

III. ANTECEDENTES

La Villa Rica de la Vera Cruz, fue fundada por Hernán Cortés, a manera de campamento, frente a la Isla de San Juan de Ulúa, en las playas de Chalchihuecan, en las que desembarcó el 22 de abril de 1519.

Dado lo malsano del lugar, en julio del mismo año Cortés ordenó el traslado de la población a un lugar a 8 leguas al norte, conocido como Quiahuixtlán y llamado luego Archidona. Por los problemas que significaba el desembarco y manejo de mercaderías en ese lugar, se trasladó la villa de la Vera Cruz el 5 de diciembre de 1525 a otro punto, hoy conocido como La Antigua, más cercano a San Juan de Ulúa, en la desembocadura del río Huitzilapan, luego conocido como de las Canoas.

En la Isla desembarcaban las mercaderías los navíos que llegaban de España y luego éstas eran conducidas a la villa en botes. Sin embargo, mucha mercancía era desembarcada en la playa, frente a San Juan de Ulúa y de ahí conducida a directamente a la Ciudad de México, lo que producía gran desorden. Finalmente, ante la intervención del virrey Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, para corregir esas irregularidades, Felipe II ordenó en 1599 el traslado de la ciudad de Veracruz, siempre a tierra firme pero frente a San Juan de Ulúa, lo que se cumplió el 7 de marzo de 1601, dándosele entonces el nombre de Nueva Veracruz.

El 4 de julio de 1523 el emperador Carlos V le había concedido a la Villa escudo de armas, y el título de Ciudad le fue otorgado por el rey Felipe III el 19 de junio de 1651.

Desde su fundación el Puerto de Veracruz se encuentra en continua expansión, siendo la primera puerta de llegada de Europa a México. Uno de los antecedentes más significativos es la modernización del Muelle Artificial del Puerto de Veracruz que data de 1897 al 1902, a cargo del contratista británico Weetman D. Pearson, contando con la inspección y residencia de obra bajo la supervisión gubernamental del Ingeniero Emilio Lavit, el cual fue inaugurado por el entonces Presidente de la República Mexicana, General Porfirio Díaz, el 6 de marzo de 1902.

El Puerto artificial de Veracruz fue construido apoyándose en las formaciones coralíferas entre Punta Gorda y Punta Mocambo, a los 19º 12' de latitud Norte y a los 96º 06' de longitud oeste, en el litoral del Golfo de México. Frente a la costa a un kilómetro de distancia se encuentra el arrecife de La Gallega sobre el que se levanta el famoso Castillo de San Juan de Ulúa; entre este islote y la costa se encontraba el puerto usado en la época virreinal, pero al ejecutarse las obras de construcción de la bahía artificial este arrecife quedó unido con tierra con el rompeolas Norte.

A principios del Siglo XX, una de las preocupaciones fundamentales fue la seguridad en la navegación, por lo que el Gobierno dedicó recursos para el alumbrado del Atlántico, preferentemente para la iluminación del Puerto de Veracruz, que además de ser el puerto principal por su movimiento de buques nacionales y extranjeros era el que se encontraba rodeado de más peligros. Para 1901 la longitud de costa iluminada ascendió a 785 millas marinas, en tanto que la superficie de mar iluminada alcanzó 12,371 millas marinas.

En gran medida, desde aquéllas épocas se alcanzó el éxito deseado en este renglón, pues desde 1902 se podía abordar el Puerto prácticamente con la misma seguridad durante la noche como durante el día. De los 13 faros encendidos para 1891, en 1901 se contaba con 38 faros en operación; asimismo, se instrumentó el balizamiento y fijación de boyas, tanto luminosas como boyas ordinarias.

La modernización y expansión del Puerto de Veracruz sigue siendo una de las más altas prioridades económicas de nuestra nación. En 1994, siendo el Puerto de Veracruz el puerto comercial y marítimo más importante de México, entró en operación la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., (APIVer) con el carácter de entidad paraestatal de la Administración Pública Federal.

Actualmente la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz es una empresa de participación estatal certificada en seguridad con el Código Internacional para la Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias.

Cabe señalar que, en este sentido, en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 se encuentra prevista la modernización portuaria, cuidando en todo momento la sustentabilidad ambiental, así como promover la infraestructura que sea necesaria para dar un impulso sin precedente al turismo.

El desarrollo portuario integral del Puerto de Veracruz es y ha sido una constante que se lleva a cabo cuidando el sano equilibrio entre el crecimiento del puerto y el desarrollo de la Ciudad de Veracruz, por lo que en general las obras de expansión del Puerto se encuentran estrechamente relacionadas con el crecimiento de la Ciudad de Veracruz, de manera armónica y coordinada.

En 1994 se elaboró el primer Programa Maestro de Desarrollo del Puerto, el cual consideró la ampliación y modernización de la infraestructura otorgada por el Gobierno Federal en el Recinto Portuario, con énfasis en el proyecto para la ampliación del puerto en 116 hectáreas aproximadamente y la modernización de las operaciones mediante la privatización de los servicios de maniobras para los diferentes tipos de cargas manejadas, destacando la privatización de la terminal de contenedores, terminales para manejo de graneles agrícolas y la reconfiguración del *Lay Out* del puerto.

Posteriormente, en 1999 se actualizó el Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz, el cual contempló los proyectos a desarrollar durante el periodo 2000 al 2010, tomando en consideración las recomendaciones emitidas por la empresa consultora *Policy Research Corporation*, destacando como principales proyectos para los próximos años el desarrollo del puerto de Veracruz en la Bahía de Vergara.

No obstante lo anterior, y debido al desfase del desarrollo en la zona de Bahía de Vergara, el actual Programa Maestro de Desarrollo Portuario prevé como actividades estratégicas el optimizar la infraestructura actual. Independientemente de que en el corto

plazo se desarrollará la ampliación del puerto de Veracruz, en un principio resultó necesaria una modificación parcial del Programa Maestro 2000-2010, la cual fue autorizada el 8 de marzo del 2005, con la finalidad de incluir todas y cada una de las obras que habrían de realizarse para optimizar la línea de atraque y la infraestructura portuaria, manteniendo los proyectos de desarrollo del puerto para el mediano y largo plazo y dando certidumbre jurídica a las inversiones.

La importancia que ha cobrado el comercio exterior sobre las economías locales gracias a la globalización es innegable. Este fenómeno ha venido creciendo en las últimas décadas. Como es sabido, una gran parte de este intercambio comercial internacional de México se realiza a través del Sistema Portuario Nacional, en el cual el Puerto de Veracruz juega un papel crucial, al manejar buena parte de la carga y su transportación, representando un 12% de participación del total manejado por los puertos comerciales nacionales.

Para alcanzar y mantener esta posición dentro del Sistema Portuario Nacional, se debe mencionar que el Puerto de Veracruz cuenta con las siguientes ventajas:

- Posición geográfica estratégica.
- Histórica vocación portuaria.
- Infraestructura necesaria para trasiego de distintos tipos de carga.
- Infraestructura necesaria para el manejo de grandes volúmenes de carga.

Haciendo uso de sus ventajas, el movimiento de carga en el Puerto de Veracruz aumenta año con año en situaciones normales. Para lo cual la Administración Portuaria Integral ha venido desarrollando estrategias, que le permitan aumentar la capacidad instalada y los tiempos de respuesta para el manejo de los crecientes volúmenes de carga, y de esta manera mantener su competitividad.

Dentro de las estrategias de proyectos de expansión del puerto se encuentra uno de mayor envergadura que es el desarrollo de la **Zona de Actividades Logísticas** en áreas al noreste a 3 km. del puerto actual. Dicho proyecto se encuentra incluido en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2011-2016.

La Administración Portuaria Integral de Veracruz, en su función de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del Puerto, ha detectado que el horizonte en que se alcanzará la capacidad máxima de servicio, prevista según el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, se presentará en un corto plazo. En este tenor, se han comenzado a planear y ejecutar obras de infraestructura auxiliar para incrementar la capacidad instalada del Puerto de 19.7 a 38.5 millones de toneladas en el año 2014-2016; dichas obras comprenden:

- Ampliación natural del puerto en la zona norte.
- Libramiento carretero denominado “13.5”.
- Libramiento ferroviario del Recinto Portuario a la localidad Santa Fe.
- Centro de Atención Logística al Transporte. (CALT).
- Nueva aduana del Puerto de Veracruz.
- Zona de Actividades Logísticas (ZAL) como un Recinto Fiscalizado Estratégico.
- Unidad de Manejo Ambiental (UMA) denominada “Punta Gorda”.

Las necesidades propias de los usuarios del Puerto, aunadas a la carencia de soluciones inmobiliarias integradas, han generado la adquisición desordenada de terrenos en zonas cercanas al Puerto, fomentando las tendencias especuladoras de un mercado inmobiliario en el que algunos terrenos se ofrecen a precios desmesurados. Esto, acompañado de una falta de reglamentación y vigilancia adecuada en el uso del suelo, provocan un desorden urbano que repercutirá en carencia de servicios y requerimientos futuros de infraestructura de gran costo; esta tendencia se acentúa con el crecimiento y las inversiones propias del Puerto, que naturalmente inducen a una plusvalía acentuada en la zona, lo que ha llevado a realizar la adquisición de una reserva territorial para uso de servicios al Puerto.

Es importante destacar que una zona homogénea de actividades logísticas y colindante al puerto favorece una mayor competitividad, dadas las sinergias que brindan las facilidades e instalaciones disponibles en esta zona para las empresas.

El proyecto de la Zona de Actividades Logísticas se ubica al Noroeste del Puerto de Veracruz, en la zona de Punta Gorda a 3 kilómetros del Puerto, y forma parte de sus áreas auxiliares, dentro del límite geográfico del municipio de Veracruz con una superficie total de 165 hectáreas destinadas a la comercialización y 42 hectáreas de vialidades y áreas verdes.

La demanda potencial para la Zona de Actividades Logísticas se conforma de todos los productos que pasan por el Puerto. Sin embargo, la demanda factible se limita a aquellos productos que por su naturaleza requieren manejo intermedio justificado en términos económicos.

La Zona de Actividades Logísticas, está dividida en 5 lotes los cuales están dotados de ciertas características que los hacen susceptibles para manejar distintos tipos de carga, principalmente los siguientes: Automóviles, Contenedores, Granel Mineral y Carga General. De la misma manera, en esta zona se realizarán actividades de valor agregado a la mercancía y de distribución logística.

Las principales razones por las que esta alternativa de proyecto se debe realizar es por los beneficios que la ejecución y operación de la Zona de Actividades Logísticas conllevan.

Los beneficios económico-financieros directos para la Administración Portuaria Integral de Veracruz como promotora de la zona y dueña de los terrenos, son los derivados de la renta de terrenos provenientes del negocio inmobiliario. Los beneficios económicos son una consecuencia directa de la configuración y oferta inmobiliaria que se determine.

Se optó por realizar una inversión en el proceso constructivo de la Zona de Actividades Logísticas más eficiente, es decir que aunque en un primer caso la inversión inicial es menor, el costo del mantenimiento a lo largo del horizonte de evaluación es mayor, tanto que afecta directamente la eficiencia del proyecto y por lo tanto su rentabilidad.

El Puerto de Veracruz, como instalación estratégica del comercio exterior de México bajo la administración de Administración Portuaria Integral de Veracruz, ha crecido y mejorado su eficiencia en los últimos años, sin embargo la capacidad del Puerto se ha ido saturando y requiere instalaciones auxiliares que apoyen el funcionamiento eficiente. Dado que la ampliación de los servicios marítimos resulta compleja por la saturación de espacios, se ha planteado el apoyo de los servicios al Puerto desde la Zona de Actividades Logísticas hacia el noroeste del recinto portuario.

De esta manera en un futuro no muy lejano las proyecciones indican que la saturación del puerto por los volúmenes de carga es inminente, debido a esto, se generará la siguiente problemática:

- Que las áreas ahora destinadas al almacenamiento y manejo logístico, se ocupen para el embarque y desembarque de mercancía, por su cercanía a los muelles.
- Que las vialidades al interior del puerto sufran un mayor congestionamiento del que tienen en la actualidad.
- Que se aproxime la posibilidad de pérdida de competitividad, por tiempos de fondeo y por falta de soluciones logísticas integrales en el puerto.
- Que las características con la que está conformado el recinto fiscalizado no se prestan para realizar actividades significativas de valor añadido.

En la actualidad se dispone de terrenos en la zona de Punta Gorda con uso de suelo de servicios auxiliares al Puerto, que permiten la instalación de un recinto fiscalizado estratégico y de facilidades logísticas y de soporte a las mismas con ventajas para las cadenas productivas.

No se pierde de vista que cuando se dé el proyecto integral de la ampliación del Puerto, la Zona de Actividades Logísticas quedaría a mucha distancia de la nueva aduana, por lo que

quizás sea necesaria la construcción de una sección aduanera interna en la zona, en caso de que se llegara a habilitar como Recinto Fiscalizado Estratégico.

Un análisis detallado permite advertir que el manejo de las actividades logísticas en el Puerto de Veracruz, en las condiciones actuales, no permite obtener plenamente las ventajas asociadas a la construcción del proyecto. No obstante, la forma de operación pudiera tener mejoras en las eficiencias parciales de las actividades; es decir, las mejoras que son susceptibles a ser aplicadas al puerto en cuanto a carga y eficiencia se refiere, independientes de este proyecto, tendrían como consecuencia el facilitar las actividades logísticas.

Entre algunas de las mejoras parciales se pueden mencionar:

- Mejor atención en los servicios de Aduana, revisiones más expeditas, turnos más extensos, estandarización y homogeneización con otras aduanas del país.
- Mejoras parciales en equipamiento informático que permita conocer en tiempo real el estado de la carga y su etapa en el proceso.
- Mejoras en las prácticas ferroviarias, tanto en eficiencias operativas como en comercialización y reglamentación de derechos de paso.
- Mejor programación de los productores de sus flujos productivos y comerciales.

Estas condiciones se han venido impulsando, y a pesar de que servirán para agilizar la operación del puerto, no representarían una mejora sustancial en la situación actual del proyecto, por lo que es innegable la necesidad de la realización de la Zona de Actividades Logísticas como un proyecto que genere sinergia a la estrategia de ampliación del puerto.

En otro sentido, en lo referente a la relación del puerto de Veracruz con su entorno, se realizaron estudios enfocados al análisis de los esquemas de planeación de los diferentes niveles de gobierno (Municipal, Estatal y Federal) y del puerto, considerando para ello principalmente los temas de desarrollo urbano, económico, ecológico y social, prevaleciendo como resultado la falta de una integración y de una visión conjunta en los planes de desarrollo de los diferentes actores antes mencionados.

Lo anterior toma una mayor relevancia si se considera que el puerto de Veracruz tiene como áreas colindantes con su poligonal a la mancha urbana la cual lo limita en su crecimiento y condiciona su operación en función de sus características físicas y por el otro lado a un área natural protegida denominada Parque Nacional Sistema Arrecifal Veracruzano.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario fue modificado en 2009 para actualizar sus objetivos y alinearlos con el Programa de Desarrollo Litoral del Gobierno Federal (PRODELI) considerando para ello actividades estratégicas a desarrollar como son la optimización de la

infraestructura actual a corto plazo, desarrollo de nuevas áreas destinadas a dar valor a las mercancías que se manejan por el puerto e integrar esquemas multimodales en la logística operativa, independientemente de que en el mediano plazo se previó el desarrollo de la ampliación del puerto de Veracruz en una primera etapa, y en el largo plazo una segunda etapa de crecimiento con un total de 35 posiciones de atraques adicionales.

En consistencia con ello, y en atención a la problemática expuesta y su necesaria solventación, es que el Presente Libro Blanco comprende el desarrollo de los siguientes proyectos:

- Construcción de nuevo Centro Regulator en el Puerto de Veracruz.
- Muro de contención tipo ESTATEC, en colindancia sur y oeste del nuevo Centro Regulator en el Puerto de Veracruz.
- Habilitado de patios y vialidad principal en la Zona de Actividades Logísticas en el Puerto de Veracruz.
- Construcción de ejes 50 y 90 del distribuidor "JT" en el Puerto de Veracruz.
- Construcción de dos vías elásticas para FFCC en el interior de la Zona de Actividades Logísticas en el Puerto de Veracruz.
- Construcción de vía doble de la Zona de Actividades Logísticas de la Administración Portuaria Integral de Veracruz a Río Medio, del kilómetro 0+000 al 3+600 (Libramiento ferroviario a Santa Fe).
- Construcción de vía doble del puente Río Medio a cruce de carretera del Km. 4+540 al 9+000.