faro-de-la-isla-de-sacrificios/469273913257482

Wood G. Andrew, (2006), Modernidad, *Movilización Política y Cultural en el Puerto de Veracruz, 1880-1930*. En Von Grafenstein Gareis, Johanna, coord. Ed. "El Golfo-Caribe y sus Puerto. Tomo II, 1850-1930". Instituto Mora, ciudad de México.

Head Image: Vista del Puerto de Veracruz.