

UNA CIUDAD EN BUSCA

DE UN PUERTO

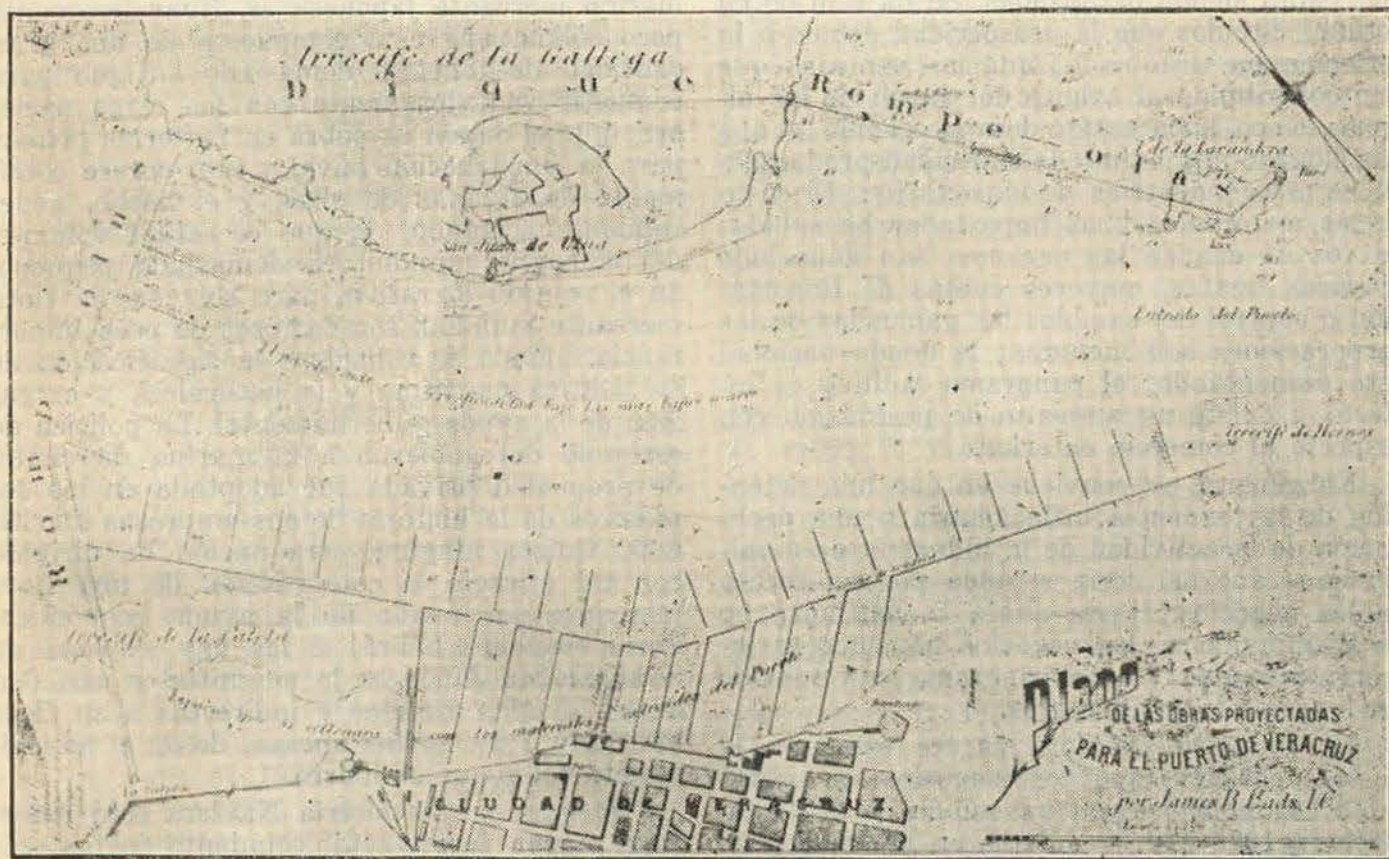
Por el Ing. ENRIQUE FREMONT.

Sobre la crepitante reverberación de sus arenales desolados, rodeada de pantanos mortíferos por tierra y de alevosos arrecifes por el mar; envuelta en nubes de arena, con el viento y temperaturas febriles con la calma; asida a las puntas madreporicas que, un poco más allá, surgen de nuevo en el arrecife de Culúa, la Nueva Villa Rica de la Veracruz, puerta por donde un país maravilloso arrojó al mundo oro y plata más que ningún otro, resistió el martirio de este infierno durante tres centurias, cual si, poseída de una fé profunda en sus destinos, adivinara, a través de los oleajes desencadenados que estrellaban a los navíos

ra, para mentirle un abrigo en cada islote y reservarle una tumba en cada rompiente.

¡Marinos de todas las patrias que así atraçais vuestras naves en la tranquila rada, descubríos; bajo las quillas hoy seguras yace un cementerio de navegantes y otro de arboladuras y de cascos! Los que un día, "por San Juan de Junio", descubridores de esta tierra, tejieron su derrotero en bordadas audaces a través de este triángulo fatídico, mal pudieron imaginarse la predestinación que se cernía sobre aquellos arenales inhospitalarios.

... "Luego el Capitán mandó que las naves alzacen anclas y diesen velas, y fuésemos a



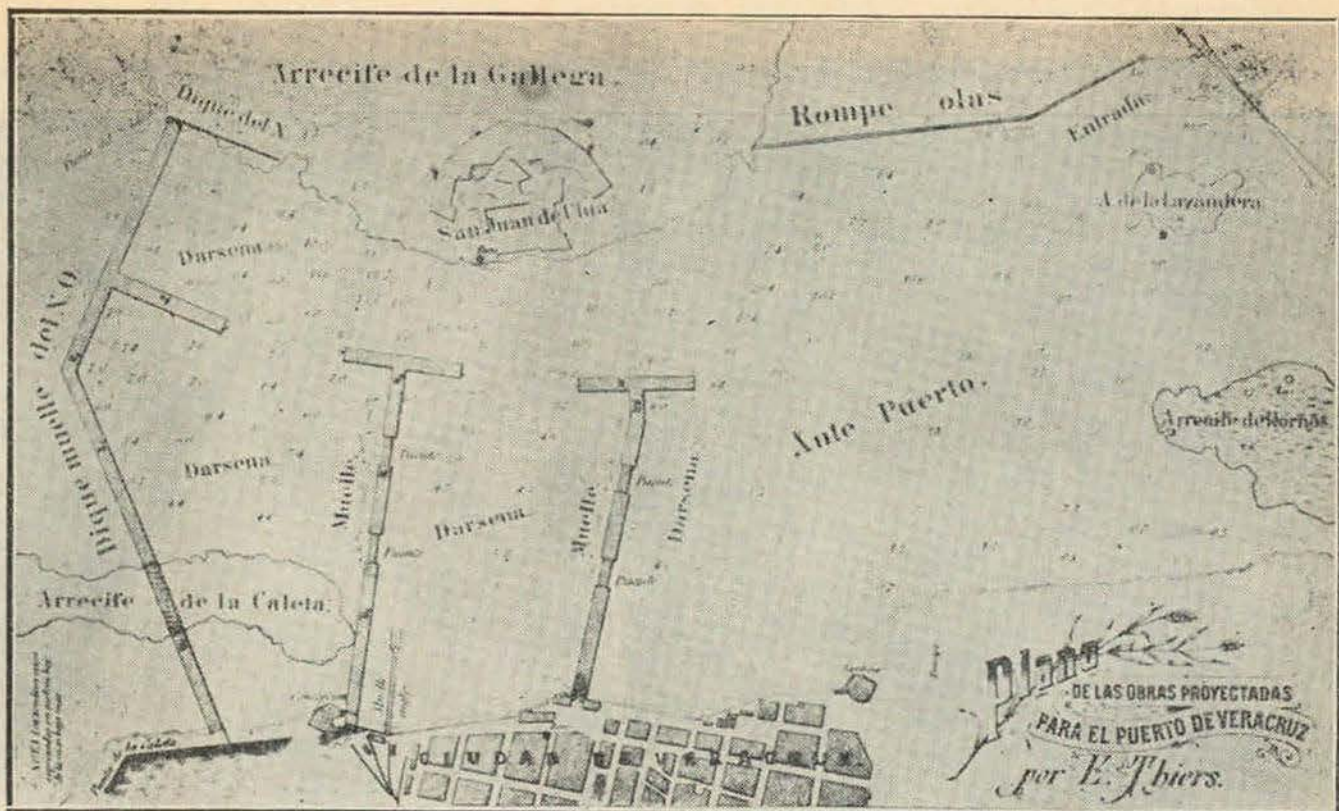
contra sus restingas, los rompeolas protectores que algún día habrían de transformarla en un puerto moderno y, a través de los fatídicos enjambres de aves negras regocijándose entre la carroña del arroyo, las calles asfaltadas, el confort y la higiene de las ciudades del siglo XX.

No parece sino que las maravillas de este país de leyenda defendíanse así de la codicia ultramarina, imponiéndole con esta pavorosa puerta, las más terribles horcas caudinas y, como una avanzada de todos los peligros que encerraba, sus espumantes arrecifes, en dos neas convergentes, adelantábanse a recibir al navegante presentándole su vértice hacia afue-

surgir enfrente de otra isleta que estaría obra de media legua de tierra y esta isla es donde ahora está el Puerto de la Vera Cruz... desembarcados en unos arenales hicimos chozas encima de los más altos médanos que los hay por allí grandes por causa de los mosquitos que había muchos y con los bateles sondearon muy bien el puerto y hallaron que con el abrigo de aquella isleta estarían seguras las naves del Norte y había buen fondo."

¡He aquí por boca del soldado cronista el primer reconocimiento hidrográfico de Veracruz!

Cuando los escandallos tocaban allá en el fondo las aristas madreporicas inocentes toda-



vía del crimen con que los desastres marítimos las mancharían después, debió haberse hecho un momento de silencio en el tumbo de las olas sobre la playa de enfrente. ¡La Civilización Occidental entraba en liza con aquella naturaleza dueña hasta entonces del campo!; ella sabría defenderse mejor que el hombre de la invasión.

Y allí fué el puerto desde entonces. No importó que Cortés en su obsesión de reunir en un solo lugar un "razonable puerto y buen sitio de poblar" cargase con la Villa Rica, fundada, tan solo para cubrir una maniobra política, en aquellos arenales inhospitalarios y diese con su Cabildo junto al Peñón de Bernal para hacer una nueva pero más sincera fundación.

No importó que el desabrigo allí causárale hasta el hundimiento de su flota, acontecimiento transformado por él después en golpe de astucia y por sus admiradores, en gesto heroico. Dicho sea esto sin quitarle al acto un ápice de su mérito.

Nada significó tampoco que pasado algún tiempo creyera haber encontrado en Medellín, transportado al río Jamapa, sitio en mejores condiciones que Villa Rica para ser después de México "el mejor que hubiese en esta Nueva España... aunque las naves se tarden en descargar porque han de subir dos leguas con las barcas aquel estero."

Ninguna importancia tuvo, asimismo, que Salazar y Chirinos suspendiesen el alijo a Medellín, creado por Cortés, mudando Villa Rica al río de La Antigua, y ordenando que allí fuesen las barcas en vez de ir a Medellín. Nada de esto importó.

El puerto, el lugar a cuyo abrigo las naos tuvieron siempre que acogerse, fué la isleta en cuyas inmediaciones Bernal Díaz del Castillo vió sondear a los pilotos un día de junio de 1518, y así, en los primeros ochenta años de dominación española esta ciudad, que bien pudiera llamarse la Ciudad Péndulo, osciló en busca de un puerto al rededor del punto de partida, yendo primero al Norte, a Bernal, después al Sur, a Medellín, luego otra vez al Norte, a La Antigua, para venir a su primitiva posición que había de ser la del equilibrio.

Fué a Bernal, no porque Cortés esperase encontrar allí abrigo para sus naves mejor que en Ulúa, sino por huír de los arenales inhabitables y porque siendo las naves un estorbo en aquellos días, el puerto perdía su importancia, subsistiendo tan solo la del "buen sitio de poblar."

Fué a Medellín, aunque efímeramente, (si nó la Villa Rica y su cabildo, sí la función que esta Villa tendía a desempeñar), porque siguiendo Ulúa como único abrigo, era un mejoramiento el tener un "buen sitio de poblar" lo más cercano posible al "razonable puerto", obteniendo al mismo tiempo la ventaja de establecer un sistema de alijo cuyo contacto con tierra se haría en las aguas tranquilas de un río. Pero esta última solución de Cortés conectábase con otra idea de gran trascendencia: la de un camino para México diferente del que hasta entonces se había utilizado; era dejar la ruta de Jalapa por la de Ahuacalizapan (Orizaba) lo cual hizole decir a Don Hernando en su IV carta (Octubre 15 de 1524) "E así mesmo se da mucha prisa en hacer los caminos que de



Foto aérea de Veracruz, mostrando la bocana y el malecón conocido con el nombre de Pescadores.



Foto aérea de Veracruz, con San Juan de Ulúa y el rompeolas del N. y los muelles fiscal y Núm. 4, así como el malecón de paseo.

aquella Villa (Medellín) viene a esta Ciudad (México) y con esto habrá mejor despacho en las mercaderías que hasta aquí, porque es mejor camino y se ataja una jornada.”

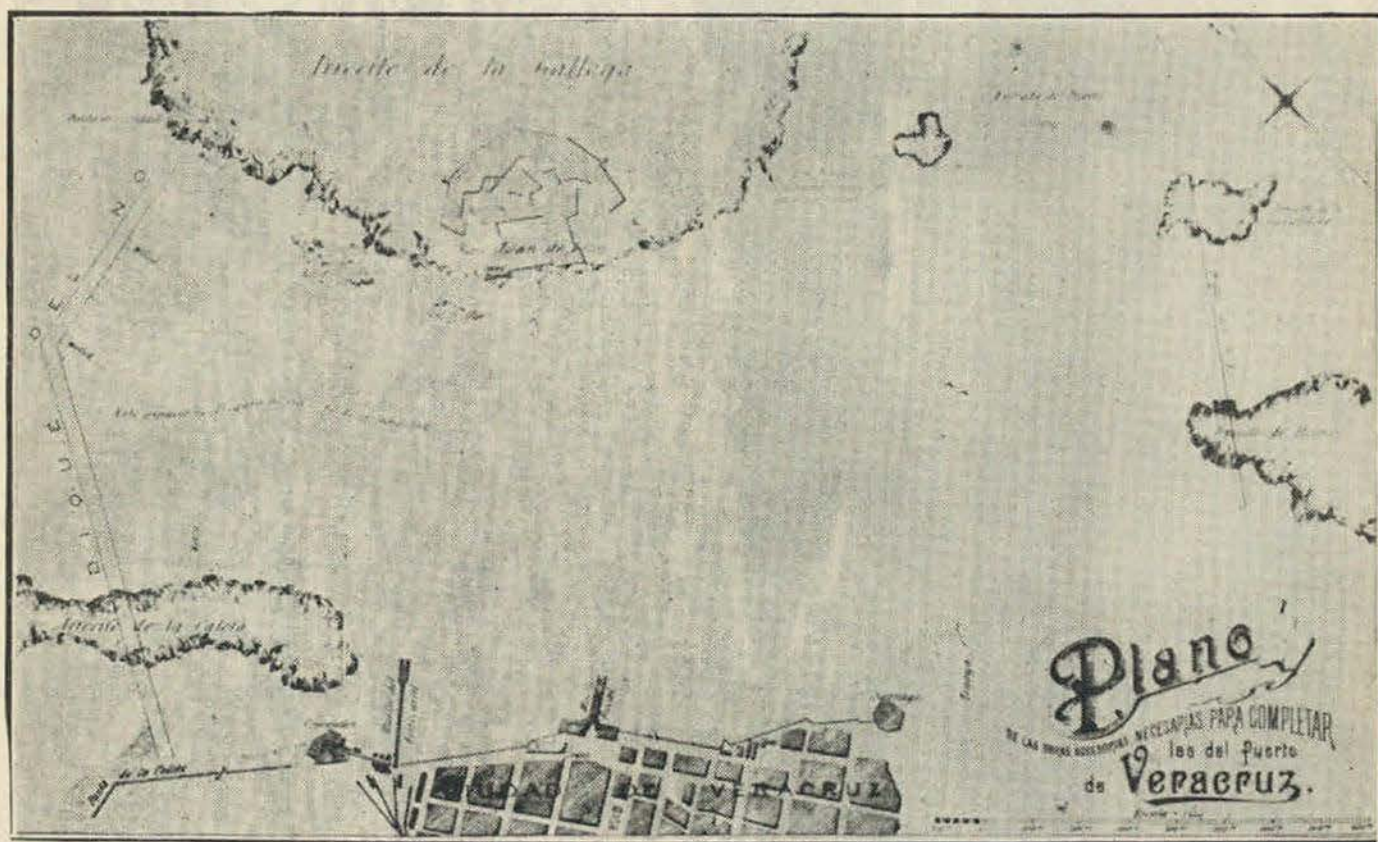
Data de entonces la lucha entre esas dos rutas que nuestros abuelos presenciaron entre dos carreteras, nuestros padres entre dos ferrocarriles y nosotros mismos en los días que corren, entre dos caminos de concreto asfáltico.

La subsistencia del lugar de desembarque en Medellín, hubiera sido el triunfo de la ruta de Orizaba, pero Cortés se fué a las Hibueras y los Oficiales Reales que dejara en la Gobernación, quizá más por contrariar a los intereses personales de quien les había dejado el mando (Cortés se había asignado el dominio de la región próxima a Medellín) que como utilidad pública, innegable por cierto en aquel momento, suspendieron el alijo a Medellín y levantando la Vera Cruz, que hasta entonces había permanecido en Bernal, para pasarla a donde está La Antigua, hízose desde entonces el alijo sobre este punto, otorgando con esto durante setenta y cinco años el control del tráfico a la ruta de Jalapa.

Esta posición de equilibrio afirmose también como una transacción entre ambas rutas. Tres siglos han pasado y a través de ellos los fuertes brazos de esta tenaza por ellas formada vinieron a hacer incommovible la posición de la nueva, y al mismo tiempo más vieja, Villa Rica de la Vera Cruz.

Si el alijo de las naos que fondeaban en Ulúa se hubiera sostenido con el desembarque en Medellín durante algunos años, la colonización se hubiera desarrollado más intensamente sobre la ruta de Orizaba, la tenaza no hubiera llegado a existir en aquellos tiempos y entonces se hubiera producido seguramente otro hecho de gran trascendencia: el fondeadero de Ulúa hubiera sido abandonado por el de Antón Lizardo que es mucho mejor y se halla a la misma distancia que Ulúa de Boca del Río, y con lo que el tráfico hubiérale costado hacer uso como consecuencia de esto, la última Veracruz hubiera corrido el peligro de surgir en la punta de Antón Lizardo por sazones semejantes a las que hiciéronla surgir frente a Ulúa.

No se lamenten mucho de que no hubiera sucedido así aquellos hispanóforos que han



La postrera oscilación del cabildo péndulo llevólo a donde hoy lo vemos y si las causas de este movimiento fueron las fatalmente incontrastables de las facilidades del tráfico, quien lo mantuvo allí inmutable fué, como una manifestación de esas mismas causas, la oposición de la ruta de Jalapa a que se desalojara hacia el Sur, donde hubieran podido encontrarse otros fondeaderos mejores que Ulúa, y la imposibilidad de desalojarse hacia el Norte por la ausencia completa de estos fondeaderos.

censurado tanto a la dominación española el, a su decir, incomprensible absurdo sembrador de siniestros marítimos durante cuatrocientos años frente a Ulúa, cuando en Antón Lizardo las naos hubieran podido permanecer sobre sus anclas sin peligro. No se lamenten demasiado, porque, no obstante la mayor seguridad del fondeadero, la creación de un puerto moderno como el que existe ahora en Veracruz, hubiera sido tan grandemente costoso en Antón Lizardo que quizá estuviéramos todavía valiéndonos

de alijos, frente a la que hubiera sido hace tres siglos la mejor solución desde el punto de vista exclusivamente marítimo.

La historia se halla en revisión perpetua, y los absurdos de hoy vienen a ser con frecuencia las bases más firmes de los aciertos de mañana.

Pero el absurdo aquí no existió nunca. La superioridad demográfica de la ruta de Jalapa en aquellos tiempos y la topográfica de siempre sobre la ruta de Orizaba, justificaron plenamente el alijo sobre la Antigua y este alijo justificó a su vez el fondeadero en Ulúa por su mayor proximidad. Los siniestros marítimos, pese a la impresión que lo trágico suele producir, no fueron comparables en pesos con con lo que el tráfico hubiérale costado hacer uso de la otra ruta y el otro fondeadero sin siniestros. ¿Las vidas? La vida valía entonces aquí menos que ahora. ¿No es bastante decir? Y por eso fué Veracruz.

Los intereses creados sobre esta ruta hicieron el resto y cuando la de Orizaba principió a pesar, ya Veracruz misma como Ciudad pesaba demasiado para que su desalojamiento pudier atener lugar. En la época de Juárez llegó a hacerse un avalúo del caserío para planear su traslado a Antón Lizardo. ¿Se retrocedió ante el costo o hubo alguna visión clara del desacierto que aquello hubiera significado desde el punto de vista de la construcción de un puerto moderno? Como quiera que haya sido, Veracruz se libró de lo que hubiera venido a ser la más nefasta de sus oscilaciones.

Se libró a tiempo, porque poco más de diez años después su glorioso y trashumante Cabildo iniciaba con éxito gestiones para la construcción de un puerto, aun cuando después de numerosas visicitudes sólo viniera a terminarse veinte años después.

Y así la ciudad férreamente prendida a las restingas de Caleta y Hornos soportó las corcovas amenazantes de quienes planeaban para ello nuevos capítulos de peregrinación, como poseída de una fe ciega en que allí habría le encontrar a la larga el puerto que había buscado durante varios siglos. Recordaría quizá a don Antonio de Mendoza diciéndole a don Luis de Velasco su sucesor: "Cuando vine a esta Nueva España, su Majestad me mandó que mirase el Puerto de San Juan de Ulúa porque era muy ruín y lo hice así y determiné de remediar todo lo que fuese posible y de muy malo que era con la Industria y reparos que se le han hecho está razonable".

De estos "reparos" (palabra que en aquellos tiempos era usada en el mar con la acepción de abrigo) es supervivencia el muro con argollones que muestra un dibujo de 1590 y quizá también la parte inferior de la fortaleza existente en la actualidad, donde se encuentran argollones semejantes. El Paredón de Mendo-

za tenía, según Antonio de Herrera (principios del siglo XVII), cuatrocientos pies de largo.

Pero el primer proyecto de que se tienen noticias, con tendencias a formar un puerto abrigado en Veracruz, fué concebido por el Jefe de su Apostadero Naval Cap. Dn. Ciriaco Ceballos, quien propuso en los últimos años de la dominación española, construir un muro que cerrara el canal del Norte tendiéndose sobre el arrecife de Caleta y la Punta del Soldado del arrecife de la Gallega donde se levanta el Castillo de San Juan de Ulúa.

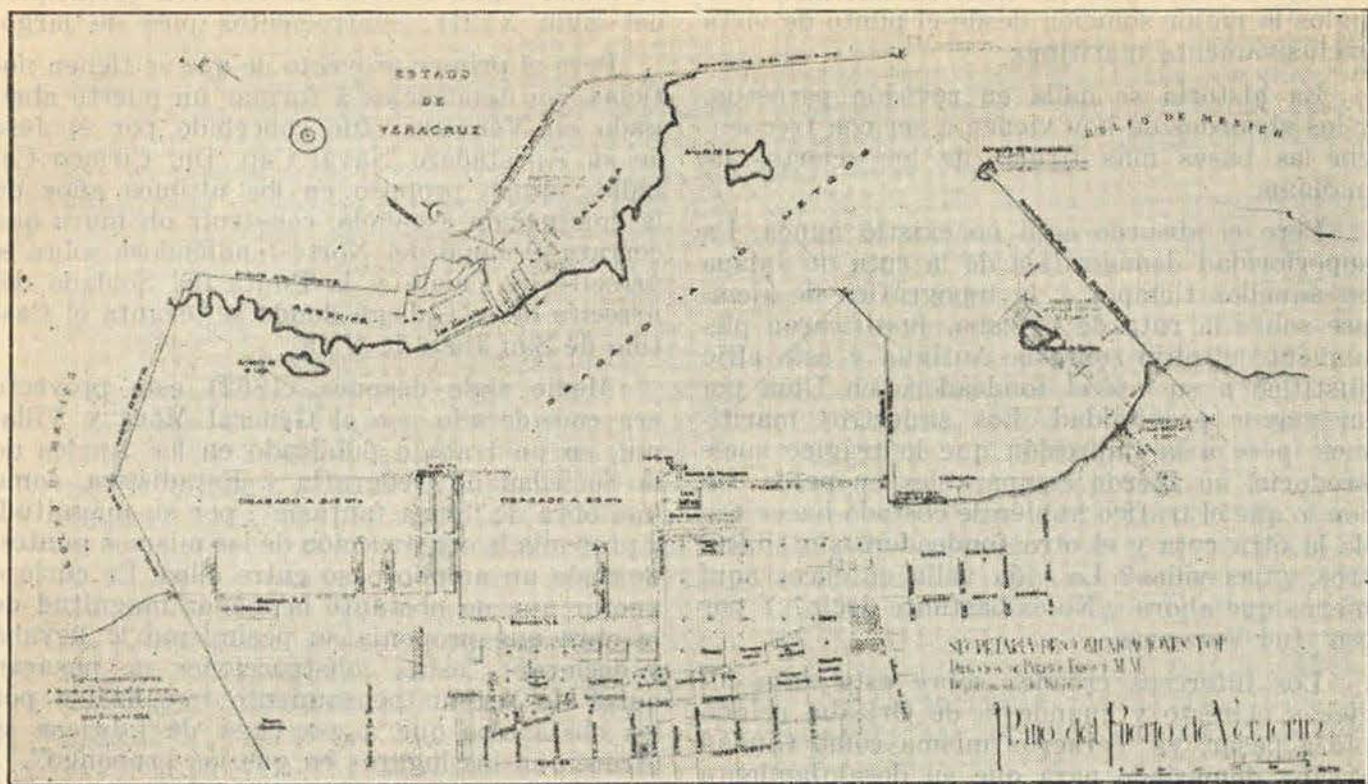
Medio siglo después (1862) este proyecto era considerado por el General Mora y Villamil, en un trabajo publicado en los Anales de la Sociedad de Geografía y Estadística, como una obra de "pura fantasía", por su magnitud, y proponía la construcción de los mismos puntos, dejando un amplio paso entre ellos. Es curioso anotar que no obstante la menor magnitud de la obra que proponía su pesimismo lo llevaba a declarar: "estas construcciones no pasarán quizá de ser un pensamiento irrealizable por los obstáculos que a esa clase de fábricas se ofrecen en los lugares en que las propongo".

Casi coincidiendo con los primeros estudios serios hechos para la formación de un proyecto, el Contralmirante Ortiz Monasterio publicó un folleto en que proponía un puerto excavado en las madreporas de San Juan de Ulúa y unida a tierra firme por un muro, solución incompleta y costosa que no encontró acogida.

Apoyándose en un plano del Puerto levantado por el Ing. Luis Villaseñor por cuenta del Ministerio de Fomento, el Capitán Eads con el prestigio adquirido como autor de las obras de la desembocadura del Mississipi, formó por encargo del Gobierno de México, un proyecto que comprendía la construcción del mismo muro propuesto por Dn. Ciriaco Ceballos en 1808 y un rompeolas que partiendo del veril del arrecife de la Gallega desde un punto situado al SE. del Castillo de Ulúa, terminaba en el arrecife de la Lavandera. Propiamente el único contingente del Capitán Eads en el proyecto para las obras del Puerto de Veracruz fué esbozar con este muro (aunque la posición en que está construido es bien diferente de la que él señaló) la idea de abrigar también el puerto por el lado Sur. Pero nada proveía contra los azolvamientos que pudieran producir la marcha de las arenas a lo largo de la playa SE.

Pero, como quiera que sea, había ya un proyecto calzado con un nombre sugestivo y aquel Cabildo que hemos visto peregrinar por aquella costa, asíóse a él como de un clavo ardiendo, al conjuro quizá de la obsesión cortisiana de reunir en un solo lugar "un razonable puerto y buen sitio de poblar".

Asióse aquel Cabildo al tal proyecto y obtuvo la concesión del Gobierno Federal para ejecutar las obras habiéndose dado la satisfacción, bien merecida por cierto, de colocar la



primera piedra un día del año de 1882 en medio del regocijo desbordante de su pueblo.

Pero la ejecución en serio de los trabajos sólo tuvo principio cuando traspasó el Cabildo la concesión al Ingeniero francés Thiers, quien procedió desde luego a la iniciación del muro NO., pero presentó un proyecto modificando el trazo del muro NE. en el sentido de que no llegaría hasta La Lavandera, con lo cual se obtenía una entrada más accesible; pero tampoco proveyó nada para detener las arenas que llegaran del SE. Quizá la modificación de más trascendencia introducida por este ingeniero al proyecto Eads fué el cambio en la estructura del rompeolas, pues Eads, con esa tendencia tan común en los autores de copiarse a sí mismos, había propuesto rompeolas de enfañados de madera, como los usados en las escolleras del Mississippi, estructura que en Veracruz quizá no hubiera durado ni cinco años.

Thiers propuso rompeolas de grandes bloks artificiales y toda la infraestructura del muro NO. hasta la superficie del mar fué así construída a través de las vicisitudes que en manos de Thiers y luego de Serdán como contratistas tuvieron estas obras hasta 1895 en que el contrato fué tomado por la Casa Pearson and Son, de Londres.

Tocó a éste hacer la superestructura del muro NO. apoyándose en el enrocamiento hecho en su mayor parte por Serdán con la dirección técnica del Ing. Miguel A. de Quevedo, y el resto de las obras. En los proyectos definitivos de estas interviniéron: primeramente (1883) una comisión integrada por los ingenieros José M. Velázquez, Leandro Fernán-

dez, P. G. Sentíes y Vicente Méndez, quienes dictaminaron sobre las obras propuestas por Thiers y posteriormente, el Ing. Emilio Lavit, quien fungió como Inspector del Gobierno.

La comisión fué la que introdujo la idea de cerrar entre Hornos y Lavandera, proponiendo el más efectivo de los medios para impedir la entrada de las arenas movidas por los oleajes del E. y SE., aun cuando se dejaba innecesariamente una bocana demasiado estrecha al continuar este rompeolas más allá de La Lavandera.

Fué el Ing. Lavit quien propuso la posición definitiva de los rompeolas NE. y SE. en que ahora los vemos y que consistió en arrancar el del NE., de un punto del arrecife de la Gallega más al E. que el fijado en los proyectos anteriores, para venir en línea recta hasta el punto en que el proyecto de la comisión fijaba para la extremidad, avanzando un poco más hacia el SE. hasta cubrir del Norte el extremo del Rompeolas del SE. y llevando este último desde tierra hasta la Lavandera pasando sobre Hornos. Fué el mismo ingeniero quien proyectó la línea de obras interiores que hoy constituye los Malecones 11 y el muelle de la Terminal, línea que difiere bastante de las proyectadas por Eads y por Thiers, sin el defecto de la del primero, que por llegar hasta la bocana hubiera quedado expuesta a los oleajes del E. y sin lo costoso de la del segundo, que formaba dos dársenas en el interior de la Bahía, complicando la maniobra de las embarcaciones.