El puerto

El Puerto de Veracruz ha sido en México la entrada principal por el mar, es el puerto mexicano por excelencia. En su origen fue la primera fundación española y por ende asiento del primer Ayuntamiento en el territorio continental de América.

Como ciudad colonia, su estructura urbana se definió en el siglo XVI y se caracterizó por estar circundada por una muralla, calles rectas y continuas, manzanas cuadradas y su plaza cargada al mar. Fue pieza clave en el modelo comercial intercontinental que desde 1580 hasta 1750, a través del eje Acapulco-México-Veracruz articuló los flujos de intercambio global entre Europa y el Oriente. Posteriormente con la apertura de nuevos circuitos comerciales españoles e ingleses, y principalmente los que rodearon al continente americano por el Cabo de Hornos, perdió esa importancia, limitándose al circuito México-Veracruz, La Habana- Cádiz -Sevilla, hasta el final del periodo colonial.

Los caminos que ligaban al puerto con la ciudad de México fueron siempre fundamentales para su función estratégica y su desarrollo. En el siglo XIX, ya como país independiente, tuvo la primera vía férrea que la conectaba con la ciudad de México. Gracias a su estratégica localización es centro rector de las actividades económicas y sociales del sur de la cuenca del Golfo e importante nodo carretero y ferroviario de conexión de esta región con los estados del centro del país y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Estos factores han convertido a esta ciudad-puerto en ofertante de servicios especializados y ha generado una dinámica de crecimiento acelerada desde los años setenta (Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, 2008: 7).

Entre 1970 y 1990 el puerto de Veracruz manifestó una expansión en sus actividades y en su tamaño, propiciado por el auge de la actividad petrolera.

La ampliación del puerto estuvo relacionada con:

- Sistema de transporte de contenedores
- Nuevas terminales para el embarque de productos especializados como el cemento y el petróleo, entre otros productos.

- Astilleros Unidos de Veracruz S.A. que posteriormente se transformarían en los Talleres Navales del Golfo, para la construcción de buques-tanque de la industria petrolera (García D., B., 1999: 237-239)

Con la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica –TLC- en la mitad de la década de los noventa, resultaba clave el papel de las ciudades portuarias, entre las que destacaba Veracruz (Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, 2008: 6-7). Este nuevo escenario, aunado a problemas de eficiencia operativa en manos del Estado, planteó un reto para la competitividad del puerto, es así como se creó la Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER), administración privada con concesión hasta el año 2044. A su vez esta empresa subconcesionó la Terminal de Contenedores a la empresa ICAVE, quedando bajo su operación una de las instalaciones claves del puerto (García D., B., 1999: 242-243).

El puerto de Veracruz en el Golfo de México, opera como puerto alimentador al mercado global y representa casi una cuarta parte del movimiento de carga a nivel nacional, ubicándolo como el primer puerto comercial del país. En 2016 movilizó 24.5 millones de toneladas de carga y seis de cada 10 automóviles exportados e importados en el país.

El puerto abarca una superficie de 40.447 hectáreas destinadas a la recepción y almacenaje de mercancías, formado por diversos elementos e infraestructura. Adicionalmente las actividades portuarias han requerido de grandes superficies para la logística y usos especiales, como son: almacenes y patios de contenedores, que tienden a localizarse en torno al puerto en las inmediaciones de San Juan de Ulúa y últimamente a lo largo de la carretera Cordel-Xalapa y de la Av. Miguel Alemán. Asimismo, asociadas a estas actividades destacan las instalaciones para la operación ferroviaria del puerto, la Fuerza Aérea y Armada de México, SEDENA y Petróleos Mexicanos (ver la imagen).

Puerto de Veracruz. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2015)

Un hecho es que el puerto no puede crecer sobre la ciudad, y no es posible la creación de más muelles ya que todo el frente de agua se encuentra ocupado o urbanizado. Aunado a esto, la necesidad de patios en el sistema de contenedores ha incorporado para este fin el poco suelo disponible.

A pesar de mejoras que se le han realizado, presenta limitaciones en su capacidad de carga, principalmente para recibir barcos Súper Post-Panamax. Dentro del sistema global del comercio, también tiene la limitación de que se encuentra alejado del eje norte-sur de intercambio del Atlántico, su futuro está supeditado al crecimiento económico del país y a la

ampliación de su área de influencia nacional e incrementar su competitividad con respecto a otros puertos en el Caribe.

La dinámica económica generada por el puerto ha permitido desde el siglo XIX el desarrollo industrial, actualmente destacan la industria automotriz y la siderúrgica, lo que ha dado como resultado una de las áreas urbanas más importantes del país. Como puerto comercial su economía está fuertemente vinculada al sector comercial y de los servicios.

Gracias a sus recursos naturales y culturales las actividades turísticas también son muy importantes, destaca por su: gastronomía, música y la cultura de los bailes tradicionales (son jarocho, danzón, bolero, salsa, entre otros); asimismo, el "Carnaval de Veracruz" considerado como el más reconocido y popular del país. Otra actividad económica significativa es la pesca.

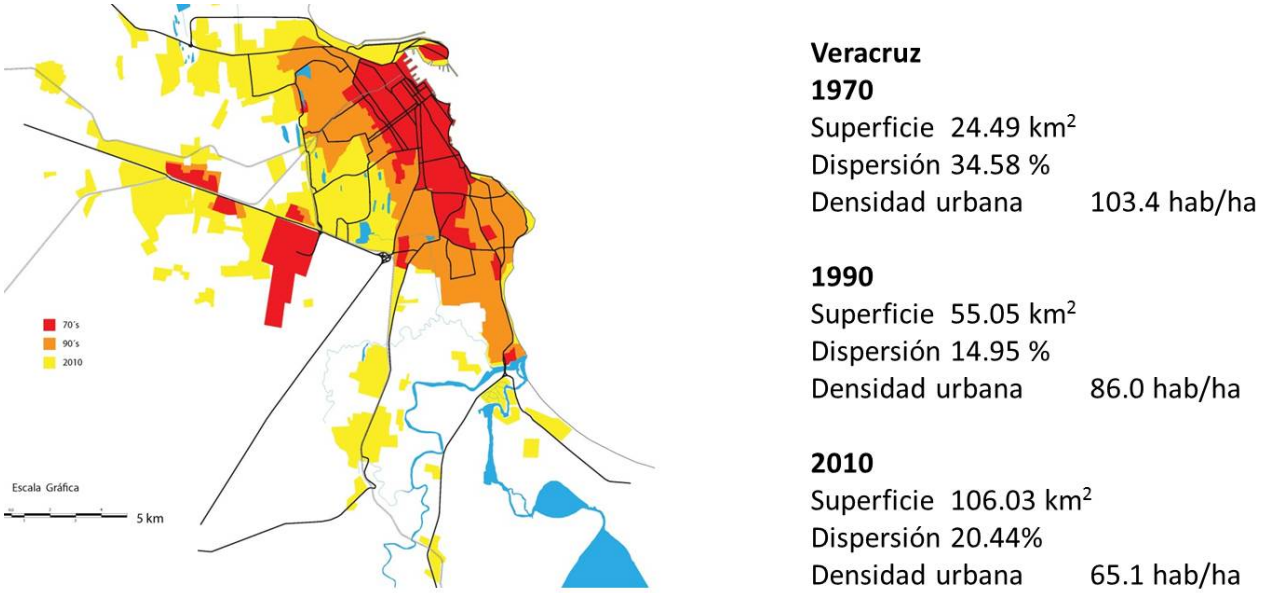
La ciudad

Hasta la década de los setenta Veracruz era una ciudad tradicional, compacta, de baja densidad, con un centro urbano correspondiente a su casco histórico y con bajo crecimiento demográfico y económico, en el que el puerto había venido perdiendo preponderancia a favor de otras actividades como el comercio, los servicios y el turismo nacional. Desde 1970 se ha dado un crecimiento demográfico importante y se inicia un proceso de conurbación, que en un principio involucraba a las localidades de Veracruz y Boca del Río y paulatinamente se ha venido ampliando a localidades de los municipios de Medellín y Alvarado En los últimos años el desarrollo de actividades residenciales, turísticas y de negocios han propiciado la expansión urbana hacia la periferia sur en el municipio de Boca del Río y en año recientes, cruzando el Río Jamapa, en el municipio de Alvarado.

Para el año 2010, ya ha formado una zona metropolitana funcional, integrada por los cuatro municipios mencionados, con una población de 801,295 habitantes. En su zona conurbada la población llegó a 690,214 habitantes formada por los municipios de Veracruz y Boca del Río, de los cuales 552,156 residían en el municipio de Veracruz.

El crecimiento expansivo que ha manifestado la ciudad ha sido en forma concéntrica hacia

el poniente y más claramente radial, direccionada por las carreteras de acceso a partir de nuevas urbanizaciones informales y formales. Este crecimiento ha generado una forma urbana cada vez menos lineal, limitada hacia el norte y oriente por el litoral del Golfo de México, y con brazos de extensión que han propiciado el surgimiento de fragmentos urbanos, sobre todo hacia el norponiente, poniente, suroriente y sur en la periferia urbana, separados del área urbana continua, en un modelo cada vez más fragmentado (ver la imagen).



Expansión urbana 1970-2010. (Fuente: Sergio Padilla Galicia)

En cuanto a su estructura urbana, el centro tradicional sigue funcionando como la centralidad principal para el comercio; sin embargo, su estructura ya es polinuclear. En las últimas décadas con la apertura de centros comerciales en la zona norte y la zona conurbada con Boca del Río y Alvarado, se ha incrementado la descentralización de actividades hacia nuevas plazas, basado en conceptos modernos de comercio cercanos a las zonas residenciales y localizadas estratégicamente en función del uso del automóvil que constituyen una red de nuevas centralidades urbanas. Asimismo, algunas importantes vías concentran comercio en forma de corredores. Con esta nueva estructura de la ciudad han surgido cafés y restaurantes y sitios de entretenimiento localizados en centros comerciales

en barrios centrales, como la colonia Reforma, y en la zona turística de Boca del Río que representan nuevas opciones para el encuentro y la tertulia, y se suman a los tradicionales, como "Los Portales" y el "Malecón" ubicados en el centro histórico (H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, 2011: 21-23).

En los últimos años han surgido y fortalecido nodos metropolitanos como puntos de vinculación de la ciudad con actividades nacionales o globales, como son:

- el puerto
- zonas de logística (principalmente para la operación de contenedores de carga)
- el aeropuerto
- dos nuevos centro urbanos y turísticos, al sur en Boca del Río en: Mocambo y El Dorado.

Nuevos proyectos

En años recientes, se han implementado importantes proyectos de ampliación y modernización portuaria y de renovación y consolidación urbana, como son los siguientes:

Nuevo puerto

Se trabaja en la construcción de un nuevo puerto, denominado Zona Norte (Bahía de Vergara). Este proyecto portuario es considerado como el más importante en los últimos cien años en México. Se pretende su ampliación, modernización y puesta al día en las tendencias de comercio naviero mundial y del incremento en su eficiencia operativa, con el fin de mejorar su conectividad intermodal con los dinámicos centros urbanos del centro del país y con los puertos del Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

El proyecto se construye, en su primera etapa, con una inversión de unos 30,000 millones de pesos (1,390 millones de dólares) de los cuales 80% por ciento será del sector privado. Se prevé una inversión total de 60, 000 millones de pesos (2,780 millones de dólares). Se estima una capacidad de carga de 90 millones de toneladas, por lo que se construirán 35

nuevas posiciones de atraque con un calado de 18 metros de profundidad para recibir embarcaciones de tipo Ultra Post Panamax. La extensión del nuevo puerto será de 450 hectáreas de tierra y de 500 hectáreas ganadas en mar, para la construcción de dársenas (ver la imagen).

Proyecto de Nuevo Puerto Bahia de Vergara.

Nodo metropolitano "Nuevo Veracruz"

En una zona industrial en desuso se ha iniciado la conformación de un nodo productivo y de servicios metropolitanos. Este proyecto, formado por edificios comerciales, de oficinas y extensas áreas residenciales es un desarrollo inmobiliario que articula importantes

inversiones privadas.

Nuevas intervenciones y frentes de agua

Destaca la renovación urbana de la *Plaza de la República*, espacio público en torno a las viejas instalaciones portuarias como la aduana, el edificio de correos y el viejo faro, que también han sido restauradas (ver la imagen).

Renovación de la Plaza de la República. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2015)

Sin duda, el espacio más emblemático de la ciudad es *El Malecón Tradicional*, que recientemente ha sido intervenido para su transformación en la *Gran Plaza del Malecón* que integra al malecón con la plaza del Faro Venustiano Carranza. El proyecto amplía el espacio para el peatón, elimina la vía vehicular y mejora la calidad del espacio y mobiliario urbano; en suma, genera un importante paseo urbano en el frente de agua, un muelle para embarcaciones de paseos turísticos y conserva el contacto entre la ciudad y el viejo puerto, todo ello fortalece la identidad de sus habitantes y permite a los visitantes el disfrute del ambiente porteño (ver la imagen).

Gran Plaza del Malecón de Veracruz. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2015)

Una política pública que se ha mantenido constante es el mejoramiento y consolidación de la costera, *Boulevard Manuel Ávila Camacho*, que corre a lo largo del litoral, desde el balneario de Villa del Mar hasta el de Mocambo. Esto ha permitido que se constituya como la vía más importante de la ciudad y un recorrido escénico de calidad. También ha garantizado el uso y disfrute público del frente de agua en un sector importante y privilegiado de la ciudad. Si bien su diseño urbano podría mejorar, sus palmeras y playas están en la memoria colectiva de los mexicanos (ver la imagen).

Costera, Boulevard Manuel Ávila Camacho. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2012)

Conclusiones

El desarrollo de Veracruz como ciudad-puerto pueden resumirse:

- En 1970 era una ciudad compacta no diversifica y con un puerto estancado por su ineficiencia operativa.
- En 1990 la ciudad presentó un proceso de crecimiento demográfico y de expansión urbana, determinada fuertemente por el crecimiento demográfico, marcada por el éxodo rural y la migración interna atraídos por el auge de las actividades petroleras y portuarias.
- En 2010 se constituye en una metrópoli en formación y un puerto en consolidación producto de crecimiento de las actividades del comercio internacional y la globalización.
- En la actualidad y de cara al futuro próximo se perfila como una metrópoli en proceso de consolidación, más diversa y polinuclear, impulsada por el incremento del comercio internacional del país y la construcción de su nuevo puerto que multiplicará su capacidad de carga más de tres veces, esto le permitirá mantener su papel histórico como el nodo comercial más importante en el Golfo de México.

Referencias bibliográficas

Bernárdez de la Granja, María del Carmen, (2013), "El Puerto de Veracruz" en *Villess en parallele. Carthagëne, Veracruz. Villes-ports dans la mondialisation.* No. 47-48, diciembre de 2013, pp. 446-467, Guy Burgel y Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México, D.F.

Blázquez Domínguez, Carmen; Celaya Méndez, Yovana y Velasco Toro, José Manuel, (2010), Veracruz. Historia breve, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, México, D. F.

García Díaz, Bernardo, (1999), "Dinámica y porvenir del Puerto de Veracruz: Crecimiento y transformaciones en el siglo XX", en Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, *Veracruz. Primer puerto del continente*, pp. 221-253. Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, A.C., Espejo de Obsidiana Ediciones, México.

Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, (2008), *Actualización del Programa de Ordenamiento de la Zona Conurbada Veracruz-Boca del Río- Medellín-Alvarado, Ver*. Primera Edición Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, Xalapa-Enríquez. Veracruz, México.

H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, (2011), *Plan Municipal de Desarrollo de Veracruz 2011-2013*, H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, México.

Herrera Canales, Inés, (1999), "Veracruz. Puerta del comercio exterior mexicano", en Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, *Veracruz. Primer puerto del continente*, pp. 157-185. Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, A.C., Espejo de Obsidiana Ediciones, México.

Martener Peyrelongue, Carlos, (2010), "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de *hubs* en México", en *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, UAEM, núm.52, enero-abril 2010, pp. 319-360, México.

Padilla Galicia, Sergio (2016), *Metrópolis México. Formación 7 Consolidación*, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México, D. F.

Redondo Gómez, Maruja, (2011), "Veracruz: De la villa colonial a la ciudad-puerto", en Padilla Galicia, Sergio (coordinador), *Seis ciudades mexicanas*, pp. 154-173, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México, D. F.

www.puertodeveracruz.com.mx/estadistica

www.puertodeveracruz.com.mx/nuevo-puerto-de-veracruz

Head Image: Costera, Boulevard Manuel Ávila Camacho. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2012)