

# 485 años de la Fundación del Puerto de Veracruz

Panorámica aérea de Veracruz. Litográfica de Casimiro Castro



Ricardo Pérez Montfort

**Quien** visita el puerto de Veracruz, hoy en día, puede testimoniar no sólo la alegría, la hospitalidad y el luminoso desenfado de sus habitantes, sino también las múltiples edificaciones que denotan el paso de casi cinco siglos. Las marcas del tiempo están ahí desde 1519, en el preludio de la Conquista de México, con sus primeros trazos cuadriculares hasta el moderno desarrollo de los centros comerciales y los masivos centros de convenciones, tan típicos de los albores del siglo XXI. En un principio la Villa Rica de la Vera Cruz no se quedó quieta y se movió a lo largo de la costa del Golfo, hacia el norte primero y luego hacia el sur, hasta quedar nuevamente frente al islote de San Juan de Ulúa y ahí convertirse en la puerta principal de estas tierras continentales de América. A través de sus malecones y atarazanas "...pasaron casi todos los intercambios entre la Nueva España y la península ibérica..." nos indica Bernardo García. Las catástrofes naturales, pero sobre todo aquellas provocadas por el propio ser humano, llámese pirata o corsario, demandaron la hechura de fuertes y murallas que protegieran a una ciudad que poco a poco se había levantado a base de tablas, piedra múcar y trabajo de negros e indios. El mestizaje marcó la construcción de este puerto que llevaría el sobrenombre de "jarocho" precisamente por ser una mezcla de negro, indio y español. Cerca de mil vecinos habitaron el puerto de Veracruz a lo largo del siglo XVII, dedicándose principalmente a la carga y descarga de mercancías y navíos, al comercio y a los servicios básicos de administración. Su riqueza fue codiciada por figuras de la piratería, como Hawkins, Drake, el caballero de Granmont y el temido Lorencillo, quienes asediaron a la población durante ese siglo de inseguridades.

A Veracruz le fue mucho mejor durante el siglo XVIII. Los comerciantes lograron constituirse en sector hegemónico y en 1795 se erigió el consulado del puerto. La ciudad creció y para finales del siglo XVIII y principios del XIX, el Barón Von Humboldt calculó que ya tenía 16,000 habitantes. Venciendo el miedo a las condiciones insalubres de la zona, el crecimiento demográfico hizo que los arrabales de extramuros alrededor del Santo Cristo y San Sebastián se convirtieran en los nuevos habitats del puerto. La ciudad dejó de ser de madera para convertirse en un conjunto de edificaciones de mampostería. Vecindades,

conventos, iglesias, atarazanas, casas de cabildos, portales y una que otra torre empezaron a ser parte del perfil urbano.

Todavía amurallada, Veracruz vivió el proceso de la Independencia de México hasta bien entrado el siglo XIX. Hasta 1826 se izó la bandera mexicana en el Fuerte de San Juan de Ulúa, mismo que había protagonizado un duelo constante de artillería contra el puerto. Por ello se ganó la primera de sus cuatro "H" de heroica. Dos invasiones más tendría que soportar la ciudad en el siglo XIX, una francesa y una norteamericana. Pero pudo resistirlas, lo mismo que las insolencias de uno de los hombres más conspicuos de aquel siglo en México: don Antonio López de Santa Anna. Sin embargo, hacia 1858 Veracruz fue baluarte de la Reforma, aunque también recibió a Maximiliano de Habsburgo y a Carlota Amalia cuando pretendieron encabezar un Segundo Imperio Mexicano. El fallido intento imperial precedió a la restauración de la República y nuevos aires empezaron a soplar en las costas del Golfo. Cierta modernización ya se dejaba respirar en el ambiente cuando el ferrocarril Mexicano unió al puerto con la capital del país en 1873. Poco a poco México dejó la confrontación para embarcarse en una llamada "paz orgánica", que impuso el general Porfirio Díaz con el fin de incluir al país en el concierto de las naciones y de la modernidad.

Uno de los mejores ejemplos de esta situación fue la modernización del puerto de Veracruz, a finales del siglo XIX y los primeros años del XX. La creciente demanda de servicios y la proliferación de embarcaciones, así como su transformación tecnológica, impulsaron la planeación de una obra de ingeniería mayor en materia portuaria, misma que se encargó a la empresa británica Pearson & Son. La combinación ferrocarril-puerto fue la clave del desarrollo vertiginoso de Veracruz en este último cuarto del siglo XIX, que trajo a la ciudad un

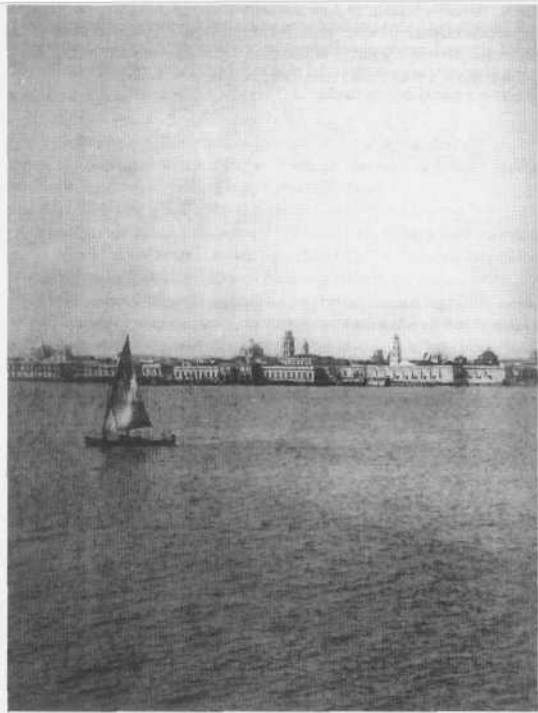
crecimiento marcado por los tiempos modernos. Los trabajadores anónimos, veracruzanos y cubanos, contribuyeron de manera fundamental en esta magna obra, en cuyos anales sólo aparecen los créditos y los nombres de grandes figurones de la ingeniería, la política y la empresa porfirianas. Desde luego, la hechura y conclusión de la modernización portuaria y ferroviaria fomentó el arribo al puerto de una gran cantidad de interesados en participar en la generación de fortunas y ganancias. De esta manera, la empresa anglo-porfiriana que pretendía construir un puerto moderno en las costas del Golfo de México como entrada y salida del país, estimuló la que sería una de las oleadas migratorias más importantes, enriqueciendo la vida veracruzana desde fines del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX. Españoles, cubanos, alemanes, franceses, ingleses, italianos, libaneses, chinos y demás se mezclaron rápidamente con la población jarocho y participaron en el engrandecimiento del puerto.

Veracruz también se involucró en la Revolución Mexicana. Vio partir a dictadores y exiliados políticos, fue nuevamente invadida por los yanquis y volvió a ser efímera capital de la República, con el gobierno de Carranza. Durante los años veinte vivió una agitación social peculiar organizada en “los patios danzoneros”, conocida como “movimiento inquilinario”, que dio mucho de qué hablar a pobladores y gobernantes. Pero el puerto estaba ya en la ruta de cierto bienestar, que se dejaba sentir en sus balnearios de Villa del Mar y en sus playas de Boca del Río y Mocambo. La bullanguería y el buen humor de los jarochos adquirió fama nacional y, a partir de 1925, el carnaval de Veracruz cobró importancia capital. Música y versos, bailes, sones, congas, coplas y décimas, caracterizaron el acontecimiento, que atrajo a sus pobladores y a los turistas a pasear por el malecón, a tostarse en las playas y a gozar de los portales.

Como fenómeno relativamente inasible, lo popular y lo que se nos antoja materia del pasado, va tejiendo la visión memoriosa de un puerto que ha querido mostrar su vida en las páginas de sus calles, sus parques, su malecón, sus edificios y su gente. El recuento de las glorias del puerto de Veracruz se convierte en un viaje por el tiempo sobre los rieles ya cubiertos de una extraña modernidad, tal vez montados en ese tranvía o camión popular que Félix Martínez recordaba en sus rimas diciendo:

Que bonito era el tranvía  
sobre todo el Pino Suárez  
pasaba por los Portales  
después por Cortés corría  
el conductor te vendía  
los abonos escolares  
destartalada armazón  
la que a tí te transportaba  
Creo Colonia se llamaba  
la línea del camión  
igualito al Díaz Mirón  
*quince fierros te costaba...*

Otro gran poeta del Puerto de Veracruz, el célebre Paco Píldora, también evocaba aquellos años cuarenta y cincuenta del siglo XX, en que el danzón y el jolgorio se hermanaban con



Así era la vista que muchos viajeros tuvieron al arribar al principal puerto de México. Fragmento de una fotografía de A. Briquet

los primeros saldos políticos de un par de presidentes de la República de origen veracruzano.

*En el lugar que tiene ahora  
su sitio Goyo Mondongo  
había un salón cuadrilongo  
muy alegre a toda hora.  
Llamábase “El Siboney”  
y era un lugar postinero  
con ambiente parrandero  
y parroquianos de ley.  
Tenía en el parque central  
un kiosco muy coquetón  
había una diaria audición  
con música tropical:  
era el sitio de reunión  
después de salir del cine  
tras de ver a la Bertini  
en un gran películón...*

Hoy en día, a 485 años de su fundación, el puerto de Veracruz sigue siendo una de las principales puertas del país. Gracias a su gente y a sus maravillosos atributos, a su conciencia de un pasado luchón y de un presente activo y amable, el puerto sigue siendo un espacio de gran hospitalidad, pero sobre todo, es muestra del perfil profundo y la vez alegre del rostro jarocho. ☒

**Ricardo Pérez Montfort.** Historiador mexicano. Es investigador en el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) y profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha publicado numerosos libros sobre temas diversos y también ha hecho estudios de cine, campo en el que tiene varios documentales sobre historia y procesos culturales de México. La segunda edición de su libro *Estampas de nacionalismo popular mexicano* se publicó el año de 2003. Dirigió hasta hace unos meses la revista *Universidad de México*.