Históricamente Veracruz ha sido el puerto mexicano de exportación de productos por antonomasia. En el siglo XIX tuvo la primera vía férrea del país 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).

Consolidación portuaria

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 la aparición del sistema de transporte de contenedores y también a la de nuevas terminales para el embarque de productos especializados como el cemento y el petróleo, entre otros productos. Ya para 1990 el área de contenedores del puerto era de las más grandes, destaca también desde la década de los ochenta los Astilleros Unidos de Veracruz S.A. que posteriormente se transformarían en los Talleres Navales del Golfo, para atender la demanda de construcción de buques-tanque para la industria petrolera (García D., B., 1999: 237-239).

En México con la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica -TLC- en la década de los noventa, se enfatizó el reforzamiento de las ciudades que jugaban un papel importante tanto en la captación de inversiones como en el comercio exterior, no solo como sitios de producción y consumo si no como puntos de intercambio global; en este sentido 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 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 la instalaciones claves del puerto (García D., B., 1999: 242-243).

Actualmente el puerto de Veracruz, junto con Altmira 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. El principal tipo de carga que maneja es contenerizada, además de gráneles, fluidos y carga general como tubos de acero, automóviles y auto partes. Durante el año 2010 movilizó, 17 millones 316 mil toneladas de carga total. En carga suelta manejó 1 millón 483 mil ton, vehículos (automóviles) 837.2 mil toneladas y en contenedores 6 millones 464.6 mil toneladas (incluyendo tara).

(www.puertodeveracruz.com.mx/estadistica)

El puerto de Veracruz abarca una superficie de 40.447 hectáreas destinadas a la recepción y almacenaje de mercancías, formado por diversos elementos e infraestructura, como son: una zona marítimo portuaria, zona de mar, que comprende el límite de pilotaje, zona de fondeo y antepuerto; área de operaciones portuarias, constituida por los muelles generales, muelle de cementos, muelle de contenedores, muelle “T”, muelle de PEMEX y muelle del Astillero; los elementos de protección del puerto: los Rompeolas Norte, Noreste y Sur; también cuenta con edificio administrativo de APIVER/Capitanía el Puerto, oficinas administrativas y operativas de diversas empresas concesionarias y prestadoras de servicios portuarios; e instalaciones y edificios de servicios generales para el personal, la operación y seguridad básica del Puerto (Bernárdez de la Granja, M. del C., 2013: 455 y 456). 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.

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 (García D., B., 1999: 250-251). A pesar de las mejoras realizadas entre 2004 y 2010 en los muelles llamados “Del Bicentenario”, 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 y su futuro está supeditado a la ampliación de su área de influencia nacional e incrementar su competitividad con respecto a otros puertos en el Caribe. Para ello requiere de nuevas etapas de modernización y puesta al día en las tendencias de comercio naviero mundial y del incremento en su eficiencia operativa, por lo que deberá lograr su consolidación que le permita mejorar y ampliar su conectividad intermodal, en este sentido se tiene previsto la implementación de corredores de doble estiba y centros de distribución de carga que lo conecten con los dinámicos centros urbanos del centro del país y con los puertos del Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico (Martener P., C., 2010: 350). Por lo anterior, se ha propuesto el proyecto denominado Zona Norte (Bahía de Vergara) como respuesta estratégica a su desarrollo (Véase Imagen).

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 el “Carnaval de Veracruz” considerado como el más reconocido y popular del país. Otra actividad económica significativa es la pesca.

Transformación urbana

Desde la década de 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

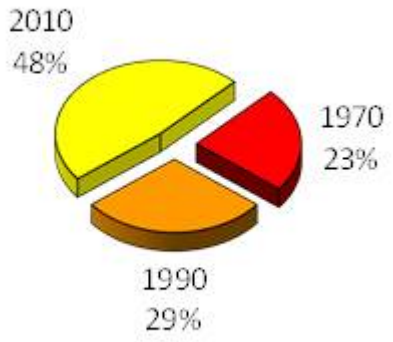
de los municipios de Medellín y Alvarado (Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, 2008: 6). En los últimos años el desarrollo de actividades residenciales, turísticas y de negocios han propiciado la expansión urbana hacia la periferia sur en el municipio de Boca del Río. Para el año 2010, en su zona metropolitana funcional, formada por los cuatro municipios mencionados, tenía 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 (Véase Cuadro).

Localidad	Población (hab.)			Incremento medio anual (%)	
	1970 (1)	1990 (2)	2010 (3)	1970-1990 (4)	1990-2010 (4)
Zona Metropolitana	253,182	551,494	801,295	3.71	1.85
Zona conurbada (1)	253,182	473,156	690,214	3.03	1.87
Mpo. Central	230,220	328,607	552,156	1.76	2.54
Periferia	22,962	144,549	679,247	7.26	6.49
Participación mpo. central en z.c.	91.71%	69.45%	80.00%		

Fuente:
(1) Secretaría de Industria y Comercio. Dirección General de Estadística. *IX Censo General de Población, 1970. Edo. de Veracruz*, cuadro 2, SIC, México, 1971
(2) Instituto Nacional de Geografía e Informática, *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990. Resultados definitivos, Estado de Veracruz*, cuadro 2, INEGI, México, 1991.
(3) Instituto Nacional de Geografía e Informática, *XIII Censo General de Población y Vivienda, 2010., Estado de Veracruz*, INEGI
(4) Tasa calculada mediante la fórmula: r= (Pf/Pi) 1/n-1

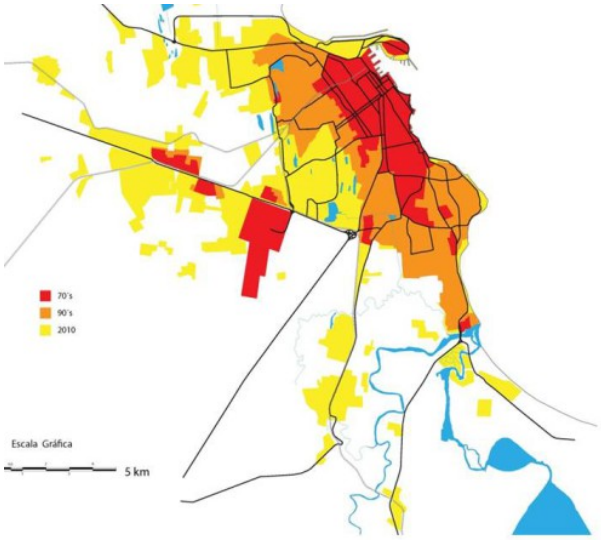
Veracruz. Crecimiento de la población 1970-2010.

El crecimiento del área urbana en el periodo 1970-2010 fue a un ritmo muy alto, mayor que el de su poblacional; de esta forma, para 2010, creció 4.33 veces el tamaño existente en 1970 y 1.92 veces el de 1990; es decir, ha duplicado su tamaño cada veinte años, lo que ha representado grandes requerimientos de infraestructura y equipamiento urbano que no se han cubierto de la manera más adecuada. Así, para 2010 área urbana fue de 106.02 km^2 y en forma continua 84.35 km^2 (Véase Gráfico).



Veracruz. Distribución porcentual del crecimiento urbano 1970-2010.

El crecimiento expansivo de 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. Estas áreas dispersas representan para el año 2010 el 20.44% del área urbana, en un modelo cada vez más fragmentado (Véase Imagen).



Veracruz
1970
Superficie 24.49 km²
Dispersión 34.58 %
Densidad urbana 103.4 hab/ha

1990
Superficie 55.05 km²
Dispersión 14.95 %
Densidad urbana 86.0 hab/ha

2010
Superficie 106.03 km²
Dispersión 20.44%
Densidad urbana 65.1 hab/ha

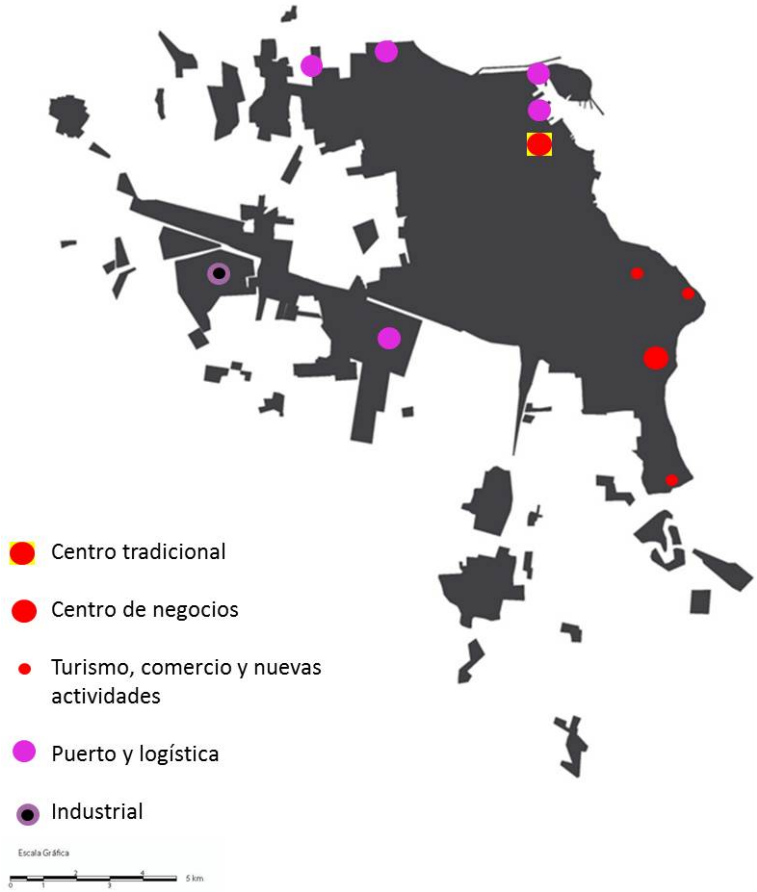
Veracruz. Expansión urbana 1970-2010.

Como resultado del gran crecimiento físico de la ciudad, mayor que el incremento de la población, la densidad urbana ha disminuido de 1970 al año 2010, al pasar de 103.4 a 61.1 hab/ha; asimismo, la densidad de edificación es baja, ya que la altura predominante de las construcciones en la ciudad es de dos pisos. En los últimos años se han desarrollado algunos nuevos edificios altos, hoteles y apartamentos, en la zona turística y residencial de Boca del Río.

En 1970 la estructura urbana de Veracruz era compacta, en forma alargada y en la que su centro tradicional concentraba casi todas las actividades comerciales y de servicios. Para el año 2010, 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, 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 la colonia Reforma y en la

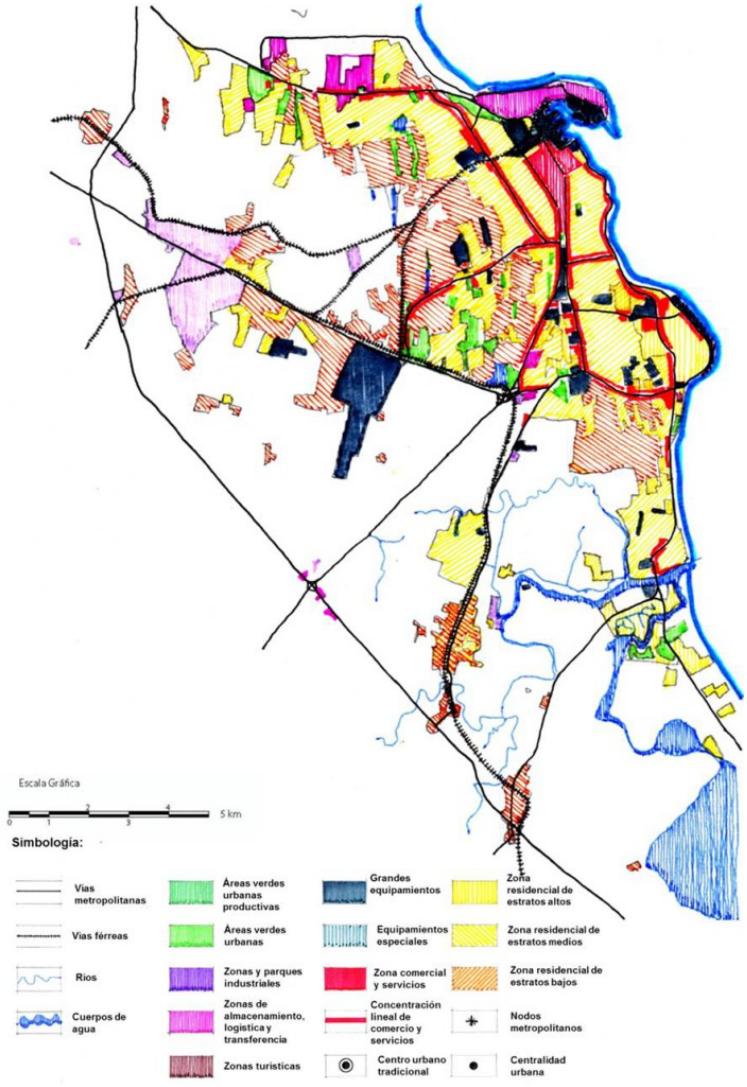
zona turística de Boca del Río que representan nuevas opciones para el encuentro y la tertulia, y se suman a los tradicionales, como “Los Portales” y el “Malecón” ubicados en el centro histórico (H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, 2011: 21-23).

En los últimos años se ha producido el surgimiento y fortalecimiento de nodos metropolitanos como puntos de vinculación de la ciudad con actividades nacionales o globales, como son: el puerto, las zonas de logística (principalmente para la operación de contenedores de carga), el aeropuerto y un nuevo centro urbano al sur en Boca del Río. Destaca este último, por constituir un nodo de comercio especializado, grandes plazas comerciales como: Plaza Américas, Plaza Mocambo, o tiendas de autoservicio, se complementa con hoteles modernos, centros nocturnos, plazas comerciales y un centro de convenciones en la zona turística de Boca del Río (Playa Mocambo). A partir del año 2012, en una zona industrial en desuso al poniente del área urbana, se ha iniciado la conformación de un nodo productivo y de servicios metropolitanos de alto nivel denominado “Nuevo Veracruz”. Este proyecto es un desarrollo inmobiliario que articula importantes inversiones lideradas por el Ing. Carlos Slim (Véase Imagen).



Veracruz y los nodos metropolitanos.

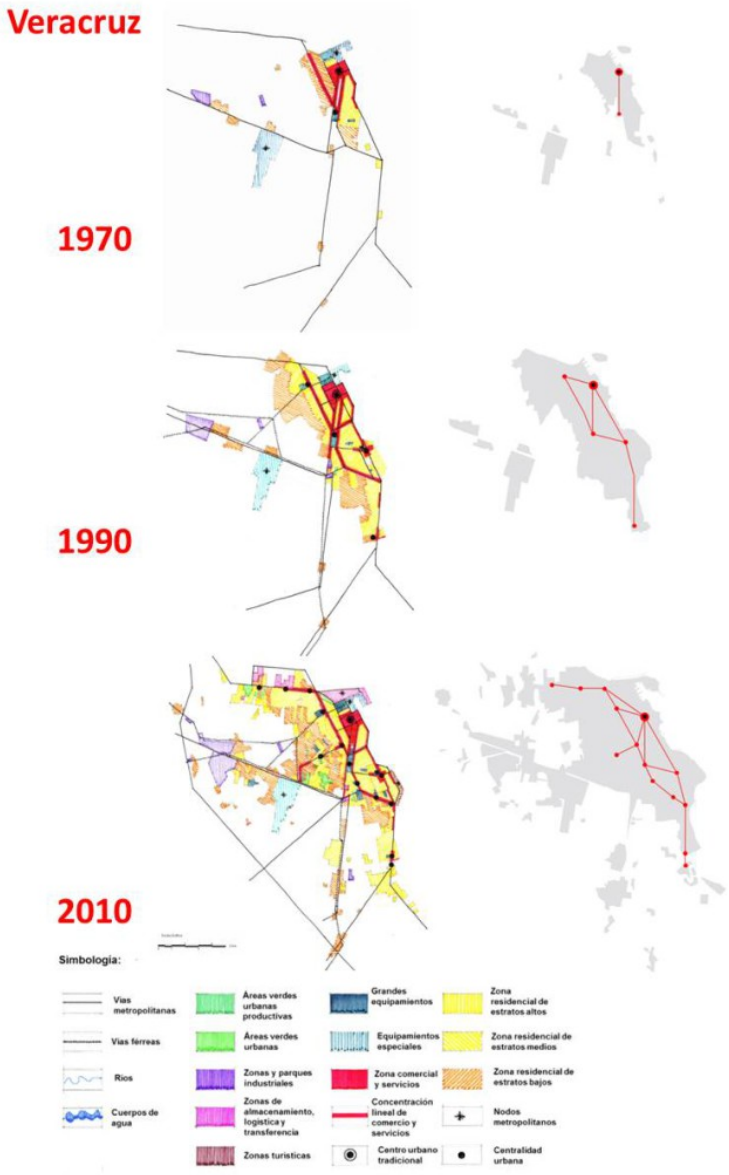
Como todas las ciudades mexicanas, en Veracruz existen diversas formas de urbanización y vivienda que se manifiestan como urbanizaciones de sectores ricos y de la clase media de la población en contraste con los barrios pobres y carentes de servicios y equipamiento básico, por lo que presenta una marcada segregación socio espacial. Para 2010, en el área urbana los sectores pobres representan el 43.24%, y los de ingresos altos, 8.02%. Muy relacionado a esta segregación se tiene una tipología de poblamiento y de urbanización con una dualidad formal-informal, que con el tiempo ha pasado de un modelo compacto y predominantemente formal (en 1970 el 76.13 % y para el año 2010 el 53.54% del área metropolitana) a uno más complejo, en el que el crecimiento del sector informal ha sido significativo (Véase Imagen).



Veracruz. Estructura urbana 2010.

En suma, los procesos de crecimiento y organización interna de Veracruz se pueden simplificar en modelos estructurales, que la identifican en importantes fases del proceso de su consolidación portuaria y de formación metropolitana, como una ciudad compacta en 1970; una ciudad en expansión o metrópoli incipiente influida fuertemente por el crecimiento demográfico, marcada por el éxodo rural y la migración interna en 1990, y una metrópoli en formación y un puerto en consolidación producto de crecimiento de las actividades del comercio internacional, para 2010. En estas etapas, la ciudad cambió desde un cuerpo muy

compacto a un perímetro sectorizado y fragmentado; desde un organismo centralizado a uno descentralizado en donde las actividades y espacios de vinculación con el exterior, y en ellos los portuarios, adquieren un papel preponderante (Véase Imágenes).



Veracruz. Modelos urbanos 1970-2010.



Panorámica de Veracruz. Ciudad-puerto. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2012)

Referencias

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.

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

Head image: Puerto de Veracruz. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2012)