

Veracruz. La elevación de un puerto*

Hacia la segunda mitad del siglo XIX el fantasma de la modernización se fue apoderando de los modelos de desarrollo más influyentes a escala mundial. Pertenecer o integrarse a los sistemas de producción e intercambio modernos implicaba estar en el carro delantero de la civilización y por lo tanto en la vanguardia de la humanidad. Desde la óptica occidental modernizarse era impulsar el crecimiento económico local con miras a controlar cada vez más los mercados y las inversiones externas, favoreciendo la producción masiva, la aplicación de tecnologías de avanzada, la comunicación, los servicios básicos, la imposición de códigos específicos de higiene y salud, el aumento de la influencia de la educación impartida por el Estado, la urbanización y, en fin, la intensificación de los procesos de secularización de las sociedades civiles, si es que se nos permite ese anacronismo.

Lo moderno significaba y sigue significando: "los que viven en la actualidad [...]" y más aún "[...] aquello que se contrapone a lo

pasado." En el caso de nuestras sociedades occidentales y probablemente por influencia del positivismo decimonónico, también lo moderno tiene una carga de mejoría. Ser moderno es ser mejor o por lo menos estar a la altura de los tiempos. Y si pensamos en un país como el nuestro, tan consciente de su pasado, la modernidad también podría implicar cierta exclusión de aquellos sectores que no se incorporan o no se incorporaron al mismísimo ensueño de la modernidad.

La modernización fue, sin embargo, equivalente a una transformación de corte profundo, sobre todo si se piensa en las sociedades emergentes de aquella segunda mitad del siglo XIX, como la mexicana. Y modernizar parecía ser una de las consignas con mayor arraigo entre aquellos hombres que gobernaron al país, tanto del ámbito político como, sobre todo, del ámbito económico, y que hoy en día no pocos responsables de los quehaceres nacionales quisieran tener de modelo. El liberalismo económico y político también parecía ser sinónimo de modernización, y la apertura a los capitales extranjeros, el impulso a las obras de infraestructura, la cada vez menor presencia del Estado en asuntos económicos y sociales, así como la

* Priscilla Connolly et al., *Veracruz. La elevación de un puerto*, edición fotográfica y diseño de David Maawad, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, México, 2001.

paulatina segregación de las mayorías de los beneficios de esta modernización se ubicaron como monedas corrientes en el ir y venir de aquellas sociedades. Durante mucho tiempo este modelo fue el que dio la justificación a quienes después hicieron la historia de las enormes reacciones populares en contra de dicha modernización como lo fue la Revolución mexicana de 1910.

Sin embargo, el fenómeno de la modernización en México y la reacción popular en su contra es bastante más complejo. En un ensayo de 1998 el historiador inglés Paul Garner decía:

En la historiografía tradicional se ha identificado una política económica nacionalista e intervencionista solamente después o a raíz de la Revolución, como producto de esa Revolución. Sin embargo se ve cada vez más claramente que la preocupación del régimen a partir de finales de la década de 1890, si no antes, era frenar la erosión y hasta la pérdida de su soberanía económica y política, lo que se tradujo en una política intervencionista y nacionalista cada vez más destacada [...]¹

Esto sucedía no solamente en México. Tal parece que en muchos países del orbe a fines del siglo XIX el Estado vio con enorme interés y par-

ticipó directamente en la realización de obras públicas, quedándose como accionista principal sino es como controlador principal de la mayoría de las inversiones que había fomentado en décadas anteriores. Así, por una parte fomentó la atracción de capitales externos buscando la promoción de cierto consenso político interno, restaurando las relaciones exteriores y comerciales, pero por otra cuidó que dichas inversiones no se salieran del todo de su control. Esto implicaba, desde luego, buenas y cordiales relaciones entre hombres de poder locales con hombres de negocios extranjeros, así como jugosas ganancias y rápidas restituciones del capital en obras de infraestructura muy necesarias para satisfacer los anhelos modernizadores.

Uno de los mejores ejemplos de esta situación fue la modernización del puerto de Veracruz que tan puntualmente describen los autores del libro que nos ocupa. Los tres ensayos que componen el texto de esta pieza bibliográfica se acercan a dicho proceso de una manera por demás sugerente. El ya connotado especialista en la historia del puerto de Veracruz Bernardo García Díaz, lleva de la mano al lector a través del siglo XIX jarocho explicándole el cómo y el porqué del crecimiento portuario. Si bien su ensayo comienza en la era colonial, el cuerpo central de su trabajo se erige con la descripción de

¹ Paul Garner, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en Romana Falcón y Raymond Buve (comps.), *Don Porfirio presidente... nunca omnipresente. Hallazgos, reflexiones y debates. 1876- 1911*, Universidad Iberoamericana, México, 1998.

aquellos elementos que proyectaron y convirtieron a Veracruz en un puerto en serio desde mediados del siglo XIX hasta los primeros años del XX. La creciente demanda de servicios y la proliferación de embarcaciones, así como su transformación tecnológica impulsaron la invención de una obra de ingeniería mayor en materia portuaria. Si bien quedaron claras ciertas limitaciones nacionales en el pomposamente llamado "*know-how*" de dicha ingeniería, Bernardo García no deja de hacer un homenaje a los trabajadores nacionales y extranjeros que anónimamente contribuyeron a esta obra encargada a la empresa británica Pearson & Son. El también especialista en asuntos ferrocarrileros de Veracruz, dedica un buen apartado de su trabajo a ligar la modernización del puerto con el quehacer de los caminos de fierro y su ramal orgullosamente conocido como "El Mexicano". 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 el tiempo moderno. Citando al historiador Del Paso y Troncoso, Bernardo García da en la clave de qué podía percibir alguien a caballo entre los dos siglos si tenía al frente la renovación del puerto de Veracruz. Como "Tiempo extraño, nuevo" califica don Francisco aquel momento. Y seguro que lo fue para quien pudo ver aquel

puerto semicolonial convertido ahora en un complejo arquitectónico al servicio del comercio y el capital.

Con particular mesura y muy puntualmente Priscilla Connoly se encarga de hacer un perfil del principal responsable de esta modernización del puerto y de su compañía contratista: el inglés Wittman Dickinson Pearson y su empresa Pearson & Son. Siguiendo la lógica de las buenas relaciones entre hombres de poder y hombres de negocios, Pearson estableció una larga carrera de vínculos con México que duró casi lo mismo que durara su amigo Porfirio Díaz en el poder, es decir, casi treinta años. El mismo Pearson, en su propio ascenso político en Inglaterra como miembro de la Cámara de los Comunes en el Parlamento Británico, fue identificado como "Member of Mexico", es decir, diputado por México. Si bien la autora reconoce que las razones por las cuales se le entregó el contrato para hacer las obras portuarias de Veracruz no están documentadas, cierto es que para fines del siglo XIX Pearson & Son era una de las firmas más solventes en materia de ingeniería portuaria y una de las más modernas. Queriendo seguir ese camino de la modernización, teniendo los antecedentes del trabajo previo en el desague de la ciudad de México y su buena relación con Landa y Escandon, Casasús y Porfirito, hijo

de don Porfirio, no resulta raro que a esta empresa se le haya otorgado dicho contrato.

Siguiendo con detalle las características centrales de este contrato la doctora Connoly da una lección de revisión documental que incluye tanto detalles legales como técnicos, sin olvidar la dimensión humana del mismo. Los trabajadores anónimos que contribuyeron a la hechura de este puerto no pasan desapercibidos y una vez más son mencionados como parte fundamental de esta magna obra en la que sólo parecen aparecer nombres de grandes figuras de la ingeniería, la política y la empresa porfirianas.

Muy a tono con esta reivindicación de los espacios populares que tanto padecieron y gozaron los procesos de la modernización del puerto resulta el espléndido ensayo de Horacio Guadarrama sobre las fiestas, los ritos, las actividades y las cotidianidades que acompañaron esta transformación. Con una mirada singular Guadarrama le da cuerpo a esa aseveración inicial que plantea que Veracruz es la ciudad “[...] experta desde siempre en convertir cualquier fiesta en carnaval [...]” Si bien no deja de lado los pormenores arquitectónicos, de traza, los comercios y en fin los agentes de la modernización del puerto, su narración se detiene en la modificación de la vida de los porteños a partir de los años

setenta del siglo XIX. Siguiendo las crónicas de los principales eventos que transformaron esa vida cotidiana, su amena narración se detiene en las fiestas que acompañan tanto los inicios de los trabajos como las inauguraciones, los banquetes que celebran el arribo de extranjeros y la firma de contratos, y los bailes que no pierden oportunidad de amenizar de una manera muy veracruzana todo evento social.

Consciente de que la modernización no significa un reparto equitativo de los beneficios que trae consigo, Guadarrama busca en los periódicos, en las piezas de oratoria y de música, en los desfiles y carros alegóricos, en la fiesta brava y en la diversión popular, vaya hasta en los menús de los banquetes y en las anécdotas curiosas, aquellos elementos que permitan reconstruir el significado de esta modernización para el poblador común del puerto. No cabe duda que a muchos esta modernización significó cierto quiebre en su ritmo vital y cotidiano, así fuera por lo menos en fiestas y verbenas, en convivios y patios danzoneros.

Por si fuera poco, además de estos excelentes textos, este libro, producido por Alberto Tovalín Ahumada y editado y diseñado por David Maawad, tiene una selección de imágenes digna de mención. Los trabajos de Maawad ya son de sobra conocidos en el ambiente de los amantes de la imagen en

blanco y negro y este libro es una más de las perlas que esperamos sigan adornando la corona de la historia fotográfica de México, así como lo hizo con sus trabajos en torno al gran fotógrafo veracruzano Joaquín Santamaría¹ y el reciente volumen colectivo titulado *Veracruz, puerto de llegada*.²

Finalmente sólo queda agregar que libros como éste muestran que tanto la historiografía veracruzana como la bibliomanía de corte ilustrado y

fotográfico quieren gozar de buena salud en este maravilloso puerto, muy a pesar de los avatares de la modernización. Es más, libros como éste son ejemplo de cómo la modernización no sólo se puede aprovechar en beneficio del capital sino también del conocimiento y la cultura.

Ricardo Pérez Montfort
CIESAS-México

¹ Joaquín Santamaría. *Sol de Plata*, Universidad Veracruzana/TAMSA/Fonca, México, 1998.

² Sara Sefchovich *et al.*, *Veracruz, puerto de llegada*, H. Ayuntamiento de Veracruz, México, 2000.