



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PROGRAMA DE MAESTRIA Y DOCTORADO EN URBANISMO

**“EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE
CIUDADES PUERTO EN LOS SIGLOS XIX Y XX:
Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana”.**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTORA EN
URBANISMO**

PRESENTA:

Maruja Redondo Gómez

TUTOR PRINCIPAL

Dr. Jesús Aguirre Cárdenas
Facultad de Arquitectura

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR

Dr. Xavier Cortés Rocha
Facultad de Arquitectura
Dr. Luis Arnal Simón
Facultad de Arquitectura

MÉXICO D.F. DICIEMBRE 2013



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Cotutores

Dr. Xavier Cortés Rocha

Dr. Luis Arnal Simón

Sinodales

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes

Dr. Héctor Quiroz Rothe

Dedico mi trabajo

A mis padres JULIO CESAR Y RAQUEL que me motivan a seguir creciendo en lo personal y profesionalmente.

A mi esposo, SERGIO y mis hijos, SERGIO Y DIEGO, que son mi inspiración.

A mis hermanos JULIO, ALBERTO Y VILMA

A mi Director de Tesis de maestría y doctorado Dr. JESÚS AGUIRRE CÁRDENAS, quien ha estado presente en etapas importantes de mi formación académica, además de ser una persona digna de mi admiración y un ejemplo a seguir.

Agradezco a mis tutores, Dr Xavier Cortés Rocha y al Dr. Luís Arnal Simón por su paciencia para guiar el camino y llegar al final del trabajo. A la Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes y al Dr. Héctor Quiroz Róthe, quienes fungieron como sinodales.

De manera especial, agradezco a la Dra. Elizabeth Espinosa, sinodal de mi Tesis Doctoral, por su cuidadosa lectura y su valiosa aportación y recomendaciones en los avances de la misma. A René Martínez Mazatzi que en la primera etapa del trabajo digitalizó los planos y esquemas de expansión y estructura de las tres ciudades, además de colaborar en la recolección de la información necesaria para el trabajo, al igual que el arquitecto Amado García Valdés. De la misma manera a mi hijo arquitecto Diego Padilla Redondo que con mucho empeño colaboró en la etapa final de la elaboración de planos y esquemas digitales. Al diseñador de la comunicación gráfica Adán Ríos en la elaboración digital de algunos esquemas. A la diseñadora de la comunicación gráfica Tzindehé Jiménez Corredor, colaboradora en la formación del documento y Ana María Hernández en la corrección de estilo. A todos ellos mi agradecimiento.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	8
-Análisis e interpretación de ciudades puerto	8
-Planteamiento del problema de investigación	12
-Objetivo de la investigación	14
-Marco teórico	15
-Organización metodológica de los elementos que generan transformación en la estructura urbana	21
ANTECEDENTES: LAS CIUDADES PUERTO DE LA HABANA, CARTAGENA Y VERACRUZ	
- Factores de la transformación	26
- Crecimiento poblacional	31
CAPÍTULO 1	
1.1 Condiciones geomorfológicas de las ciudades	43
1.1.1 Delimitación geomorfológica	43
1.2 Estructura físico-geográfica del territorio que ocupan las ciudades	43
1.3 Consideraciones finales	51
CAPÍTULO 2	
2.1 La ciudad actual: La Habana, Cartagena y Veracruz	54
2.1.1 Expansión y conectividad	62
2.2 Consideraciones finales. La estructura en el nuevo siglo	75
CAPÍTULO 3	
El proceso de crecimiento en las ciudades	
3.1 1950 La ciudad moderna	80
3.1.1 El factor socioeconómico	80
3.1.2 La ciudad, el puerto y el turismo	81
3.1.3 Los inicios de la gran expansión	83
3.1.4 El proceso de expansión	88
3.1.5 La estructura de las ciudades en 1950	92
3.2 Consideraciones finales	98

CAPÍTULO 4

4.1	1900 El cambio de siglo	100
	4.1.1 El puerto, el ferrocarril y la ciudad	103
	4.1.2 Expansión y estructura en la ciudad	109
	4.1.3 La estructura en las primeras décadas del siglo XX	116
4.2	Consideraciones finales	124

CAPÍTULO 5

5.1	1800 La ciudad postcolonial	127
	5.1.1 El puerto y la ciudad de 1800	131
	5.1.2 El proceso de expansión	139
	5.1.3 La estructura de las ciudades en 1800	144
	5.1.4 La estructura defensiva y los modelos urbanos al final del periodo colonial	164

CONCLUSIONES

		177
	-Conceptualización de la estructura	177
	-Resumen del desarrollo urbano de las ciudades	188
	-Síntesis: los modelos	194
	-Demostración de la hipótesis	206
	-Hacia nuevos campos de investigación	208

Bibliografía

210

INTRODUCCIÓN

Análisis e interpretación de ciudades puerto

Las ciudades portuarias coloniales en el Caribe constituyeron un sistema de gran complejidad el cual era determinado por la función portuaria que al mismo tiempo, marcaba la vida económica, cultural, social y política de estas ciudades. La función portuaria contribuyó a que estas ciudades se convirtieran en una escala imperial de importancia geoestratégica al servicio de las flotas de Indias generando con esto, una dotación de elementos para efectos del proyecto imperial que caracterizaron su estructura urbana como, surgideros de flotas y galeones, muelles, arsenales, intendencias, varaderos, aduanas, comandancias de marina, sistemas de fortificaciones que modelaban y condicionaban su morfología.

¿Cómo se daba el proceso de expansión y transformación de la estructura urbana en ciudades que formaron parte del plan de colonización español, hermanadas por una tipología muy clara de ciudad, unas condiciones geográficas similares y con un papel estratégico esencial: ciudad puerto?

Este trabajo de investigación pretende dar respuesta a este cuestionamiento a partir de analizar tres ciudades que surgieron en un momento clave de la colonización de América: Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. Indagar en sus formas de expansión, así como analizar las dinámicas de cambio y organización de los elementos materiales de la ciudad, tomando en cuenta los factores físicos, sociales y económicos que propiciaron la transformación de las ciudades, es el tema principal del trabajo de investigación cuyo límite temporal de estudio se sitúa a partir de 1800, cuando las directrices de una política indiana que reglamentaba a las ciudades y a sus territorios a través de leyes y ordenanzas comenzaba a desaparecer en algunas ciudades y en otras se debilitaba; asimismo, cuando empezaba a darse una expansión significativa del área urbana y un aparente crecimiento demográfico en algunas de ellas, que despegó de manera significativa en el siglo XIX y definitivamente fue explosivo en el siglo XX.

Todo lo anterior enmarcado en diferentes contextos y procesos económicos, sociales e históricos de su desarrollo urbano.

Como punto de partida, es importante señalar que se pondrá especial énfasis en el estudio y desarrollo de las ciudades señaladas durante el siglo XIX (1800-1900), un siglo en el que aunque Cartagena y Veracruz aún conservaban sus características de puertos tradicionales y La Habana era una gran capital, las tres ciudades formaban parte de un sistema colonial que las regulaba y condicionaba, inmersas en un sistema portuario que conformaba circuitos mercantiles en el Caribe. Por otra parte, la primera mitad del siglo XX (1900-1950), será estudiada como un importante parte aguas que marcó el inicio de una etapa de crecimiento y transformaciones urbanas en el siglo XX. Las referencias a la expansión y estructura de las ciudades en el siglo XXI, se utilizarán como ejemplos del enorme contraste del proceso de urbanización experimentado en el presente siglo.

Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana, son ciudades que en su momento de esplendor histórico (periodo colonial), desempeñaron un importante papel en la economía de la Corona española. Es sabido que en el siglo XVI una de las políticas que adoptó la monarquía para afianzar su dominio sobre el nuevo mundo, fue a partir del establecimiento de puertos. La presencia hispana en América se consolidó con el establecimiento de una red de puertos para unirla con las rutas de comercio y los circuitos financieros de Occidente a través de Sevilla.¹ Aunque en las primeras décadas las adecuaciones portuarias fueron incipientes, para 1525 la red portuaria de América comprendía en las islas del Caribe, siete sitios entre los que se encontraba Veracruz y tres décadas después La Habana como el principal puerto de las Antillas. Cartagena, en ese periodo, estaba comenzando a convertirse en el emporio de tierra firme.

La creación de los puertos impulsó a estas ciudades a constituirse en puntos claves de la economía de España, pero también del nuevo mundo, pues facilitó su enlace con los nuevos territorios conquistados, lo que llevó al

¹. Rodolfo Segovia, *El lago de piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, Bogotá, Colombia: El áncora editores, 2006.

surgimiento económico y a cambios, tanto en su estructura urbana interna como del proceso de urbanización y de transformación colonial, debido a sus dinámicas urbanas. Sus transformaciones se dieron, en un primer momento, con el arribo de las necesarias estructuras pétreas para la defensa de los puertos de los piratas y corsarios que surcaban los mares. Posteriormente, una complejidad urbana que sumada a factores como el sistema de caminos que comunicaban con la capital y los otros centros poblados, además del sistema ferroviario, hicieron que se posicionara la actividad económica a través del comercio exterior y alcanzara importantes dimensiones demográficas en el siglo XIX.

Ejemplo de este fenómeno lo tenemos en Veracruz que duplicó su población en el transcurso del siglo XVIII pasando de 9,000 habitantes al inicio del siglo, a una población de 18,000 habitantes al final del siglo. La Habana se convertía en ese mismo siglo, en la ciudad más populosa de toda América en un acelerado proceso de crecimiento dada las condiciones económicas que su activo comercio le aportaba; y en Cartagena la población en 1779 se había incrementado de manera importante al pasar de 7,856 a 16,852 habitantes.²

Es a partir de este panorama que presentan las ciudades al despuntar el siglo XIX en el que se centrará el estudio. El periodo posterior al desmembramiento del imperio español y la creación de los Estados nacionales, en el que las ciudades puerto cambiaron su rol nacional y económico, así como el vínculo que las unía tendió a desaparecer; sin embargo, cada una de estas ciudades siguió desempeñando un papel central con momentos de crecimiento y decadencia.

El estudio analizará, en diferentes momentos de su historia poscolonial, los patrones de urbanización y transformación, tratando de establecer algunos modelos o criterios de evolución a través de sus pautas de poblamiento (expresión morfológica), identificando en la mancha urbana las diferentes formas de estructuración del espacio a través del tiempo, y las condiciones o factores que motivaron estos cambios: nuevos núcleos urbanos, redes de comunicación,

². Fuente original Archivo General de Indias (Sevilla), Audiencia de Santa fé 1023. Tomado de Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, *Cartagena de Indias y su Historia*, Bogotá: Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 1998, p. 67.

grandes equipamientos, nuevos proyectos urbanos, políticas públicas de expansión urbana, etcétera.

La selección de los casos obedeció a cuatro criterios:

1. Intención de indagar en el proceso de desarrollo urbano de ciudades cuya función urbana principal era la portuaria, producto del fenómeno colonizador y una estructuración del territorio con base en elementos materiales comunes que guiaron su desarrollo (sistema defensivo).
2. Por la Importancia geoestratégica que tuvieron estas ciudades en el período colonial, ya que como ciudades puerto desarrollaron un importante sistema comercial de la metrópoli con el nuevo mundo. Cómo incidió esto en su desarrollo urbanístico.
3. Fueron ciudades compactas condicionadas por un entorno marítimo que determinó su expansión.
4. Aspectos operativos para la investigación ya que se seleccionaron ciudades con un nivel de conocimiento e información disponible para la integración de la información básica requerida.

Es importante precisar que la delimitación del estudio se definió por los límites políticos de cada una de las ciudades y que su temporalidad son los siglos XIX y XX con referencia al siglo XXI.

Los resultados se determinarán después de realizar la lectura e interpretación de planos de diferentes períodos de la ciudad; el análisis del uso del suelo; la revisión de algunas figuras de planeación que influyeron en su desarrollo y dinámica de crecimiento, así como la revisión de políticas públicas específicas de intervención en las ciudades que hayan contribuido a una transformación importante de ésta.

Planteamiento del problema de investigación

En los últimos años, las zonas portuarias están asumiendo nuevas funciones, además de las tradicionales, como frentes marítimos que transforman la imagen de la ciudad, así como puntos nodales de unión entre los modos de transporte terrestre y el marítimo, lo cual implica nuevas actividades y nuevos espacios que se suman a la estructura urbana actual.

En los siglos XIX y XX, en las ciudades puerto se emprendieron transformaciones importantes, mismas que les permitieron reafirmar su papel de nodos estratégicos de movilidad y circulación de bienes materiales. En las tres ciudades se llevaron a cabo proyectos de rehabilitación y modernización de los puertos que contribuyeron en gran medida a un reposicionamiento económico importante de las ciudades. En este contexto, vale la pena explorar en los resultados de este proceso en el sentido de su contribución al desarrollo urbano.

Por otro lado, identificar **cómo estas transformaciones se han manifestado en la estructura de las ciudades analizadas durante los siglos XIX y XX**, resulta significativo ya que en los países desarrollados se considera a las ciudades puerto como laboratorios experimentales de estrategias de revitalización y competitividad urbana,³ además sus infraestructuras marítimas poseen una de las bases de su desarrollo con repercusiones importantes en los transportes terrestres, en los puertos mismos y, por lo tanto, en la ordenación territorial de las ciudades. Bajo estas premisas resulta relevante cuestionarnos **¿se vislumbra, en los últimos años, iniciativas en las ciudades puerto tendientes a nuevas dinámicas urbanas?** Los impactos urbanísticos, principalmente y después los ambientales, dejan ver las transformaciones que experimentaron las ciudades como consecuencia de la característica portuaria que las identifica.

La Habana, Cartagena y Veracruz, son casos de estudio significativos porque presentan en diferentes momentos específicos de su historia, dinámicas de expansión física, crecimiento e importantes transformaciones urbanas, que las ha

³. José Joaquín Martínez Sieso, *La ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*, Venecia, Italia: RETE 2001-2011.

convertido en sistemas urbanos complejos de diferentes dimensiones y características, convirtiéndolas en complejos sistemas urbanos en el ámbito nacional alcanzando categorías de metrópolis en formación.

Hipótesis

Durante la Colonia el imperio español tuvo una estrategia muy clara de dominación y exploración de la región del Caribe, convirtiéndola en una codiciada y neurálgica área de conflictos. Por esta razón la fundación, forma de urbanización y sistema defensivo creado en ciudades insulares y de la costa continental del Caribe, tuvieron características urbanas y arquitectónicas comunes que determinaron un patrón de configuración de las ciudades. Su geomorfología se caracterizaba principalmente por un entorno marítimo predominante, en el que el puerto fungía como el punto clave del asentamiento, estos elementos materiales fueron la base estructuradora sobre la cual las ciudades de ese importante período se desarrollaron urbanísticamente.

Al romperse el vínculo colonial y lograrse la creación de Estados nacionales, estas ciudades siguieron procesos diferentes en su desarrollo y evolución urbanística; sin embargo, se asume en el planteamiento, que los elementos físicos materiales heredados, en la medida de su conservación y evolución en el tiempo, fueron tan fuertes y determinantes que condicionaron en mayor o menor medida la transformación de estas ciudades.

Por ello, el explorar en el sistema defensivo, el puerto, aspectos geomorfológicos y demás elementos estructuradores de la época como condicionantes de la morfología urbana nos guiará sobre cómo se dio el proceso de expansión y transformación de la estructura urbana.

Por lo que, la tarea fundamental de la investigación es resolver estos cuestionamientos al analizar tres ciudades que surgieron en un momento clave de la colonización del territorio americano, con un modelo de desarrollo basado en el papel de las ciudades como lugares centrales.⁴ Estudiar sus dinámicas de

⁴. Estas ciudades propiciaron a su alrededor servicios económicos, administrativos y culturales que contribuyeron a una mayor concentración en un punto en el espacio (Carlos Brambila Paz, *Expansión Urbana*)

crecimiento y transformación, ya concluido el período colonial, cuando ya no existían directrices de una política indiana que reglamentara a las ciudades y a sus territorios a través de leyes y ordenanzas, pero que conservaban todavía su papel de ciudades puerto.

Objetivo de la investigación

Un *objetivo general e importante* del análisis es

-Documentar la secuencia de hechos urbanos que influyeron en su transformación y elaborar modelos explicativos de su organización urbana y procesos de formación y consolidación, identificando las características generales de estos procesos, las diferentes formas de estructuración del espacio a través del tiempo y las condiciones o factores que motivaron estos cambios. Por otra parte, se pretende

-Indagar sobre el proceso de evolución y transformación que experimentaron las ciudades en su estructura morfológica y funcional, a partir del desarrollo económico, las consecuencias sociales de este fenómeno y sus expresiones en el territorio urbano. De estos objetivos, se desprendieron objetivos más específicos que partieron de la necesidad de responder a otros cuestionamientos esenciales de la pregunta eje:

- 1. ¿Cómo se dan las pautas de expansión en el tiempo?**
- 2. ¿Cuáles son los factores que condicionaron el proceso de estructuración urbana?**

En este sentido se orientaron los objetivos específicos, que a través del análisis interrelacionado de las tres ciudades, nos llevarán a interpretar de manera general aspectos formales y funcionales de las ciudades en el tiempo.

- Identificar, a partir de la ruptura del periodo colonial que las vinculaban, los procesos de crecimiento, conformación y desarrollo urbano que tuvieron de manera independiente en el tiempo.

en México, México: El Colegio de México- Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, 1982, p. 75).

- Profundizar en el conocimiento de los elementos morfológicos y funcionales protagónicos de la estructuración de la ciudad en cada uno de los periodos, en un principio, el puerto, el sistema defensivo, el entorno marítimo; más adelante, las redes, los nuevos equipamientos urbanos, las centralidades y su papel como transformadores de la complejidad urbana.
- Identificar puntos de contacto, similitudes y coincidencias en la estructuración urbana de Cartagena, Veracruz y La Habana que permitan establecer códigos urbanísticos y elementos unificadores y claramente perceptibles en el modelo de organización de dichas ciudades.
- Elaborar conclusiones generales que a partir de éstas se formulen nuevas investigaciones, diseñar tipologías y modelos explicativos de organización urbana de ciudades con contextos geomorfológicos similares.

Marco teórico

El estudio se vale de la morfología urbana para entender la forma cómo las ciudades han evolucionado. De la misma manera poder explicar los procesos de sus formas resultantes a través de comprender las causas sociales y económicas que fomentaron los cambios o permanencias en el plano⁵.

La investigación parte de los postulados que la morfología en la geografía urbana manejaba en los inicios; la visión clásica que buscaba detallar la importancia del emplazamiento urbano asociado al medio físico y su influencia en la formación del plano, las etapas históricas de crecimiento de las ciudades y sus diferentes tramas en el plano, las características funcionales predominantes, las comunicaciones y su influencia en la expansión de la ciudad, entre otros fundamentos teóricos en los que se basan las escuelas norteamericana y británica sobre morfología urbana principalmente. Lo anterior sin menospreciar la línea de investigación moderna de la morfología que surge en los años 60s del siglo anterior y enriquece las tradiciones anteriores, tal es el caso del estudio de la trama urbana como un sistema de rutas y nodos que permite explorar en la accesibilidad a puntos

⁵ Capel, Horacio. *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, ediciones del serbal, colección la estrella polar, 2002, pp. 22, Barcelona, España.

importantes en el conjunto de la red y en patrones de configuración.⁶ En este supuesto se considera fundamental la aproximación diacrónica o historicista que permite la observación del proceso de transformación de tres ciudades a lo largo de dos períodos de su historia, el siglo XIX y el siglo XX.

Albert Levy (1999),⁷ se refiere a la importancia de la aproximación diacrónica en el análisis morfológico de las ciudades para conocer y analizar el rol de los elementos estructurales históricos, tarea fundamental para entender los mecanismos de evolución de la forma urbana en períodos posteriores.

De la misma manera, Kevin Lynch (1985) señala que de acuerdo a un conservacionismo histórico, las ciudades deben conectar el proceso del pasado con el cambio y los valores del presente, para lograr hacer una lectura del comportamiento de las ciudades en su estructura urbana; así como el concepto de continuidad⁸ en el tiempo y su influencia en el desarrollo y transformación de la estructura de la ciudad.

Los estudios de morfología urbana y organización espacial abordan la forma urbana, es decir, los hechos territoriales físicos de carácter estructural buscando las relaciones funcionales en el territorio producto de la localización de actividades, de los procesos y las personas que las construyen. Se trata, por lo tanto, de comprender las causas sociales que fomentan los cambios —o las permanencias— del plano, de la localización de actividades y de la propia imagen urbana (Joan Vilagrassa, 1991).⁹

En este contexto, se reconocen los elementos estructurales de las ciudades en los planos a través de lo que Michel Conzen (1960) llama líneas de fijación y franjas o cinturones de expansión, refiriéndose a los elementos naturales o artificiales que funcionan como barreras del crecimiento y su influencia en la morfología, así como a los nuevos elementos estructurales que surgieron como

⁶ Ibid, pp. 31-32

⁷ Levy Albert, "Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research" en *Journal on line Urban Morphology*, volume 3.2, pp. 79-85 París, Francia. 1999.

⁸ Mantener la continuidad de la propia comunidad, como de las imágenes de la historia y de la naturaleza que tienen sus miembros (Kevin Lynch, *La buena forma de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1985, p. 187).

⁹ Joan Vilagrassa, "El estudio de la morfología urbana: una aproximación", en *Cuadernos críticos de geografía humana*. Universidad de Barcelona, 1976, Año XVI, Número 92, marzo de 1991.

resultado de la presión demográfica, nuevas actividades o la creación de nuevas zonas por la desaparición de líneas de fijación, respectivamente. Por ello, y con base en este fundamento teórico, parece fundamental conocer **¿cómo se configuran las líneas de fijación y las franjas periféricas de crecimiento en la estructuración de las ciudades puerto?**

Así mismo, y considerando que respecto a las líneas de fijación existen elementos comunes en las tres ciudades como: el entorno marítimo, el sistema defensivo, herencia de siglos pasados, que en la ciudad del siglo XIX fueron determinantes para su crecimiento y organización funcional, se requiere determinar **¿en qué medida el sistema defensivo y el entorno marítimo como franjas de fijación, condicionaron la estructuración de la ciudad del siglo XIX?** y si **¿las líneas de fijación¹⁰ en las ciudades puerto, siguieron condicionando la expansión en el siguiente siglo o si se constituyeron en franjas de crecimiento¹¹ para la transformación de las ciudades?**

Si partimos de las premisas de que los cuerpos de agua que rodean a las ciudades definieron los principios de su estructuración espacial, que la llegada del ferrocarril constituyó, además de un estímulo para el crecimiento, un elemento de fragmentación de la ciudad y que como una línea de fijación el puerto emerge como un nodo estratégico definitorio de una función urbana característica para las tres ciudades desde los primeros siglos y se levanta en el paisaje urbano como el elemento focal e inmutable de las ciudades, resulta relevante interrogarse, por una parte, sobre **¿cuáles fueron los elementos y factores que sustituyeron a los puertos en los procesos de crecimiento y transformación de la estructura urbana?** y, por otra, si **¿el dinamismo de los puertos en la segunda mitad del siglo XX definió su proceso de estructuración?**

¹⁰. Para Michael P. Conzen las líneas de fijación son elementos que se constituyen como barreras o limitantes del crecimiento, ya sean naturales como cuerpos de agua, o elementos fijos construidos por el hombre como son: vías ferroviarias, sistemas defensivos, etcétera. Citado en *La Morfología de las ciudades*, de Horacio Capel, ediciones del serbal, colección la estrella polar, 2002, pp. 33, Barcelona, España.

¹¹. Las franjas periféricas al igual que las líneas de fijación son conceptos que utiliza Conzen para explicar las partes del plano urbano que se forman en momentos clave de la ciudad; estacionarios, con mezcla de usos de suelo que buscan localizaciones periféricas (Joan Vilagrassa, *El estudio de la morfología urbana: una aproximación*, Universidad de Barcelona, 1991).

Como se indicó al principio, la investigación ubica sus postulados, principalmente, en la tradición norteamericana, la cual coloca el énfasis en la interrelación de los elementos en el paisaje, constituyendo un todo que se expresa en una morfología. Presta atención, también, en la evolución histórica del plano¹², sus etapas de formación y las principales fases del crecimiento y los tipos de plano resultantes: lineales, radio concéntricos, irregulares, así como la clasificación de los edificios y elementos de la estructura urbana. Retoma de la tradición británica aspectos relacionados al estudio de la ciudad a partir de la estructura física, del desarrollo histórico de la ciudad, sus fases de evolución y, sobre todo, su estado actual. De la misma manera, la presente investigación también explora en los tipos y modelos de ciudades en las que se fueron transformando, determinadas por un emplazamiento que estaba condicionado por un medio físico predominantemente marítimo. De ahí que otro tema que se pretende indagar es si **¿existen en estas ciudades etapas o niveles de consolidación en su formación como sistemas urbanos y/o metropolitanos?**, así como **¿si el papel funcional y la estructura física de las ciudades puerto contribuyen a un desarrollo más dinámico y a su inserción en un sistema urbano global?**

Si bien se trata de un enfoque clásico de la morfología en la geografía urbana, en el análisis de la estructura urbana, la investigación destaca el papel de la conectividad a través de las redes de comunicación en la diferenciación social y funcional del espacio, ya que influyó en la expansión de las ciudades con la creación de áreas suburbanas que se explican a partir de las posibilidades de movilidad que el transporte ofreció en los diferentes periodos. Y es en este punto donde se presentan coincidencias metodológicas con estudios realizados en ciudades norteamericanas y británicas, por ejemplo, el de D. Ward sobre Boston y el de J. E. Vance sobre Nottingham. Sus investigaciones explican la expansión horizontal de las ciudades a partir de los cambios tecnológicos en el siglo XIX con la aparición del ferrocarril, más adelante el tranvía y avanzado el siglo XX las grandes vialidades.

¹² Variable que influye en la configuración del paisaje urbano. Hace referencia a tipos de traza, lineales, radio concéntricas, irregulares y a los elementos que estructuran la ciudad.

La tradición norteamericana también coloca el énfasis en la clasificación de los edificios, que en la presente investigación se centrará, principalmente, en los importantes equipamientos de la ciudad como nodos estratégicos que se conectan a través de redes, contribuyendo a la expansión.

De la misma manera, la tradición británica se ve reflejada en la metodología del trabajo, al analizar la estructura urbana a partir de la observación de la trama, la distribución socioeconómica y su desarrollo histórico. Un factor importante en el análisis de las ciudades que forman parte del estudio, lo constituye la relación entre aspectos sociales, como el fenómeno de la migración y la generación de nuevos tejidos urbanos. R. E. Dickinson (1939), señala que la forma y la función determinan la estructura de la ciudad seguidas del análisis de las etapas de la evolución histórica hasta la época moderna, para lo cual se debe estudiar el tamaño, la función y la forma de la ciudad, con una perspectiva morfológica (la forma es interpretada a partir de las funciones y desarrollo histórico).¹³

Por otro lado, las teorías de Peter Haggett¹⁴ (1976) sobre las pautas de poblamiento como expresión morfológica de las ciudades, se consideran una variable útil para el estudio. La unidad de poblamiento es una expresión concreta de la ocupación humana en el territorio. El análisis de la configuración de los tejidos urbanos se puede clasificar en múltiples conceptos utilizados, de tal manera que se puede llegar a una tipología clara de las formas de las ciudades. Por tanto, la pregunta a responder sería si **¿Los patrones de configuración espacial están influenciados por las migraciones y movimientos de población en las tres ciudades a estudiar?** En este sentido, los estudios de Carl Sauer¹⁵ de la escuela de Berkeley acerca de los paisajes culturales influenciados por los grupos humanos serán de especial interés para el estudio.

La investigación propuesta se fundamenta en el análisis e interpretación del espacio físico de la ciudad; por esta razón es importante conceptualizar al espacio

¹³. Para R.E. Dickinson la morfología urbana es el “estudio de la configuración y construcción de ciudades, considerado como expresión de su origen, crecimiento y función”, citado en Horacio Capel, *La morfología de las ciudades*, Barcelona, 2002 Ediciones del Serbal pp. 27

¹⁴. Peter Haggett, *Análisis locacional en la geografía humana*, Barcelona: Gustavo Gili, 1976, p. 115.

¹⁵. Carl Sauer, “The Morphology of Landscape” (1925), citado en Horacio Capel, *La morfología de las ciudades*, Barcelona 2002, Ediciones del Serbal, pp. 30

urbano. De esta forma, si bien el análisis emplea los planos y las trazas definidas de las ciudades, la finalidad es hacer una síntesis conceptual de la estructura de las mismas y de su forma urbana. La forma urbana y la función, estudiadas a través de la morfología urbana y la organización espacial, mediante modelos de expansión y desarrollo estructural

Para ello se entenderá como estructura urbana, a la relación urbanística (tanto desde el punto de vista espacial como económico y social) existente en el interior del espacio urbano entre las distintas partes que componen a la ciudad (Eberle 1982)¹⁶.

Para el caso de las ciudades estudiadas, se pueden señalar algunas características significativas, mismas que serán retomadas como categorías analíticas en la investigación:

- Las *características geográficas* del territorio, de carácter marítimo, lo cual fue determinante en la morfología de la ciudad de origen, pero también en la ciudad actual.
- *La expansión del área urbana*, sus etapas de crecimiento y su relación con las barreras de crecimiento: el sistema defensivo y el entorno marítimo, principalmente, y después los elementos de la morfología urbana que han determinado las funciones y las fases de crecimiento de las ciudades.
- *La estructura de las ciudades*, su conectividad interna a través de importantes equipamientos que organizan e impulsan la ciudad a un estado de desarrollo.
- La importancia del *puerto como nodo estratégico o centralidad* de la estructura en los periodos de estudio, que influye en el crecimiento.
- *La superposición de diversos esquemas de crecimiento* en períodos breves de tiempo a partir de una ciudad históricamente importante.
- El *acelerado ritmo de crecimiento demográfico y expansión física*, a partir de la primera mitad del siglo XX.

¹⁶ Definición de Eberle, citado en Kagermeier, Andreas. *Estructura urbana y movilidad vial. Un estudio empírico sobre la zona sur del Estado de Baviera*, ed. Dirección general de urbanismo y estrategia territorial, conserjería de medio ambiente y ordenación del territorio. 2007, p. 55, Comunidad de Madrid, España.

- La permanencia de *las líneas de fijación* en la estructura urbana y su influencia en la estructuración de las ciudades.

Organización metodológica de los elementos que generan transformación en la estructura urbana

Para cumplir con los objetivos, en el proyecto de investigación se consideraron tres partes fundamentales para su desarrollo: dos que involucran los factores que producen transformaciones en la estructura urbana, por un lado, los económicos y sociales, principalmente y, por otro lado, los factores ambientales, funcionales y de expansión física de la ciudad; y la tercera parte, que tiene que ver con la síntesis de los resultados y las conclusiones (véase Figura 1). En cada una de las partes se generarán productos de valor por sí mismos, que retroalimentarán la investigación en su conjunto y, al mismo tiempo, servirán para investigaciones futuras sobre los temas de estructuración urbana.

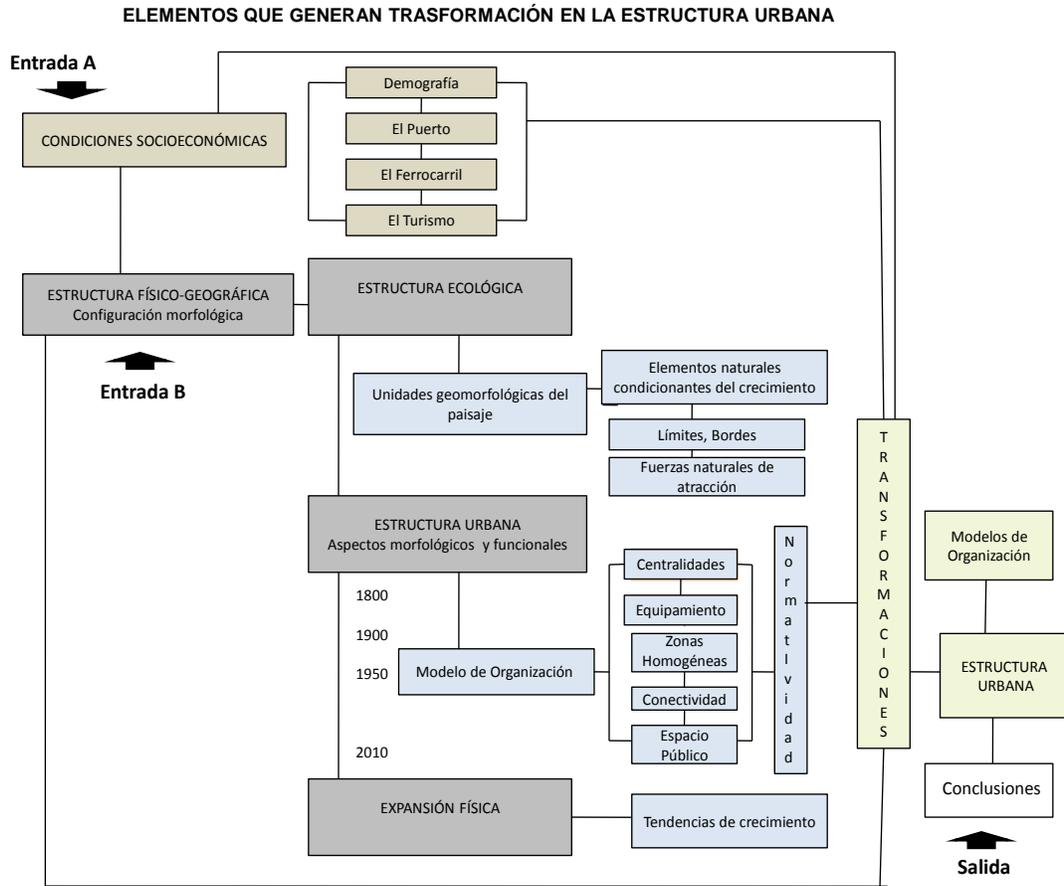


Figura 1. Elementos que generan transformación en la estructura urbana.

En la primera parte se integran los insumos de la **Entrada A**, tomando en cuenta los factores socioeconómicos como indicadores relevantes de crecimiento y desarrollo en la historia de las tres ciudades; por lo mismo, elementos detonantes del proceso de urbanización en las ciudades puerto: la demografía, el puerto, el ferrocarril y el turismo,¹⁷ temas abordados en el apartado de antecedentes y al inicio de los capítulos 3, 4 y 5.

Una segunda parte, la **Entrada B**, se centra en la estructura físico-geográfica de las ciudades que a su vez engloba en el análisis tres elementos

¹⁷. Los cuatro factores que se estudian son los directamente relacionados con las ciudades desde el punto de vista de su contribución en el crecimiento y desarrollo. La demografía se toma en cuenta como un indicador efecto del “crecimiento físico” de la ciudad y de su prosperidad económica. Aunque, parece ser, como bien dice Luis Unikel, que la concentración urbana obedece más a una falta de desarrollo socioeconómico en el sector rural que al desarrollo socioeconómico de las ciudades (Luis Unikel, *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*, México: El Colegio de México, 1976, p. 76).

básicos para la comprensión del modelo: la estructura ecológica, que se relaciona con los elementos geomorfológicos¹⁸ (hidrografía, topografía) y su influencia en la configuración de la ciudad; en este ámbito, se analizarán las unidades geomorfológicas del paisaje, ríos, bahías, lagunas, canales, el borde costero, la topografía, etcétera, que son factores que establecen el orden material de la forma urbana y actúan como fuerzas orientadoras de crecimiento y expansión, abordados en el capítulo 1.

La estructura urbana,¹⁹ a partir de los aspectos morfológicos y funcionales, nos permitirá, a través del análisis de los elementos,²⁰ explicar un modelo de organización de la ciudad en los diferentes periodos de estudio; a través de la identificación de éstos se podrán establecer los patrones de configuración urbana.²¹ Por último, la expansión física o crecimiento de la mancha urbana, en su análisis se tratará de explorar los cambios estructurales que esto implicó y algunas aproximaciones de carácter estructural, según las tendencias de crecimiento. Entre la estructura urbana y la expansión física, se ubican los períodos de estudio que enmarcarán las transformaciones en un tiempo-espacio específico y, a partir de los cuales se podrán entender cada uno de los procesos urbanos seguidos por cada una de las ciudades que las llevaron a ser las ciudades que son hoy en día.

La tercera y última parte del trabajo denominada **Salida**, liga los componentes de las dos entradas anteriores con las transformaciones en la estructura de la ciudad actual como resultante de un modelo urbano contemporáneo, además del esbozo de conclusiones dirigidas a un modelo de ciudades en relación directa con las ciudades puerto; en atención a los fundamentos teóricos de las escuelas norteamericana y británica sobre morfología

¹⁸. Son los elementos que conforman la geografía del lugar, cuerpos de agua, elevaciones, principalmente.

¹⁹. La conformación del conjunto de los elementos primarios de la ciudad, equipamientos colectivos o centralidades, las viviendas, las redes o sistema de circulación, que en nuestro estudio lo hemos identificado como conectividad, así lo define Ioannis Aris Alexiou, *La ciudad del futuro, la ciudad inteligente. Una aproximación sistémica*, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2011, p. 76.

²⁰. Los “elementos estructurales” son como las piezas en un juego de ajedrez, permiten establecer patrones de configuración. Gustavo Munizaga Vigil, *Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo urbano*, México: Ediciones Universidad Católica de Chile. De la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2da. Edición, 2000, p. 295.

²¹. Los “patrones de configuración” se refieren a los aspectos o efectos característicos que toman los “elementos de configuración”. *Ibid.*, p. 298.

urbana que hacen referencia a las etapas históricas de crecimiento, a sus diferentes tramas, a sus características funcionales predominantes y a sus formas de comunicación.

El marco geográfico del estudio es el territorio de las tres ciudades con sus áreas metropolitanas. La Habana con sus 15 municipios conurbados, Veracruz con la conurbación más importante, Boca del Río y, por último, el distrito de Cartagena.

El período de estudio cambió conforme se avanzó en el proyecto. Originalmente se planteó analizar los periodos 1800-1900-2010. Más adelante, observando la importancia que representaba para la historia urbana de las tres ciudades la segunda mitad del siglo XX, se decidió un corte en 1950, no sin considerar la ciudad actual como una referencia en el tiempo.

Las fuentes de información para la investigación ha sido producto de lecturas sobre el contexto del tema, específicamente, de los factores en los que se acotó para su análisis; a lo anterior se sumó la experiencia obtenida de la tesis de maestría, de donde se origina la temática estudiada. Por otro lado, también se consultó la información publicada por organismos del sector público como Censos de Población, así como publicaciones de especialistas en temas económicos y sociales que aportaron información precisa y suficiente para el estudio; los cuales se hacen explícitos en los capítulos 3,4 y 5.

La lectura e interpretación de mapas y planos de los diferentes periodos, fue otro medio que aportó información valiosa acerca de los modelos de organización de las ciudades para la realización de esquemas y otros planos que expresarán la problemática planteada en el estudio. No menos importante ha sido la observación directa en los tres casos objeto de estudio, además de visitas al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla; el Museo cartográfico Orozco y Berra de la ciudad de México, donde se obtuvo gran parte de los planos históricos de Veracruz; el archivo y biblioteca histórico de Veracruz, el Archivo Nacional de Colombia, el Instituto Agustín Codazzi, en Bogotá Colombia, el Archivo de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, la

Mapoteca del Archivo Nacional de la República de Cuba, y búsqueda de documentos disponibles en Internet.

ANTECEDENTES: LAS CIUDADES PUERTO DE LA HABANA, CARTAGENA Y VERACRUZ

Factores de la transformación

Diversos factores coincidieron para que las ciudades puerto, que habían estado bajo un dominio colonial, emprendieran su camino a la liberalización con transformaciones en el espacio urbano para beneficio de sus habitantes. Si bien, ya existía una idea global de un modelo de ciudad formada por un entramado regular de calles y manzanas, ordenado alrededor de una plaza central y limitado por un cinturón defensivo de baluartes y murallas, muchas tareas aún quedaban pendientes para lograr centros urbanos que dieran cabida a nuevas funciones y características de la era naciente que estaba por venir.

En las últimas décadas del siglo XVIII ya se vislumbraban novedosas alternativas en el modelo de ciudad, producto de los cambios sociales y económicos que se venían dando y que tenían su expresión en el espacio urbano. Surgieron propuestas originales sobre el modelo en relación con la optimización del espacio en la ciudad, tales como la reducción en el tamaño de las manzanas y la división de las parcelas, que respondían a la multiplicación de usos y actividades urbanas que hacían crecer las edificaciones hacia el interior de las manzanas formando un tejido urbano compacto. Nuevas y grandes edificaciones empezaron a aparecer en la trama, catedrales, casas de moneda, casas de correo, palacios, etc., fungiendo como hitos en un espacio todavía incipiente y poco jerarquizado con excepción de la plaza mayor.²²

Las manzanas crecieron y se extendieron indefinidamente llenando el espacio limitado por las murallas y en algunos casos explorando nuevas áreas hacia el interior del territorio. Los nacientes usos y los ya existentes se multiplicaron constituyendo una complejidad urbana en algunas ciudades, lo que

²². CEHOPU, *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, Madrid, España: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989, p. 243.

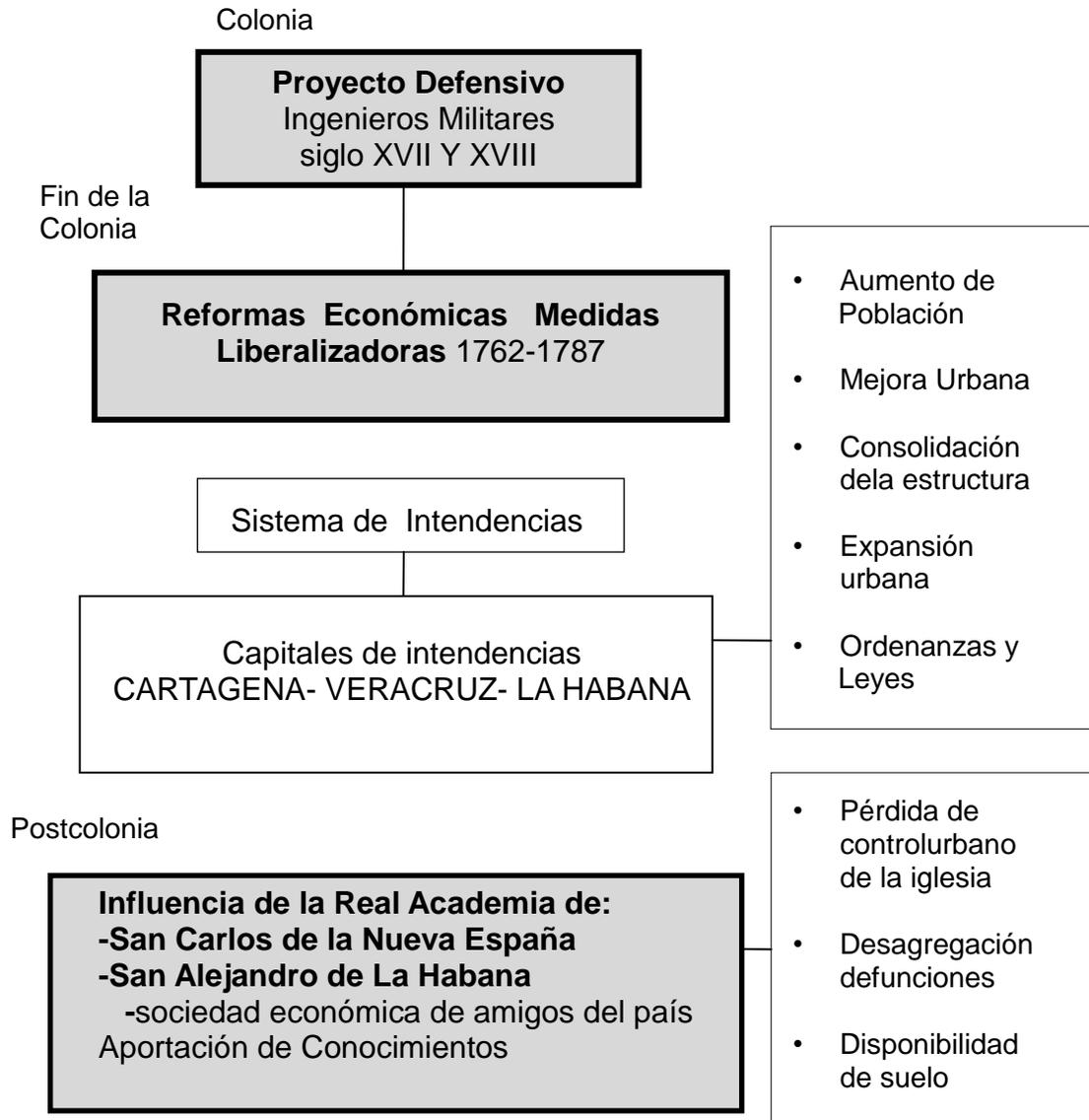
propició la delimitación de sectores o barrios y éstos, a su vez, en cuarteles, con sus respectivas parroquias con un carácter administrativo, tanto en lo eclesiástico como en lo civil, contribuyendo la estructura organizativa, a la fisonomía de las ciudades al final del siglo XVIII.

Sin embargo, muchas de estas modificaciones fueron producto de situaciones políticas, económicas y sociales, como se dijo anteriormente, que no estaban orientadas a una estrategia de mejoramiento urbano. El aumento demográfico, la migración, la dinámica comercial en la que entraron las ciudades en el periodo de estudio, el interés por la ciencia, inclusive la aparición de una incipiente industrialización, etcétera, contribuyeron a estas transformaciones. Cabe mencionar un evento trascendental en la vida de las ciudades puerto, las Reformas económicas y las medidas liberalizadoras del comercio entre 1762 y 1787;²³ lo que significó un progreso principalmente en estas ciudades. Pero lo más significativo y clave en este periodo de reformas, fue la idea de reorganización del territorio a finales del siglo en un “Sistema de Intendencias”.²⁴ Las ciudades portuarias como Veracruz, Cartagena de Indias y La Habana, formaron parte del sistema de ciudades capitales de Intendencia, lo cual ratificó la importancia de las mismas. Esta nueva categoría que adquirieron, contribuyó a una profunda renovación urbanística, convirtiéndose en una oportunidad de mejora urbana, pues las ciudades empezaron a aumentar rápidamente su población debido a las condiciones que brindaba la nueva categoría, haciendo más atractiva la vida en ellas. Los Intendentes se preocuparon por dotarlas de infraestructura y equipamiento lo cual fue consolidando una estructura urbana no vista antes y una relativa seguridad (véase Figura 2).

²³. Reformas para reforzar el control político, militar y económico de la Monarquía española sobre sus dominios de ultramar.

²⁴. A través de la “Ordenanza de Intendentes” promulgada en 1782, que garantizaba una eficaz gubernatura por la definición de áreas más reducidas y, por tanto, más fácilmente gobernables. Fue la última figura de reorganización político-territorial utilizada por la Corona española en América, después de la independencia, continuaron siendo las Unidades Administrativas básicas de los nuevos estados. CEHOPU, *La ciudad hispanoamericana...*, op. cit., p. 242.

FACTORES DE LA TRANSFORMACIÓN ETAPA COLONIAL Y POSTCOLONIAL



RENOVACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

Figura 2. Factores de la transformación. Etapa colonial y postcolonial.

Lo anterior coadyuvó a la recuperación de la población indígena y, en menor medida, a la inmigración voluntaria de españoles alentados por la

prosperidad de las medidas liberalizadoras sumándose así a la población urbana.²⁵

Por otro lado, el ser capital de Intendencia representaba mayor seguridad ante las epidemias, crisis agrícolas, etc., ya que los intendentes garantizaban de alguna manera el abastecimiento y un tratamiento más adecuado de las penurias, además de una declarada disposición por dotar a las ciudades de una infraestructura y equipamiento que hasta entonces había estado ausente. Fue así como se emprendieron acciones que comenzaron a cambiar considerablemente el aspecto semi-rural que se había conservado durante los siglos anteriores. Se mejoró el abastecimiento alimenticio de los vecinos mediante la construcción de graneros que garantizaban la existencia de reservas de trigo y maíz; se facilitó el acceso a las ciudades reparando y edificando caminos y puentes, se construyeron conducciones de agua y fuentes en lugares estratégicos de la ciudad, se canalizaron las aguas sucias y se empedraron las calles. Estos fueron los principales logros de los intendentes en las ciudades.

No menos importante fue la expansión que se dio en las ciudades y, por consiguiente, la densificación, como en el caso de La Habana que en los inicios del siglo XVIII su mancha urbana había comenzado la expansión extramuros, a finales del siglo se vio espectacularmente aumentada, en parte, por la actividad reformadora de los intendentes que fue provechosa principalmente para las capitales de intendencia, donde los habitantes eran parte importante de las acciones; en algunos casos por el dinero que aportaban y en otros por la contribución de su trabajo.

La ciudad de Veracruz, aunque no creció en la misma magnitud que La Habana en ese período, se vio beneficiada también como capital de Intendencia. Se realizaron obras importantes en su estructura como el empedrado de sus calles, la construcción del camino a la ciudad de México reemplazando la única vía de comunicación con Orizaba, Córdoba y Jalapa a través de senderos poco aptos para la movilidad.

²⁵. *Ibíd.*

Buena parte de las obras de infraestructura realizadas en este período estuvieron bajo el control de ordenanzas y leyes como la Legislación sobre la Presentación de Planos de construcción que tenían que ver con empedrados, infraestructura o higiene, se ajustaron los sistemas de control municipal mediante la elaboración de los planos catastrales, además de las normas de edificación que surgieron en este tiempo. Por otro lado, apareció la figura de “Alcalde de barrio” que vigilaba estrictamente que las normas se cumplieran y que se solicitaran permisos para la construcción de obras privadas, nuevas iglesias y conventos. Estos alcaldes tenían también como parte de sus responsabilidades, velar por la higiene de calles, exterior de las casas y ornato de las mismas. Los vecinos contribuían con el pago de la construcción de fuentes públicas, edificios, monumentos, etcétera.

Otros factores que contribuyeron al avance de las ciudades, fueron la corriente filosófica e ideológica de la Ilustración y el academicismo de los arquitectos españoles que llegaron a América, a la Real Academia de San Carlos de la Nueva España y a San Alejandro en La Habana,²⁶ con sus conocimientos modificaron de manera importante la fisonomía de las ciudades a partir de la construcción de edificios públicos, paseos, etc., sin quitar mérito a los ingenieros militares de las guarniciones locales que con sus capacidades técnicas formaron parte de las innovaciones de las ciudades en una primera etapa (véase Figura 2).

Todas estas acciones de carácter político, social y económico se fueron sumando en cada periodo y fueron trascendentales en la metamorfosis de las ciudades; en el siglo XIX un factor social que incidió en la complejidad de éstas, fue la pérdida del control urbano que ejercía la iglesia en el período colonial. Esto hizo que se diera un fenómeno de desagregación de funciones, separándose el colegio, la universidad y el hospital de la vida conventual, trayendo como consecuencia la aparición de nuevas tipologías y mayor diversificación de

²⁶ La Academia de San Carlos fue precursora de este tipo de instituciones en América, por ejemplo, retomando el pensamiento ilustrado, postuló las normativas básicas inspiradas en el modelo hispano de San Fernando de Madrid. Las Academias de San Carlos y San Alejandro tuvieron rumbos similares al dar el primer impulso para formar parte de un ambiente incipiente de modernidad al vincularse con el desarrollo científico e industrial que emanaba de la Ilustración (Olga María Rodríguez Bolufé, *México y Cuba: relaciones históricas en la enseñanza artística*, México: Universidad Iberoamericana).

funciones en el espacio urbano. Pero, además, significó la disposición de grandes áreas urbanas por la demolición de conventos y otros inmuebles no rentables para el Estado.

Es así como estas ciudades se prepararon para entrar en una nueva etapa de su historia, el siglo XIX, donde se sucedieron eventos como las guerras de independencia y la conformación de los Estados nacionales que marcaron la verdadera transformación de las ciudades puerto: Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana.

Crecimiento poblacional

La Habana, Cartagena y Veracruz muestran a lo largo del período de estudio, un cuadro demográfico contrastante, sobre todo por el crecimiento de población que presenta la ciudad de La Habana desde las primeras décadas de 1800, al término del periodo colonial (véase Figura 3). Es clara la situación equilibrada que conservaban las tres ciudades antes del periodo de estudio, producto de un crecimiento natural que se empezó a desdoblarse, inicialmente en La Habana desde las primeras décadas del periodo de estudio y después en Cartagena a partir del siglo XX cuando emprendió un despegue significativo, producto de su recuperación económica que propició la llegada de grandes contingentes migratorios.²⁷ El crecimiento poblacional de Cartagena, aunque fue distante del crecimiento que tuvo La Habana, superó de manera importante a la ciudad de Veracruz que quedó rezagada gracias a una dinámica urbana que no favoreció su crecimiento respecto a las otras dos ciudades.²⁸

²⁷. Se reactivó la actividad portuaria, así como la navegabilidad por el Canal del Dique que comunicaba con el país, asimismo, se dio un auge en las exportaciones de ganado y el ferrocarril se encontraba en su mejor momento como transporte de carga y conectividad.

²⁸. Las gestas por la independencia que comenzaron en 1810, sumada a las frecuentes epidemias padecidas por la población, impidieron una dinámica urbana que permitiera el crecimiento y desarrollo de la ciudad.

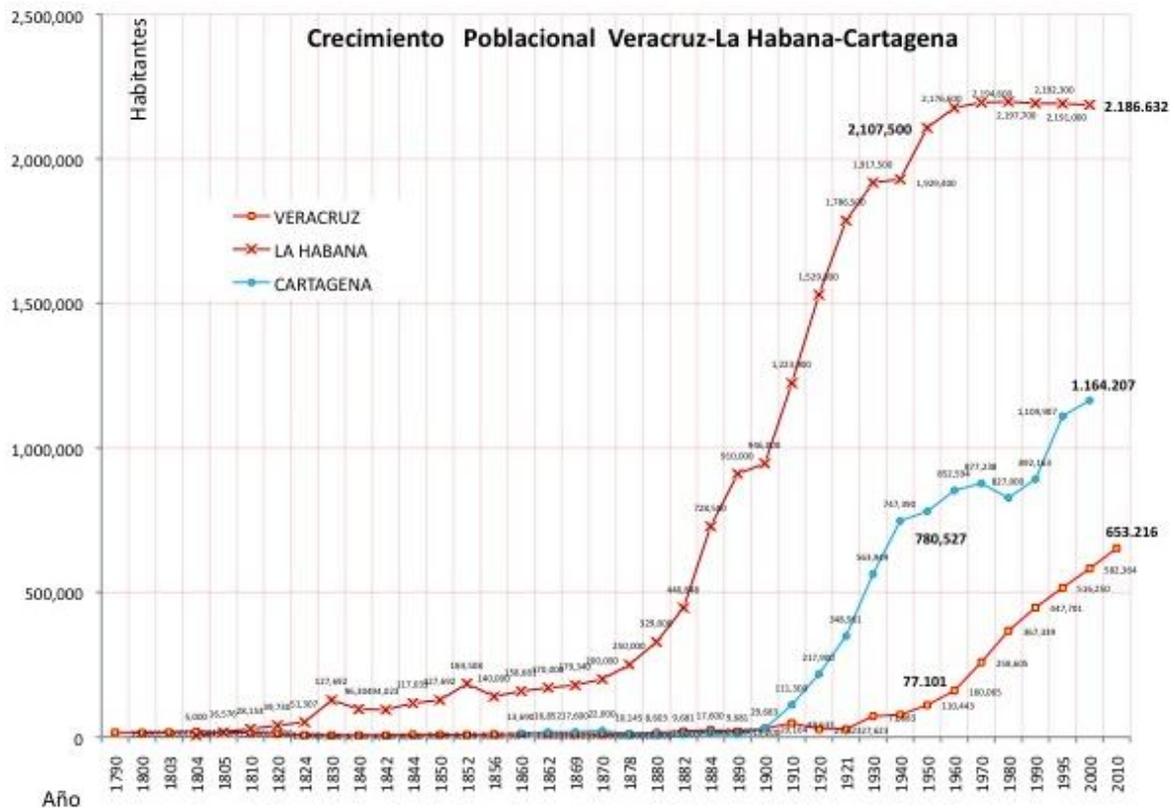


Figura 3. Fuente: Datos históricos y diferentes censos de población.

La situación de La Habana es significativamente diferente a partir del periodo de estudio. En 1800 contaba con una población de 96,304 habitantes cuando Cartagena tenía 25,000 y Veracruz 15,000, es decir, La Habana tenía 3.8 veces la población de Cartagena y 6.4 veces la de Veracruz.

En el crecimiento de La Habana influyó mucho el impulso de las nuevas condiciones económicas, generado por el proceso de liberalización del comercio, en el que las estructuras fundamentales de la economía cubana se vieron favorecidas. La producción del azúcar y tabaco propiciaron un giro en su estructura organizativa estableciendo pasos más eficientes en su comercialización. La construcción del ferrocarril en 1837 fue un factor que contribuyó a las migraciones, producto de la demanda de mano de obra para esta gran obra de infraestructura.

Sin embargo, este tipo de migración temporal también se relacionaba con los períodos agrícolas de países receptores y emisores de emigrantes, como era

el caso de Cuba. La Habana, de las ciudades americanas, fue la que recibió la mayor cantidad de migrantes españoles durante el siglo XIX. Esto fue más notorio a partir de 1880 cuando la migración se concentró en obreros industriales, artesanos, campesinos, etc., modificando la gráfica respecto a las otras dos ciudades a partir de este periodo. Es en este momento cuando la curva demográfica se prepara para comenzar su ascenso imparable hasta finales del siglo XX (véase Figura 4).

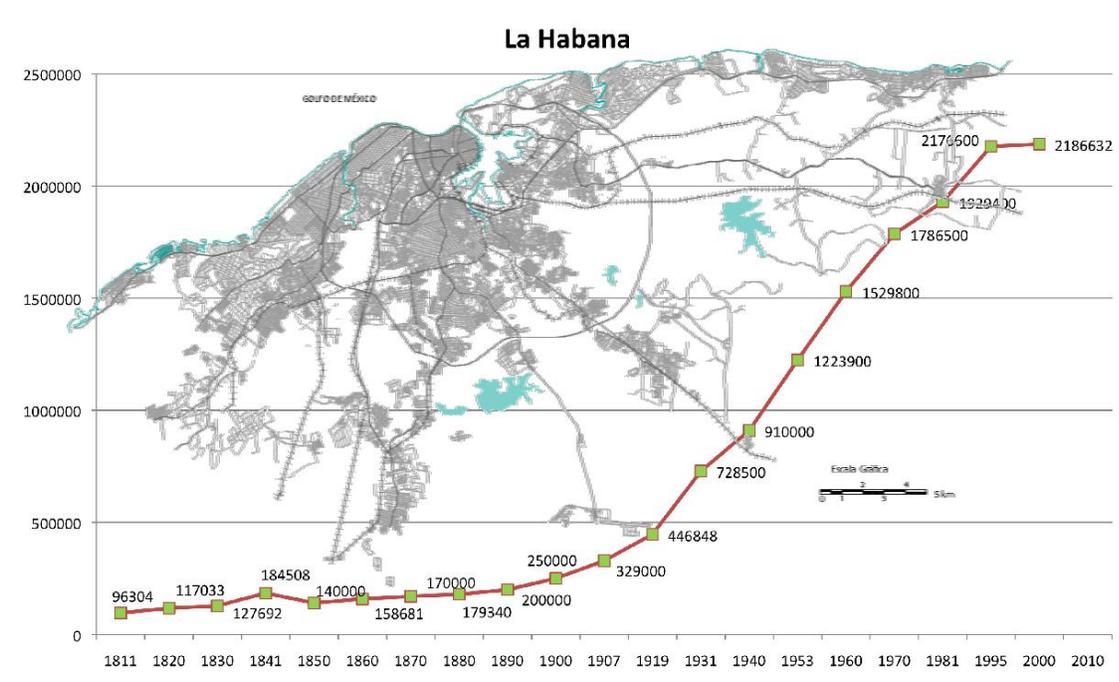


Figura 4. Fuente: Datos históricos y diferentes censos de población.

El inicio de la centuria de 1900 y, ese año en particular, se convirtió en el punto de despegue drástico de crecimiento poblacional. Las primeras décadas fueron importantes por el gran porcentaje de extranjeros que entraron al país: 660,958 extranjeros de los cuales La Habana absorbió el 30%, representando en 1907 el 40.03% del total de la población. En 1919 el 30.3%, en 1931 el 32.98% y en 1943 el 35.39%. Estos porcentajes de población extranjera en la ciudad, favorecieron el inicio de la verticalidad de la línea de población.

No obstante, se identificó la etapa de finales de los años 20 hasta 1940 como un periodo de estancamiento, que se muestra en la horizontalidad de la

curva en la gráfica, aunque después continuó un crecimiento acelerado, gracias al flujo migratorio interno del campo a la ciudad. El aumento de la actividad terciaria fue evidente gracias a esta migración, ya que la población rural se concentraba en actividades de servicios, dada la escasa demanda de mano de obra por la tecnificación de la producción agrícola.

En la década de 1950, el crecimiento demográfico alcanzó un porcentaje superior al del total de la isla, que en 1943 creció a una tasa del 2.7% mientras que La Habana creció en un 3.6%, principalmente en los suburbios. Esta respuesta fue resultado de las inversiones norteamericanas en el país orientadas al sector de la construcción que fomentaban la movilidad de grandes masas de población rural hacia la ciudad.

De esta manera, el crecimiento de la ciudad se intensificó concentrando en 1943 el 19.6% de la población total del país, en 1953 el 20.8% y en 1959 el 21% que representaba, además, el 50% de la PEA de la nación. Como se mencionó anteriormente, el sector terciario acogió a los contingentes de población que se dirigían a la ciudad, gracias al turismo internacional que para entonces ya daba empleo a gran parte de la población.

Este escenario de crecimiento que presentaba la ciudad de La Habana, antes de emprender su nueva etapa de transformación con el cambio de forma de gobierno hacia el Socialismo, fue similar al de las otras ciudades capitales de los países al cual pertenecen los casos de estudio. Un estado centralista donde la ciudad capital aglutinaba la actividad económica con un papel dominante sobre el resto del país y donde la agricultura, basada en el monocultivo, no era prioritaria para el desarrollo, por lo que no tenía la capacidad de proveer de trabajo durante todo un año; además de una industria incipiente que tampoco tenía la capacidad de acoger la mano de obra disponible.

En este sentido en La Habana, antes de la revolución de 1959, la industria representaba el 19.9% y el sector terciario el 58.8%, cifras que fueron cambiando a medida que se fue avanzando en las políticas llevadas a cabo por el nuevo sistema. En 1958 la industria ya representaba el 24% y el sector terciario el 54%. Los servicios acaparaban el mayor porcentaje de ocupación, lo que hacía una

ciudad preponderantemente terciaria²⁹ y receptiva, el 20.8% de la población cubana vivía en la capital. La curva continuó su escalada de tal manera que para 1964 había aumentado al 22.1%.

A partir de 1964, con la estabilización político-económica, la población de la ciudad empezó a disminuir, dada las condiciones que comenzaron a prevalecer en zonas antes menos favorecidas. Esto trajo como consecuencia el desaliento poblacional, frenando y extendiendo la curva de manera horizontal. Así mismo, en 1968 la población había regresado a la situación de 10 años atrás con un 21.1% y más adelante, en 1977 al 20.5%, la situación fue favorable para la ciudad y el país en general; subió el nivel cultural, mejoraron las condiciones de vida y los servicios, principalmente de asistencia médica en el campo; se llevó a cabo la reforma agraria y hubo un notable desarrollo de la agricultura; se dio un impulso a la industrialización del campo y a la creación de nuevos puestos de trabajo.

Sin embargo, por muchas otras razones sociales y económicas las condiciones comenzaron a cambiar. Se introdujo la planificación familiar y las mujeres se incorporaron al sector productivo. Al aumentar la tasa de actividad femenina disminuyó la natalidad, en 1966 la tasa de natalidad fue de 26.8%; en 1969 de 19.3% y en 1977 de 17.7%. La emigración masiva al extranjero entre 1966 y 1968 repercutió en el lento crecimiento de La Habana. Disminuyó la inmigración a la capital a causa del cese temporal en la construcción de viviendas y las restricciones administrativas. Fue significativo en la década de los 70 el crecimiento de la industria al 37.8%, superior al de 1958 del 24% y la baja del sector terciario al 47.7% como consecuencia del aumento de la capacidad de producción y de la modernización y construcción de nuevos establecimientos industriales.³⁰

Fue a partir de este período cuando el crecimiento poblacional se estabilizó definitivamente, generando una línea demográfica casi horizontal hasta el final de la etapa estudiada, como resultado de la política de descentralización de la

²⁹. Andrés Keri, "Desarrollo funcional de la ciudad de La Habana", en *Revista de Geografía*, Volumen XVIII, Barcelona, 1984, p. 115.

³⁰. *Ibid.*, p. 8.

población hacia otras zonas rurales habilitadas social y económicamente para recibir contingentes de la capital.

Para la ciudad de Cartagena el lapso de 1800-1900 significó un tiempo de transición y cambio. Sin embargo, se consideró una centuria de crisis poblacional, causada por las gestas de independencia entre 1811 y 1815, situación que se reflejó al finalizar el siglo en una curva poblacional en el periodo, con altas y bajas de población (véase Figura 5), donde la tasa de crecimiento fue de un 4.5%, significativamente baja frente a las anteriores.³¹

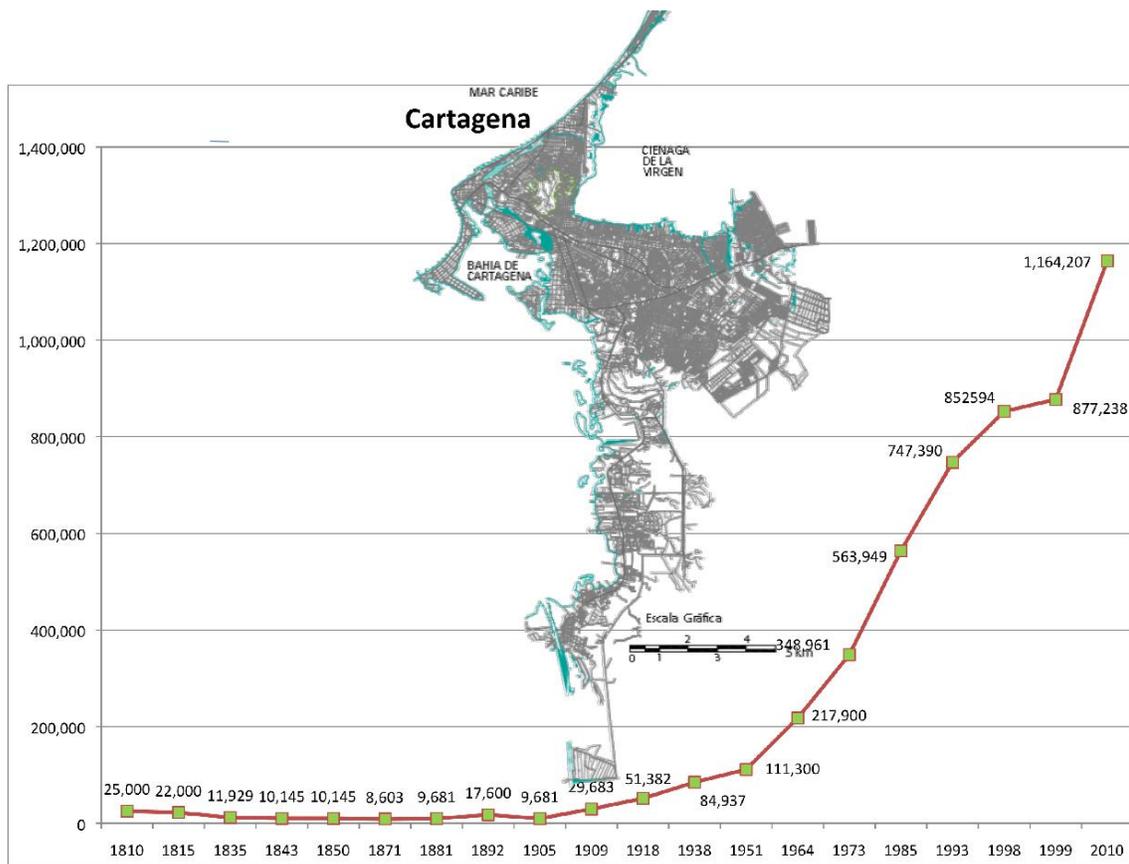


Figura 5. Fuente: Datos históricos y diferentes censos de población.

Esto afectó la curva poblacional que durante el periodo colonial se mantuvo estable con un crecimiento natural similar al de las otras dos ciudades. La línea de población, en esta primera etapa del siglo XIX, descendió considerablemente en

³¹ Fue el período del sitio de Murillo en el que la pérdida de vidas influyó en el cuadro demográfico. La curva descendió considerablemente pasando de 25,000 a 22,000 habitantes.

una primera caída, hasta los 11,929 habitantes en la década de los 30; más adelante siguió descendiendo de manera menos abrupta en los 40 y 50 hasta los 10,145 habitantes, ahí logró mantenerse por dos décadas para luego caer en los años 70 a 8,603 habitantes. A partir de 1880, comenzó un periodo de lenta recuperación, la cual fue significativa al final del siglo, en 1890, cuando alcanzó los 17,600 habitantes. Al principio del siguiente siglo volvió a caer para iniciar después una escalada segura de recuperación.

Algunos personajes históricos dejaron testimonios de la situación poblacional de la ciudad en el siglo XIX. El General Posada Gutiérrez en sus *Memorias* (1849) asentaba que Cartagena tenía 12,000 habitantes. Sin embargo, 32 años después las cifras presentadas por Eduardo Gutiérrez, según el Censo de Población de Cartagena de 1881, señalaban que en la ciudad había 3,855 hombres y 5,846 mujeres, para un total de 9,701 habitantes, de los cuales 3,351 vivían en los caseríos de Bocagrande y el Cabrero,³² en los extramuros de la ciudad. Hacia 1860 Eduardo Gutiérrez de Piñeres la describía como una ciudad en la que el comercio languidecía y la población disminuía porque ésta tenía que salir a buscar trabajo y comer en otras latitudes, narraba que las casas se encontraban arruinadas, los barrios de Getsemaní y San Diego, que en ese entonces eran los únicos de la ciudad, estaban reducidos a escombros, así como casi todos los edificios públicos,³³ con esto mostraba el estado de decadencia en que se encontraba la ciudad de Cartagena.

Sin embargo, la situación fue diferente en el siguiente siglo, el cual representó para Cartagena un período de prosperidad y crecimiento. En 1900, la curva poblacional presenta un constante ascenso, que aunque no generó una línea totalmente vertical, se mantuvo con una ligera inclinación hasta la mitad del siglo. En la primera década, las zonas extramuros iniciaron su expansión; el Pie de

³². Bocagrande y el Cabrero eran dos lenguas alargadas de tierra que se encontraban hacia el norte y sur de la ciudad; fue donde se empezaron a dar, junto con otras zonas hacia el sureste de la ciudad, los primeros indicios de expansión extramuros (*Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO Cartagena*, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Alcaldía de Cartagena de Indias, el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena - EPA Cartagena y el Observatorio del Caribe Colombiano. Derechos de propiedad intelectual© 2009, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente).

³³. José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena: Tipografía Mogollón, 1912, p. 36.

la Popa, la más significativa de las zonas extramuros,³⁴ tenía 2,294 habitantes cuando en la ciudad amurallada habitaban 9,491 personas.³⁵ El Cabrero, Bocagrande, el Espinal y Manga,³⁶ crecían a una tasa mayor para ese entonces que la ciudad amurallada, 7.3% y 0.8%, respectivamente, lo que significaba una población de 17,117 habitantes extramuros y 12,066 habitantes intramuros para una población total de 29,183 en 1909.³⁷

Un aspecto importante en este contexto del crecimiento demográfico son las migraciones que para este período en el país fueron casi insignificantes. Colombia fue el país que menos inmigrantes acogió, pese a la promulgación de muchas leyes que incentivaban la inmigración europea y restringían a migrantes de otras latitudes³⁸ con el afán de impulsar la economía y conformar una sociedad moderna principalmente con europeos y americanos que en la mayoría de los casos rechazaban las tierras y los apoyos fiscales del Estado por condiciones no favorables para ellos. El clima malsano era un factor determinante para los inmigrantes, pero también la baja demanda de los productos locales en los mercados internacionales.³⁹

No obstante esta situación y que Colombia era un sitio de segunda opción para los inmigrantes, llegó un grupo importante de árabes, el más numeroso después de los españoles, y una parte considerable radicó en Cartagena. La gobernación del departamento de Bolívar, de cuya capital es Cartagena de Indias, registró entre 1924 y 1925 la entrada de 728 extranjeros, entre sirios, libaneses y

³⁴. El Pie de la Popa conformaba el antiguo distrito extramuros, al éste pertenecían 5 barrios: el Espinal, Pie del Cerro, Camino Arriba, el Torín y la Quinta; y 5 agregaciones: Cebaloz, Albornoz, Cospique, Caimán y Ternera, de ahí su importancia en el contexto extramuros de la ciudad.

³⁵. José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, *op. cit.*

³⁶. Para este período ya comenzaba una etapa de transformación y consolidación de estos primeros barrios extramuros, junto con el Pie de la Popa, que en el siglo XVIII eran caseríos y casas de descanso (De Pombo Pareja Augusto, *Trazados urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias*, Colombia: Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, ICFES, p. 184.

³⁷. María M. Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca, "La isla que se repite? Cartagena en el Censo de Población de 2005", en *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, No. 109, enero de 2009.

³⁸. Isabela Restrepo Mejía, *Encuentro entre dos mundos, la migración árabe en Colombia*, Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales.

³⁹. Hérmes Tovar Pinzón, "Emigración y éxodo en la historia de Colombia", en *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les cahiers ALHIM*, 3/2001 (en línea) 2006 (<http://alhim.revues.org/index522.html>).

palestinos, de los cuales 192 eran “sirios”,⁴⁰ los cuales eligieron a Cartagena como lugar de residencia entre otros lugares del Departamento. Se dedicaron principalmente al comercio con el que fundaron grandes empresas en un negocio integral de transporte fluvial y marítimo, locales para el comercio e industrias ligeras y pesadas, invirtiendo sus excedentes en actividades como la agricultura y la industria, compraron terrenos en la ciudad, etc. Fueron impulsores del desarrollo de la infraestructura en comunicaciones y servicios públicos e incentivaron el mercado interno nacional.⁴¹ Acciones muy positivas para el momento de transición que se vivía en el país, en un claro proceso de modernización preindustrial que daba cabida a nuevos grupos humanos.⁴² Estos grupos se insertaron activamente en el crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad, abriendo puertas, en la segunda mitad del siglo, de crecimiento y desarrollo.

El incremento poblacional más alto ocurrido en Cartagena se registró entre 1951 y 1964. La población del distrito⁴³ pasó de 111,300 a 217,900 habitantes, concentrándose el 92% en la cabecera municipal y el 8% en el resto del distrito, registrándose a partir de este periodo descensos leves en las tasas de crecimiento.⁴⁴ No obstante, la curva poblacional se mantiene en ascenso con una ligera caída hacia el final del siglo que rápidamente recupera y de manera definitiva, en los albores del siglo XXI.

Para la ciudad puerto de Veracruz, las migraciones fueron un factor importante en la gráfica poblacional de 1800. El contingente más numeroso, más de dos terceras partes de los censados, procedía de Europa: italianos, españoles de las Islas Canarias, alemanes y también cubanos. El otro grupo importante con alrededor del 8% provenía del estado de Puebla y la capital, principalmente; le seguían los de Córdoba, Xalapa y Orizaba⁴⁵ con el 4% y el 10% restante entre

⁴⁰. Joaquín Viloria de la Hoz, “Lorica, una colonia árabe a orillas del río Sinú”, en *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Cartagena: Centro de Estudios Económicos Regionales, Banco de la República, junio de 2003, p. 5. Citado en Isabela Restrepo Mejía, “Encuentro entre dos mundos, la migración árabe en Colombia”, artículo de la Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales.

⁴¹. *Ibíd.*

⁴². Restrepo Mejía, *op. cit.*, p. 20.

⁴³. El Distrito se encuentra conformado por la cabecera municipal que es Cartagena y por otras áreas rurales.

⁴⁴. Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

⁴⁵. En ese momento, pequeñas poblaciones al poniente del Puerto de Veracruz.

Oaxaca, la región de Sotavento⁴⁶ y el Caribe.⁴⁷ La expansión mercantil incentivó la migración; por esta razón, muchos migrantes de Puebla, Oaxaca, del centro del país y de las mismas regiones veracruzanas llegaban en busca de mejores oportunidades. Entre el 85 y 90% de los españoles y mestizos mayores de 16 años, nacieron fuera de la ciudad.

Sin embargo, la afluencia de inmigrantes europeos disminuyó poco antes de 1800, ocupando su lugar los criollos del altiplano, estas migraciones mantuvieron una población constante hasta 1810, más adelante descendió moviendo la curva de crecimiento a partir de 1820 (véase Figura 6), cuando la población cae de 15,000 habitantes a 6,500 en 1840. La tasa de españoles y mestizos originarios del puerto, alrededor del 10%,⁴⁸ se mantuvo constante.

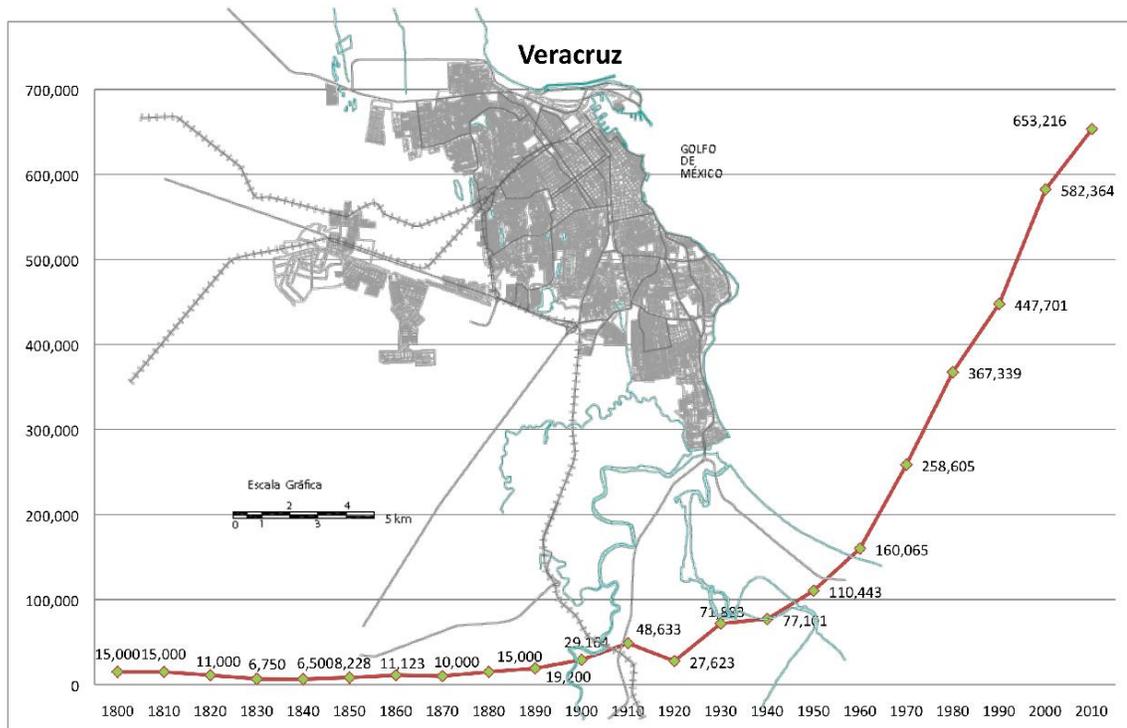


Figura 6. Fuente: Datos históricos y diferentes censos de población.

⁴⁶ Región ubicada hacia el interior de la costa.

⁴⁷ AHV 1791, Padrón de la ciudad de Veracruz, 1791.

⁴⁸ *La ciudad de Veracruz en el último siglo colonial*. México, Universidad Veracruzana, 1993 (cdigital.uv.mx).

A partir de 1850, el puerto comenzó a ganar población, con una nueva caída en 1870, pero más adelante se recuperó elevando la curva poblacional de manera ascendente gracias a una segunda oleada de migrantes procedentes de España incrementando su número de 1,761 en 1878, a 3,115 en 1900 y a 5,319 en la primera década del siglo XX; es decir, el número se triplicó en tres décadas.⁴⁹

La explotación petrolera jugó un papel importante en el crecimiento poblacional, durante el gobierno de Porfirio Díaz fue notable, sin llegar a ser masiva, la inmigración cubana, motivada por el crecimiento económico que experimentaba la entidad. El estado pasaba por el *boom* de la exportación de petróleo y de productos de plantaciones tropicales, así como el auge comercial agrícola y el desarrollo de una industrialización incipiente pero diversificada aumentando las migraciones hacia el Golfo dada la demanda de mano de obra. En este contexto se podría definir la curva poblacional de la centuria de 1800 como inestable, con altas y bajas, con una tendencia más clara hacia las bajas, generando una curva predominantemente descendente hacia las primeras décadas del siglo.

No menos dramática fue la situación poblacional de Veracruz en los inicios del siglo XX; hasta 1930 la curva poblacional experimentó cambios ascendentes y descendentes significativos que desequilibraron la gráfica. El proceso de urbanización en el país fue relativamente lento. Todavía no se daban muestras de la formación del subsistema de ciudades.⁵⁰ La nación experimentó internamente, importantes movimientos de población que contribuyeron al aumento poblacional significativo de algunas ciudades, entre ellas Veracruz; aunque no fue en mayor escala, sí fue considerable su crecimiento por ser el principal puerto de entrada y salida de mercancías del país.

En la década de 1930, la economía de México se desarrollaba hacia el exterior propiciando una desaceleración del crecimiento de la población urbana y afectando a muchas ciudades entre las que se encontraba Veracruz que redujo su

⁴⁹. Bernardo García Díaz, *El Caribe en el Golfo: Cuba y Veracruz a fines del siglo XIX y principios del XX*, México, Veracruz: Instituto de Investigaciones Histórico Sociales, Universidad Veracruzana, Xalapa.

⁵⁰. Luis Unikel, *El desarrollo urbano de México...*, op. cit.

crecimiento a 0.6% anual. Sin embargo, a partir de este momento, la situación económica y demográfica de la ciudad comenzó a cambiar gracias a eventos externos que beneficiaron de una manera positiva la situación de la misma. Uno de estos fue la Segunda Guerra Mundial en el decenio 1940-1950, la cual contribuyó a que Veracruz mantuviera su posición como el principal puerto del país con un incremento poblacional medio anual del 3.5%, llegando en 1950 a 110,443 habitantes,⁵¹ resultado de la explotación petrolera en la zona del Golfo y el auge de las actividades turísticas en el puerto.

Al final del siglo, se registró un crecimiento poblacional significativo en la zona urbana, alcanzando los 447,701 habitantes; crecimiento que se dio gracias a la dinámica demográfica que experimentó el municipio de Boca del Río consolidando su conurbación iniciada en la década de los años 50.

⁵¹. Estadísticas históricas.

CAPÍTULO 1

1.1 Condiciones geomorfológicas de las ciudades

1.1.1 Delimitación geomorfológica

La Habana, Cartagena de Indias y Veracruz son ciudades que se caracterizan por compartir un paisaje estratégico natural, donde el agua se constituye, en los tres casos, como el elemento dominante de la morfología de las ciudades. El Golfo de México en el caso de La Habana y Veracruz y el mar Caribe para el caso de Cartagena, conformaron el borde marítimo de las ciudades; igual importancia tuvieron las bahías que dieron origen a las ciudades: la Bahía de Cartagena, la Bahía de la Habana y la Bahía de Veracruz, aunque ésta última se logró de manera artificial, gracias a los arrecifes que rodeaban el sitio, significó para la ciudad un elemento determinante para su carácter e identidad, como lo fue para las otras ciudades que contaban con una bahía natural; además de ser el elemento que las posicionó como puertos naturales en el período colonial. No menos importantes fueron las ciénagas, lagunas, ríos, canales, ensenadas, caños y parques acuáticos naturales que en muchos de los casos han sido absorbidos por la urbanización y las actividades humanas, impactando al medio natural y modificando su morfología original. Esto ha sido una situación común para las tres ciudades.

1.2 Estructura físico-geográfica del territorio que ocupan las ciudades

La Habana, con una gran diversidad paisajística y ecológica, cuenta con elementos hídricos de gran importancia en su conformación urbana. El Golfo de México, al norte, la bahía de La Habana al este, un sinnúmero de ríos al este y oeste, cuencas, embalses y lagunas, al igual que Cartagena y Veracruz. La Habana posee un gran frente de agua constituido por la Caleta de San Lázaro en el Golfo

de México hacia donde el crecimiento de la ciudad se dio con mayor densificación, siguiendo la línea costera.

La ciudad se encuentra flanqueada por la bahía de su mismo nombre con forma de bolsa y en cuyo canal de entrada tiene dos kilómetros de largo con 350 metros de ancho en su boca. En su parte interior está conformada por tres ensenadas, la de Marimelena, Guasabacoa y Atarés, que originalmente fueron valles surcados por el arroyo Tadeo y los ríos Martín Pérez y el Luyanó, los dos últimos con desembocadura en la ensenada de Guasabacoa que al correr hacia el mar, confluyen en una sola corriente⁵² (véase Figura 7). La bahía fue el componente que dio origen a la ciudad, funcionando como el elemento de atracción para la formación de un núcleo compacto. Su forma de Bolsa dio como resultado, que al asentarse la población a su alrededor por sus características de Puerto de importancia y zona de oportunidad, se generara un modelo disperso de crecimiento, principalmente por el poder de seducción que representaba la bahía. Por otro lado, los ríos y cuencas contribuyeron también a este proceso de dispersión al partir la ciudad en zonas que se iban abriendo en la medida en que los ríos marcaban su senda.

La ciudad cuenta con diez ríos y sus cuencas respectivas que forman parte del territorio ambiental de La Habana, organizados en un sistema hidrográfico, instituidas en 1997 como unidades básicas de gestión ambiental integral para mitigar los efectos de productos contaminantes en el entorno hídrico de la ciudad. Éstas conforman las cuencas fluviales de los ríos Almendares, Baracoa, Ariguanabo, Quibú, Jaimanitas y Santa Ana. Los tres últimos forman parte de las cuencas del oeste donde se asienta actualmente gran parte de la población de los municipios de Playa, Marianao y La Lisa.

⁵². www.bedincuba.com

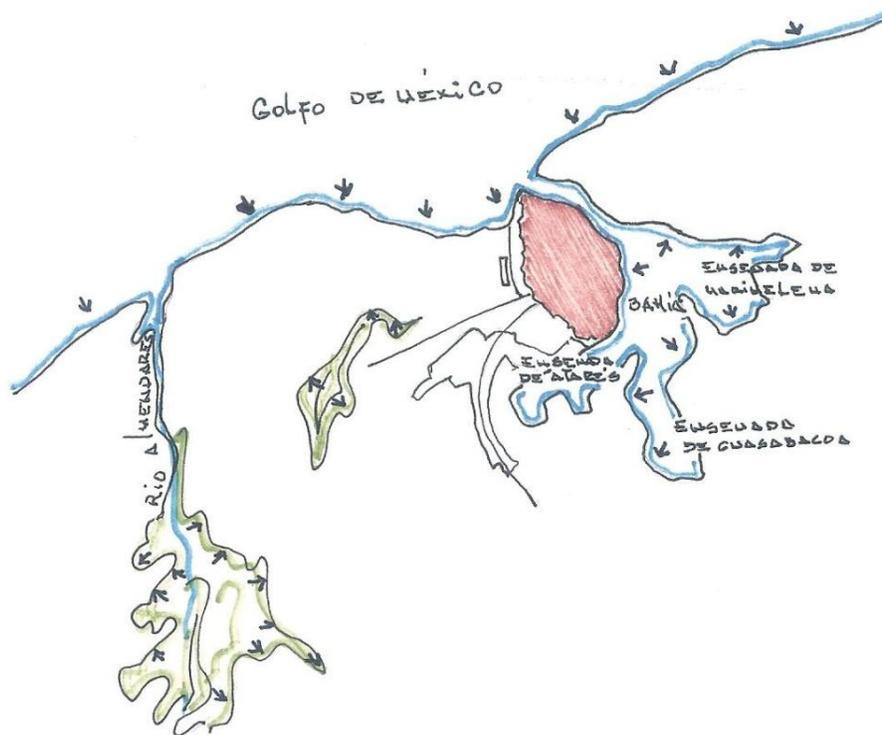


Figura 7. Interpretación del autor acerca del entorno natural de la ciudad, sus principales elementos como condicionantes naturales de la expansión y las líneas de fijación⁵³ como los litorales del golfo, de la bahía y del río Almendares en este caso.

Estas cuencas son bañadas al norte por las aguas del océano atlántico, abarcando una superficie de 125.45 km². Para la población, estas áreas son vistas como zonas vulnerables a peligros naturales de inundación por las penetraciones del mar, las inundaciones fluviales y los deslizamientos de laderas de fuertes pendientes.⁵⁴

La cuenca Almendares-Vento, formada por el río Almendares,⁵⁵ tiene una extensión de 49.8 km² y se alimenta de los arroyos y cañadas que bajan de las lomas que circundan el entorno y forman su caudal que corre de este a oeste. Constituye el principal sistema fluvial de la ciudad de La Habana. Al llegar a la

⁵³. Las líneas de fijación tienen que ver con el grado de oposición que ejercen los elementos naturales para el desarrollo urbano.

⁵⁴. Mario Campos, "Escenarios de peligros naturales y antrópicos en las cuencas del oeste de La Habana", en *Revista Ciencias de la Tierra y el Espacio*, La Habana, Cuba: Instituto de Geofísica y Astronomía, Artículo 4 (www.iga.cu).

⁵⁵. El más importante, de los que se encuentran dentro del área urbana, llamado antiguamente río "la Chorrera" se ubica al oeste de la bahía de La Habana entre los repartos del Vedado y Miramar.

zona de Vento, donde el río comienza su recorrido hacia el norte, se encuentran muchos manantiales de aguas sulfurosas y medicinales que desaguan al oeste de la bahía de La Habana. Forma parte del gran parque metropolitano de ésta con 700 hectáreas en los últimos 9.5 Km del río Almendares hasta su desembocadura atravesando 4 municipios: Marianao, Cerro, Plaza y Playa. Existen además las cuencas del este, conformada por cinco ríos y la de la Bahía de La Habana por otros dos.

El río Almendares, con su estructura lineal, constituyó uno de los caminos hacia el interior de la campiña habanera representando una limitante del crecimiento en una primera etapa del desarrollo de La Habana, y la frontera hacia el oeste costero de la ciudad compacta. De la misma manera, el río Quibú y su cuenca, más hacia el oeste del territorio, generó, junto con las otras dos cuencas, una división del territorio que se sumó a la ya existente división metropolitana, situación que complejizaba aún más la estructura urbana.

El territorio de La Habana es predominantemente llano con algunas elevaciones hacia el noreste como las de la Habana-Matanzas y al sur las de Bejucal-Madruga-Coliseo.⁵⁶ Una topografía que no fue un impedimento importante para el desarrollo de la ciudad.

Cartagena de Indias, se estructura a partir de una serie de islas limitadas al norte por el Mar Caribe con un perfil a lo largo del litoral integrado por puntas y ensenadas formando playas que han sido siempre uno de los principales atractivos de la ciudad. Estos trozos de territorio se encuentran rodeados de bahías, la interior y exterior por un lado, la Ciénaga de la Virgen, por el otro, y un sistema interior de Caños y Lagos (véase Figura 8).

La Bahía interior está localizada al noroeste con una extensión aproximada de 4.5 Km², es la cara poniente de la ciudad y el frente de agua de los barrios ubicados en la parte norponiente de la misma. Se convirtió en un elemento con poderoso atractivo para el desarrollo urbano de alta calidad. La Bahía externa, localizada al sur de la ciudad con 81 Km², cuenta con dos bocas que la comunican

⁵⁶. Cordilleras de escasa elevación en un territorio de pequeñas elevaciones con potencial paisajístico.

con el Mar Caribe. La Ciénaga de la Virgen se localiza al nororiente del área urbana con un tamaño de 22 Km² de agua superficial y 9 Km² de humedales.⁵⁷ La ciénaga es la cara oriente de la ciudad y el frente de agua de barrios y colonias menos favorecidas.

Los tres cuerpos de agua, las bahías y la Ciénaga con el Mar Caribe, definieron la morfología de la ciudad en porciones territoriales anchas y compactas; estrechas y alargadas haciendo del territorio de la ciudad uno fragmentado. De la misma manera el sistema de caños y lagunas interiores, con una superficie aproximada de 152 hectáreas y una longitud de 12 Km, no obstante que contribuyeron también a fragmentar el territorio, favorecieron la generación de intersticios de gran calidad urbana.

Al norte, en la parte central surge la isla principal como una punta donde se ubica la ciudad original y funge como un nodo que separa dos franjas de tierra, separándose del resto de la ciudad y generando un gran frente de agua hacia el Mar Caribe. Al poniente, la franja de Bocagrande, forma una ensenada en forma de “L” que aísla la Bahía interior del Mar Caribe cerrándola en su parte sur y separándola de la Bahía exterior. La del este, la franja del Cabrero, define la laguna lineal del mismo nombre, que junto con la Laguna de Chambacú, la de San Lázaro y el caño de Bazurto, aíslan la totalidad de la franja que forma el frente de mar de la parte superior del territorio de tierra firme (véase Figura 8), que a su vez, se encuentra entre los cuerpos de agua mencionados y la ciénaga de la Virgen con la elevación del cerro de la Popa en medio de la masa continental.

⁵⁷. *Gaceta Distrital Cartagena de Indias*, D. J. y C. año XV No. 131, noviembre 27 de 2001, p. 12.

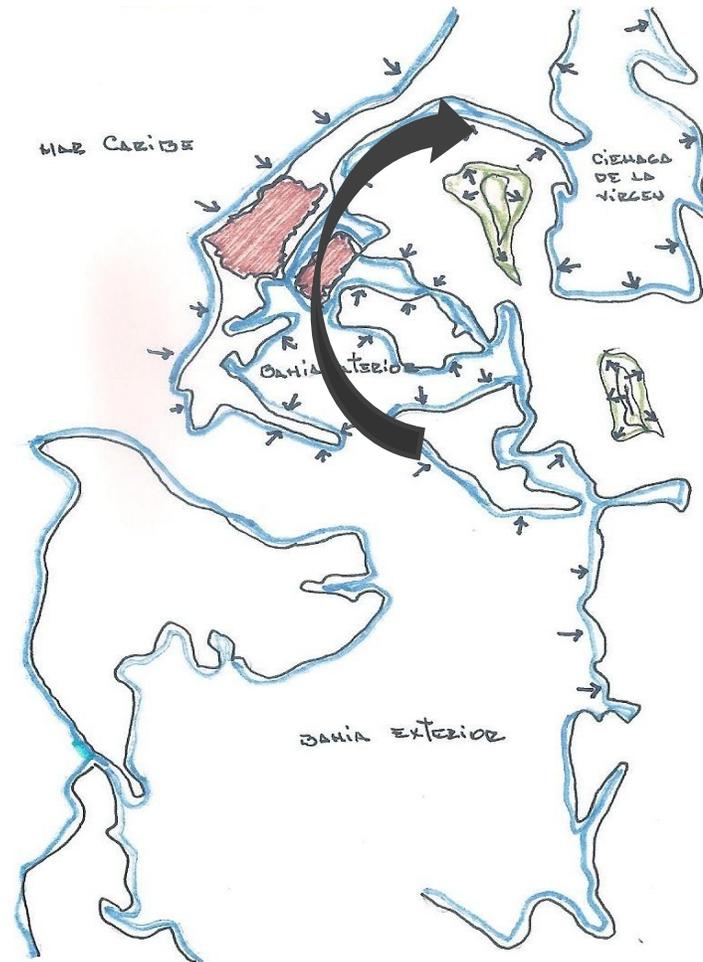


Figura 8. Interpretación del autor donde se puede ver la fuerza que ejercen los cuerpos de agua en la conformación de la forma urbana. La bahía, las lagunas, los canales, la ciénaga y el mar Caribe. Se puede observar, asimismo, la división del territorio, marcada con la flecha, generada por la fuerza de contención que ejercen los canales en la franja norte formada por una mezcla de ciudad tradicional y ciudad moderna y la franja sur, la mayor superficie del territorio de la ciudad.

Esta compleja relación de elementos hídricos y geomorfológicos genera un modelo que se repite en varias partes del territorio de la ciudad. De igual manera hacia el suroeste se encuentra la Isla de Manga ubicada entre la bahía interior, el caño de Bazurto y la ciénaga de las Quintas. La isla de Manzanillo presenta el mismo esquema en el límite de la bahía interior con la exterior.

Finalmente, se podría decir que el contexto físico geográfico de la ciudad de Cartagena fue determinante para la configuración de la ciudad en sus diferentes momentos. La ciudad de 1800, además de estar confinada por murallas y otros elementos pétreos para su defensa, que limitaron su crecimiento, la estructura

natural del territorio a través de dos islas en sus inicios, rodeadas de bahías, lagunas y el Mar Caribe actuó como fuerza orientadora de crecimiento urbano. Posteriormente, a principios de 1900, la ciudad se desbordó siguiendo, por un lado, fuerzas atractoras por el paisaje y la oferta ambiental como fue el caso de Bocagrande, la franja de tierra hacia el oeste, el Cabrero, la franja de tierra hacia el este y Manga la isla al sureste separada del continente. Y, por otro lado, fuerzas atractoras lineales a lo largo de ejes de comunicación, como fue el caso de todos los asentamientos que aparecieron hacia la parte central del territorio, obedeciendo a fuerzas desfavorables de la topografía (el cerro de la Popa, lomas del Marión), en un principio, y a otros cuerpos de agua existentes.

Veracruz, la región de este municipio estaba dominada por la planicie costera, valles aluviales y campos de dunas. Tenía un sistema lagunar interdunario,⁵⁸ ubicados principalmente en la periferia de la ciudad hacia el poniente que pertenecían al sistema de dunas costeras de la región central del estado de Veracruz; actualmente existen 20 lagunas o humedales en el municipio, de un número de 200⁵⁹ que hubo en tiempos pasados. Los terrenos que rodeaban a la ciudad del siglo XIX se encontraban cubiertos de dunas o arenales que no entorpecerían el crecimiento al noroeste y sureste a lo largo del litoral. Sin embargo, al final, fueron absorbidas y colmatadas por el desarrollo urbano (véase Figura 9).

El territorio es plano, sin elevaciones notables y con extensas porciones bajas inundables y pantanosas, interrumpida por pequeñas elevaciones irregulares correspondientes a dunas antiguas, las cuales se orientaban en la línea de costa norte-sur, y las depreciaciones que quedaban entre ellas, con frecuencia, estaban ocupadas por áreas inundables o inundadas permanentemente.⁶⁰ Esta situación

⁵⁸. Lagunas interdunarias: son cuerpos de agua dulce permanente alimentados por los mantos freáticos, característicos de la región centro de Veracruz. Se forman entre los sistemas de dunas, cuando el movimiento de arena es tal que llega a bajar su nivel de arena hasta el nivel del manto freático (Clorinda del Carmen Sarabia Bueno, "Ficha Informativa de los Humedales de Ramsar" (FIR). México: Universidad Veracruzana, Facultad de Medicina Veterinaria y Zootecnia. Portal de internet (www.veracruz.gob.mx).

⁵⁹. *Ibíd.*

⁶⁰. *Ibíd.*

fue superada en la medida que la ciudad ganó terreno al mar y ajustó las condiciones del terreno a las demandas de la ciudad moderna minimizando los inconvenientes que los factores naturales presentaban.

Veracruz se encuentra en una franja costera marítima, rodeado de una parte importante del sistema de arrecifes veracruzano,⁶¹ 6 arrecifes, que conforman bajos, islas e islotes, formando una cordillera submarina en la parte interna del Golfo de México. El arrecife de la Caleta y el arrecife de la Gallega a 600 m de donde se ubica el castillo de San Juan de Ulúa.⁶²

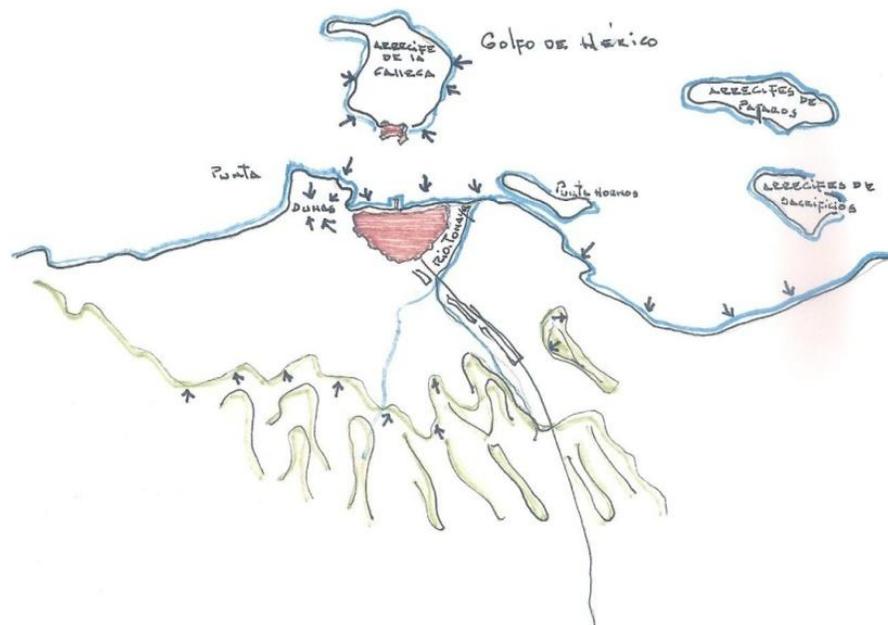


Figura 9. Interpretación del autor, a partir del plano de la ciudad de Veracruz elaborado por Juan Suárez y Navarro, Mapoteca del Archivo Histórico de Orozco y Berra de la ciudad de México. Las fuerzas de contención originales en algunos casos son rebasadas por el crecimiento urbano, tales como las zonas bajas, inundables, como las lagunas al norponiente de la ciudad, ríos vulnerables que bañan el territorio como el río Tenoya al sur de la ciudad original, pequeñas elevaciones, etcétera.

Por el sur se encuentra el arrecife de Hornos, próximo a la playa y el bajo de la Lavandera, el arrecife o Isla de sacrificios y el arrecife o islote de Pájaros. Mismos que apoyaron en la formación de una bahía artificial que generó una cadena de eventos que contribuyeron a la consolidación de una estructura urbana.

⁶¹. Decretado como Parque Marino Nacional el 24 de agosto de 1992.

⁶². Lugar donde se fondeaban y amarraban en el "Muro de las argollas", los navíos que arribaban al puerto.

Hacia mar adentro, se encuentran los arrecifes de Isla Verde, la Galleguilla, la isla de la Blanquilla, Punta Gorda, Ingeniero y Anegada de adentro.⁶³

La línea costera se caracterizaba por Puntas y Ensenadas. Hacia el norte de la ciudad se encontraban: Punta Gorda y el arrecife del mismo nombre, seguida de Punta Majagua y la ensenada de Vergara por donde corría el arroyo del mismo nombre; la Punta de la Caleta era el límite de la ciudad hacia el norte. Hacia el sur estaban: la Punta de Hornos y la Punta de Mocambo separadas por la ensenada de Pampanos, que eran zonas de dunas costeras. Las Puntas eran prominencias hacia el mar que funcionaban como escolleras formando playas en las Ensenadas. La ciudad original se encontraba entre las Puntas de Caleta y Hornos y hacia el sur la limitaba el río Tenoya,⁶⁴ el cual empezaba su recorrido desde la Laguna de cocos, al interior del territorio, hasta desembocar en el mar. Más al sur se ubicaba la Laguna de Malibrán,⁶⁵ recurso importante de abastecimiento de agua a la ciudad.

1.3 Consideraciones finales

El contexto geográfico de las ciudades fue determinante en el modelo de estructura funcional que desarrollaron. Los elementos ambientales como el borde marítimo, bahías y lagunas establecieron los límites, actuando como líneas de fijación,⁶⁶ configurando el territorio. En el caso de La Habana con el borde del golfo por el lado norte, la bahía en forma de bolsa por el lado este, ríos importantes como el Almendares y la implantación del núcleo original en la intersección de los dos cuerpos de agua (véase Figura 10), dejaron a merced del crecimiento, un territorio en forma de abanico que se fue abriendo con el paso del tiempo y conformando la ciudad radial que es hoy.

⁶³. *Plan Municipal de Desarrollo de Veracruz, 2011-2013*, p. 14.

⁶⁴. El río Tenoya corría de suroeste a noreste hasta desaguar en el mar. En los inicios del siglo XX desapareció del paisaje urbano. *Plano del Puerto de Veracruz*, publicado por orden del primer presidente de la república Guadalupe Victoria, México 1825.

⁶⁵. Parte del sistema lagunar de la ciudad que al mismo tiempo es uno de los 58 humedales de importancia ecológica del país, con una superficie aprox. de 141 ha. *Plan Municipal... op. cit.*, p. 14.

⁶⁶. Para M. Conzen, las líneas de fijación son barreras que limitan el crecimiento, éstas pueden ser de carácter natural o artificial, lagos, ciénagas, ríos o líneas de ferrocarril, murallas, respectivamente.

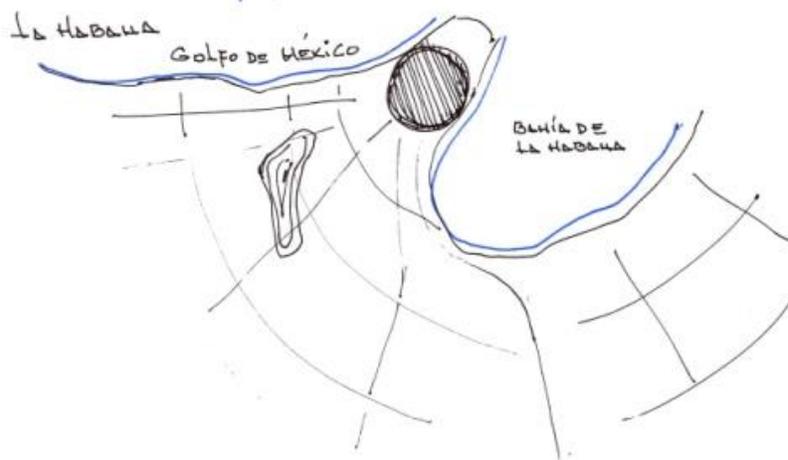


Figura 10. Conformación radial de La Habana.

Cartagena con el mar Caribe al norte, una gran lengua de tierra que corría paralela a éste, el núcleo original al centro de esta extensión de tierra y dos grandes cuerpos de agua, al este la ciénaga de la virgen y al oeste la bahía de Cartagena interceptados por canales que separaban la ciudad original de tierra firme, comprimieron el territorio y modelaron un espacio urbano en forma de T (véase Figura 11), que más adelante y hasta la primera mitad del siglo XX produjo una ciudad predominantemente lineal.

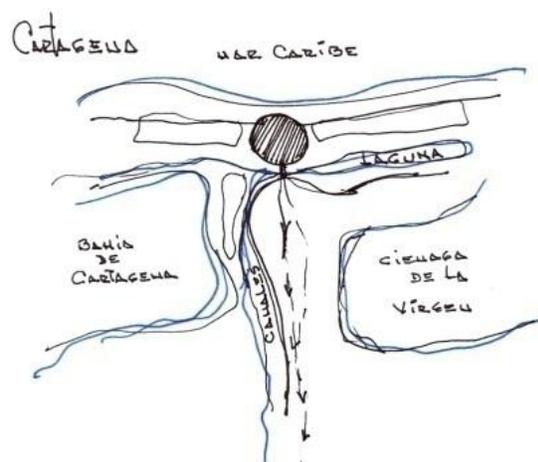


Figura 11. Cartagena y su conformación en T.

En Veracruz, la ciudad original se estableció en un borde costero a la orilla del golfo sin más limitaciones que una zona de lagunas al oeste del territorio (véase Figura 12), obligando al crecimiento de manera lineal a lo largo del borde marítimo y hasta la desembocadura del río Jamapa al sur.

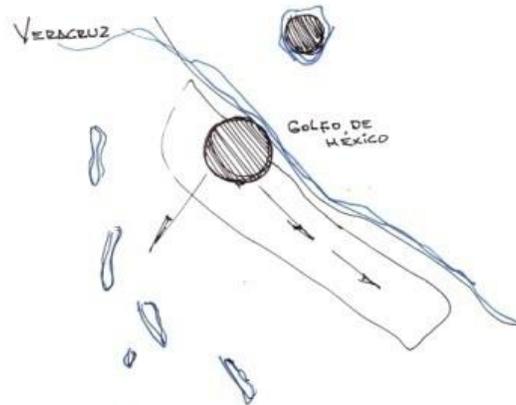


Figura 12. Crecimiento lineal de Veracruz.

Las condiciones ambientales ecológicas de las ciudades fueron determinantes para la conformación de la ciudad de hoy, no obstante la negación de involucrar en el desarrollo a algunos de estos elementos que posteriormente fueron rebasados por el crecimiento urbano en la medida de su vulnerabilidad, ya sea por sus dimensiones, por su debilidad como barrera, etcétera.

CAPÍTULO 2

2.1 La ciudad actual: La Habana, Cartagena y Veracruz

La ciudad actual es producto de un proceso acelerado de urbanización que en muchas de las ciudades de nuestro contexto latinoamericano, ha derivado en modelos urbanos dispersos, discontinuos, fragmentados, lejanos de lo que fue la ciudad tradicional y producto del proceso metropolitano⁶⁷ que empezó a darse en las ciudades a partir de la segunda mitad del siglo XX, en Cartagena y Veracruz, y en La Habana a principios del siglo. Estas dos etapas establecieron una notable diferencia entre lo que eran las ciudades antes del proceso y lo que fueron después de iniciado el mismo; donde factores como el acelerado incremento poblacional por la inmigración del campo a la ciudad, principalmente, así como la formación de los estratos medios y altos que demandaban suelo de calidad y el cambio en las políticas económicas a partir de la última década del siglo, entre otros, influyeron considerablemente en el surgimiento de nuevas estructuras urbanas (véase Figuras 13, 14 y 15).

No obstante el beneficio económico que esta transformación trajo para las ciudades, como el cambio de escala de la infraestructura vial y de transporte marítimo y portuario; diferenciación y multiplicación de las funciones sociales; surgimiento de un conjunto de espacios y edificios que multiplicaron y complejizaron la tradicional unicidad existente en la colonia;⁶⁸ el surgimiento de nuevas centralidades que crearon ciudades poli céntricas,⁶⁹ los resultados al final

⁶⁷. Es una manifestación clara del paso de una economía predominantemente agrícola a otra de carácter urbano y su interdependencia entre los centros urbanos y sus zonas periféricas (Luis Unikel, *El desarrollo Urbano de México...*, op. cit., p. 116).

⁶⁸. Roberto Segre citado en Francisco Pérez Guzmán, *Veracruz y La Habana en la concepción estratégica del Imperio español en América*, Instituto de Historia de Cuba (*La ciudad de Veracruz en el último siglo colonial*, México, Universidad Veracruzana, 1992 (cddigital.uv.mx), No. 83.

⁶⁹. Ciudades con más de un centro con servicios urbanos.

del siglo XX y principios del nuevo no fueron satisfactorios para la situación actual de las ciudades.



Figura 13. La Habana. Elaboración del autor con base en plano de googleearth. Se observa una estructura compleja en donde el sistema de vialidades crece de manera radial con una importante vía que amarra e integra de manera transversal el sistema. Los equipamientos se concentran en las zonas más consolidadas del territorio, disminuyendo en la medida que se aleja de las zonas centrales.

En este contexto, la condición de ciudad puerto, para los tres casos de estudio, no ha sido menos importante en su transformación. Los puertos en las últimas décadas han retomado⁷⁰ su condición de espacios de oportunidad y, en la actualidad, son nodos de redes económicas “globales”.⁷¹ Es decir, los puertos de las ciudades objeto de la investigación, hoy en día se insertan en la categoría

⁷⁰. Se hace alusión al periodo colonial, reflejo fiel del contenido urbano; aunque no es el caso del puerto en el siglo XX, pero sí de la importancia que antes tuvo a nivel de la Nueva España y las rutas comerciales que cubría.

⁷¹. Globales, en una acepción conservadora del término. Guardando las distancias de lo que el concepto implica a niveles de ciudades desarrolladas, que desde el punto de vista funcional se definen con: un importante rol en la economía mundial; una ciudad con una situación económica, política estable; alta conectividad; sector cultural y de servicios altamente especializado (Francesc Muñoz, *Urbanización, paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, España, Ed. GG, 2008, pp. 203-204).

expuesta anteriormente, aunque son enclaves⁷² con muy poca relación con la ciudad.

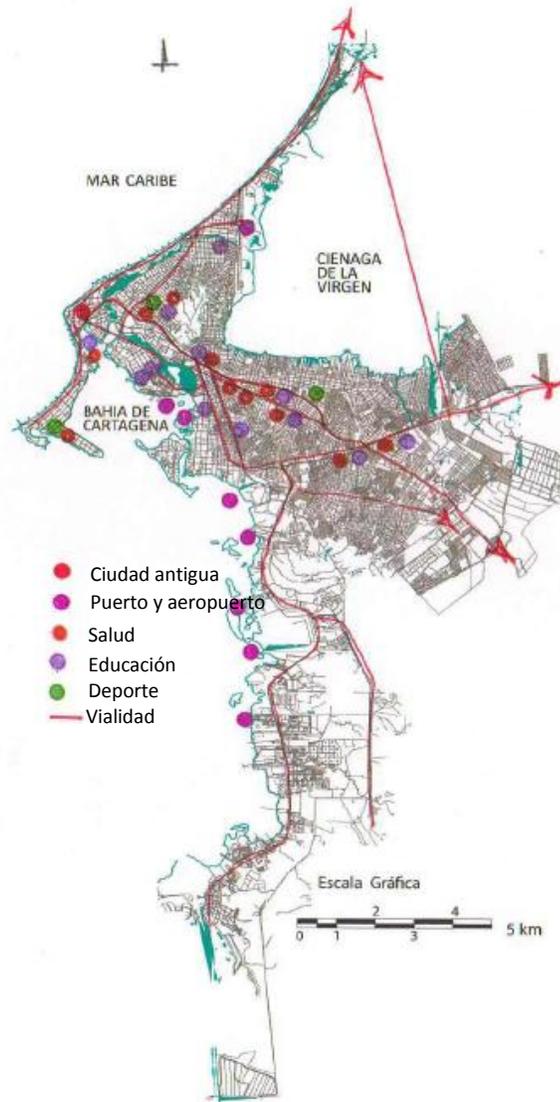


Figura 14. Cartagena. Elaboración del autor con base en el plano de googleearth. Es clara la preeminencia lineal en la localización de los equipamientos, en el mismo sentido de las vialidades que contribuyen a la expansión de la ciudad.

Sin embargo, generalizando para los tres casos, el crecimiento a lo largo del siglo XX, y la compactación y dispersión de la mancha urbana al final del mismo, aunque estuvo marcada por un proceso de expansión a partir de una

⁷². Enclave desde la geografía es un territorio dentro de otro que no presenta relación alguna (wikipedia.com). Sin embargo, en lo económico genera empleo en las ciudades con un efecto multiplicador en la economía, ya que establece redes con otras actividades comerciales y de servicios, principalmente, establecidas en la ciudad.

morfología urbana dada por las características geomorfológicas del territorio, actuando como líneas de fijación,⁷³ en unos casos fue transformada por la urbanización, y en muy pocos involucrada en el proceso, y en otros ignorada como elementos complementarios de la estructura.

En efecto, esta situación dejó al descubierto al final del siglo un área urbana⁷⁴ desarticulada de la estructura ecológica,⁷⁵ que había rebasado sus fronteras administrativas, principalmente en el caso de La Habana y Veracruz, involucrando nuevas zonas y conformando áreas metropolitanas⁷⁶ que aumentaron de forma significativa la dimensión urbana en un patrón compacto en el caso de Veracruz, y disperso para la ciudad de La Habana.

Este proceso de modernización de las ciudades, característico del siglo XX, se inició en momentos diferentes en las tres ciudades, motivado en gran medida por las condiciones económicas imperantes que impulsaron la vocación natural de las ciudades, el puerto y el turismo.

En La Habana el proceso comenzó más temprano que en las otras dos ciudades. Desde las primeras décadas del siglo, entre 1915 y 1930, la ciudad ya recibía la mayor cantidad de turistas del Caribe. A mediados del siglo y en las dos últimas décadas, se vio favorecida por la política económica que emprendió el gobierno como prioridad de inversión. Hubo un desarrollo importante de los servicios turísticos, con una tasa anual de crecimiento de 1990 al 2000 del 18%.⁷⁷

Con este impulso, La Habana se convirtió en una ciudad terciaria y de servicios que gira principalmente alrededor del turismo. Uno de cada 10

⁷³.Según M Conzen, las líneas de fijación son barreras contra el crecimiento y la expansión, éstas pueden ser naturales como cuerpos de agua, topografía, etc., o artificiales como las líneas del ferrocarril.

⁷⁴.Área urbana es la ciudad misma que partiendo de un núcleo presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida por terrenos de uso no urbano (Luis Unikel, *El desarrollo urbano en México...*, op. cit., p. 116).

⁷⁵.Formada por los cuerpos de agua, montañas y elementos ambientales que conforman la unidades geomorfológicas del paisaje (Ioannis Aris Alexiou, *La ciudad del futuro...*, op. cit., p. 110).

⁷⁶.Área metropolitana es una extensión territorial que incluye a la ciudad central y a otras áreas o núcleos urbanos que en su proceso de expansión ésta ha aglomerado con características tales como: sitios de trabajo, lugares de residencia de trabajadores con actividades urbanas y mantiene una interrelación funcional directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa. En su conjunto forman un conglomerado de municipios contiguos al municipio que contiene a la ciudad central, concepto tomado de Luis Unikel (1976:118) y adaptado a las condiciones de los casos de estudio.

⁷⁷. Miguel A. Figueras, *El turismo internacional en la economía cubana*, Ministerio de Turismo de Cuba, 2001.

trabajadores empleados en la economía civil se relaciona con los servicios turísticos.⁷⁸ Gracias a esto, la actividad comercial se ha incentivado en muchos de los sectores que siglos anteriores nacieron con esta vocación.

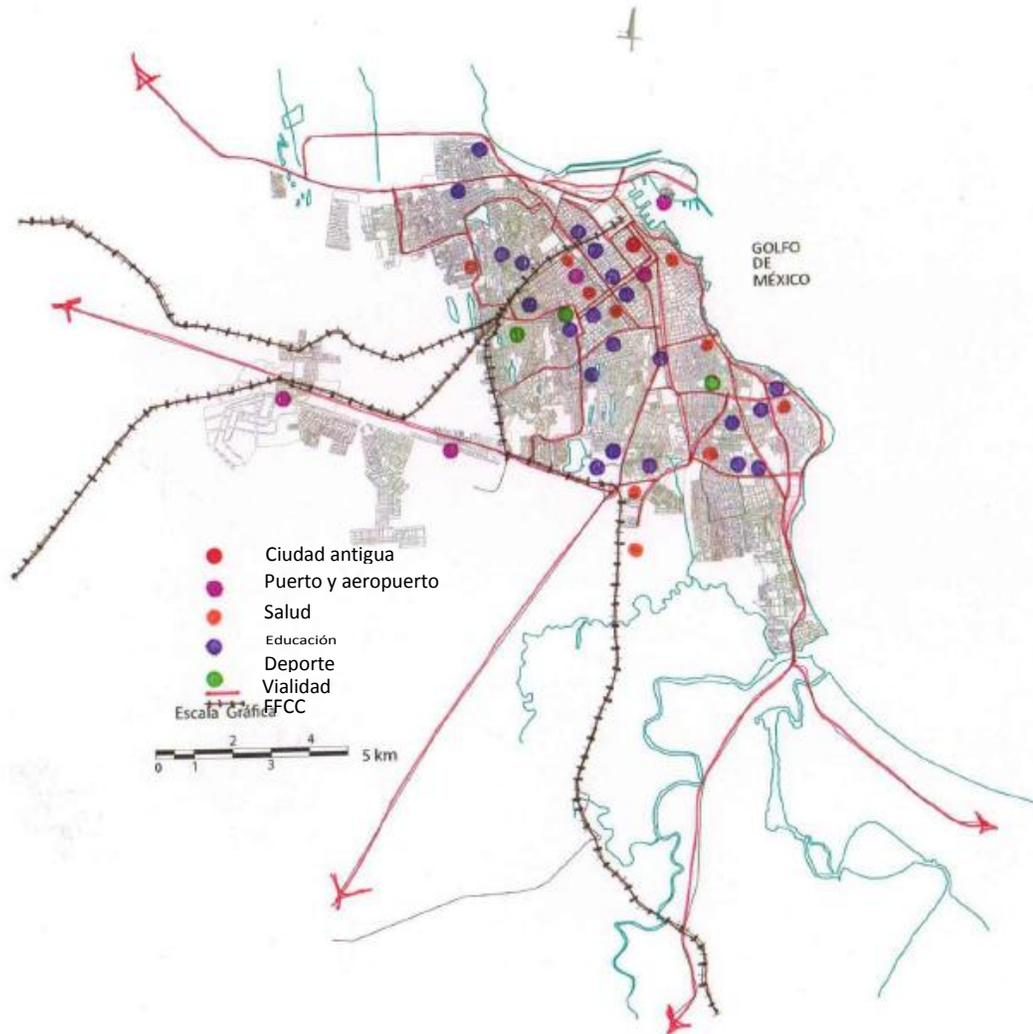


Figura 15. Veracruz. Elaboración del autor con base en el plano de googleearth. Como en los casos anteriores, se observa la concentración de los equipamientos hacia las zonas centrales, sin embargo, hay una clara intención de dotación de los mismos a lo largo del territorio apoyándose en las vialidades que dirigen el crecimiento.

Otros impactos positivos se vieron reflejados en el desarrollo urbano y metropolitano, se construyeron carreteras, caminos, autopistas, se modernizó la red ferroviaria, la infraestructura en salud, educación y deporte fue significativa y, no obstante que en 1990 el país entró en un “periodo especial”, al final del siglo

⁷⁸. *Ibid.*

XX, La Habana presentaba una situación favorable para entrar al siguiente siglo, que inició con un proceso de reformas estructurales e institucionales, donde el sector turístico siguió siendo prioritario para el desarrollo.

El puerto se posicionó como el más importante del país; un enclave de gran potencial para el desarrollo con el que se podrá cubrir las necesidades de abastecimiento de la isla, además tiene un importante movimiento de importaciones y exportaciones y un gran flujo de turistas que moviliza a través de la terminal de cruceros “Sierra Maestra”. En el siglo XXI, el país y, sobre todo, la ciudad capital ha sido estructurada a partir de una economía de servicios.

Cartagena, primero con el fortalecimiento del sector productivo a través de la zona industrial de Mamonal,⁷⁹ después con el gran despegue del turismo local hacia 1970 y 1980 y al final del siglo, y en 1990, con la apertura económica y la privatización portuaria, se consolidó como el principal puerto colombiano para las exportaciones e importaciones. Por otro lado, la ciudad mostró una dinámica de crecimiento y desarrollo gracias al impulso dado al sector terciario principalmente.

El crecimiento demográfico fue significativo a partir de 1973, con una tasa por encima de la del país y de las cuatro ciudades principales, manteniéndose en una proporción casi constante de aumento desde entonces. Un crecimiento que fue paralelo al auge del turismo, la infraestructura hotelera y la consolidación de las actividades portuarias en la ciudad, producto del crecimiento del sector industrial, contribuyeron en gran medida en estos avances; no obstante que el turismo, de acuerdo a estudios realizados, no alcanzaba niveles de competitividad, dado los problemas económicos y sociales (estructurales) que presentaba la misma (véase Figura 16).

⁷⁹. Zona industrial de Cartagena. Con la primera refinería de Ecopetrol y el gasoducto construido en Mamonal se colocaron las bases para la instalación de otras industrias.

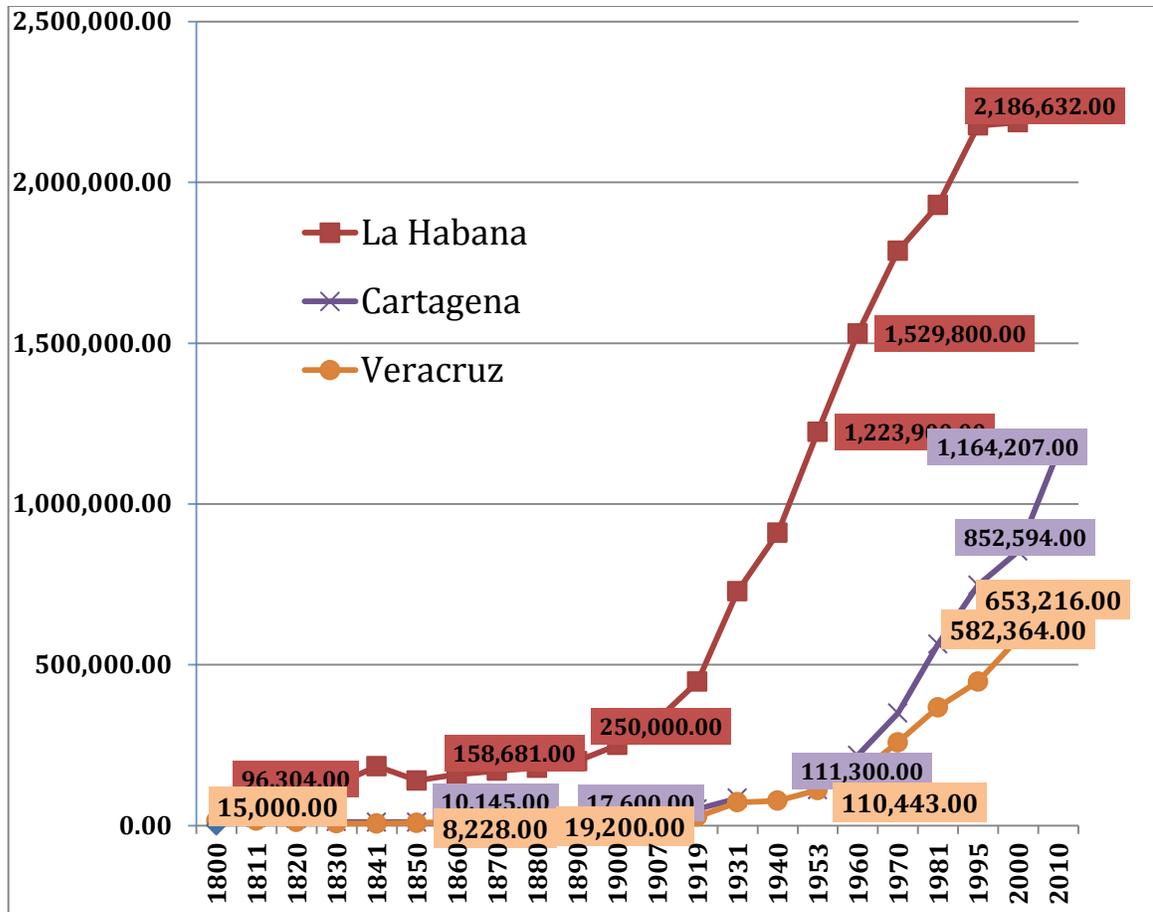


Figura 16. Fuente: Datos históricos y diferentes censos de población. Gráfica que muestra el importante crecimiento poblacional de las ciudades a partir del momento del impulso al sector terciario, principalmente el turismo. Se observa cómo la curva empieza a subir para La Habana en las primeras décadas del siglo XX, cuando la ciudad tuvo la mayor recepción de turistas del Caribe. De este periodo a la siguiente década la población creció en una dinámica que no se había dado antes, de 446,848 habitantes que tenía en 1919 pasó a 728,500 en 1931, y 910,000 en 1940. Cartagena y Veracruz experimentaron este impulso al sector terciario entre los años 70 y 80, momento del despegue del sector turístico hacia uno más desarrollado, observándose en la gráfica el cambio demográfico de estas ciudades a partir de este periodo.

En las últimas décadas, el sector portuario creció de manera significativa, movilizándolo en promedio el 34% de la carga total de los puertos del país, convirtiéndose en el puerto más importante.⁸⁰ En un artículo publicado en el periódico el *Universal de Cartagena*,⁸¹ el puerto de Cartagena es considerado

⁸⁰. Calvo Stevenson Haroldo, Baez Javier Eduardo, "La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago", en *Serie de estudios sobre la costa Caribe*, N° 5, noviembre 1999, Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del Caribe.

⁸¹. Rodolfo de la Vega, "Cartagena entre los 100 mejores", *Periódico El Universal de Cartagena*, 28 de mayo de 2012.

entre los 100 mejores del mundo y ocupa el tercer lugar en importancia en América del Sur.

En Veracruz, gracias a los efectos económicos de la Segunda Guerra Mundial se impulsó una incipiente industria a mediados del siglo, consolidándose el sector terciario hacia la década de los años 80 en el renglón del turismo, principalmente, de tal manera que la década del 90 se identificó como el despegue hacia un turismo más desarrollado y el periodo más significativo de este sector. Esta situación contribuyó en la estrategia para diversificar los equipamientos de la ciudad,⁸² además de impactar en una estructura urbana más compleja. En efecto, se sumaron a la estructura existente, complejos hoteleros y comerciales que enriquecieron la trama urbana de la ciudad del siglo XXI. El resultado es una estructura policéntrica, de núcleos urbanos con servicios especializados: centros de negocio, instalaciones académicas, corredores comerciales, etc., la cual coloca a Veracruz, en la actualidad, como una ciudad con alto nivel de servicios urbanos.

El puerto representó, a lo largo del periodo y desde siglos anteriores, un elemento importante en las actividades del área urbana y un elemento estructural dentro de los grandes equipamientos de la ciudad. Cuenta con un Programa de Modernización y ampliación para el periodo 2009-2015 que lo proveerá de infraestructura para actividades de logística y comunicación. Por otro lado, se contempla su vinculación con la autopista Veracruz-Cardel-Xalapa-México y con la zona industrial de la ciudad; así mismo se prevé su conexión con un libramiento ferroviario que lo posicionará como un puerto accesible, eficiente y competitivo.⁸³ Tiene una superficie de 1.9 km² lo que representa el 5.7% del área urbana.

⁸². Oswaldo Gallegos Jiménez, *Organización espacial del corredor turístico Veracruz-Boca del Río*, México: UNAM, Instituto de Geografía (Dialnet.unirioja.es).

⁸³. Sofía Ortíz Jiménez, "Modernización y ampliación del puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana", en *Revista Exploratoris. Observatorio de la Realidad Global*, Volumen 1, 2010 (academiaJournals.com).

2.1.1 Expansión y conectividad⁸⁴

Una consecuencia grave del proceso de urbanización, aunado al crecimiento económico y poblacional de las ciudades, es la demanda de suelo para el establecimiento de nuevas áreas de producción, de consumo y principalmente de vivienda. Este proceso que desemboca en una extensión del territorio, o lo que es lo mismo, la expansión del área urbana, se ha caracterizado en nuestras ciudades por un proceso de conversión de áreas no aptas para el desarrollo urbano, trayendo como consecuencia profundos desequilibrios: degradación de ecosistemas, la pérdida de valiosos recursos naturales, la distribución desigual de la población, marginalidad, etcétera.

En La Habana, el proceso de expansión física del área urbana desde el primer periodo del estudio, 1800, ha sido espectacular en la medida que factores sociales, económicos y políticos tuvieron efectos físicos sobre el territorio (véase Figura17). La condición metropolitana, al absorber los municipios y poblaciones aledañas en las últimas décadas, fue un factor determinante en su expansión, no obstante, los cambios económicos y sociales que se han dado a causa de la revolución socialista.⁸⁵ En este contexto, el incremento de la población hacia mediados de los años setenta fue considerablemente menor en la ciudad (12%) respecto de las aglomeraciones secundarias (29%) y el resto urbano (59%). Se iniciaron programas de inversión destinados a fortalecer la educación y la salud del país en un proceso de desconcentración de actividades.⁸⁶

En efecto, fueron acciones favorables para la ciudad ya que frenó el crecimiento acelerado que se venía dando en La Habana. Como se dijo anteriormente, provocó la disminución de la migración campo-ciudad fortaleciendo a los municipios. Sin embargo, la adición de los 15 municipios que pasaron a

⁸⁴.La conectividad entendida como los vínculos entre las diferentes centralidades y sectores de la ciudad, a través de circuitos de comunicación, movilidad y transporte.

⁸⁵. Como es bien sabido, la planificación física nace a partir de los acontecimientos de 1959, y repercutió de manera importante en las estructuras territoriales, que se vieron afectadas por la redistribución de los servicios sociales a través de programas de inversión, en el afán de dotar de infraestructura adecuada para una mejor calidad de vida a las aglomeraciones secundarias y reducir la migración hacia la ciudad capital.

⁸⁶.Sergio Baroni Bassoni, "Sistema de asentamientos y modo de vida", II Jornada Científica Internacional sobre Planificación Regional y Urbana, La Habana, Cuba, Instituto de Planificación Física- Juceplan,1988, pp. 9 y 13.

formar parte de La Habana con la nueva división política de 1975,⁸⁷ contribuyeron a lo que pudo haber sido la causa de que el plano de la ciudad, en las últimas décadas del siglo XX y en los albores del XXI, presentara una apariencia dispersa y en proceso de compactación a largo plazo.

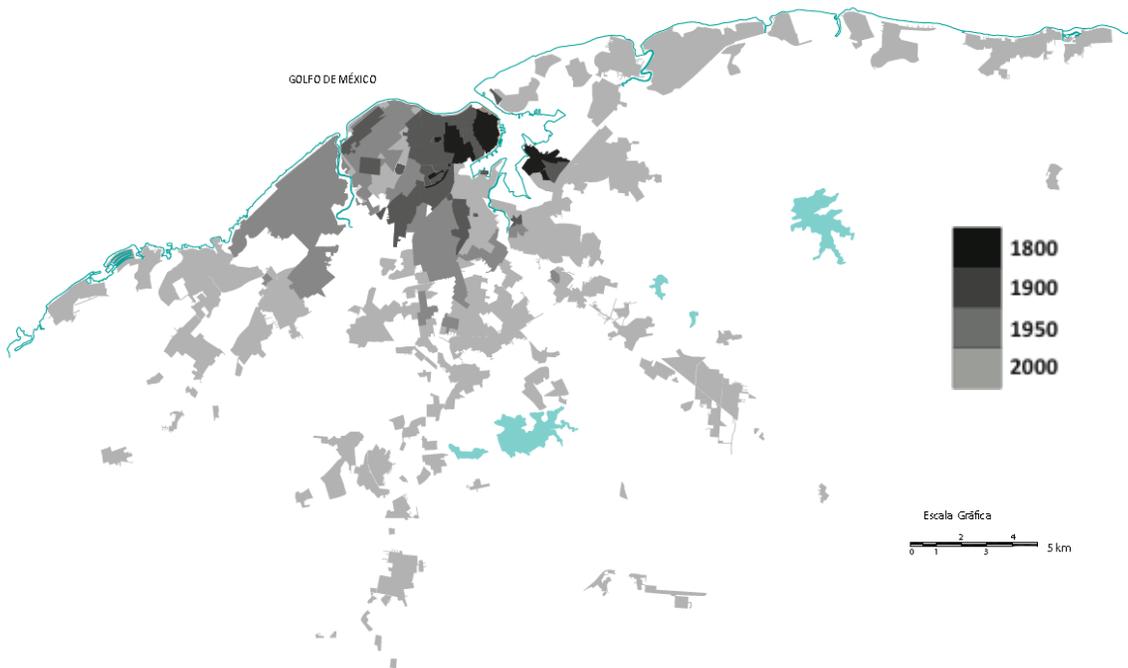


Figura 17. *La Habana*. Elaboración propia, a partir de la superposición de los planos de crecimiento en los diferentes periodos de estudio.⁸⁸

Esta dinámica de expansión hacia un modelo compacto, como en la mayoría de las ciudades, fue producto de las limitaciones en los inicios de una infraestructura adecuada y condiciones económicas y sociales no menos importantes. Más adelante, gracias a los avances tecnológicos surgen nuevas infraestructuras que dieron como resultado un modelo disperso, que es el modelo de la ciudad actual. En La Habana, la adición de ciudades y pueblos de diferentes

⁸⁷.15 municipios forman parte de la ciudad de la Habana actual: Centro Habana, La Habana Vieja, Arroyo Naranjo, Cerro, Cotorro, Diez de Octubre, Guanabacoa, la Habana del Este, la Lisa, Marianao, Playa, Regla, San Miguel del Padrón, Rancho Boyeros y Plaza de la Revolución.

⁸⁸.El plano de crecimiento actual está basado en uno de formato digital del año 2000, proporcionado por el maestro Nelson Melero, colaborador de la oficina del historiador de la ciudad de La Habana. El crecimiento de 1950 se elaboró a partir del plano de La Habana editado por Francisco Rojo García de la Mapoteca del Archivo Nacional de Cuba. El de 1900 y el crecimiento de 1800 se elaboró a partir de un plano de 1819 que se localizó en internet (google.com.mx planos de la habana).

tamaños y funciones y la conectividad entre ellos, fue lo que dio como resultado la gran mancha urbana dispersa que es hoy en día la ciudad. Aldeas agrícolas, pueblos pesqueros tradicionales, pequeñas ciudades industriales, ciudades con categoría de municipio y ciudades dormitorio.

Sin embargo, para paliar esta situación de dispersión que se veía venir, a partir de la década de los años 80 se pensó llevar a cabo políticas de desarrollo, entre las que estaban las Reformas Urbanas que acabarían con la especulación del suelo urbano. Por otro lado, se decidió la intervención en terrenos baldíos de los barrios tradicionales de la ciudad a través de sistemas de microbrigadas⁸⁹ que impulsaron la autoconstrucción masiva de viviendas para mejorar el déficit existente. Esta acción continuó fomentando el proceso de saturación de la ciudad tradicional, pues con la decisión de sólo intervenir en este período en la terminación del sistema vial circunvalar de la ciudad, se contribuyó, de alguna manera, en la extensión de la mancha urbana con la adición de los pueblos y municipios vecinos que eran absorbidos al paso de las vialidades (véase Figura 18).

⁸⁹. Juan Luis Morales Menocal, "La Ciudad y sus Constituciones. Nuevo mundo mundos nuevos".
<http://nuevo mundo.revues.org>

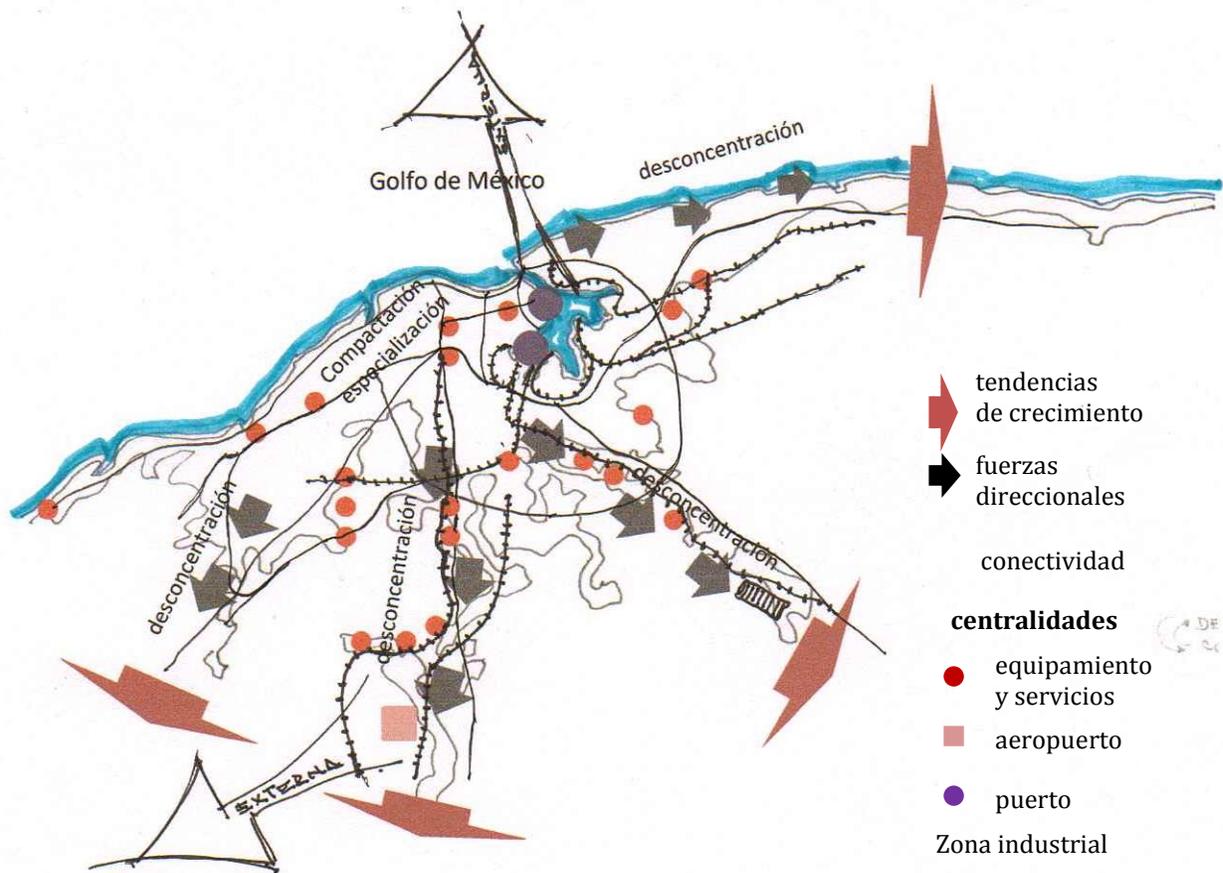


Figura 18. Esquema elaborado por el autor. En La Habana se experimentó un proceso de compactación y especialización de lo existente en las áreas tradicionales y una desconcentración de actividades hacia las periferias que provocaron cierta dispersión, cobijada por líneas férreas, vialidades y centralidades, generando conectividad en el conjunto. Se puede observar en el esquema una proliferación de centralidades hacia la periferia de la mancha urbana conformadas principalmente por zonas industriales y de servicios.

El sistema de vialidades fue importante en la interconexión de los diferentes sectores de la ciudad y después de éstos con los accesos y salidas de la misma, que marcarían la conectividad externa carretera. La Vía Blanca⁹⁰ se conectó con otras vialidades importantes como la vía monumental que corre hacia el este de la ciudad, a partir de la salida del túnel de la bahía de La Habana. Avenidas como la 20 de mayo que comunica a la plaza cívica con el puerto y la avenida 31 pone en conexión las colonias de Miramar, el Vedado y el municipio de Marianao al sur

⁹⁰. Importante vialidad de La Habana que surgió a mediados del siglo XX y se constituyó como el primer anillo circunvalar, hacia la parte noreste y suroeste de la ciudad.

poniente de la ciudad. Por otro lado, en una segunda ronda de circunvalación, esta misma vía, la Vía Blanca, conecta a varios pueblos que conforman el área metropolitana de la ciudad. A nivel regional, conecta a la zona turística de Varadero en una extensión de 53 Km que se sumaron a la vía urbana.

Otra vialidad importante del sistema es la Carretera Central que corre de oriente a poniente y conecta con otras ciudades cercanas a la capital. Es una vía que completó el esquema vial de la urbe, fundamental en la transición hacia el nuevo sistema. Al final del siglo, 1990, con la construcción de 20.2 Km de una red de autopistas se completó el primer anillo circunvalar que corría desde La Habana del este hasta otros dos municipios del área metropolitana: Playa y Marianao,⁹¹ sumándose otro gran eje, este-oeste⁹² y alcanzando un avanzado nivel de conectividad vial interna y externa a través de carreteras con el interior del país.

Este avance en la infraestructura de la ciudad benefició de manera importante al sistema de conectividad en general.⁹³ El sistema de puertos no fue menos importante en la ciudad actual para su economía y el flujo de turistas, a finales del siglo XX, década de los años 80 y 90, favorecido por la inversión extranjera, se dio un gran impulso a los servicios turísticos.

La dinámica de expansión de *Cartagena* al igual que La Habana, aunque en otra escala, ha sido contrastante debido a la diferencia de dimensión de la mancha urbana entre un crecimiento y otro. En los dos primeros periodos, 1800 y 1900 es casi imperceptible la diferencia en el crecimiento de la mancha, pero entre éstas y la siguiente, 1950, hay una expansión importante a lo largo del territorio que marca la pauta para el crecimiento explosivo que sucederá a partir de este momento (véase Figura 19). Desde las últimas décadas del siglo XX, la ciudad se vio inmersa en un proceso de consolidación⁹⁴ de áreas existentes a través de la saturación y compactación⁹⁵ de barrios. Las dos últimas décadas del siglo se

⁹¹. Los municipios de Playa y Marianao se ubican en la orilla opuesta del río Almendares, hacia el poniente de la provincia de La Habana después del reparto de Miramar.

⁹². Sergio Tomé Fernández, "Problemas urbanos en La Habana", Resumen de internet (Dialnet.unirioja.es).

⁹³. Tuvo ventajas considerables con la apertura a la inversión extranjera. En el país se construyeron 14,000 Km de carreteras, 11,000 Km de líneas férreas, 11 aeropuertos internacionales, 12 puertos mecanizados.

⁹⁴. Proceso de maduración de las áreas; áreas dotadas de servicios y un nivel aceptable de conectividad.

⁹⁵. Como su nombre lo indica, los vacíos existentes en los barrios se comienzan a llenar hasta cubrir todo el espacio vacío.

caracterizaron por la saturación de los barrios de la periferia a lo largo de la Ciénaga de la Virgen, principalmente.⁹⁶ De la misma manera, el territorio continuó su proceso de compactación, incluyendo las zonas con pendientes pronunciadas que se habían evitado en décadas anteriores. En estas áreas el proceso fue desordenado y sin ningún planeamiento, sumándose a la desarticulación de los núcleos anteriores.

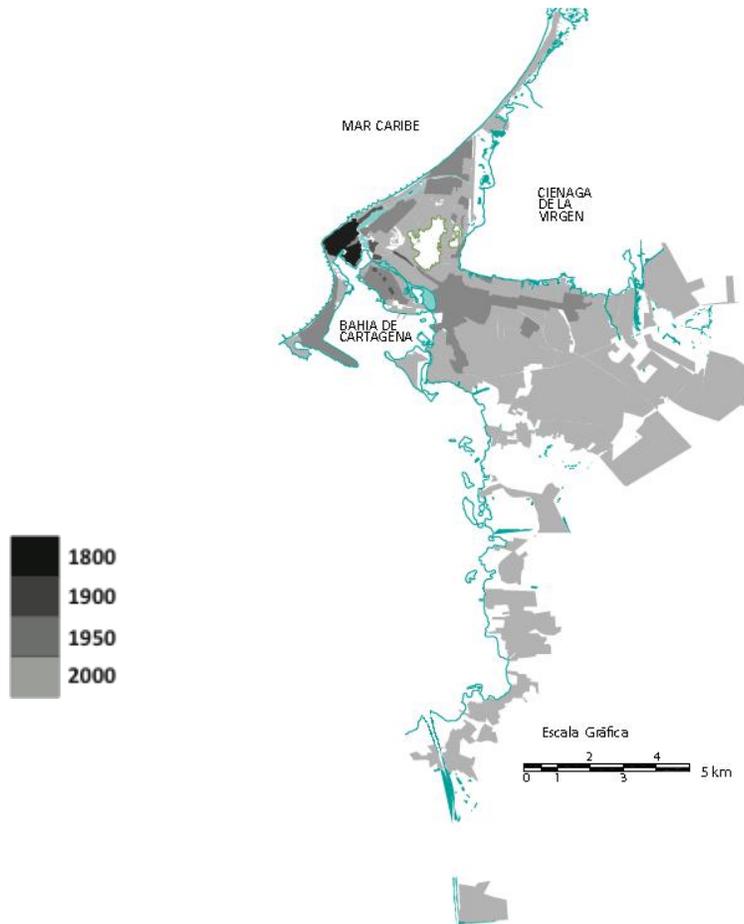


Figura 19.Cartagena. Elaboración propia a partir de la superposición de los planos de crecimiento en los diferentes periodos de estudio.⁹⁷

⁹⁶.La Ciénaga de la Virgen es un importante cuerpo de agua al nororiente de la ciudadde alto valor paisajístico.

⁹⁷.La expansión de la ciudad actual se basó en un plano digitalizado de finales del siglo XX, facilitado por el Observatorio Urbano de la Universidad San Buenaventura de Cartagena de Indias. El crecimiento de 1950 y 1900 está basado en los planos de Cartagena del libro *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*, interpretados a su vez del libro *Trazados urbanos en Hispanoamérica*. Cartagena de Indias, de Augusto de Pombo. El crecimiento de 1800 surge de planos históricos de Cartagena de la Mapoteca del Archivo Histórico de Cartagena de Indias.

Aunado a lo anterior, proliferaron los conjuntos habitacionales verticales de alta densidad dentro del tejido urbano ya conformado, principalmente en barrios de ingresos medio y alto en la franja costera norte de la ciudad desde Castillogrande hasta la Boquilla. Por otro lado, el acelerado crecimiento de la actividad turística contribuyó al aumento de la infraestructura hotelera. Entre 1983 y 1997 la actividad constructiva fue superior a los 37 años precedentes.⁹⁸ No menos importante fue esta actividad entre el 2000 y el 2007, con una tasa de construcción en Cartagena de 45.2%, que superó el promedio nacional y el de las cuatro principales ciudades del país.⁹⁹

En las últimas décadas del siglo XX, el crecimiento se dio con mayor intensidad hacia el sur-oriente siguiendo la carretera que comunica con la ciudad de Barranquilla (la cordialidad) y en años más recientes hacia la zona sur occidental, la zona industrial de Mamonal y la Boquilla, al norte de la ciudad, donde se presentan las nuevas tendencias de crecimiento, en dirección a la ciudad de Barranquilla, como una zona turística y de estrato socioeconómico alto que en un futuro próximo, junto con la ciudad de Santa Marta, conformarán la megalópolis¹⁰⁰ de la costa Caribe de Colombia. No menos importante ha sido la densificación y consolidación de la zona industrial hacia el sur del territorio, que en los últimos años creció en infraestructura vial y de servicios. Se puede observar que la configuración del territorio condicionó, de alguna manera, la tendencia lineal de crecimiento y las vías preexistentes orientaron el sentido de la expansión.¹⁰¹

Un factor que va paralelo al crecimiento de la mancha urbana es la conectividad, dada por las redes o vías que forman la trama urbana, así como en muchos de los casos guían el crecimiento físico y son el elemento primordial para la vinculación de las zonas en la ciudad y en la región. En este sentido, la conectividad de la ciudad se da a través de algunos ejes importantes que en los

⁹⁸. "La Economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX...", *op. cit.*

⁹⁹. María M. Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca, ¿La isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005. Documentos de trabajo sobre economía regional. Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales, No. 109, Cartagena, enero de 2009.

¹⁰⁰. Ciudad región. Conformado por un continuum urbano de más de una ciudad.

¹⁰¹. Hacia la zona industrial de Mamonal, al sur la morfología del territorio de forma alargada condicionó su crecimiento. A través de la vía conectora. Maruja Redondo G., *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de Evolución Urbanística*, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 2004.

últimos años se han venido construyendo, los cuales contribuirán en un futuro próximo a la articulación completa de la ciudad. A diferencia de las otras dos ciudades, en Cartagena no existe una red ferroviaria como sistema de conexión desde 1950¹⁰² (véase Figura 20).

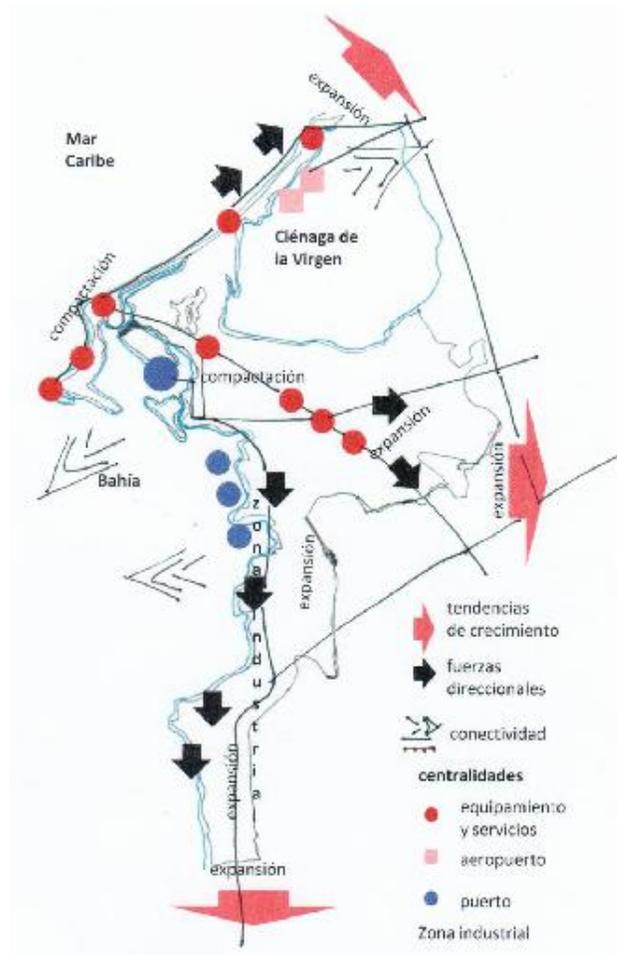


Figura 20. Esquema elaborado por el autor. En los últimos años, la expansión se ha dado de manera incontrolada a lo largo de los principales ejes, saturando los vacíos y compactando asentamientos dispersos de la periferia. Las fuerzas direccionales¹⁰³ (vialidades y centralidades) han contribuido en este proceso.

Fuera del casco antiguo, la red vial primaria está formada por 6 ejes; la Avenida Santander, que bordea la ciudad antigua por la costa hacia el norte y

¹⁰².En 1940 pasa a la nación con pérdidas operacionales y desaparece en 1950.

¹⁰³.Las fuerzas direccionales son las condiciones que dirigen el crecimiento y definen, en buena parte, la forma del asentamiento. En este caso las centralidades, los ejes de circulación, un gran equipamiento, el puerto, etcétera (Ioannis Aris Alexiou, *La ciudad del futuro la ciudad inteligente...*, op. cit.).

empalma con el Anillo Vial¹⁰⁴ a un lado de la ciénaga de la Virgen. La Avenida Pedro de Heredia, principal arteria de penetración y distribución que cruza la ciudad de norponiente a sur-oriente. La Avenida Crisanto Luque, que forma un par vial con la vía del Bosque de norte a sur, y conecta a la zona industrial en el Corredor de Acceso Rápido,¹⁰⁵ para unirse con la arteria principal de la ciudad, la Pedro de Heredia y la Cordialidad (la vía a Barranquilla) en la periferia.

Aunque la ciudad presenta ejes de jerarquía 1 que conectan zonas importantes, el sistema de redes se encuentra actualmente en una etapa de crecimiento y desarrollo que en un corto plazo podrá cubrir de manera eficiente las necesidades de conexión al interior de la ciudad. Otro elemento fundamental es la conectividad externa, a través del sistema aeroportuario que se ha convertido en un indicador para la clasificación de ciudades competitivas. En este sentido, Cartagena no cuenta con las condiciones de conectividad externa adecuadas para una ciudad turística como lo es, pero en los últimos años ha sido importante el movimiento de pasajeros a la ciudad y desde ésta a diferentes destinos internacionales.¹⁰⁶

Desde los albores del siglo XXI, Cartagena se ha convertido en puerto de embarque para una ruta de cruceros que navega en la costa norte de Suramérica, llegando cada año más de 60,000 turistas por el puerto de la ciudad; alcanzando una conectividad importante para el sector turismo. De la misma manera el puerto ha aumentado su movimiento a nivel internacional en este mismo período, posicionando a la ciudad en niveles de competitividad a nivel nacional.¹⁰⁷

¹⁰⁴. Vía nueva de circunvalación externa en la zona delimitada para crecimiento futuro de la ciudad.

¹⁰⁵. Nueva vía en proceso de construcción que ligará la Terminal Marítimo en la isla de Manga con el acceso a la ciudad desde el interior del país y la zona industrial.

¹⁰⁶. Según las estadísticas aeroportuarias, Word aerodata, aerocivil (Wikipedia.org) el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena en 2011 tuvo un movimiento de pasajeros de 2,188,437 en contraste con el movimiento de 2009 de 456,982 pasajeros.

¹⁰⁷. A partir de las últimas décadas del siglo XX, Cartagena ha reflejado un desempeño notable en los sectores turísticos portuario e industrial. Con base en información suministrada por la DIAN.

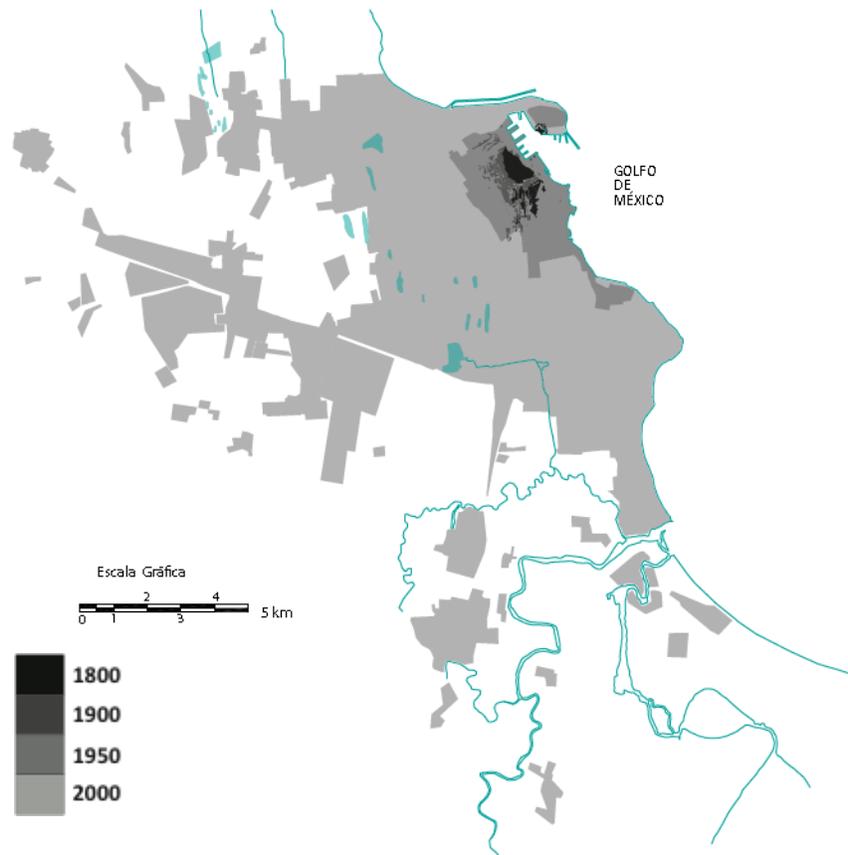


Figura 21. Veracruz. Elaboración propia, a partir de la superposición de los planos de crecimiento en los diferentes periodos de estudio.¹⁰⁸

La ciudad de Veracruz no fue un caso diferente al de las otras dos ciudades, sobre todo con referencia a Cartagena. Su crecimiento fue más contrastante entre las fechas 1900, 1950, no obstante que a partir de esta fecha el área urbana se disparó de manera significativa. En 1900 y 1800 no hubo grandes cambios en la dimensión de su área urbana (véase Figura 21).

Veracruz presentó en todas las etapas de su crecimiento un comportamiento singular en el proceso de su expansión, siendo el modelo compacto predominante, de tal manera que la ciudad en su configuración actuales

¹⁰⁸. Los diferentes crecimientos fueron tomados de planos de la mapoteca del Archivo Histórico Orozco y Berra de la ciudad de México. El crecimiento de 1900, al igual que el de 1800, se basó en el plano topográfico de la ciudad y puerto de Veracruz de 1907 formado por la exploración geográfico-exploradora. El de 1950 fue partir de un plano digitalizado de ese año, además de un ejercicio académico obtenido a través del Archivo y Biblioteca Históricas de Veracruz. El plano actual se conformó con información de googleearth.

mayoritariamente compacta, con una tendencia en los últimos años a la dispersión hacia la zona sur-poniente de la ciudad, siguiendo las vías regionales. Sin embargo, la configuración que presenta su red vial regional pareciera que no permite esta dispersión por el entramado de sus vías, que forman trozos que se van llenando en la medida en que la ciudad avanza (véase Figura 22).

Aunque se encuentra hoy en día en un proceso de saturación por esta misma situación que acabamos de explicar, no dejó de aumentar su crecimiento físico. En la parte central del territorio y hacia el poniente está en ese proceso, tornándose complicado y disperso por el sistema de lagos y lagunas presentes en ese lado del territorio.¹⁰⁹ Se trata del polígono formado por las avenidas Cuauhtémoc, Miguel Alemán y la carretera federal Xalapa- Veracruz. Por otro lado, la conurbación Veracruz- Boca del Río, al sur del territorio, actualmente se encuentra saturada en la zona limitada por la Reserva natural estatal Arroyo Moreno, consolidándose en los límites con el río Jamapa¹¹⁰ y conformando una superficie urbana de 106 Km².¹¹¹

En efecto, la expansión física del área urbana de Veracruz tomó un rumbo hacia el sur y el surponiente principalmente, propiciado por la red de vialidades urbanas y carreteras que comunicaban con otras localidades del país; pero una razón importante fue la limitante hacia el norte y este del litoral del Golfo de México, que no dejaba otra opción. Hacia 1970, la superficie del área urbana continua y dispersa era de 24.5 Km². En 1980 el área urbana tuvo un incremento de 8.6 Km², extendiéndose, principalmente, hacia el sur y sur-oriente siguiendo las vías de Costa Verde, Salvador Díaz Mirón, Av. Presidente Miguel Alemán y la carretera Boticario Mocambo; y en menor medida hacia el norponiente sobre la Avenida Cuauhtémoc.¹¹²

¹⁰⁹. Cuerpos de agua como la laguna Real, el lago López portillo, el lago Francisco Villa, la laguna de Zumpango, la laguna el Coyol y muchos otros cuerpos de agua. No obstante, la mancha urbana sigue avanzando y desconfigurando la traza regular.

¹¹⁰. El Río Jamapa, en la actualidad es el límite de la zona metropolitana de la ciudad de Veracruz, al sur.

¹¹¹. Estimaciones propias a partir del área urbana continua y dispersa para el año 2010, realizada en cartografía digital y específica.

¹¹². Padilla Galicia Sergio, *Ciudades en expansión y transformación. Crecimiento y estructura urbana en ciudades mexicanas*, Tesis de Maestría, México: UAM- Azcapotzalco, DCyAD, 1994.

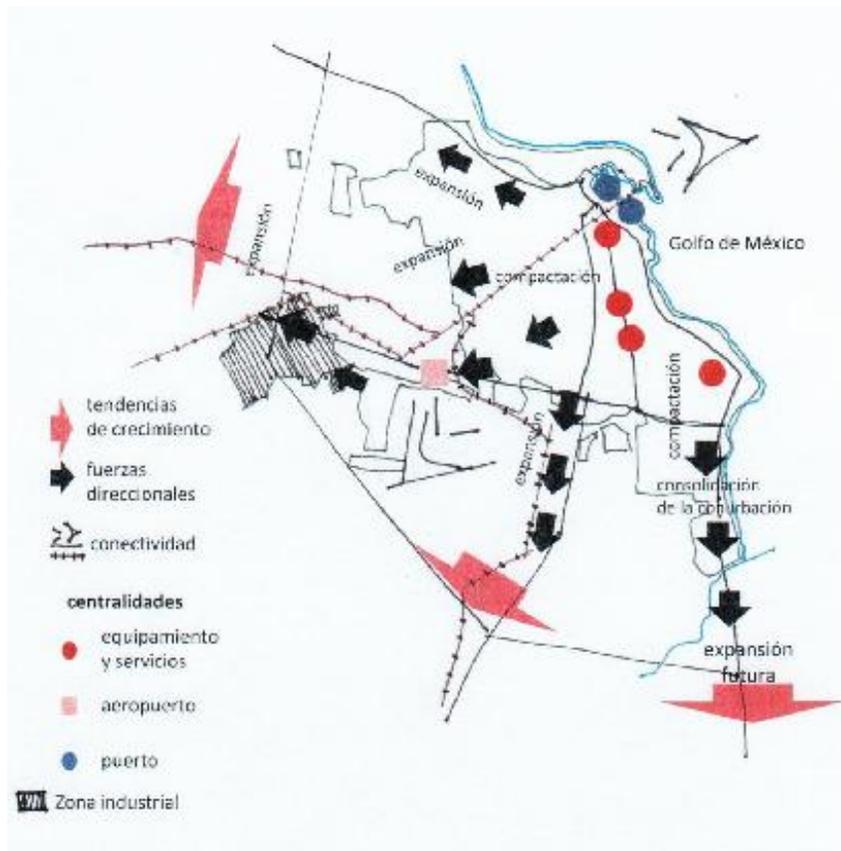


Figura 22. Esquema elaborado por el autor. Desde finales del siglo XX y en la primera década del XXI, la ciudad de Veracruz se extiende hacia el norponiente, en un parque industrial en proceso de consolidación con un nuevo circuito vial que rodea a esta área de expansión. Hacia el surponiente, se compacta librando obstáculos naturales como lagunas y otras zonas inundables, hacia el sur la conurbación con Boca del Río se encuentra en proceso de consolidación.

Fue a partir de esta década que la conurbación con el municipio del Boca del Río comenzó su camino hacia la consolidación. La mancha urbana sobrepasó la Avenida Ejército Mexicano, continuación de la Miguel Alemán, saturándose la parte interna del eje federal que bordea la costa y quedando limitada hacia el poniente por la Reserva natural estatal Arroyo Moreno y el río Jamapa al sur. Para 1990 la ciudad había alcanzado una superficie de 55 Km² lo que indica que hasta ese año la ciudad creció 2.2 veces el tamaño que tenía en 1970.¹¹³

En el 2005, la ciudad de Veracruz se extendió en una mancha continua hacia el norponiente, librando obstáculos naturales como la Laguna de Lagartos y otras zonas inundables, en forma de conjuntos habitacionales principalmente y

¹¹³. *Ibíd.*, p. 141.

nuevas centralidades, siguiendo el Boulevard Fidel Velázquez que más adelante se convertiría en el eje Dr. Rafael Cuervo y, posteriormente, alcanzaría la carretera federal 180, Veracruz- Poza Rica.

Hacia el norte de la vialidad Fidel Velázquez, la expansión se dio a partir de nuevas colonias (4) y un parque industrial en proceso de consolidación con un reciente circuito vial que rodea a esta área de expansión.¹¹⁴

Como una respuesta al proceso de expansión que se inició en la segunda mitad del siglo XX, surgieron vialidades que buscaban la conectividad de las zonas recién surgidas con la ciudad original, y centralidades que dotaban de servicios a las áreas urbanas que se estaban formando. Vialidades como la Avenida Manuel Ávila Camacho surgió pegada al litoral a todo lo largo de la franja costera, hasta llegar a la parte más al sur del territorio urbano, atravesando el río Jamapa a través de un puente, para unirse con la carretera federal Boca del Río-Córdoba y empalmar con la carretera Minatitlán- Veracruz, hasta cerrar el circuito con la continuación de la Avenida Cuauhtémoc al norte de la ciudad. Esto ha generado un cinturón que se convertirá, en un futuro no muy lejano, en una fuerza atractora¹¹⁵ de crecimiento.

Otra vialidad carretera importante que surgió en los últimos años del período es la carretera federal de cuota a México, perpendicular a la de Minatitlán-Veracruz y, por último, dentro de la zona urbana para relacionar la zona central con la periferia al sur-poniente, hizo su aparición la Av. Xalapa, para conectar la zona central con el aeropuerto internacional de Veracruz que fungió como un equipamiento de gran importancia para la conectividad exterior de la ciudad. Es el tercero en importancia turística después de Cancún y Mérida.¹¹⁶

No menos importante el puerto como centralidad, en los albores del nuevo siglo, se sitúa como el primer puerto comercial del país, dejando al descubierto un nivel competitivo y de conectividad.¹¹⁷

¹¹⁴. *Ibidem*.

¹¹⁵. Como bien lo describe Ioannis Aris (2011): “una fuerza que llama, que atrae. Un factor de atracción”.

¹¹⁶. Con un movimiento de 834,199 pasajeros en 2010, ligeramente inferior al de 2009 de 910,000 pasajeros. Bastante menor que Cartagena (Wikipedia.org).

¹¹⁷. Veracruz ocupa la posición 10 a nivel de América Latina y el Caribe, según datos de Ricardo J. Sánchez, “Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño

2.2 Consideraciones finales. La estructura en el nuevo siglo

El siglo XX y los albores del nuevo, ha significado para las tres ciudades un proceso de saturación de las áreas urbanas existentes, sin desalentar el crecimiento. Las ciudades definieron su estructura con base en las líneas de fijación¹¹⁸ identificadas en cada período estudiado. Los litorales funcionaron como fuerzas atractoras que propiciaron el crecimiento. Los estratos altos se ubicaron en las zonas de alto potencial paisajístico, a las orillas del litoral, de las bahías, de las lagunas, principalmente; en La Habana, las costas del oeste de la ciudad fueron las zonas seleccionadas por los estratos altos; los estratos medios y bajos, en general, se ubicaron hacia las zonas centrales y sur del territorio, gracias a la fuerza atractiva del puerto para los trabajadores.

En el caso de Cartagena, los estratos altos se ubicaron hacia el norte y poniente de la ciudad, principalmente, en las zonas con alto potencial paisajístico, de la misma manera que los estratos bajos ocuparon las zonas alrededor de la ciénaga de La Virgen, al noreste de la ciudad, al igual que las orillas de algunos de los canales que separan el centro tradicional de la ciudad moderna.

En Veracruz los estratos altos se ubicaron próximos al río Jamapa y a la Reserva natural estatal Arroyo Moreno, situación más notoria a partir de la última década del siglo XX motivado por un proceso de segregación de la población de altos ingresos que aprovecharon el potencial paisajístico del entorno natural.¹¹⁹

En la estructura de las ciudades hubo importantes contrastes que llevaron a diferentes modelos. En La Habana, debido a la morfología del sitio, las redes conectoras corrieron hacia el centro del territorio de manera radial acomodándose a la geografía, dando como resultado el modelo de expansión radial que la caracteriza (véase Figura 23). Lo anterior se anexa al proceso de descentralización de áreas comerciales y de servicios que dispersaron en este

reciente”, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile: Naciones Unidas CEPAL, diciembre de 2004 (www.cepal.org).

¹¹⁸.Concepto explicado en la nota a pie número 8.

¹¹⁹.Ricardo J. Sánchez, “Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe...”, *op. cit.*, pp. 144, 148.

modelo la configuración del territorio en el último periodo, motivado además por las conurbaciones con los municipios aledaños.

Cartagena se organizó en un modelo en T, donde las centralidades se conectan, principalmente, a través de un circuito en triángulo que las une, en una extensión hacia la zona industrial y complementándose con otros equipamientos de gran envergadura como el puerto y el aeropuerto para favorecer al turismo (véase Figura 24).

Veracruz y sus centralidades, sistemas de circulación y espacio público se fueron conformando en favor de una estructura urbana lineal que se complementó con otros equipamientos de gran envergadura como el puerto y el aeropuerto para favorecer al turismo, resultando una estructura que aunque se ha compactado hacia el centro, su configuración sigue siendo alargada y compleja, sobre todo hacia el sur, que incluso no termina de integrarse. Las zonas comerciales siguieron las redes a lo largo de la zona central del territorio en forma de corredores urbanos (véase Figura 25), conservando el centro histórico su categoría de centro urbano de primer nivel; condición muy significativa en las tres ciudades a principios del siglo XX, con excepción de La Habana que ya había comenzado su proceso hacia la modernidad desde siglos anteriores.

Un factor de desarrollo y crecimiento en las tres ciudades en el último periodo estudiado ha sido el turismo, en conjunción con el Puerto, en el caso de Cartagena principalmente. La Habana se posicionó a nivel internacional como el destino turístico de mayor importancia, más diversificado, más competitivo, no obstante, la situación de crisis que atraviesa el puerto desde finales del siglo. En Veracruz, el puerto ha significado un elemento esencial de la actividad urbana y de la estructura de la ciudad desde siglos pasados, sin embargo, la actividad turística no depende del puerto, ya que éste sigue conservando su función de conector de intercambio económico. El puerto ha sido el medio más factible que tienen las ciudades en la actualidad para acceder a las economías mundiales del nuevo milenio.

La Habana

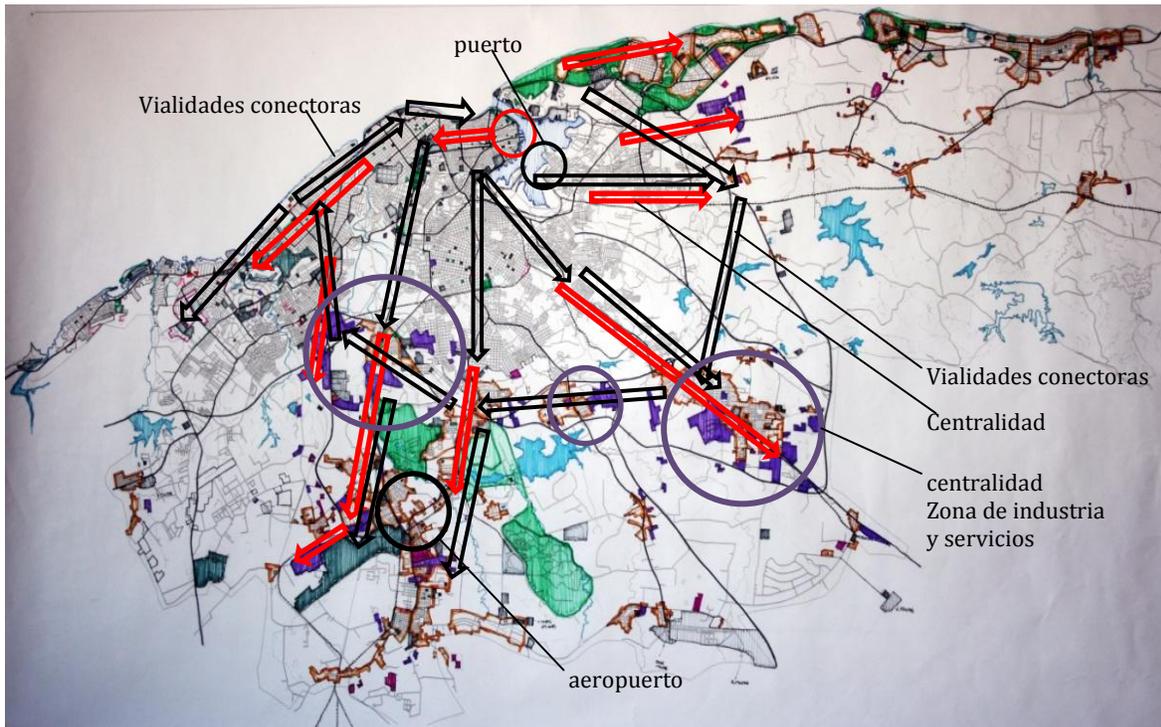


Figura 23. La Habana se visualiza como una ciudad terciaria hacia el nuevo siglo. El renglón de los servicios y la actividad turística han ido despuntando en las últimas décadas como la futura especialización de la ciudad. Grandes áreas de la ciudad se encuentran contenidas por centralidades que engloban servicios, zonas de industria, agroindustrias y almacenamiento. La conectividad es favorecida por el modelo radial con el que se organiza la ciudad. Las centralidades en la periferia son fácilmente accesibles, gracias a las redes conectoras (vías férreas y carreteras), que desde el núcleo central de la ciudad (Centro Habana) de manera lineal y el circuito que la rodea, conecta todos los sectores de la ciudad.

Cartagena

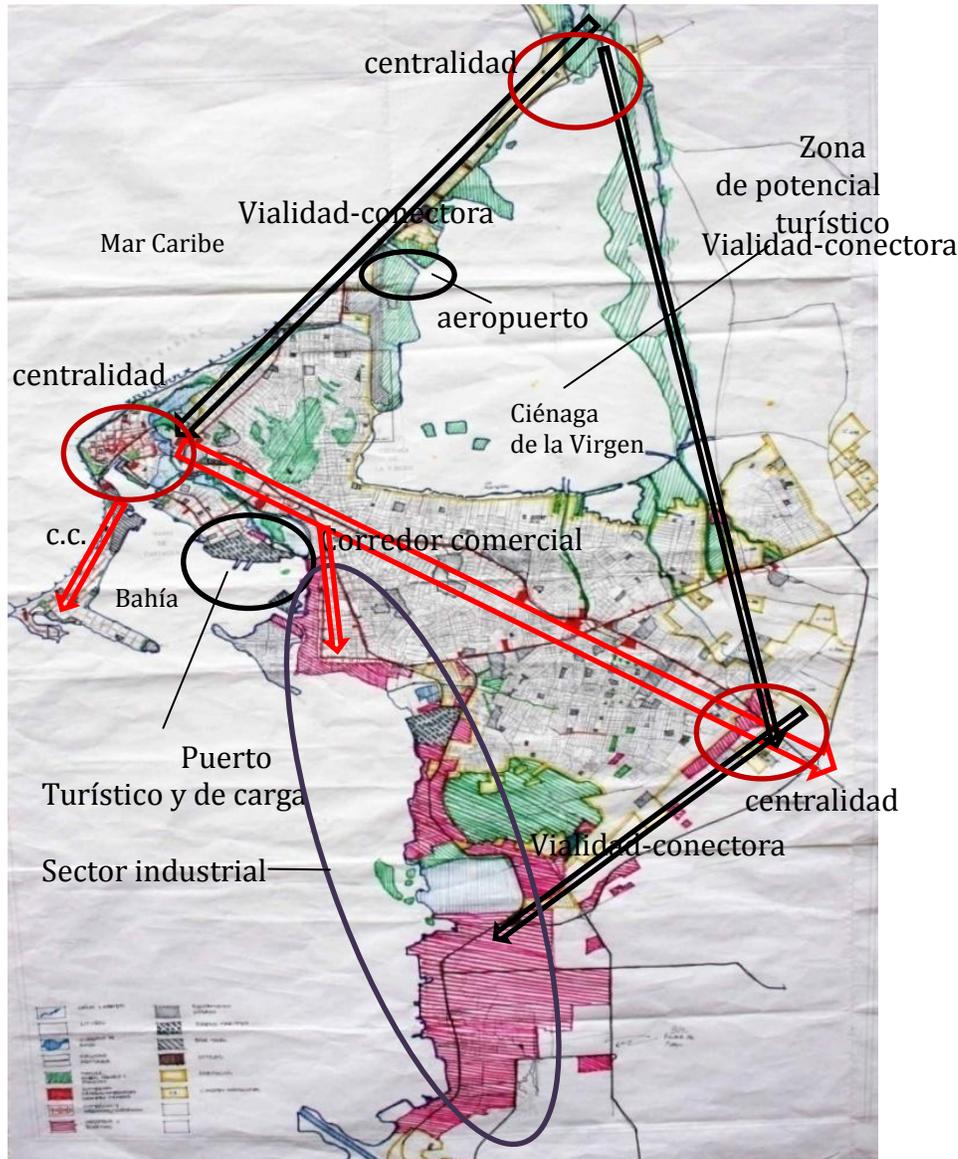


Figura 24. En los inicios del siglo XXI, Cartagena pretende una estructura que se adapte a las exigencias de la contemporaneidad, en la que se integren los elementos que podrán impulsar a la ciudad a la competitividad. Aunque en la actualidad todavía es incipiente ese modelo, sí se alcanza a vislumbrar una futura estructura donde equipamientos como el puerto y el aeropuerto, elementos importantes del sector turístico y el sector industrial, se conectan a las centralidades y al espacio público a través de redes que rodean el perímetro urbano. El objetivo principal sería impulsar una estructura física que organice, distribuya y dé prioridad al sector terciario, fuente de las economías globales actuales.

Veracruz

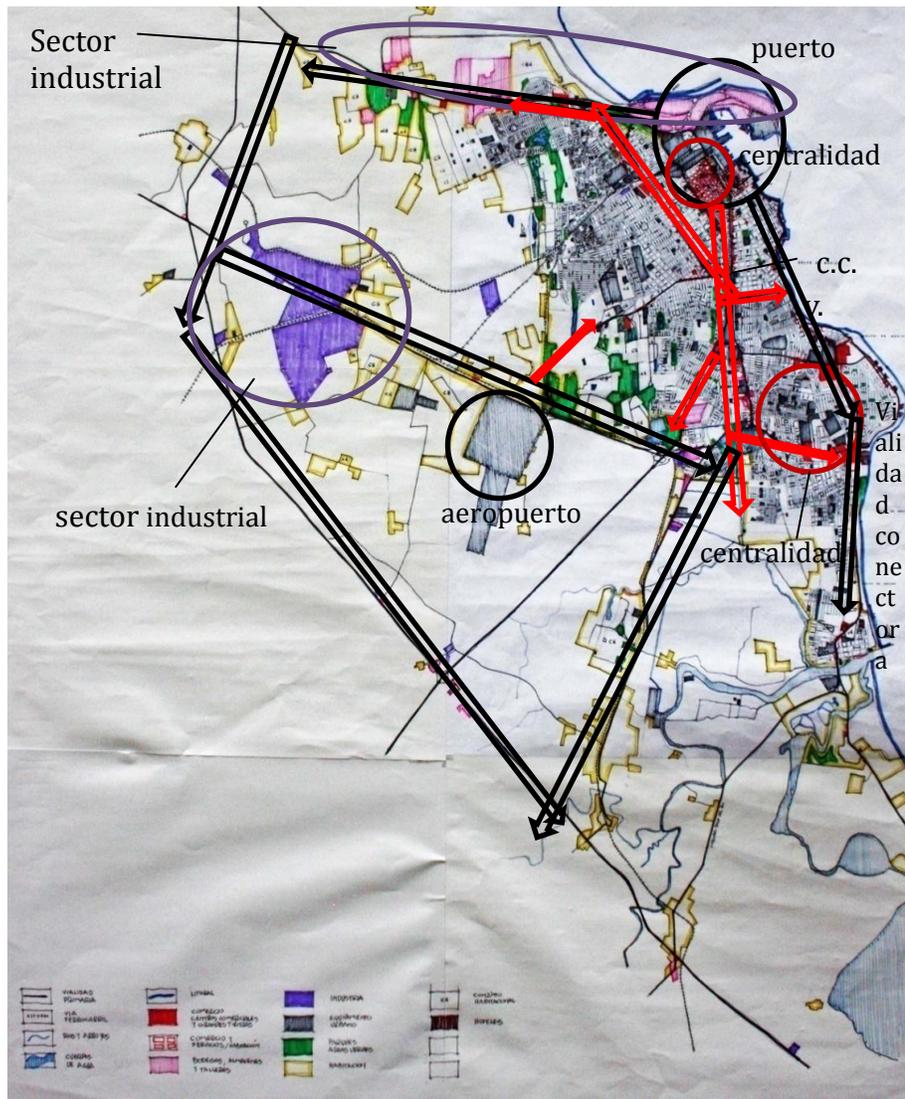


Figura 25. Veracruz, aprovechando el entorno marino que lo recorre de forma lineal, explota el sector turístico concentrando hacia su lado este, los corredores comerciales y sus otras dos importantes centralidades que son el centro histórico y la conurbación Boca del Río. El puerto forma parte de la centralidad más importante, centro histórico, que a su vez se conectan con el aeropuerto y resto de la ciudad por medio de redes, que además de dotar de accesibilidad a las distintas zonas de la ciudad, funcionan como cinturones o franjas de expansión, marcando las tendencias de crecimiento. La zona industrial que despunta como un sector importante de la ciudad se ubica en la periferia norte y al poniente, pudiéndose conectar con el puerto a través de vialidades regionales que abren posibilidades para el crecimiento económico y urbano de Veracruz.

CAPÍTULO 3

EL PROCESO DE CRECIMIENTO EN LAS CIUDADES

3.1 1950 La ciudad moderna

3.1.1 *El factor socioeconómico*

¿Cuáles fueron las causas que propiciaron que la ciudad actual alcanzará las proporciones y la estructura hasta ahora analizadas en este estudio? Si observamos la ciudad que la precede en el estudio, la de 1950, y las condiciones que se presentaron en ese momento histórico, se podrán mirar una serie de factores que la impulsaron y coadyuvaron a alcanzar el estado actual, es decir, nos referimos a las condiciones físicas, políticas, sociales y económicas que tenían.

El año de 1950 fue un parteaguas en la historia de las ciudades analizadas, un momento de profundas transformaciones en las tres ciudades, la mitad del siglo XX representó un período de rápido crecimiento demográfico y económico y de una progresiva industrialización y diversificación de actividades. Para 1950, la ciudad de La Habana tenía 1,223,900 habitantes; 11 veces más la población de Cartagena y Veracruz, mientras que entre estas dos ciudades había una diferencia de 857 habitantes; pues Cartagena tenía 111,300 habitantes y Veracruz 110,443, es decir, que para esta etapa La Habana ya era una ciudad con un alto grado de urbanización, era el gran centro portuario del Caribe y más que empezar, continuaba en su proceso de transformación mientras las otras ciudades apenas lo comenzaban.¹²⁰

Sin embargo, para cada una de las ciudades a su escala, 1950 fue un momento importante; Veracruz mantuvo su posición como el primer puerto del país aunado a la actividad turística y al auge económico que tuvo en el periodo. Cartagena desde 1945 era una ciudad portuaria principalmente, cuya actividad estaba apuntalada por el gran crecimiento del comercio exterior colombiano. No

¹²⁰. Aunque, como se vio en el primer capítulo de la ciudad actual, el puerto de La Habana no prosperó, dada las condiciones políticas y sociales después de la revolución.

menos importante fue el surgimiento de proyectos públicos que contribuyeron en la ampliación y en la imagen de las ciudades; fue una etapa de prosperidad en la construcción de nuevas vialidades, parques y grandes equipamientos.

3.1.2 *La ciudad, el puerto y el turismo*

Los puertos son infraestructuras que han estado presentes en las ciudades desde sus orígenes. A lo largo de su historia han sido nodos estratégicos y en muchas de las ciudades puerto han sido motores de su desarrollo, gracias a su rol de impulsores de la economía. En los primeros siglos de existencia de las ciudades estudiadas, la contigüidad física del puerto con la ciudad significaba integración funcional y de relación continua entre los dos ámbitos necesitándose mutuamente, no obstante, la situación de dominio y control que ejercía la Corona española a través de esta condición de ciudad portuaria.

Condición que en los primeros siglos definió las características morfológicas de la ciudad por las actividades que en éstas se desarrollaban, principalmente en los espacios portuarios que en ese entonces eran el corazón de la ciudad. Los puertos se articulaban directamente con la plaza, siendo en algunos casos parte de la misma; es decir, la plaza se convertía en parte de uno los componentes de la estructura del espacio portuario, nos referimos al componente terrestre y soporte de las actividades portuarias. El otro componente era el marítimo o aguas del puerto¹²¹ que comprende las aguas portuarias interiores y las zonas de entrada sujetas a control de la autoridad.

Desde finales del siglo XIX y en los inicios del XX, los muelles portuarios se han apoderado, poco a poco, de porciones importantes de la ciudad, constituyéndose cada vez más en polos estratégicos o una centralidad más, por la diversificación de actividades que en ellos se realiza. Sin embargo, en la ciudad actual el puerto se ha convertido, en muchos de los casos, en un mal necesario que es indiferente a la ciudad, pues si bien le produce “beneficios”, también causa

¹²¹. Las aguas del puerto son la superficie de lámina de agua, destinada a la ejecución de las maniobras de los barcos, acceso, circulación, fondeo, atraque, etcétera (José Ramón Ruiz Manzo, “Los espacios portuarios: naturaleza, paisaje y estructura”, en la Revista *PORTUS*, No. 19, La Ciudad Portuario, Globalización y Desarrollo Sostenible, Venezia, Italia, mayo de 2010).

incomodidades sobre todo cuando su ubicación se encuentra dentro del tejido urbano.

Es un hecho que la condición económica de las ciudades puerto a partir del siglo XX, está ligada a la actividad turística y al puerto, ya que representó desde “principios del siglo” un renglón importante en la economía de las ciudades, sobre todo para La Habana que entre 1915 y 1930, ya recibía a la mayor cantidad de turistas del Caribe. Cartagena en 1910 comenzaba la actividad turística de cruceros que llegaban de Europa y Estados Unidos. En 1919, todavía incipiente por las condiciones insalubres en que se encontraba la ciudad que limitaban su potencial y Veracruz, que gracias a las transformaciones en la estructura urbana, en el primer tercio del siglo se empezaron a dar las primeras manifestaciones en la actividad turística, surgiendo establecimientos de hospedaje y alimentación, así como equipamientos recreativos y paseos peatonales.¹²²

En La Habana, se llevaron a cabo las primeras promociones turísticas para visitar la ciudad, se trataba de un programa de viajes que incluía a la ciudad de Miami. Estas primeras acciones en el sector turístico llegaron a representar para finales de los años veinte, la tercera fuente de divisas del país, después del azúcar y el tabaco.¹²³

El número de turistas casi se había triplicado en este lapso de tiempo, que si se suman al número de los visitantes diarios que llegaban en barcos de pasajeros, tenemos que de 31,566 turistas que visitaban la ciudad de La Habana en 1924 pasó a 86,270 en 1930.¹²⁴ A partir de esta década el turismo tiene sus períodos de superávit, pero también de bajas significativas por los momentos coyunturales que atravesaba la situación cubana. En la década de los 30 se vivió una baja considerable (1934), sólo se recibieron 20,677 turistas por los efectos de la crisis económica mundial en ese momento; sin embargo, se construyeron nuevos edificios para el sector turístico que diversificaron los equipamientos en la

¹²².Oswaldo Gallego Jiménez, *Organización espacial del corredor turístico Veracruz-Boca del Río*, México: UNAM, Instituto de Geografía, Teoría y Praxis, 2008, p. 174.

¹²³. Ayala Castro Héctor, *Medio siglo de transformación del turismo en Cuba*, Cuba: Universidad de La Habana, agosto de 2001.

¹²⁴. Evaristo Villalba, “Etapas del desarrollo del turismo en Cuba”, Monografía, 1993, p. 44 (www.monografias.com/trabajos64/etapasdesarrollo).

ciudad y crearon nuevos núcleos de servicios que se sumaban a los ya existentes, suntuosos hoteles, casinos y espléndidos clubes nocturnos, el Habana Hilton, hoy Habana libre, el Focsa y el Hotel Nacional de Cuba, hacia la nueva zona de expansión que se empezaba a conformar a lo largo del litoral.

3.1.3 Los inicios de la gran expansión

La ciudad de La Habana se preparaba para una revolución que marcaría una nueva condición política que la diferenciaría de las otras dos, principalmente en su posición de preeminencia de ciudad puerto como factor característico. Hay que señalar que hacia 1950, antes de la revolución, el puerto de La Habana vivió un buen momento como centro de servicios terciarios de apoyo al comercio internacional, además de la ampliación del puerto hacia la dársena de Guasabacoa,¹²⁵ al sur de la bahía. Esta situación contribuyó a un movimiento de población de clase trabajadora saturando las zonas aledañas al puerto y expandiendo la mancha urbana hacia el sur y este de la ciudad. Aquí empezó un proceso claro de expansión hacia el final del siglo.

En efecto, debido a esta situación de generación de empleo en la zona portuaria, el factor demográfico se vio beneficiado gracias a una migración interna reflejada en la curva demográfica. De 1,223,900 habitantes que tenía en 1953, pasó a 1,529,800 en 1960 (véase Figura 26). Por otro lado, es importante destacar que inmediatamente antes de la revolución, en 1958, el 20.8% de la población cubana vivía en La Habana, situación que cambió hacia la baja después de este importante evento.¹²⁶

En La Habana se llevaba a cabo la ampliación portuaria hacia el sureste de la bahía, en la zona de Cayo Cruz, en las orillas de la ensenada de Guasabacoa, lo que llevó, en gran medida, a una recomposición de la estructura de la ciudad. El antiguo arsenal fue sustituido por la Estación Central de trenes, cabecera del nudo ferroviario de La Habana, pero además, orientó la expansión de la mancha

¹²⁵.La dársena de Guasabacoa se encuentra al sur de la bahía de La Habana y es una de las tres dársenas con que cuenta la bahía: la dársena de Atarés, la de Guasabacoa, y la de Marimelena.

¹²⁶.En 1964 vivía el 22.1%, en 1968 el 21.1% y en 1977, el 20.5%.

urbana, marcando un rumbo claro al crecimiento de la ciudad en los barrios para los trabajadores hacia el sur y sur poniente.¹²⁷

En general, todas estas políticas fueron parte de un proyecto de ciudad que comenzó en 1950 con una serie de acciones que contribuyeron a una mejor organización de la estructura y se presentaron cuando la ciudad todavía se encontraba bajo la influencia de los Estados Unidos y en una dinámica económica importante, aunque hubo decaídas en la primera mitad del siglo. Para La Habana, 1950 significó el inicio de un gran cambio hacia nuevas estructuras sociales y políticas. La revolución estaba cerca y su objetivo principal era mejorar las condiciones de vida de la población, para lo cual el fomento al campo sería uno de los ejes prioritarios del desarrollo, tratando de reducir la brecha existente entre el campo y la ciudad. Para cumplir con esto, una de las acciones más importantes estaba orientada a disminuir y/o descentralizar la población hacia otras zonas rurales principalmente, que serían habilitadas social y económicamente para recibir contingentes de la capital (véase Figura 26).

Al triunfo de la revolución en 1959, la ciudad contaba con una superficie de 478 Km², concentraba el 21% de la población total y el 38% de la población urbana del país. El lapso de tiempo entre este evento y las primeras décadas que siguieron, implicó un freno temporal al desarrollo, pero de impulso a las grandes transformaciones sociales, principalmente en lo que respecta a la educación, la sanidad pública y los servicios. Se dio una proliferación de equipamientos en la ciudad.

Subió el nivel cultural, mejoraron las condiciones de vida y los servicios, principalmente de asistencia médica en el campo; también se llevó a cabo la reforma agraria y hubo un notable desarrollo de la agricultura; se dio un impulso a la industrialización del campo y a la creación de nuevos puestos de trabajo.

¹²⁷.Juan Luis Morales Menocal, "La ciudad y sus constituciones", Nuevo mundo, mundos nuevos (nuevo mundo.revues.org).

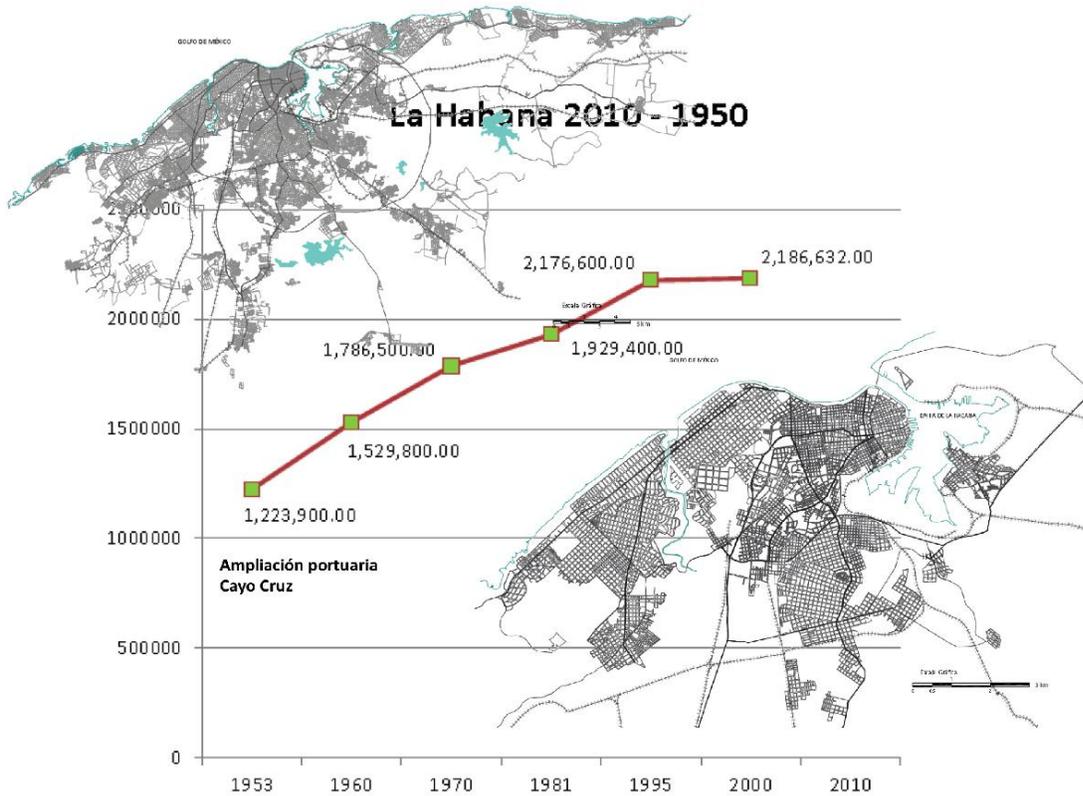


Figura 26. Esquema elaborado por el autor con datos de diferentes censos de población. En 1958 el 20,8% de la población cubana vivía en la capital, en 1964 el 22,1%, en 1968 el 21,1% y en 1977 el 20,5%. A partir de 1964, con la estabilización político-económica, la población de la ciudad empezó a disminuir, dada las condiciones que comenzaron a prevalecer en zonas antes menos favorecidas.

En Cartagena se dieron nuevas oportunidades de empleo en la ciudad por la inmigración, que si bien no fue importante por las restricciones que existían, aportaron población nueva y contribuyeron a expandir y saturar la mancha urbana hacia las zonas con potencial paisajístico del sur y norponiente (véase Figura 27). Sin embargo, también se comenzaron a gestar zonas de vivienda popular y espontánea hacia las orillas de la Ciénaga de la Virgen al nororiente de la ciudad, que afectaron la condición ambiental de la zona. El centro histórico tomó una nueva fisonomía con el surgimiento del proyecto de la Matuna enclavado entre las dos islas originales;¹²⁸ grandes equipamientos como el aeropuerto de la ciudad y la Villa Olímpica surgieron hacia el centro del territorio. Por otro lado, se

¹²⁸. Fue un proyecto urbano de centro comercial y servicios administrativos que ocupó el área del canal que separaba las dos islas de la ciudad original.

remozaron las vialidades existentes que en muchos de los casos todavía eran de terracería.

Asimismo, se inició el desarrollo de la industria al sur-poniente, agregando un elemento de carácter regional que hizo complejo el estatus de la ciudad y sentaba las bases para la orientación del crecimiento hacia finales del siglo.

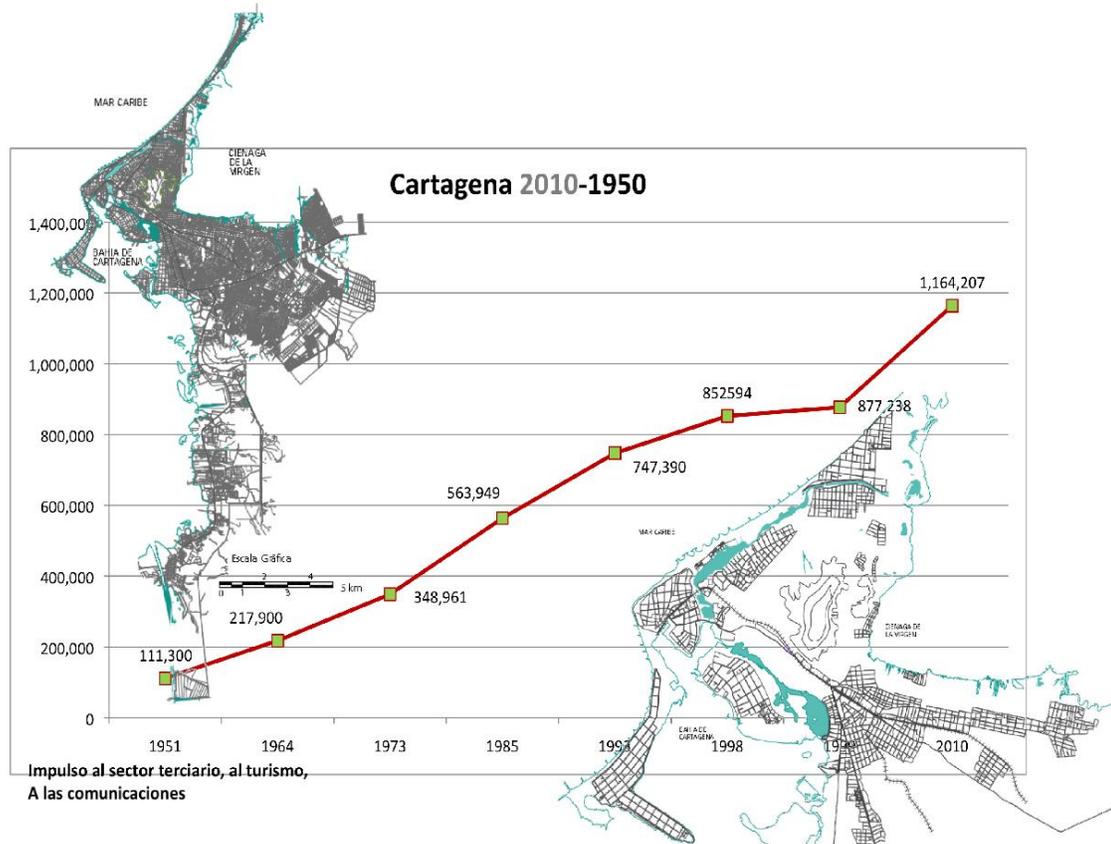


Figura 27. Esquema elaborado por el autor con datos de diferentes censos de población. En *Cartagena*, el incremento poblacional más alto se registró entre 1951 y 1964, la población del Distrito¹²⁹ pasó de 111,300 a 217,900 habitantes, concentrándose el 92% en la cabecera municipal y el 8% en el resto del Distrito, registrándose a partir de este periodo descensos leves en las tasas de crecimiento.¹³⁰

En Veracruz se continuaba con la idea de crecer y desarrollar su puerto. En 1952 se inauguraron unos muelles que duplicaron la capacidad del puerto y otras obras con las que el presidente Miguel Alemán decía que “las obras marítimas y

¹²⁹. El Distrito se encuentra conformado por la cabecera municipal que es Cartagena y por otras áreas rurales.

¹³⁰. Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en terrenos de la original isla de Getsemaní.

de urbanización construidas en Veracruz, borrarían la impresión de ruina que hasta hace pocos años tenía esta ciudad, para presentarla ahora a los ojos de los europeos y del mundo, como la ciudad clave del Golfo y el puerto del México progresista”. El período de 1950 marcó un momento importante para Veracruz, ya que fue el inicio del desarrollo industrial y fomento al sector terciario con las actividades turísticas. La recuperación significativa que experimentó después de la Segunda Guerra Mundial fue el resultado de una nueva etapa próspera que viviría la ciudad¹³¹ (véase Figura 28).

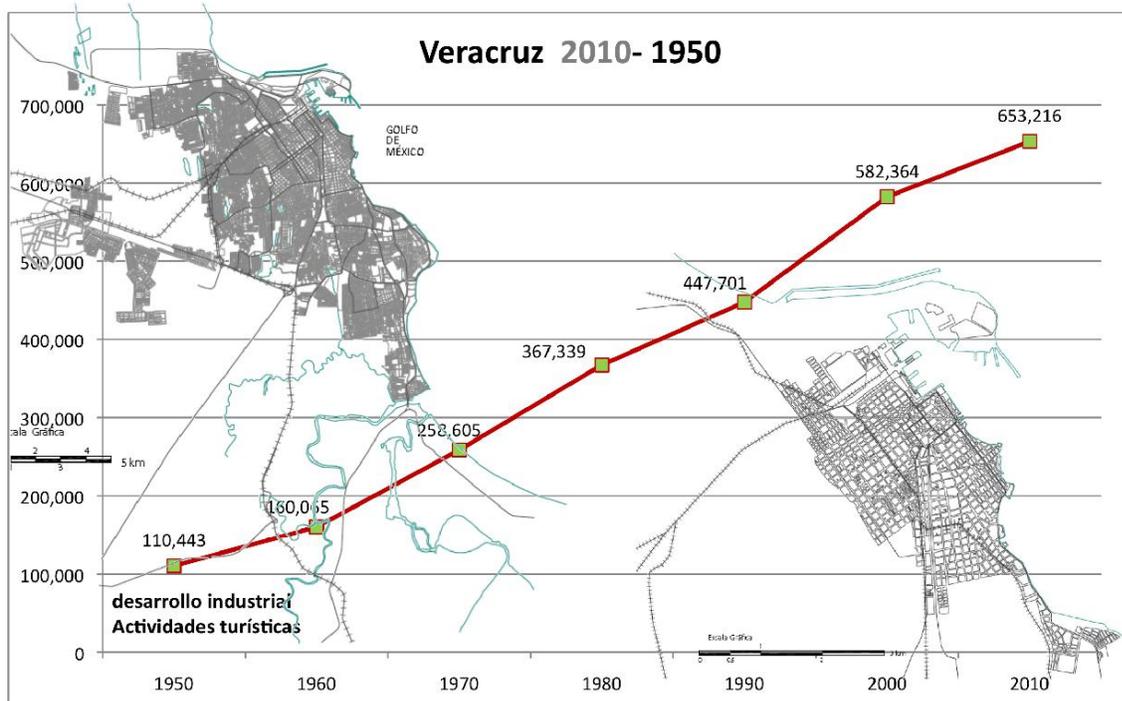


Figura 28. Esquema elaborado por el autor con datos de diferentes censos de población. Veracruz logró llegar a 1950 con una población de 110,443 habitantes, después de un período que se destacó en todo el país por un proceso de urbanización lento. A partir de aquí, iniciaría una clara escalada hacia un crecimiento poblacional importante, aunque un poco rezagado de Cartagena y bastante menor que el de La Habana.

A pesar de las altas y bajas demográficas y económicas que sufrió la ciudad y puerto de Veracruz por las situaciones bélicas del siglo XIX, se recuperó y se mantuvo como el más importante puerto de entrada y salida de mercancías del país y tuvo un impulso significativo debido a los trabajos de remodelación que

¹³¹. En 1950, Cartagena contaba con 111,300 habitantes y La Habana con 1,223,900 habitantes.

sufrió en los primeros años del siglo y las constantes intervenciones para su óptimo funcionamiento a lo largo del siglo XX y principios del XXI.

La ciudad en 1950 era una mancha compacta y homogénea alrededor del puerto, por la fuerte dependencia de los habitantes con las actividades del puerto. Situación distinta a lo que sucedía en las otras dos ciudades que se expandían de manera dispersa y de manera lineal siguiendo las vías existentes.

3.1.4 El proceso de expansión

Las ciudades se extendieron hacia sus periferias, producto de los nuevos barrios que surgieron en el período, que hacían que éstas se mostraran menos dispersas y más compactas.

La Habana se extendió en dos franjas hacia los dos extremos costeros, la costa del golfo y la costa de la bahía, dispersándose la mancha urbana a través de un vacío al centro del territorio; la Loma de los Catalanes, con el Castillo del príncipe al centro partiendo el territorio en dos partes, funcionó claramente como una línea de fijación¹³² que no permitió, hasta ese momento, la integración de la ciudad. Unos años más tarde, cuando se saturó el tejido urbano en la zona con una centralidad de gran importancia para la ciudad, sirvió como un articulador de la zona sur-oriente y norponiente de la misma (véase Figura 29).

Sin embargo, es importante resaltar que este vacío urbano existente en los años 50, donde se encuentra el castillo, en conjunción con el río Almendares y al extremo opuesto el Castillo de Atarés junto a la bahía, fueron elementos de la estructura que definieron la morfología de la ciudad, pero que posteriormente fueron superados por el desarrollo urbano del nuevo siglo (véase Esquema 29).

¹³². Concepto explicado en los primeros capítulos (véase nota a pie número 8).

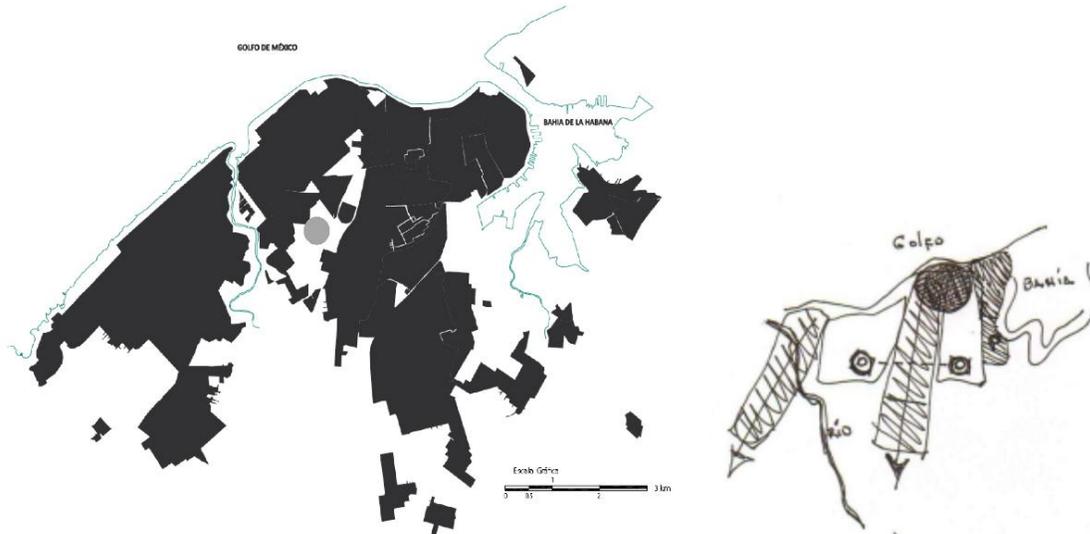


Figura 29 y Esquema 29. *La Habana.* Plano y esquema elaborado por el autor. La Loma de los Catalanes, a pesar de que en 1950 continuaba siendo un gran vacío urbano, fue el eje funcional de la ciudad y gran articulador de la misma, a través de la centralidad que allí se creó se conectaron sectores de la ciudad tales como la zona sur con la zona poniente, además de integrar la zona de la ciudad vieja con las nuevas áreas que se estaban formando.

Acciones como el nuevo proyecto de viviendas de gran escala en 1944, un barrio obrero residencial de 1,500 viviendas, 8 complejos de departamentos y todos los servicios complementarios de la vivienda: mercado, escuelas, campos deportivos, parques, etc., contribuyeron a la extensión de la mancha urbana. Entre los años 40 y 50 se construyó la mayor cantidad de urbanizaciones de clase media y barrios populares hacia el sur poniente y se definieron límites del área urbana de la zona metropolitana de La Habana.

En el período proliferaron proyectos públicos que contribuyeron a la ocupación de suelo, en algunos casos saturó a la ciudad y en otros extendió la mancha urbana de manera dispersa. En La Habana, las grandes inversiones en infraestructura y equipamiento fueron dirigidas principalmente a las zonas del poniente para la construcción de mansiones, clubes sociales, hoteles y avenidas.

Entre los años 1950 y 1955, finalizó la construcción del tramo del Malecón hasta la avenida Paseo y, posteriormente, en 1958 hasta el río Almendares completando un largo total de aproximadamente 5 Km y medio a lo largo de la costa. Más adelante, hacia finales de la primera mitad del siglo se unieron las ampliaciones del borde costero poniente con el oriente conectando las dos orillas

de la bahía a través de un túnel, que dio paso a la expansión definitiva de la zona sureste de La Habana, en ese entonces eran pueblos aledaños y ahí se asentarían las clases populares: trabajadoras de las fábricas de tabaco, de la construcción y de las instalaciones portuarias por su proximidad.

Cartagena prosiguió su expansión de manera lineal hacia el sur-oriente de la ciudad, identificándose como una zona de estratos medios y bajos a todo lo largo de las líneas del tren y concentrando población en el centro del territorio con el surgimiento de nuevos barrios en el punto de intersección entre el sur y sur-oriente de la ciudad. Por otro lado, se consolidaba la zona costera norte de la ciudad con los barrios del Cabrero y Crespo. En la franja noroeste, el barrio de Bocagrande experimentaba un proceso de saturación, de tal manera que la ciudad crecía hacia el noreste, al interior del territorio y se saturaba en la franja costera norte. Al mismo tiempo, atravesaba por un proceso de compactación y consolidación de los barrios adyacentes al centro histórico (véase Figura 30).

En este proceso de expansión de la ciudad, las líneas de fijación, como los baluartes al oriente y al poniente de la línea de crecimiento, ejercían de alguna manera su papel de barreras, aunque para ese momento se comenzaba a debilitar, transformándose en franjas de expansión¹³³ (véase Esquema 30).



Figura 30 y Esquema 30. Cartagena. Plano y esquema elaborado por el autor. La expansión en este período fue la más significativa, tomando en cuenta el ritmo de crecimiento que se venía dando en la ciudad. El territorio de Cartagena se comenzaba a definir a través de este crecimiento lineal que marcaba lo que sería la ciudad al final del siglo.

¹³³. Concepto explicado en los primeros capítulos (véase nota a pie número 8).

En el caso de Veracruz, la ciudad se saturó alrededor de su núcleo central, que incluía el área ganada al mar en la zona portuaria.¹³⁴ Por otro lado, hacia el sur, de manera lineal, se extendió siguiendo las vías del tren y la línea costera, iniciando su marcha hacia la conurbación¹³⁵ con el municipio de Boca del Río y hacia el sur poniente, sumándose alrededor de cinco calles más al perímetro de la ciudad colonial. Con estos cambios, al final del período en 1950 se tenía una mancha urbana homogénea y compacta con una superficie de 5.7 Km² (véase Figura 31).

La ciudad de Veracruz continuaba su acelerado proceso de expansión a lo largo del litoral del golfo que era la única línea de fijación que marcaba la pauta para el crecimiento. Sin embargo, la ciudad comenzaba a extenderse hacia el norponiente, no obstante, el sistema lagunar existente en la zona; una línea de fijación que desaparece con el avance de la mancha urbana, convirtiéndose en franja de crecimiento; es decir, territorio disponible para su expansión (véase Esquema 31).

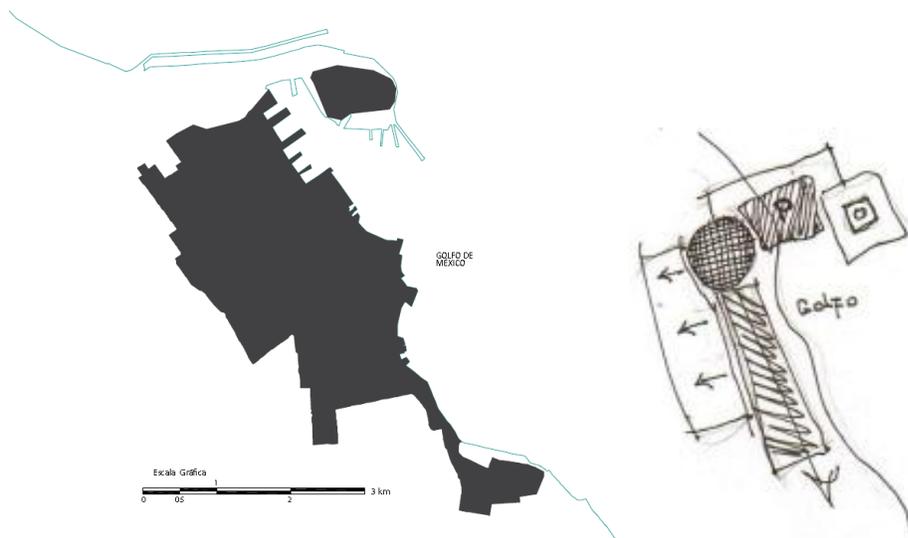


Figura 31 y Esquema 31. Veracruz. Plano y esquema elaborado por el autor. La ciudad cuenta con una mancha urbana compacta, ligada intensamente al puerto, pues era el eje de desarrollo y crecimiento de la ciudad desde entonces. A partir de este período es cuando inicia su camino hacia la conurbación con el municipio de Boca del Río, al sur de la ciudad.

¹³⁴. 100 ha que fueron necesarias para modernizar y ampliar el puerto.

¹³⁵. El proceso de conurbación se da cuando dos o más centros de población forman una entidad geográfica, económica y social (*Glosario de términos sobre asentamientos humanos*. Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras públicas, Colección Documentos básicos, 1978, p. 34).

El castillo de San Juan de Ulúa funcionó siempre como una línea de fijación que formaba una barrera de protección para la zona portuaria desde sus inicios. La posterior articulación con la ciudad, permitió que esta fuerte línea de fijación se convirtiera en una franja o cinturón de expansión, a través de la línea de conexión construida en el siglo XX.

3.1.5 La estructura de las ciudades en 1950

Las primeras décadas del siglo XX fueron años de rápido crecimiento demográfico y económico para las ciudades; la urbanización fue bien vista como un fenómeno de la modernización, y el proceso de concentración de población que se estaba gestando, reflejaba la prosperidad y, en consecuencia, cambios económicos y sociales significativos.

En este período las ciudades de Cartagena y Veracruz eran aún urbanísticamente incipientes y poco complejas, sin embargo, Cartagena contaba ya con su primer Plan Regulador elaborado en 1948.¹³⁶ Hacia 1940 en La Habana surgió la Ley Nacional de Urbanismo y el Plan Regulador de la ciudad que pretendían direccionar el crecimiento futuro de la misma. En general, fue un periodo de renovación de infraestructuras, se amplió el sistema hidráulico de la ciudad y se aumentó la conectividad a través de vialidades importantes como la articulación de la nueva terminal del aeropuerto con la avenida Rancho Boyeros. Por otro lado, se concluyó el malecón de La Habana entre 1950 y 1955, que integró el poniente con la ciudad central, dando como resultado un paseo marítimo hasta la bahía.¹³⁷

Estas obras fueron complementadas con equipamientos importantes como la Biblioteca Nacional, la alcaldía de La Habana, el Teatro Nacional, todos ellos construidos en la década de los cincuenta. Surgieron nuevas centralidades como corredores comerciales, al igual que en Cartagena comenzaron los programas de vivienda social y equipamientos para los estratos menos favorecidos: escuelas, el

¹³⁶. "Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito turístico y cultural de Cartagena de Indias, Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias", *Gaceta Distrital*, No. 131, 27 de noviembre de 2001. Primer Plan Regulador elaborado por José María Gonzales Concha, con la misión de facilitar el buen funcionamiento de la ciudad basándose en dos instrumentos: el plan vial y el plan de zonificación con un horizonte de 10 años.

¹³⁷. Juan Luis Morales Menocal, "La ciudad y sus constituciones", *op. cit.*

parque zoológico, la primera fase del barrio obrero de Luyanó en las inmediaciones del puerto. Para 1950 La Habana contaba con más o menos 45 barrios que formaban un tejido que ya comenzaba a ser disperso por ese gran espacio central que dividía el territorio, con características topográficas especiales, donde se encontraba el Río Almendares y la Loma de los Catalanes, que más adelante se convertiría en un espacio emblemático de la ciudad.

Por otro lado, la modernización del puerto en este período lo convirtió en el elemento más importante de la estructura. Un proyecto de gran envergadura surgió al final de los años cuarenta, el Parque-Bosque Almendares en un afán por recuperar el río e integrarlo a la morfología de la ciudad.

En ese proceso de articulación de las partes de la ciudad (véase Figura 32), se construyó la Vía Blanca en 1945, cuyo objetivo era relacionar los diferentes barrios con las vías de acceso a la urbe, es decir, conectarlas con su *hinterland* regional; de esta manera quedaron conectados los barrios del oeste y este con las centralidades existentes y el puerto, a través de avenidas, vías regionales y túneles, la línea, la calzada y el túnel de la bahía que enlazaría con la parte este del territorio. Esta política de articulación de la ciudad contribuyó, de alguna manera, a minimizar la dispersión de la ciudad y lograr así un tejido menos disperso y más homogéneo.

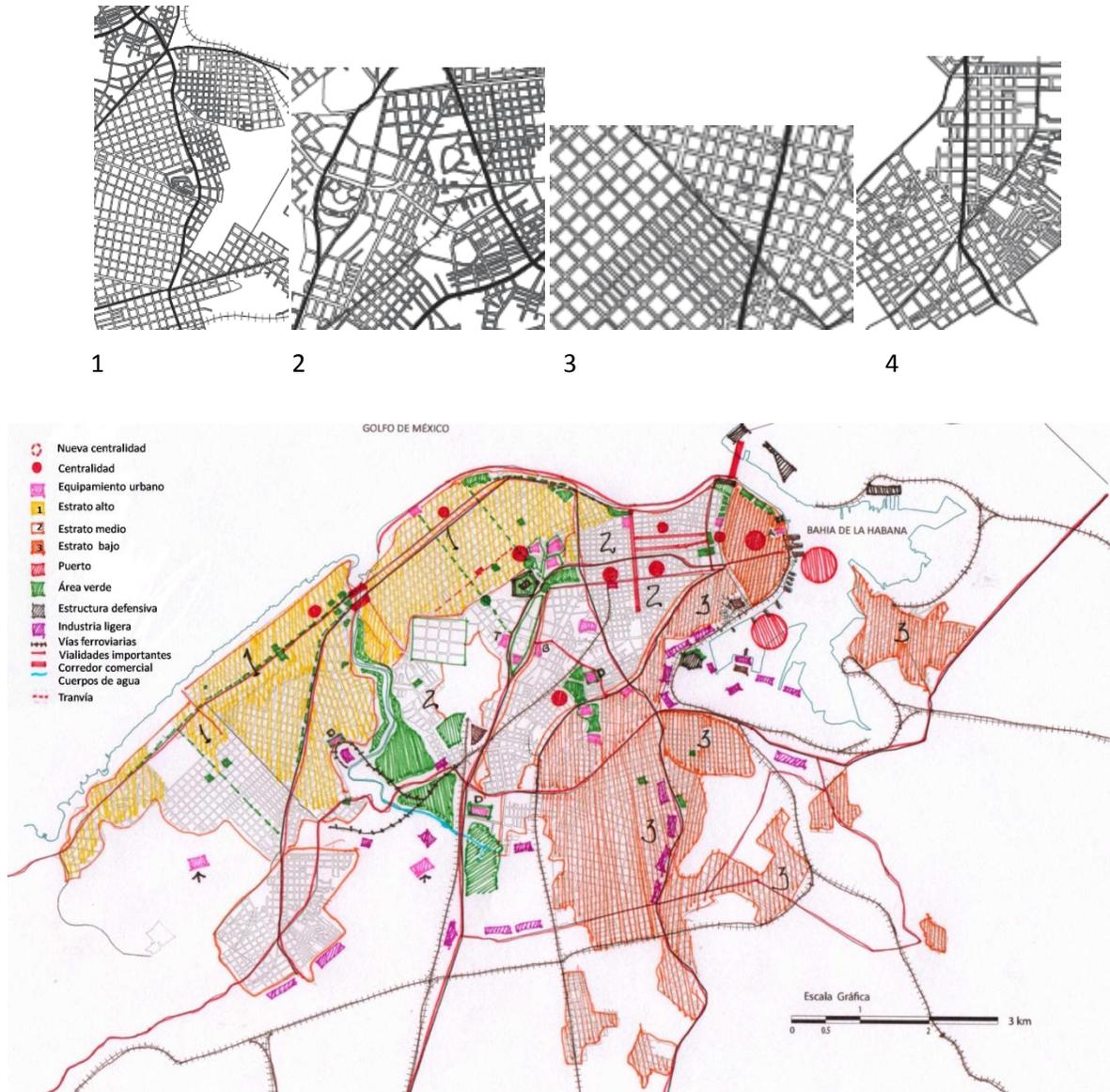


Figura 32. La Habana. En 1950 la ciudad se estructuraba con 5 componentes básicos: 1. El puerto; 2. La centralidad principal constituida por la ciudad original; 3. La segunda centralidad conformada por el sector de centro Habana donde se ubicaban los servicios administrativos y comerciales; 4. Las redes conectoras, vías férreas y carreteras; y 5. Los barrios o sectores consolidados.

En Cartagena surgieron nuevos barrios en el período, con un crecimiento lineal hacia el extremo sur-oriental del territorio. En el entronque, en la parte sur de la ciudad se concentró un número importante de nuevos barrios y se continuó el crecimiento de manera lineal siguiendo las vías del tren. Entre 1950 y 1953, hicieron su aparición 9 barrios, de los cuales algunos iniciaron con un Plan de 220

viviendas para trabajadores;¹³⁸ fue el caso de Martínez Martelo, en el entronque hacia el sur y Daniel Lemaitre hacia el norte de la ciudad con 60 viviendas.



Traza al centro del territorio que intercepta la línea del ferrocarril, la vialidad más importante de la ciudad.

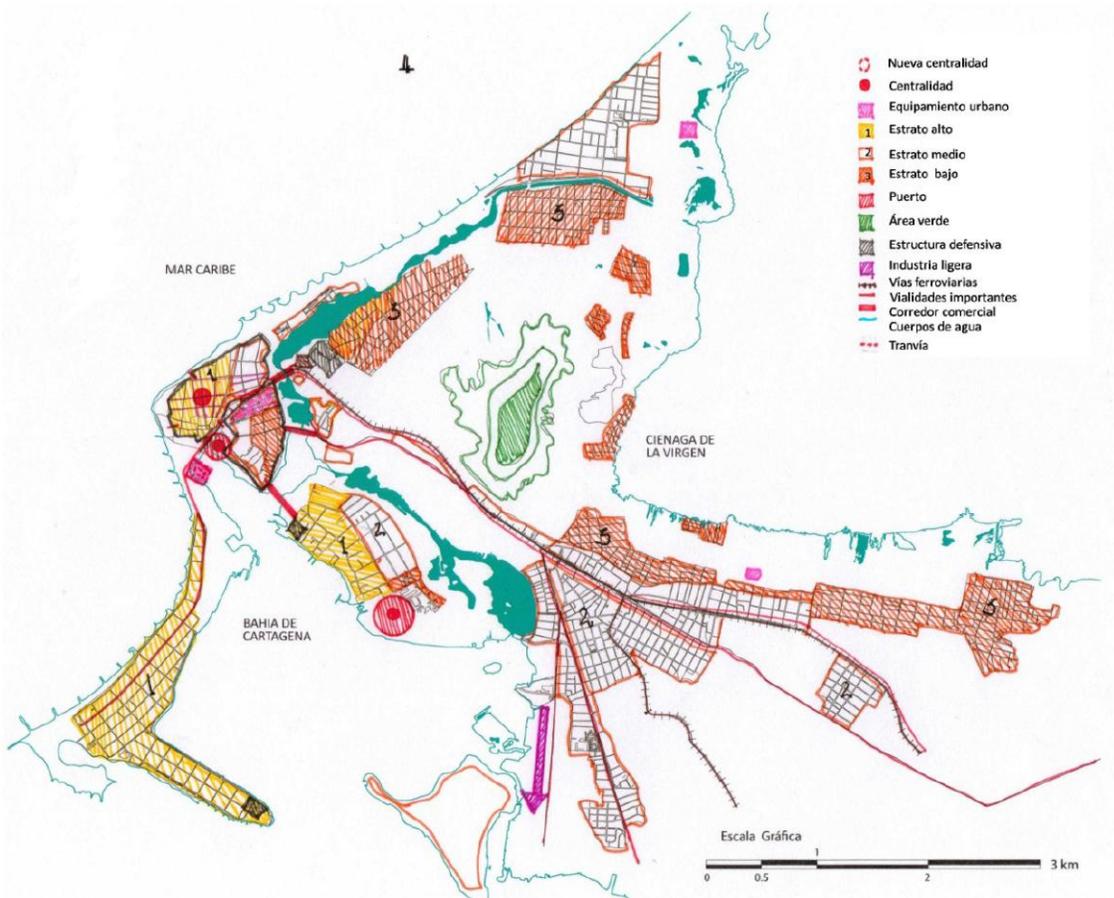


Figura 33. Cartagena se estructuraba con 4 componentes: 1. Una serie de barrios adheridos, la mayoría de ellos a las vías existentes que conservaban aún el modelo lineal de ciudad que en 1950 se tornaba radial si se toma en cuenta la expansión hacia el norte, el poniente, el sur y el sureste de la ciudad; 2. La centralidad principal (centro histórico); 3. El puerto, y 4. Una incipiente industria que empezaba a despuntar hacia el sur.

¹³⁸. Plan llevado a cabo en el país por el Instituto de Crédito Territorial, fue creado mediante Decreto de Ley 200 de 1939 con el fin de promover el acceso a la vivienda de las personas desfavorecidas económicamente(Eluniversal.com.co).

Más adelante, en 1974, se dio un crecimiento urbano significativo con la construcción de nuevas viviendas por el Instituto de Crédito Territorial, organismo gubernamental que se dedicó a construir vivienda de interés social hacia el suroccidente, la zona norte y la zona industrial de Mamonal. Se construyeron alrededor de 10,000 viviendas organizadas en barrios para estratos medios y bajos que cambiaron completamente el panorama urbano que hasta entonces existía. Se trazaron nuevas calles y avenidas hacia el interior del territorio. El eje principal de la ciudad, la avenida Pedro de Heredia, fue terminada en la década de los sesenta convirtiéndose en el eje estructurante de la misma. De la misma manera, se construyen ejes principales al interior de los barrios que conectaron con la avenida principal, empezando a tejerse una estructura más compleja de ciudad (véase Figura 33).

Veracruz consolidaba su zona alrededor del centro histórico, saturándola, siguiendo el mismo modelo colonial a partir de la agregación de manzanas a las ya existentes hacia el poniente y el sur. El puerto y su *hinterland* seguían siendo prioritarios para el desarrollo de la ciudad. Eran el eje del desarrollo y del crecimiento económico (véase Figura 34). Tal era la política del presidente en turno, por esta razón los elementos más importantes de la estructura giraban en torno al puerto.

Elementos como las vías del ferrocarril que se construyeron para dar accesibilidad a tres nuevos muelles en la zona portuaria. Nuevas bodegas para cargar, descargar y almacenar granos, complementaban las obras y conformaron la zona 1 del puerto que estaba orientada hacia la plaza de la república, sobre los terrenos ganados al mar.¹³⁹ La construcción de un dique seco en San Juan de Ulúa¹⁴⁰ formaba parte de ese programa de modernización de la infraestructura portuaria en la década de los cincuenta, fueron acciones concentradas en el puerto, pero que contribuirían de manera importante al crecimiento de la ciudad de Veracruz y del municipio de Boca del Río que fue el beneficiario del auge de

¹³⁹. Alejandro de Antuñano Maurer; Guillermo Tovar de Teresa y Carlos González Manterola, *Veracruz primer puerto del continente*, México, Gobierno del Estado de Veracruz- Fundación ICA, A. C., 1999, p. 236.

¹⁴⁰. *Ibid.*

industrialización, multiplicando por siete su población en tres décadas y conurbándose con la ciudad central.¹⁴¹

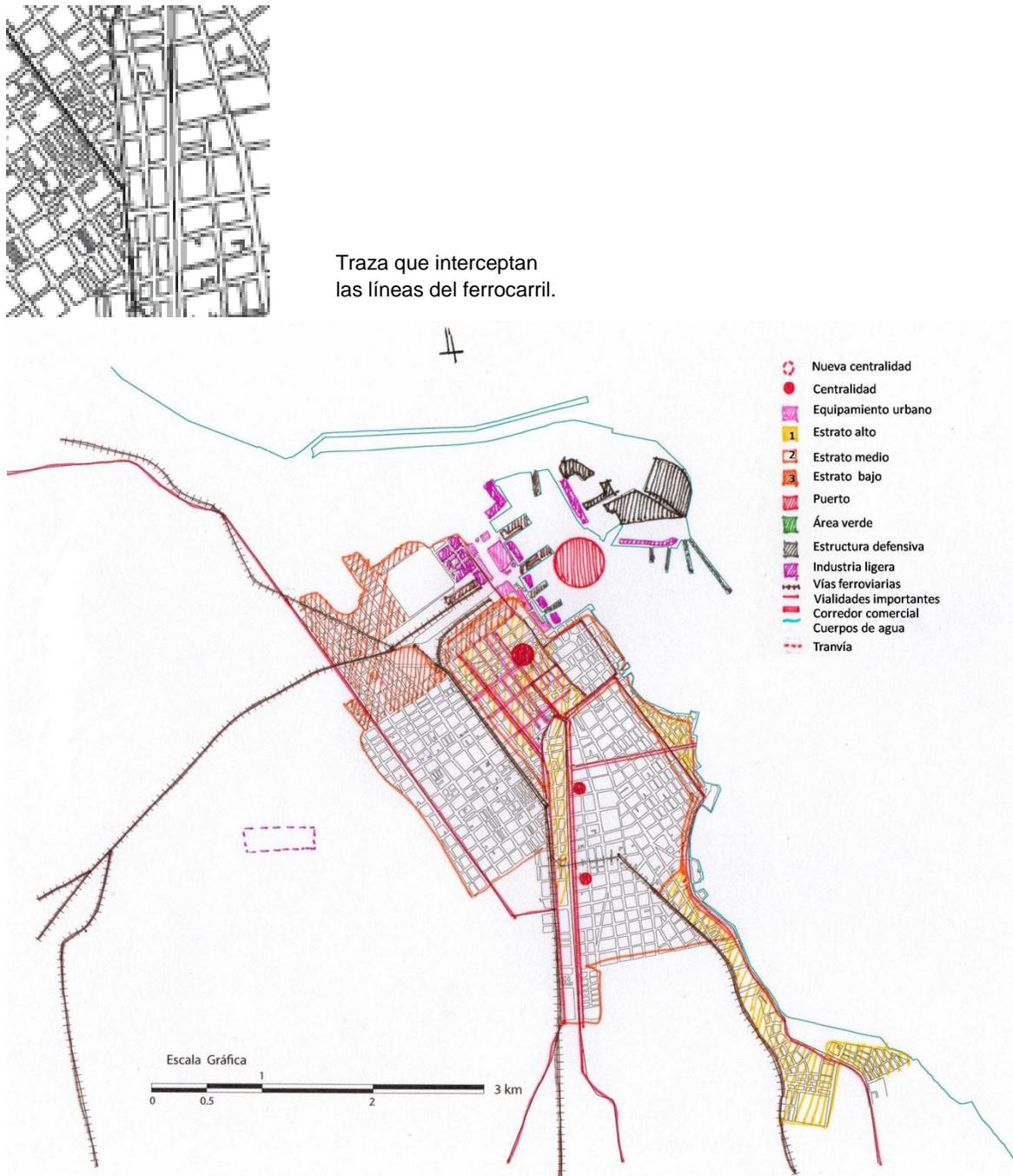


Figura 34. Veracruz. El puerto era el principal componente de la estructura, a éste se añadían los demás elementos que lo complementaban. La ciudad central en segundo lugar, los elementos de conexión, las vías férreas y carreteras y la centralidad principal constituida por ésta.

¹⁴¹. *Ibíd.*, p. 234.

Las redes o vialidades importantes de la ciudad en 1950 la formaban las vías férreas que salían del puerto y conectaban con la ciudad de México, hacia el norponiente y sur de la ciudad. La ciudad colonial seguía conservando sus características originales y seguía siendo el centro financiero y de servicios.

Un importante factor que contribuyó a un incipiente mejoramiento de la ciudad, fue el fomento de las actividades turísticas en este período que aportaron nuevas obras a la ciudad. Se construyeron hoteles como el Mocambo y un hotel para empleados federales entre Veracruz y Boca del Río, se mejoraron las instalaciones de los pocos hoteles existentes en la ciudad; el Palacio Municipal fue un elemento más de atracción para los turistas por las obras de remozamiento del mismo. Veracruz iniciaba una nueva etapa a partir de 1950 que cambiaría drásticamente sus características de ciudad tradicional que hasta poco antes conservaba.

3.2 Consideraciones finales

La estructura de las ciudades en 1950 fue claramente diferente, como se observa en los esquemas anteriores. A diferencia de la ciudad del siglo XX que presenta saturación de sus áreas urbanas en el caso de Cartagena y Veracruz, y fragmentación en el caso de La Habana; siendo el turismo y el puerto los elementos más importantes en la economía de este período. La ciudad desarrolló sus propias dinámicas demográficas, económicas, físicas que la hicieron distinta. La Habana en ese tiempo era una ciudad con un nivel mayor de complejidad urbana, ya era una ciudad policéntrica,¹⁴² es decir, con más centralidades que daban la pauta para la extensión de la mancha urbana y una estructura que se acomodaba a las circunstancias geográficas y económicas de la ciudad. Se comenzaba a vislumbrar como una ciudad dispersa a partir de este período, en el que el proceso de conurbación con los pueblos cercanos fue inevitable, gracias a las vías que daban acceso a centros de actividad y municipios circundantes. El puerto contribuyó de manera importante a la dispersión, por ser sus zonas aledañas las que se poblaban más rápidamente por los trabajadores del mismo.

¹⁴².Con dos o tres núcleos de servicios repartidos en la mancha urbana.

En el caso de Veracruz, la estructura compacta se explicaba por la importancia que el puerto ha tenido y ha significado para la ciudad. Se podría decir que todavía, en la mitad del siglo XX, Veracruz seguía conservando su condición de puerto, y es por esta razón que la ciudad se compacta y aglutina alrededor de él, expandiendo su territorio pegado a la costa.

Cartagena en un modelo lineal que se repitió hacia el norte y poniente de la ciudad, en una intención de posesión del territorio aprovechó las líneas del tren y las vialidades para facilitar la expansión de la mancha urbana. Siguió siendo la ciudad colonial la única centralidad para los habitantes en el período, y el puerto y las funciones ligadas a éste el equipamiento más importante de la misma. La función industrial inició su despegue hacia la parte sur de la ciudad con acciones importantes que dejaron ver el impulso en materia urbana a partir de 1950.

CAPÍTULO 4

4.1 1900 El cambio de siglo

La ciudad de 1950 sentó sus bases en los hechos y circunstancias que vivieron las ciudades al comenzar el siglo XX. La Habana al principio de éste contaba con una población de 250,000 habitantes,¹⁴³ 240,000 más que Cartagena y 220,000 habitantes más que Veracruz. Diferencia que evidenciaba el atraso estructural y de desarrollo urbano de Cartagena y Veracruz en el mismo período (véase Figura 35).

El crecimiento de la población en La Habana a principios del siglo se explica a partir de la bonanza procedente de las explotaciones agrarias que trajo como consecuencia una fuerte dinámica en el comercio y una industrialización incipiente, que hizo que la ciudad se convirtiera, desde entonces, en un lugar codiciado por migrantes extranjeros de España y Latinoamérica.¹⁴⁴

¹⁴³ . Censos de Población.

¹⁴⁴ . El 40.3% de extranjeros del 100% que llegaba al país, se quedaba en La Habana; sin embargo, este porcentaje disminuyó en los años posteriores.

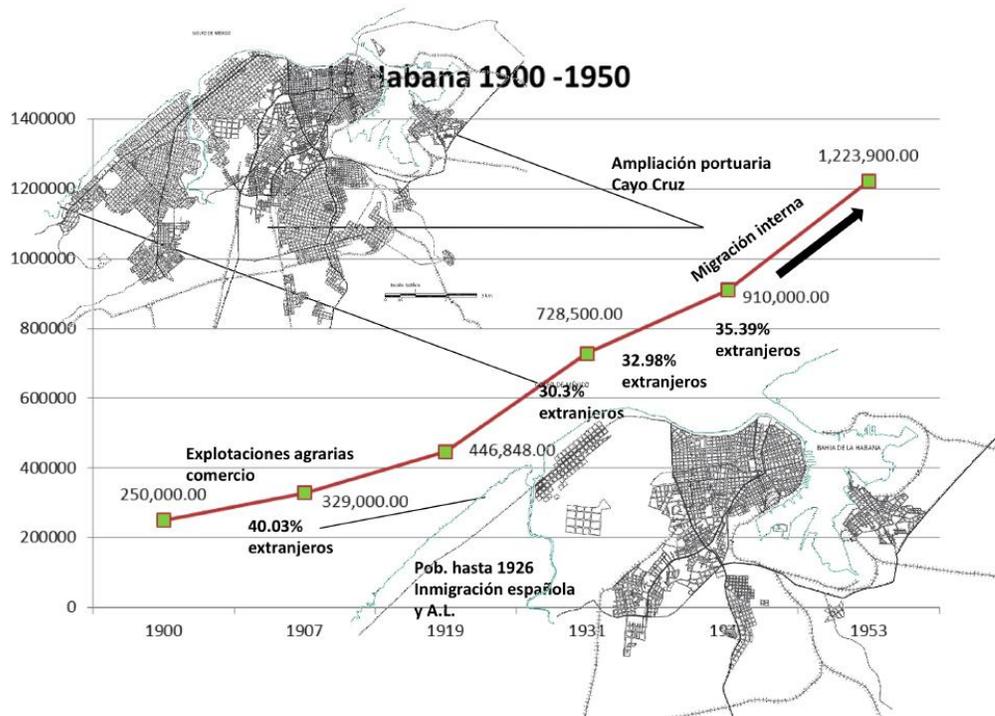


Figura 35. La Habana. Hubo un crecimiento poblacional importante al comenzar el siglo que pasó de 329,000 en 1907 a 728,500 en 1931. Posteriormente fue la inmigración interna la que contribuyó al crecimiento poblacional.

Las inmigraciones se sucedieron hasta 1926, gracias a las condiciones y oportunidades que brindaba el país. De ahí el crecimiento de la mancha urbana hacia la zona sur poniente de la ciudad, con la construcción de barrios populares y hacia el oeste con el surgimiento del barrio Miramar, un conglomerado de estrato alto que se beneficiaba del alto potencial paisajístico de la zona.

Cartagena, en cambio, comenzó el siglo recuperándose demográfica y económicamente en una línea en ascenso hacia una nueva etapa para la ciudad, pasó de 9,681 habitantes en 1905 a 111,300 en 1951 (véase Figura 36), fue un período con oportunidades de trabajo para la población producto del crecimiento del comercio exterior y a la modernización del puerto que cambió de ubicación en 1933 y creó oportunidades de empleo para la población, además de que se posicionó como el primer puerto del país. Por otro lado, surgió una incipiente industria en la ciudad.

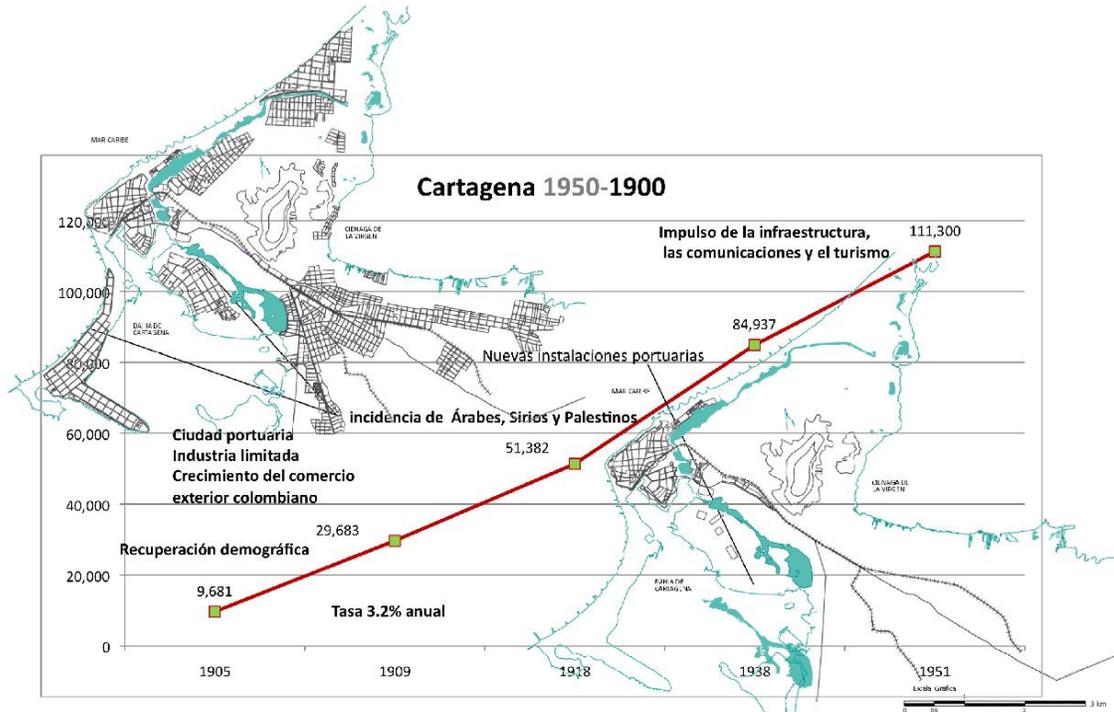


Figura 36.Cartagena. Impulso económico 1880-1920. El ferrocarril y el puerto significaron más empleo para la población, presentando un superávit operacional entre 1921-1930 y la etapa de 1925-1932 fue llamada “período dorado”.

Asimismo, las expectativas generadas en torno a las acciones que la compañía canadiense Andian NC,¹⁴⁵ inició con la construcción de un oleoducto en Cartagena para exportar petróleo, contribuyó en el desarrollo económico de la ciudad y en un proceso de urbanización que dio pie al acelerado crecimiento a partir de 1950. En el aspecto urbanístico, fue una etapa de consolidación de los barrios extramuros y el inicio de una expansión lineal a lo largo de la vía del tren y los caminos existentes. Para Veracruz el cambio de siglo significó un período de construcción de importantes obras de infraestructura que beneficiaron al puerto y a la ciudad. La modernización del puerto consistió en el acondicionamiento de los servicios de alumbrado, correos, telégrafos, aduanas, almacenes terminales, etc. La década de los 20, la inauguración de nuevas instalaciones portuarias a principios del siglo, trajo consigo el auge económico que brindó mejores

¹⁴⁵. La Andian NC contribuyó en gran medida al impulso urbanístico de la ciudad. La consolidación de los barrios de estrato alto se dieron gracias a la compra de terrenos y construcción de vivienda para sus empleados. Varios equipamientos importantes de la ciudad fueron construidos por esta compañía.

oportunidades para la población circundante que no resolvía su problemática social y económica.

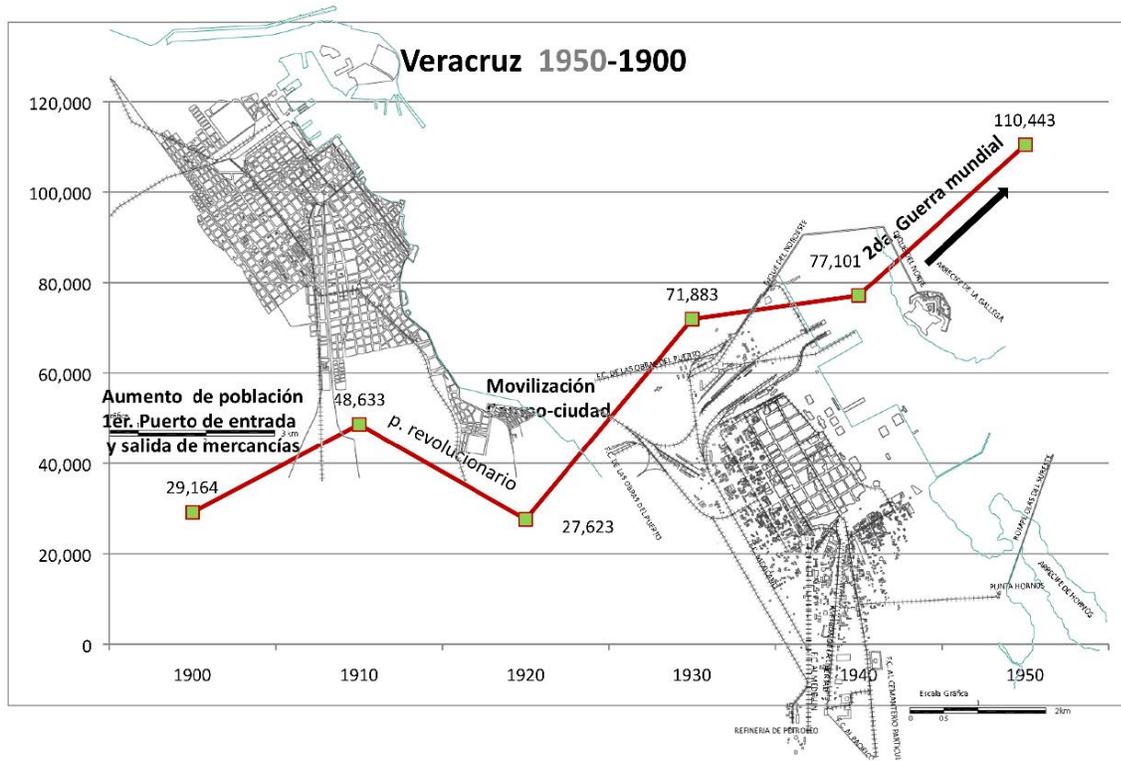


Figura 37. Veracruz se convierte en el “Centro Mercantil más destacado de la época”, con la activación de su economía, aunque el proceso de urbanización sea lento en el país. Se presenta una importante inmigración cubana y de españoles. En 1878 habían 1,761 inmigrantes, en 1900, 3,115 y en 1910, 5,319.

Hasta 1930 la ciudad alcanzó una población de 71,883 habitantes (véase Figura 37), con un ascenso poblacional que desde entonces en el puerto ya no cambiaría hasta la actualidad, salvo en las primeras décadas del siglo debido al periodo revolucionario cuando la población disminuyó repentinamente de 48,633 habitantes que tenía en 1910, a 27,628 en 1920, para luego empezar una nueva dinámica.

4.1.1 El puerto, el ferrocarril y la ciudad

El siglo XX representó una nueva fase en la dinámica de las ciudades portuarias respecto de siglos anteriores; no obstante su importancia en la vida urbana, aún vigente, las nuevas condiciones demográficas, económicas, sociales, políticas y

funcionales principalmente, obligaron a plantear nuevos escenarios que se agregaron a las expectativas de desarrollo y crecimiento económico que concluyó en la modernización de la infraestructura portuaria, punto de entrada del crecimiento y en una carrera por alcanzar el protagonismo en sus respectivos países.

Para la ciudad de La Habana, la más avanzada en las experiencias urbanas, la entrada al nuevo siglo representó un momento trascendental para su ciudad capital. En los inicios, pese a encontrarse todavía en manos norteamericanas, significó un período de crecimiento y transformación, al igual que para las otras dos ciudades, Cartagena y Veracruz. En 1900 la dualidad ciudad-puerto, seguía siendo tan importante como en los primeros años de la colonia, cuando el puerto era el alma de las ciudades, la preeminencia, aunque con diferentes matices; durante la colonia el puerto era, incluso, más importante que la plaza, era el lugar donde la gente confluía para comerciar, pero también para socializar.

En el siglo XX, con la diversificación de las ciudades, la actividad portuaria se comenzó a consolidar junto con otras tantas funciones de la ciudad, sobre todo en La Habana, donde el puerto fungía como un gran centro de servicios terciarios de apoyo al comercio internacional.¹⁴⁶ En las primeras décadas del siglo, apenas se vislumbraba la ampliación portuaria que más adelante, en los años 50, se llevaría a cabo hacia el sureste de la bahía, en la ensenada de Guasabacoa.

Como consecuencia de lo anterior, se observan cambios en la estructura urbana existente, como la sustitución del arsenal a la orilla de la bahía, por la Estación Central de trenes que proveía al puerto, además de ser la cabecera del nudo ferroviario de La Habana (véase Figura 38). También habría que mencionar el impacto que tuvo sobre el crecimiento de la mancha urbana hacia el sur, como resultado del flujo migratorio primero de extranjeros hasta 1926, que arribaron sobre todo de España y de América Latina, aprovechando las facilidades migratorias y las expectativas económicas y políticas producto de la intervención

¹⁴⁶ . Juan Luis Morales Menocal, “La ciudad y sus constituciones”, Nuevo Mundo Mundos Nuevos (en línea). Cuestiones del tiempo presente 2009. A finales de los años 30 la inversión norteamericana representaba el 27.3% en América Latina, cuando a principios del siglo, 1913, era de 17.7%.

norteamericana y, segundo, de la migración interna del campo a la ciudad que provocó un crecimiento acelerado de la ciudad terciaria, cuyo resultado fue que la población se duplicara en pocos años.

De tal manera que en estos primeros años del siglo, la población se incrementó de 329,000 habitantes en 1907, a 363,506 y 446,898 si se consideran las poblaciones cercanas que ya estaban conurbadas e integradas al contexto urbano continuo en 1919: Guanabacoa, Regla y Marianao, hasta llegar a 562,968 habitantes en 1925.¹⁴⁷ La población rural se concentró en las inmediaciones del puerto por las actividades de servicios que brindaba, dada la escasa demanda de mano de obra por la tecnificación de la producción agrícola.

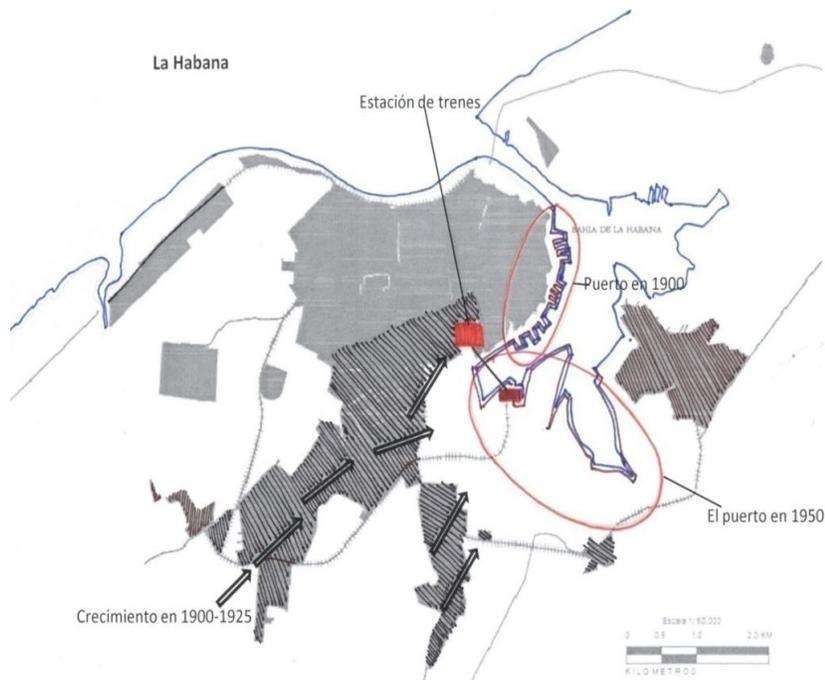


Figura 38. *La Habana*. El puerto y el ferrocarril contribuyeron en el crecimiento de la zona sur del territorio. La ubicación del puerto y la central ferroviaria generaron una centralidad importante para la población trabajadora de la zona portuaria.

¹⁴⁷. Andrés Keri, "Desarrollo funcional de la ciudad de La Habana", en *Revista de Geografía*, Volumen XVIII, Barcelona, 1984, p. 114.

En el caso de Cartagena y Veracruz, iniciaban el siglo con un puerto modernizado y reactivado, aunque no alcanzaban aún el grado de consolidación del puerto de La Habana. El puerto de Cartagena comenzaba a recuperar el protagonismo económico que había perdido por las guerras de independencia. Sin embargo, desde la última década del siglo anterior contaba con la habilitación de un viejo muelle, el de la Machina al poniente de la ciudad, que permitía la entrada de barcos de gran calado y también, en conjunción con el ferrocarril, se convirtieron en la base de la economía local del período 1900-1950.

Un factor fundamental en la primera mitad del siglo XX para el resurgimiento del puerto de Cartagena y desarrollo de la ciudad, fueron los años entre 1925 y 1932 conocido como “período dorado” de la ciudad. La AndianNationalCorporation¹⁴⁸ logró posicionar de nueva cuenta al puerto como el primero del país entre 1928 y 1941. La suma de estas circunstancias tuvieron como resultado el desarrollo económico y la prosperidad de la ciudad.

Lo anterior contribuyó al crecimiento físico y demográfico que a partir de 1940 fue significativo, ya que desde 1933 el puerto había iniciado sus operaciones en las nuevas instalaciones ubicadas en las afueras de la ciudad, en la Isla de Manga¹⁴⁹ al sur-orienté del centro histórico (véase Figura 39). El crecimiento demográfico fue considerable debido la recuperación económica y, por consiguiente, el surgimiento de nuevas oportunidades de trabajo para la población, lo que creó la necesidad de impulsar las áreas que estaban creciendo en las zonas extramuros de la ciudad. Para entonces, la ciudad contaba con una población total de 29,783 habitantes en 1909.¹⁵⁰

¹⁴⁸. La compañía canadiense Andian National Corporation firmó un contrato con el gobierno nacional para construir un oleoducto y exportar petróleo desde el Departamento de Santander, al orienté del país, hasta la bahía de Cartagena en Mamonal, zona industrial de la ciudad.

¹⁴⁹. Sergio Paolo Solano, “De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del gran Caribe en el siglo XIX”, Colombia: Universidad de Cartagena de Indias, Facultad de Ciencias Humanas, 2010.

¹⁵⁰. María M. Aguilera Díaz y Adolfo Meisel Roca, “La isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005”. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 109, enero de 2009.

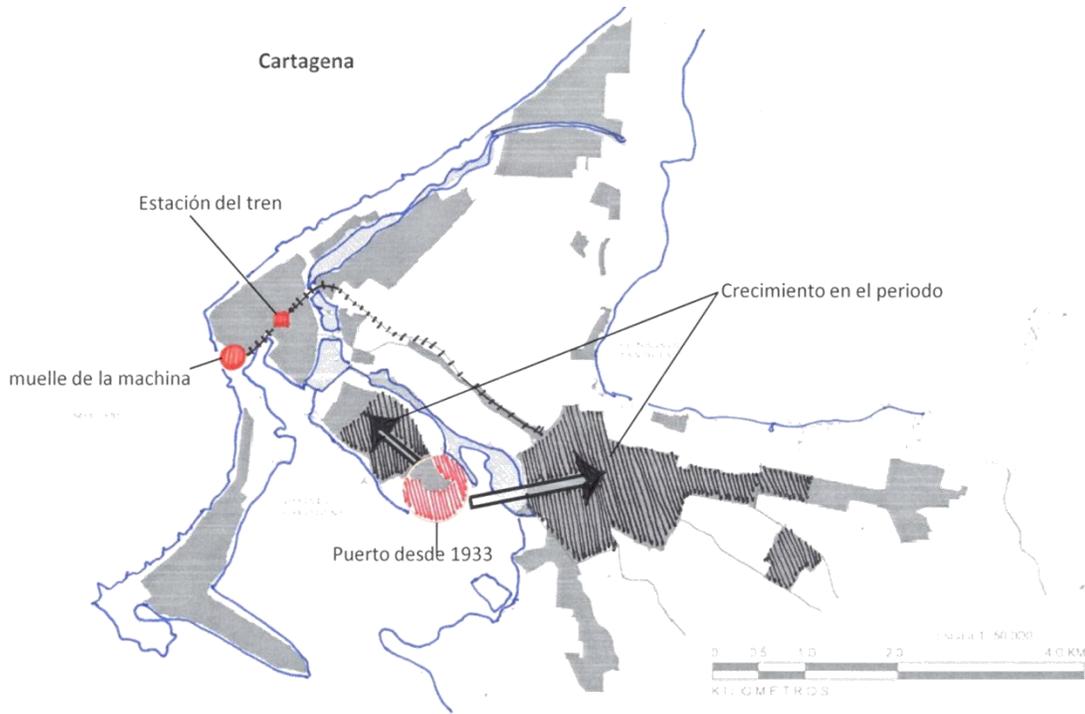


Figura 39. Cartagena. En los inicios del siglo el puerto aún era parte de la centralidad del núcleo tradicional, favoreciendo de alguna manera la operatividad del mismo dada su ubicación. Posteriormente, cuando se traslada a la Isla de Manga ejerce una fuerte atracción en el crecimiento de la zona central del territorio.

La población pasó de 9,681 habitantes en 1881, a 84,937 en 1938 y hasta los años 50 se ubicó como la tasa de crecimiento más alta en toda su historia, en un 3.2% superior en 0.8% puntos porcentuales a la de Colombia (2.4%); aunque en comparación con las otras ciudades del país no fue muy notable. Entre 1930 y 1940 la ciudad comenzó una dinámica de expansión, urbanizándose hacia la parte sur del barrio de Manga, alrededor del puerto y la parte central del territorio, próxima también al puerto, de forma lineal siguiendo las vías férreas y los caminos existentes.

El puerto de Veracruz, producto de una política llevada a cabo en el largo período presidencial de Porfirio Díaz (1875-1910), se constituyó en la cabeza de

un sistema de puertos integrados que reforzaron el importante movimiento marítimo que desde finales del siglo anterior ya empezaba a darse.¹⁵¹ El puerto se consolidaba en el primer decenio del siglo como el principal centro comercial con el exterior, gracias al sistema ferroviario orientado hacia el norte y Golfo de México, reforzando la importancia del eje México-Veracruz interconectando ciudades del norte con el conjunto de ciudades del altiplano y propiciando el crecimiento de la ciudad. Veracruz fungía como el centro principal de este sistema ferroviario, dando cabida a amplios mercados regionales.

Así como en la ciudad de Cartagena, el ferrocarril significó para Veracruz el progreso económico y un crecimiento urbano y demográfico importante, 5.0% anual, uno de los más altos en el país para este período,¹⁵² además de su condición de principal puerto de entrada y salida de mercancías del país. En los años de 1921 a 1930 Veracruz empezó a ganar población después de un período incierto propiciado por el movimiento revolucionario que fomentó la movilización de la población del campo a las ciudades que brindaban cierta seguridad. De 1920 a 1930 Veracruz pasó de tener una población de 27,623 habitantes a 71,883.¹⁵³ En 1902, Veracruz inauguraba su nueva y ampliaba zona portuaria ganando cerca de 100 hectáreas¹⁵⁴ al mar (véase Figura 40), lo que permitió consolidar su infraestructura, diques, rompeolas, muelles, que marcaron una nueva zona de transición entre la ciudad y el mar, pero además con una serie de equipamientos que comenzaban a transformar la estructura de la urbe: faros, aduana marítima, correos, telégrafos, etc., fortaleciendo un área funcional de la ciudad y, al mismo tiempo, definió y saturó el territorio hacia el frente marino. Por otro lado, hacia el sur y poniente del territorio, la ciudad se compactaba en una relación de dependencia con la zona portuaria.

¹⁵¹. Para principios del siglo, el puerto de Veracruz ya manejaba el 75% de la carga marítima proveniente de y hacia el exterior.

¹⁵². Luis Unikel, *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico...*, op. cit., p. 24.

¹⁵³. Estadísticas históricas.

¹⁵⁴. Oswaldo Gallego Jiménez, *Organización espacial del corredor turístico...*, op. cit., p. 174.

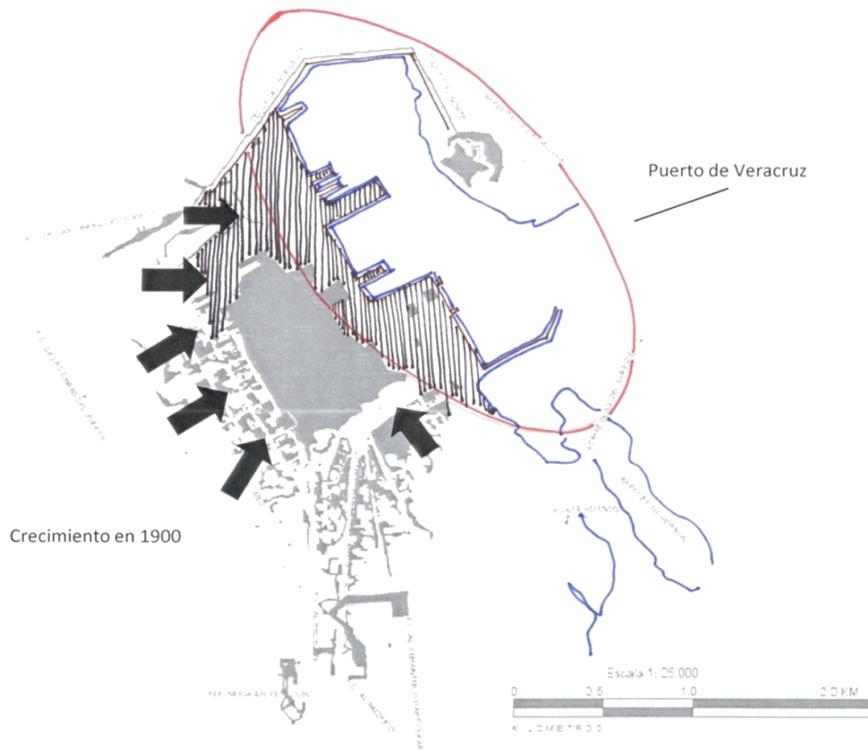


Figura 40. Veracruz. El puerto constituía la principal jerarquía de la ciudad, junto al ferrocarril. El puerto se posicionaba en el exterior como el principal centro comercial, también por su sistema ferroviario.

4.1.2 Expansión y estructura en la ciudad

El proceso de expansión física del área urbana de las tres ciudades en el cambio del siglo XIX al siglo XX, tuvo dinámicas diferentes. Las condiciones económicas y sociales no permitieron, en los casos de Veracruz y Cartagena, el crecimiento y desarrollo de las ciudades. En La Habana el proceso de expansión se inició desde la primera mitad del siglo XIX, producto de una prosperidad que se reflejaba en un fuerte crecimiento poblacional en el transcurso del siglo, período en el que se triplicó el número de habitantes y el crecimiento del perímetro urbano en más de cuatro veces como resultado de la demanda de suelo.

La Habana iniciaba el siglo XX dando continuidad de manera acelerada a grandes obras que drásticamente transformaron la estructura de la ciudad. El momento histórico que vivía el país marcado por la independencia política, las

fuertes oleadas de inmigrantes jornaleros y peones que demandaban un espacio en la ciudad, así como la solicitud de suelo por parte de la burguesía para sus actividades económicas y sociales, los altos precios del azúcar y el incremento de las inversiones norteamericanas, fueron circunstancias determinante para el crecimiento y la expansión de La Habana en las primeras décadas del siglo.¹⁵⁵

La ciudad aumentó de manera considerable la red de vialidades, funcionando como brazos que se extendieron en un afán por alcanzar y comunicarse con el interior del territorio, consolidando una trama urbana incipiente que fue propiciando mayor cabida a la población trabajadora. De esta manera se configuró una compleja y extensa área metropolitana, discontinua y heterogénea que en las primeras décadas del siglo pasaba de los 235,981 habitantes de 1899, aproximadamente a 728,500 en 1930.

Una clara tendencia de ocupación del espacio por la población en los inicios del siglo se manifestó hacia los ejes sur y oeste (véase Figura 41). Por el lado sur, la ciudad y, principalmente, el puerto lograron comunicarse desde la antigua puerta de La Muralla, en las inmediaciones del casco antiguo, con la periferia de entonces, donde surgieron los barrios de clases medias, trabajadoras y obreras, motivadas por la instalación de los almacenes y mercados mayoristas a lo largo de los ejes viales, influenciados por la necesidad de relación del puerto con el interior del país.¹⁵⁶

El crecimiento de la mancha urbana iba conformando un núcleo denso que abarcaba zonas importantes de la ciudad: La Habana vieja, los alrededores del arsenal, la estación del ferrocarril y siguiendo la calzada, de manera lineal, los primeros asentamientos que consolidarían, más adelante, la zona sur con los barrios de Santos Suárez, Luyanó, la Víbora, Lawton, etc. Por el otro lado, la incipiente urbanización del Vedado con vocación elitista que bordeaba y ocupaba la costa hacia el oeste de la vieja ciudad.

¹⁵⁵. Francisco D. Morillas Valdés y Diamela María Morillas Naún, *La Habana: ciudad monumental. Balance de su desarrollo arquitectónico urbanístico en la República (1902-1959)*, La Habana, p. 6.

¹⁵⁶. Juan Luis Morales Menocal, "La ciudad y sus constituciones...", *op. cit.*

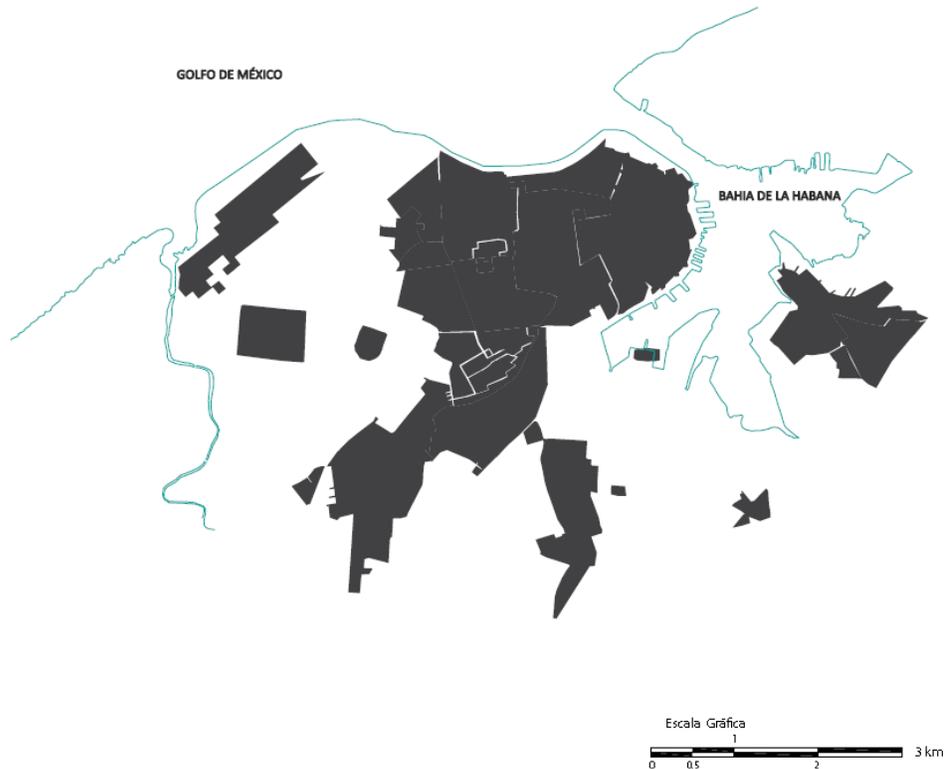


Figura 41. *La Habana.* En 1900 la extensión de la mancha urbana de la ciudad alcanzaba proporciones significativas. Por un lado, continuaba el modelo iniciado en 1800 siguiendo el orden que marcaba el territorio y, por otro, se observa el surgimiento de pequeñas manchas en zonas más alejadas del territorio ya consolidado y en los bordes del mismo, mostrando una estructura un tanto dispersa que abrazaba al territorio en un afán por prever un futuro crecimiento, en un modelo de compactación, como así se dio, hacia el interior llenando los espacios vacíos dejados en el proceso. En este lapso de tiempo la ciudad logró ganar una superficie total de aproximadamente 10 Km².

La ciudad de La Habana descolló su potencial urbanístico y arquitectónico en un despliegue de nuevas construcciones y complejos de vivienda y servicios que extendieron la mancha urbana en todas direcciones desde principios de siglo. En 1929 se realizó un proyecto para la construcción de un barrio obrero localizado en una zona industrial al sur de ciudad, se trataba de un complejo de 100 viviendas con todos los servicios complementarios. De esta manera, La Habana, logró urbanizarse compactando el territorio que en el siglo pasado parecía disperso. Su población en la década de los 20 duplicó la de finales del siglo XIX y la triplicó en los años 40.¹⁵⁷

¹⁵⁷. Francisco D. Morillas Valdés y Diamela María Morillas Naún, *La Habana: ciudad monumental. Balance de su desarrollo...*, op. cit.

Una obra importante que comenzó a definir la trama urbana en el arco norte de la ciudad y a delimitar su área costera —lo que hoy corresponde a Centro Habana—, fue la construcción del primer tramo del malecón desde la salida de la bahía hasta el torreón de San Lázaro, que más adelante, entre 1924 y 1930 se unió al segundo tramo que se construyó hasta la avenida de los presidentes, conformando la avenida del puerto que daba continuidad al eje anterior y establecía una relación espacial entre el malecón y el centro histórico.

Para el mismo período, Cartagena apenas experimentaba su primera etapa de expansión alcanzando una superficie de 6.25 Km² los cuales se caracterizaban por una dispersión en los nuevos núcleos urbanos y, por consiguiente, en una baja densidad (véase Figura 42). Es hasta los primeros años del siglo XX cuando este fenómeno de expansión comenzó a ser importante, primero por la destrucción de todos los baluartes y lienzos de muralla en los primeros años; segundo, con la construcción de puentes sobre los canales que bordeaban el recinto amurallado, que pondrían en comunicación las zonas extramuro; y tercero, la definición de vialidades que determinaron las direcciones de la expansión.¹⁵⁸

A partir de 1905, Cartagena establecía una importante conexión de la ciudad antigua con tierra firme a través de puentes. El primero, el puente Heredia, se unía con la vía que en ese momento articulaba los caseríos que existían fuera del recinto amurallado y, además, la línea del ferrocarril Cartagena-Calamar. Entre otros caseríos se encontraban el Pie de la Popa, el Cabrero, el Espinal y el Pie del Cerro que más adelante funcionarían como las zonas de asentamientos de los estratos altos y de menores recursos de la población.

¹⁵⁸. Redondo Gómez Maruja, *Cartagena de Indias. Cinco siglos de Evolución Urbanística*, Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 2004, p. 132.

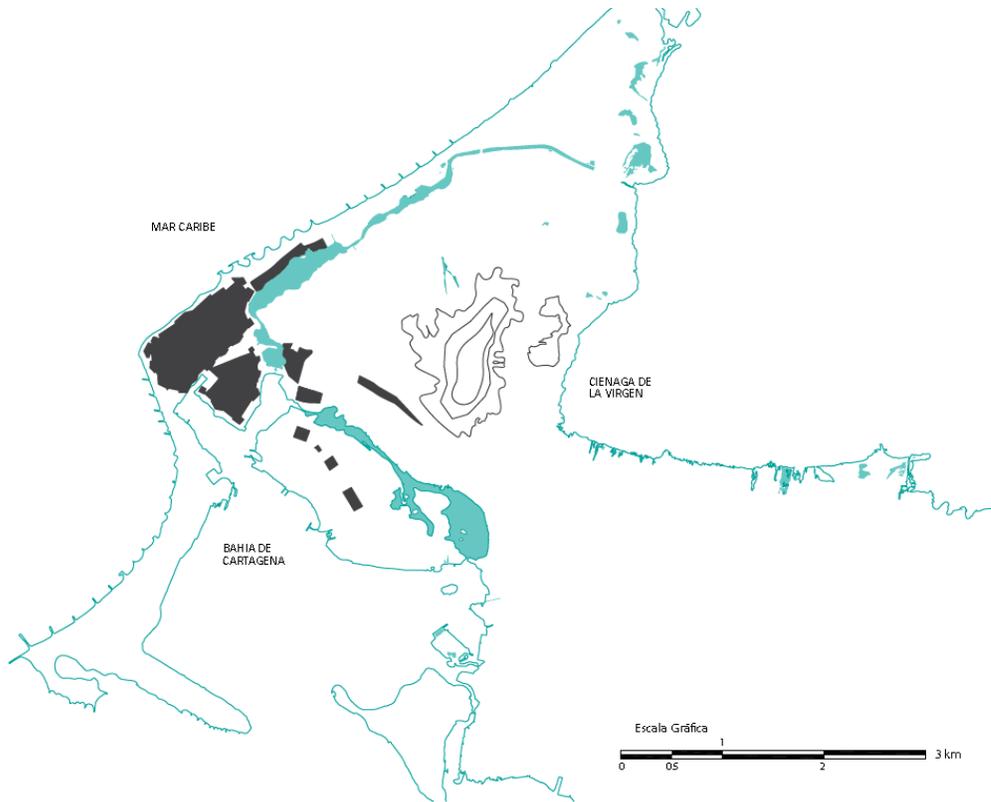


Figura 42. *Cartagena*. Era todavía un asentamiento incipiente con haciendas y bohíos que empezaban su transición hacia la consolidación de barrios residenciales alejados del núcleo original. El rápido crecimiento demográfico que se inició en la etapa final del siglo XIX, creó la necesidad de un crecimiento extramuros que se dirigió principalmente a lo largo de los caminos existentes generando al principio un crecimiento lineal y disperso.

Un segundo puente, el Román, establecía, en esos mismos años, una relación sustancial entre el arrabal de Getsemaní con la Isla de Manga que a finales del siglo XIX había comenzado su escalada en la conformación de un barrio residencial hacia el sur-poniente de la ciudad, a orillas de la bahía de Cartagena. Entre 1916 y 1924 se demolió un amplio lienzo de muralla entre la entrada principal a la ciudad antigua llamada la boca del Puente y el límite de la ciudad antigua, que abrió la ciudad hacia la segunda isla, al sur, y se conectaba al oriente con barrios como el Espinal y Toríces. En este sentido, la ciudad antigua lograba su articulación con tierra firme por sus lados norte y sur con los barrios que iniciaban su proceso de urbanización y que más adelante establecerían sus

propias conexiones entre sí, dando cohesión a una gran mancha urbana que se consolidaría hacia mediados del siglo XX.¹⁵⁹

En este período, la mancha comenzaba a robustecerse hacia los cuatro puntos de la ciudad. Desde la década de los años 20 y 30 surgieron una serie de barrios que abrieron el abanico de la expansión, hacia el sureste y norte de la ciudad; barrios como el Prado, Bruselas, Boston, Armenia, etc., se concentraron en el punto medio de la ciudad, marcando posibilidades hacia el sur y sureste. Hacia el sureste y a la orilla de la bahía de Cartagena, surgió una extensa urbanización mixta: el Bosque en 1920,¹⁶⁰ con características residencial e industrial. Más adelante el Instituto de Crédito Territorial, instancia gubernamental de apoyo a la urbanización y vivienda popular, inició la construcción de muchas obras de vivienda en la ciudad conformando un importante barrio con 220 viviendas, el barrio de Martínez Martelo, el cual densificó el punto medio de la ciudad y el Bosque, logrando la continuidad de la mancha urbana hacia el sur.

Por el lado norte, el crecimiento de nuevos barrios por la línea costera y el barrio de Toríces iniciaron su proceso en 1913 abriendo una nueva posibilidad de expansión de la ciudad. De la misma manera, la lengua de tierra, al poniente del centro histórico conocidas como Bocagrande y Castillogrande, comenzaron el camino hacia la saturación del territorio insular gracias a la compañía canadiense que, como se mencionó anteriormente, llevó a cabo obras importantes en la ciudad contribuyendo a la expansión de la mancha urbana a través de la compra de terrenos para sus trabajadores en esas mismas zonas, en la Isla de Manga, alrededor de la bahía y en el sector industrial de Mamonal.

Se suman a este proceso, la gestación espontánea de zonas de vivienda popular en las orillas de la Ciénaga de la Virgen, al nor-oriente de la ciudad, uno de los grandes cuerpos de agua y de mayor potencial paisajístico de la misma.

Veracruz tenía una urbanización incipiente, crecía con construcciones de madera alrededor del núcleo central (véase Figura 43), y comenzaba a extenderse a partir del límite de lo que fue la muralla y siguiendo la vía férrea hacia el sur,

¹⁵⁹. Maruja Redondo, *Cartagena de Indias. Cinco Siglos...*, op. cit., p. 81.

¹⁶⁰. Augusto de Pombo Pareja, *Trazados urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias*, Cartagena, Colombia: Dirección de Procesos Editoriales de la Secretaría General del ICFCES, 1999.

consolidando esta extensión a mediados del siglo XX. Cartagena y Veracruz, en los inicios del siglo XX no alcanzaron el grado de urbanización que La Habana había logrado. Veracruz vivía de las glorias del crecimiento económico del último tercio del siglo XIX en el que Porfirio Díaz, presidente de México, impulsaba el desarrollo del puerto y, en consecuencia, de la ciudad de Veracruz.

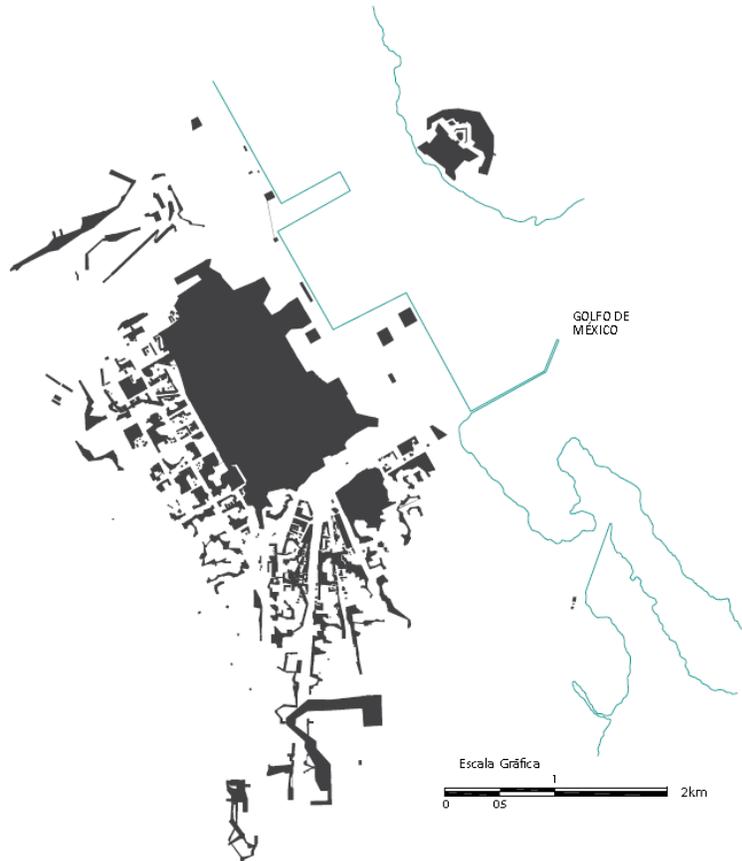


Figura 43. Veracruz. La mancha urbana de Veracruz era todavía muy incipiente, la expansión se limitaba a un conglomerado de viviendas de madera alrededor del núcleo.

Finalmente, es en este período de principios del siglo XX cuando surgen los primeros Planes de transformación de las ciudades que impactaron principalmente a la ciudad de La Habana. En 1925 se dictó la nueva Ley de Obras Públicas que contribuía al desarrollo y expansión de La Habana. En esta línea estaban: el proyecto del “Plano regulador de La Habana y sus alrededores” de Forestier, quien estimaba una población de 700,000 habitantes. Al proyecto lo conformaban una serie de avenidas que articulaban la ciudad. En Cartagena surgió en 1920, una propuesta urbana que no constituyó propiamente un plan, donde una firma

inglesa, la *Person and son limited*, proponía unas recomendaciones para alcanzar un buen nivel en el desarrollo urbano y portuario,¹⁶¹ mismas que incidieron de alguna manera en el desarrollo urbano de las ciudades.

4.1.3 La estructura en las primeras décadas del siglo XX

El proceso de modernización de las ciudades realmente se empezó a vislumbrar a mediados del siglo XX, sin embargo, desde los inicios del siglo ya existía una preocupación por la imagen de la ciudad, sobre todo en La Habana, aunque no se contaba con un modelo urbanístico definido. No obstante, la ciudad continuaba con el proceso de cambio de fisonomía de los nuevos tiempos, con la construcción de edificios en calzadas importantes de la ciudad y grandes obras de infraestructura producto de las necesidades del naciente siglo.

Y fue durante el transcurso de éste, que ciudades como La Habana sufrieron transformaciones tan importantes en su estructura y en su fisonomía que casi se podían considerar como ciudades nuevas; y no sólo por la extensión de la mancha urbana o el aumento demográfico, sino por los nuevos elementos que se involucraban en el espacio urbano que empezaban a dar un nuevo sentido a las ciudades, diferente de la homogeneidad visual de la ciudad colonial que se mantuvo todavía durante muchas décadas del periodo republicano,¹⁶² pero con un nuevo perfil y una fisonomía diferente en sus calles y plazas.

Varios factores determinaron estas circunstancias en las ciudades, pero el que contribuyó de manera determinante en esta dinámica fue la política pública de ejecutar obras de saneamiento, en algunos casos de ampliación y en otros de modernización que desde el siglo anterior se habían comenzado a llevar a cabo en las urbes. Fueron intentos por mejorar las condiciones sanitarias. En el siglo XX se desarrollaron redes de servicios públicos con proyectos de agua potable, drenaje, electricidad, transporte público, equipamiento urbano con el surgimiento de nuevas tipologías, como escuelas, hospitales, universidades, nuevas funciones sociales y culturales, etc., que, entre otras cosas, respondía a las necesidades de una

¹⁶¹. Alcaldía mayor de Cartagena de Indias, *Gaceta distrital*, No. 131, del 27 de noviembre de 2001. Plan de Ordenamiento territorial del Distrito Turístico y cultural de Cartagena de Indias.

¹⁶². Comprendido entre 1902 y 1958.

naciente clase social urbana en las ciudades. En algunos casos, como Veracruz y Cartagena, esto se presentó de manera incipiente, pero conforme avanzó el siglo la dinámica de transformación se volvió una rutina. De cualquier manera las acciones que se llevaban a cabo resolvieron en buena parte los problemas y dieron una cara nueva a las ciudades.

Pocos elementos fueron tan importantes en la fisonomía de las ciudades como el transporte. Primero el tranvía y después el ferrocarril, que en los inicios del siglo se consolidó en las ciudades, haciendo más compleja su estructura y mostrando una imagen fragmentada de los espacios urbanos.¹⁶³ En Cartagena, el ferrocarril partía a la ciudad en dos, en su ruta de Cartagena a Calamar como se puede ver en el plano de la época la ciudad antigua, en ese momento la principal concentración urbana, se encontraba dividida por el caño de San Anastasio que separaba a las dos islas y la carrilera del tren que partía del muelle de la Machina en los inicios del siglo. En Veracruz, las vías férreas abarcaron la ciudad, el ferrocarril interoceánico saturaba el norponiente de la misma, en terrenos todavía incipientes para el desarrollo urbano y conectaba directamente con el puerto. Varias líneas rodeaban a la ciudad central, y otras la atravesaban de sur-orienta a norponiente, partiéndola en tres partes.

Transversal a éstas se encontraban dos líneas más cortas en el oriente que envolvían el espacio central de la ciudad: la plaza, el palacio municipal, la parroquia y el mercado, separándolo de las otras funciones de la misma, contribuyendo a una desintegración de las funciones en beneficio de la conectividad de la ciudad con su *hinterland* urbano y regional (véase Figura 46).

En La Habana, desde la segunda mitad del siglo anterior, las zonas del centro y oeste de la ciudad eran recorridas por tranvías tirados por caballos, que más adelante evolucionó a los tranvías eléctricos conectando las zonas más alejadas de la ciudad como Regla y Guanabacoa, municipios recién conurbados, consolidando de esa manera las zonas de trabajadores en esa parte del territorio (véase Figura 44). La organización del transporte público desde ese periodo

¹⁶³. Jean- Marie Duthilleul "Circulate. When our movements shape cities", *Cité de l'architecture & du patrimoine*, Barcelona, España: Éditions Alternatives, 2012, p. 35.

contribuyó al desarrollo de la ciudad con la organización de la nueva terminal de trenes y las terminales municipales de los tranvías eléctricos y autobuses que recorrían los barrios periféricos conectando a la vieja ciudad a través de las nuevas vías que se iban construyendo en la misma.

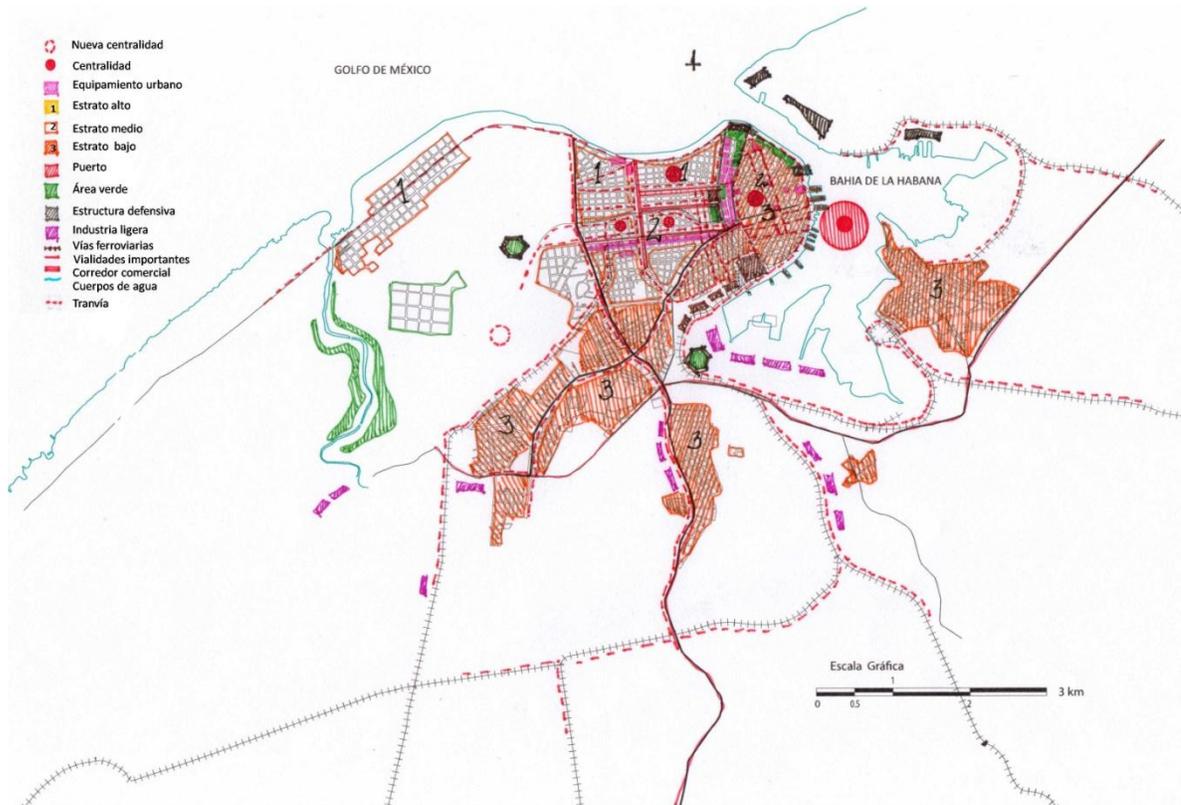


Figura 44. La Habana. El transporte se sumó de manera importante a la estructura urbana que se estaba gestando. El tranvía sustituyó a los tirados por caballos, que dejaban una trama un tanto definida sobre la ciudad de principios de siglo.

La ciudad tradicional, compacta y consolidada fungió como el punto desde el que se irradió la ciudad del siglo XX en una estructura en forma de abanico condicionada por las características geomorfológicas del territorio. Una gran bahía como punto fundacional —de la ciudad— y el puerto propiciaron el desarrollo y crecimiento del asentamiento en sus inicios, dada la importancia de su función e influencia en el territorio. La histórica ubicación del puerto condicionó en mucho, la estructura de la ciudad la cual fue determinante para la definición de un núcleo de trabajo conformado por establecimientos artesanales, talleres de empresas de navegación a vapor y de ferrocarriles y astilleros que más adelante dieron pie al

establecimiento de manufacturas y fábricas que empleaban a contingentes importantes de trabajadores.¹⁶⁴

Al mismo tiempo, se iniciaba la formación de nuevos barrios alrededor de los lugares de trabajo, sentando las bases para la conformación de una zona de viviendas de las clases trabajadoras, alrededor del fondo de la bahía. En este contexto, la población de principios del siglo se distribuía de la siguiente manera: los estratos altos, a distancia del puerto, se asentaban en la zona costera del oeste de gran valor paisajístico por su relación directa con el mar y desde ahí se iban desplazando los demás estratos en forma de abanico; la burguesía media se localizó hacia la parte central subiendo las colinas del espacio interior hacia el sur, y el proletariado, siguiendo las pautas marcadas desde siglos anteriores, se asentó al sureste en las inmediaciones del puerto, al fondo de la bahía y en contacto con sus lugares de trabajo, zonas de almacenes y establecimientos industriales y manufactureros.

Esta orientación de los asentamiento de las clases trabajadoras hacia el sureste, se vio reforzada por la conurbación en proceso de los municipios de Marianao, Regla y Guanabacoa, en las inmediaciones del puerto, que contribuían, en ese momento a la formación de una ciudad compacta hacia el centro y sureste del territorio que, además, pronosticaba una estructura compleja y dispersa de lo que sería ésta.

Las grandes inversiones en infraestructura y equipamiento fueron dirigidas principalmente a las zonas del poniente con la construcción de mansiones, clubes sociales, hoteles, generando un área de gran potencial económico que se articulaba con un nuevo y *segundo*¹⁶⁵ *centro urbano* político- administrativo y cultural de la ciudad, ubicado en la Loma de los Catalanes, que funcionaba como un eje director;¹⁶⁶ no obstante que las condiciones del sitio para un centro urbano no eran las más adecuadas para su desarrollo futuro, sin embargo el centro se

¹⁶⁴. Sergio Paolo Solano “Formación de los trabajadores fabriles en las principales ciudades del Caribe colombiano 1900-1930” (Unicartagena.academia.edu).

¹⁶⁵. El primero fue el eje Prado (Rhing de La Habana), conformado a lo largo del siglo XIX.

¹⁶⁶. Carlos Vázquez, “La consolidación de las estructuras urbano arquitectónicas en Cuba durante el período de 1900-1930.Elproceso de modernización de la ciudad de La Habana” (www.bibliomaster.com/pdf/1624).

mantuvo hasta los años 50 dando cabida a actividades comerciales, financieras, turísticas y culturales.

De la misma manera, en el borde sur de la bahía hacia la ensenada de Atarés al nororiente, se localizaba el nodo de transporte conformado por la estación terminal de trenes, la lonja del comercio y la aduana, constituyendo un *nuevo polo de actividad* que surgía en esta primera mitad del siglo. No menos importante fue la expansión que tuvo el comercio en vías estructurantes del sector centro Habana, convirtiendo en corredores comerciales las vías de Neptuno, San Rafael, Belascoaín, entre otras, con grandes edificios que rompían la horizontalidad y se adaptaban a los anhelos de embellecimiento de la ciudad.

Edificios importantes que surgieron en esta época fueron: El Capitolio, como primer edificio monumental de la república de finales de los años 20, el Hotel Nacional de Cuba inaugurado en 1930, la Lonja del comercio, de la primera década del siglo al igual que el Palacio de Justicia, la Biblioteca José Martí inaugurada en 1912, entre otros. Era un modelo estructural urbano, producto de los procesos económicos y políticos que se estaban presentando en el país, pero también de decisiones individuales de localización.¹⁶⁷

Cartagena fue una ciudad menos compleja (véase Figura 45) en las primeras décadas del siglo; ya que no se había extendido demasiado hacia tierra firme y no existían aún grandes diferencias con la imagen de la ciudad colonial; es decir, era la misma estructura en la ciudad intramuros, las calles, plazas, iglesias, conventos, edificios administrativos e institucionales seguían posicionados en la ciudad, sin embargo las nuevas expectativas hacia el siglo XX habían logrado llevar a cabo algunos procesos de renovación y rehabilitación en la arquitectura y el urbanismo, que cambiaron en la periferia de la ciudad original, principalmente, la fisonomía de la ciudad de fines del siglo XIX.

¹⁶⁷. Richard J. Chorley y Peter Haggett, "La geografía y los modelos socioeconómicos", en *Nuevo urbanismo*, Número 2, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1971, p. 259.

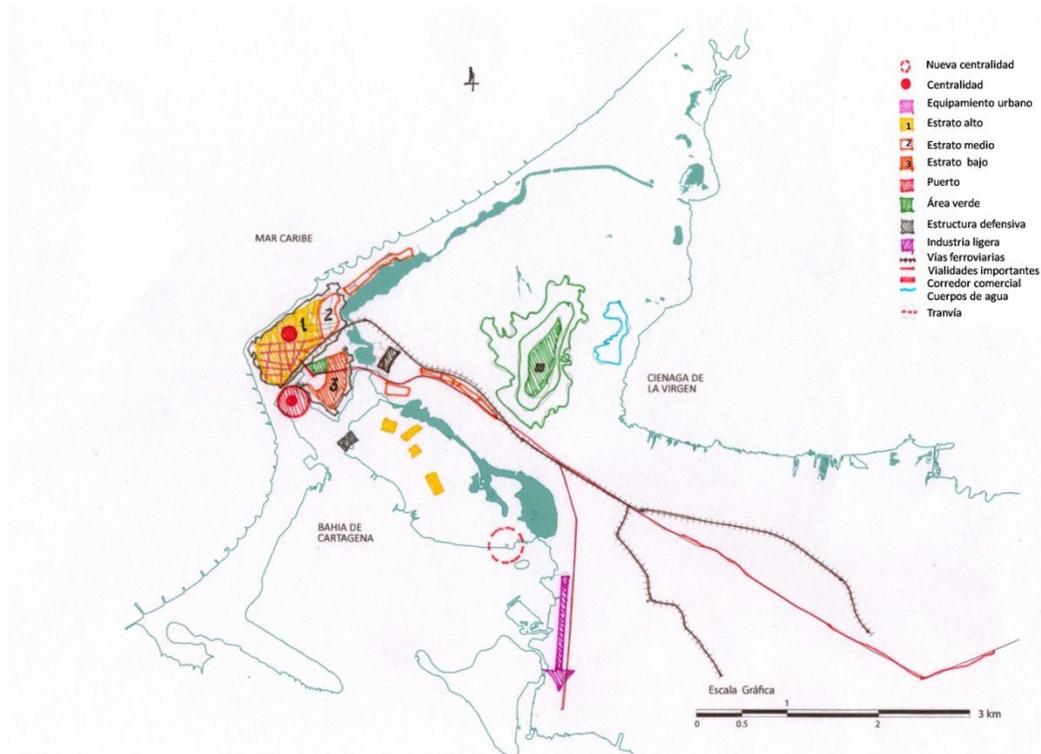


Figura 45. Cartagena. Una importante infraestructura carretera, entre 1930 y 1940 que cohesionaba a una estructura, si bien incipiente, pero marcaba pautas en la ciudad. Alrededor de 22 nuevos barrios surgieron hacia las zonas de crecimiento al sur-oriental y norte de la ciudad y entre 8 y 10 vialidades importantes en la primera mitad del siglo.

Grandes obras de infraestructura se llevaron a cabo a principios de siglo, con el objetivo de mejorar las condiciones sanitarias de la ciudad al ser seleccionada como puerto de escala en la ruta del Canal de Panamá; una importante obra urbanística dentro de la ciudad antigua fue la construcción de la explanada después de cegar el caño de San Anastasio, que separaba la isla original del arrabal de Getsemaní, obra que recuperaba una gran zona que unió de manera definitiva las dos islas, ahí se creó un parque para conmemorar la Independencia. Con esta obra y las nuevas aberturas en las murallas, alrededor de 7, se mejoró la movilidad y las conexiones con el exterior, y con los últimos lienzos de muralla derribados en la ciudad antigua se propició la articulación definitiva del centro histórico que transformaba su estructura en los inicios del siglo.

Otras construcciones también transformaron la estructura urbana: el acueducto que reemplazó los aljibes —que surtieron de agua durante casi cuatro siglos— y los muelles, el de la Machina en el área de acceso a Bocagrande que se conectaba con la ciudad por medio de la carrilera del tren Cartagena-Calamar y el muelle de los Pegasos, construido en 1911 como atracadero de las embarcaciones que llegaban a Cartagena y, posteriormente, como muelle turístico, la planta eléctrica, etc. Estas transformaciones contribuyeron al inicio de la industria en Cartagena con el establecimiento de algunas fábricas de hilados y tejidos en la primera década del siglo; después, entre 1920 y 1930 fueron destruidas por incendios y ya no volvieron a aparecer.¹⁶⁸ En este periodo surgió la zona industrial de Mamonal que se convirtió, andando un tiempo, en el complejo petroquímico más importante del país.

En cuanto al comercio, en las primeras décadas se observa la aparición de pasajes comerciales (1925) en las partes centrales de la tradicional manzana colonial mezclando usos de comercio y oficinas. Los edificios de oficinas proliferaron ubicándose en sitios estratégicos y constituyendo hitos dentro de la estructura de la ciudad.

Por otro lado, la compañía canadiense, que contribuyó al desarrollo urbano de Cartagena, como se mencionó anteriormente, realizó obras en la ciudad en las primeras décadas del siglo que fueron tejiendo una estructura más compleja y ordenada de la misma. Tales como:

- La construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos, con lo que dio acceso a la zona industrial de la ciudad, 25 kilómetros de extensión.
- La urbanización de Bocagrande, que consistió en la construcción de viviendas para sus empleados y vendió lotes a otras personas.
- La construcción de la Terminal Marítimo de Manga (puerto), entre otras.

La ciudad de Veracruz se definía, al igual que Cartagena, con el cambio de siglo en la estructura que envolvía a la ciudad durante la colonia. En Veracruz un elemento importante que se sumaba a las expectativas de lo que empezaba a ser

¹⁶⁸. María M. Aguilera Díaz, Adolfo Meisel Roca, “La isla que se repite” ..., *op.cit.*, p. 8.

la ciudad fue la modernización del puerto, inaugurado en 1902 con sus nuevos equipamientos que proveía a la ciudad de un frente marítimo que no poseía (véase Figura 46).

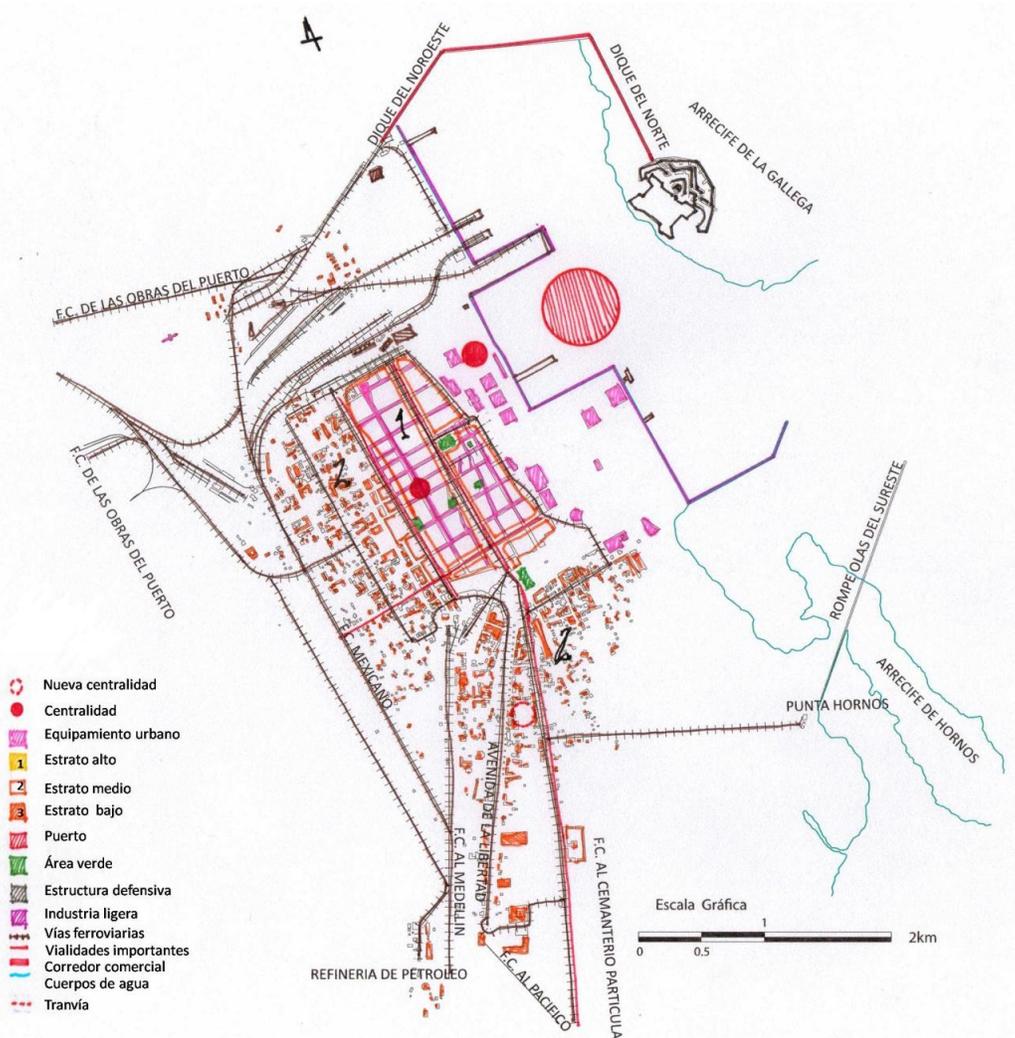


Figura 46. Veracruz. La construcción del Malecón constituyó el elemento estructurador de la ciudad de la primera década del siglo XX. Así como Veracruz dependía de sus muelles en el aspecto económico, también su estructura se ordenaba en función de esos elementos a principios del siglo.

La modernización del puerto agregó elementos a la estructura de la ciudad: nuevos muelles, malecones, dársenas y embarcaderos que saturaban las costas del litoral y conformaban una zona de transición ordenada entre la bahía y la ciudad. Pero la obra más importante fue la construcción del Malecón a lo largo del

puerto con más de 3 Km,¹⁶⁹ definiendo una nueva porción de territorio entre éste y tierra firme en la cual se tendieron líneas férreas y se construyeron almacenes y edificios federales. La urbe comercial y de servicios en que se convertiría en las siguientes décadas partía de este equipamiento propulsor del desarrollo. En la ciudad se identificaban cuatro componentes que la estructuraban: la ciudad, al centro, el puerto al noreste, la infraestructura ferroviaria del tren interoceánico al norte y la franja formada por las vías del ferrocarril a México y los senderos que partían de la Alameda exterior: el Paseo de los cocos y la avenida de la Libertad al sur (véase Figura 46). El auge comercial de Veracruz favoreció el crecimiento de zonas habitacionales hacia el sur de la ciudad, alrededor del paseo de la Libertad y la Alameda, en un modelo de conjuntos de vivienda que más tarde se repitió en otros sectores. Los equipamientos que se encontraban en la ciudad central se concentraban, sobre todo, en la franja norte-sur más próxima al puerto y en otra franja perpendicular al puerto, en el centro de la mancha urbana de la ciudad tradicional.¹⁷⁰

4.2 Consideraciones finales

En este período de estudio, dos de las ciudades analizadas, Cartagena y Veracruz, presentan situaciones similares en su dinámica de desarrollo, mientras que La Habana, por sus condiciones geomorfológicas y, principalmente, por razones sociales y económicas que le daban ventajas desde el siglo anterior, su modelo estructural fue más complejo.

La naciente república de La Habana se circunscribía dentro de dos modelos: el “Modelo sectorial” descrito por Hoyt¹⁷¹ en 1939, donde la estructura interna de la ciudad estaba condicionada por la disposición de las rutas en el

¹⁶⁹. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto del Continente*, México: Gobierno del estado de Veracruz, Fundación ICA, 1999, p. 224.

¹⁷⁰. Plano topográfico de la ciudad y puerto de Veracruz elaborado por la Comisión Geográfico-exploradora de 1907. Esc. 1:10,000.

¹⁷¹. Propuso el modelo de desarrollo sectorial de ciudades como una modificación al modelo clásico de zonificación concéntrica propuesto por Burgess (1925), en Peter Hagget, *Análisis locacional en la geografía humana*, España, Barcelona, Ed. G.G., 1976.

*territorio, irradiadas desde la ciudad tradicional y hacia los nuevos asentamientos residenciales y laborales que se organizaban en función de estas rutas, por un lado y los valores del suelo por otro. Tal es el caso de la ubicación de los estratos altos hacia la línea costera del oeste; los estratos medios hacia el centro y los bajos hacia el sur que eran las zonas de mezcla de residencia y trabajo y, por ende, de menor valor. Por otro lado, dio cabida también al “Modelo nucleado”, sobre todo al final del período, dado por la existencia de varios núcleos urbanos o centralidades en la estructura interna de la ciudad, propiciando una organización sectorial y nucleada de los usos del suelo.*¹⁷²

La estructura de Cartagena y Veracruz fue simple, en los inicios del siglo se limitaba a los elementos que conformaban la ciudad tradicional y a pequeñas manchas en la periferia de la ciudad que insinuaban un modelo de crecimiento lineal descrito por Arturo Soria y Mata,¹⁷³ donde el crecimiento de la ciudad seguía elementos lineales de la estructura a lo largo de la línea del tren y el camino que comunicaba con los caseríos hacia el interior del territorio, y que décadas más tarde se convertirían en los ejes organizadores de la ciudad. Este modelo de crecimiento lineal se conservaría hasta mediados de siglo, en el caso de Cartagena, la expansión obligaba a establecer nuevos modelos. En su composición urbanística, la ciudad de la primera mitad del siglo se estructuraba con plazas y parques en las inmediaciones del centro histórico continuando con el modelo colonial; las cinco comunidades extramuros que existían desde el siglo anterior, pasaban por un proceso de transición de caseríos a barrios, al igual que los nuevos asentamientos o barrios que surgieron. Por otro lado, la zona industrial comenzó a configurarse en la estructura hacia el sur, en las orillas de la bahía exterior de Cartagena, alejada de la ciudad, siguiendo la morfología del territorio y estableciendo un límite en la estructura de la misma.

Veracruz se estructuraba por los cuatro componentes mencionados que se organizaban en un modelo lineal al inicio del siglo. El puerto fungía como el elemento rector y atractor a lo largo de la línea costera, definitorio de la ciudad.

¹⁷². *Ibíd.*, p. 268.

¹⁷³. Urbanista español que conceptualizaba el crecimiento de la ciudad y su estructura a lo largo de ejes de transporte, líneas del ferrocarril, vialidades importantes que conectan los pueblos, municipios o ciudades.

Ésta se desarrollaba siguiendo la línea del litoral confirmándose, a lo largo del siglo, el modelo estructural lineal, que aunque desde el siglo XX presentó una tendencia hacia el interior del territorio siguiendo vialidades regionales y la línea del tren, continua siendo representativo del modelo lineal, el cual propició, más adelante, la conurbación con el municipio de Boca del Río.

CAPÍTULO 5

5.1 1800 LA CIUDAD POSTCOLONIAL

Una centuria contrastante para las tres ciudades. En las primeras décadas del siglo XIX conservaban aún su estructura colonial por la traza, el tejido y la imagen urbana, característica de los siglos anteriores. Fue a partir del último tercio del siglo, en 1870, cuando se observan las transformaciones más significativas a la ciudad colonial, que responden a cambios sociales y económicos como: aumento demográfico, inmigración incontrolada, comercio dinámico, aparición de una incipiente industrialización y otros factores de carácter cultural y científico.

Su fisonomía y carácter urbano seguía presente, no obstante las obras públicas que se llevaron a cabo en el periodo para mejorar la calidad y bienestar de la población. También es significativa la diferencia que para ese entonces mostraban las ciudades en su aspecto demográfico, mientras en 1800 la ciudad de La Habana tenía 96,304 habitantes (véase Figura 47), Cartagena y Veracruz apenas alcanzaban 25,000 y 15,000, respectivamente. Situación que evidenciaba las diferencias en la estructura urbana de cada una de ellas. Para la ciudad de La Habana es un periodo de esplendor desde un enfoque urbanístico, ya que las antiguas estructuras coloniales comenzaron a ser transformadas para transitar de una ciudad colonial a una moderna con características netamente burguesas, sobre todo al principio, con una clara influencia de los modelos europeos en un afán por crear una ciudad bella. Momento de gran metamorfosis en el que hubo una reordenación del puerto, como agente principal del cambio, asimismo, se desarrolló el transporte marítimo y terrestre con el fin de mover la producción hacia los principales puertos. La Habana contaba con una economía pujante e inmensamente rica a mediados de la centuria; que trajo consigo cambios en la estructura de la ciudad por el crecimiento poblacional y el surgimiento de nuevos equipamientos. Sin embargo, esta situación de bonanza no fue constante, por ello

no se refleja en un aumento claro y continuo de la población. El aspecto demográfico sufrió altibajos por la misma inestabilidad que se presentaba en la economía.¹⁷⁴

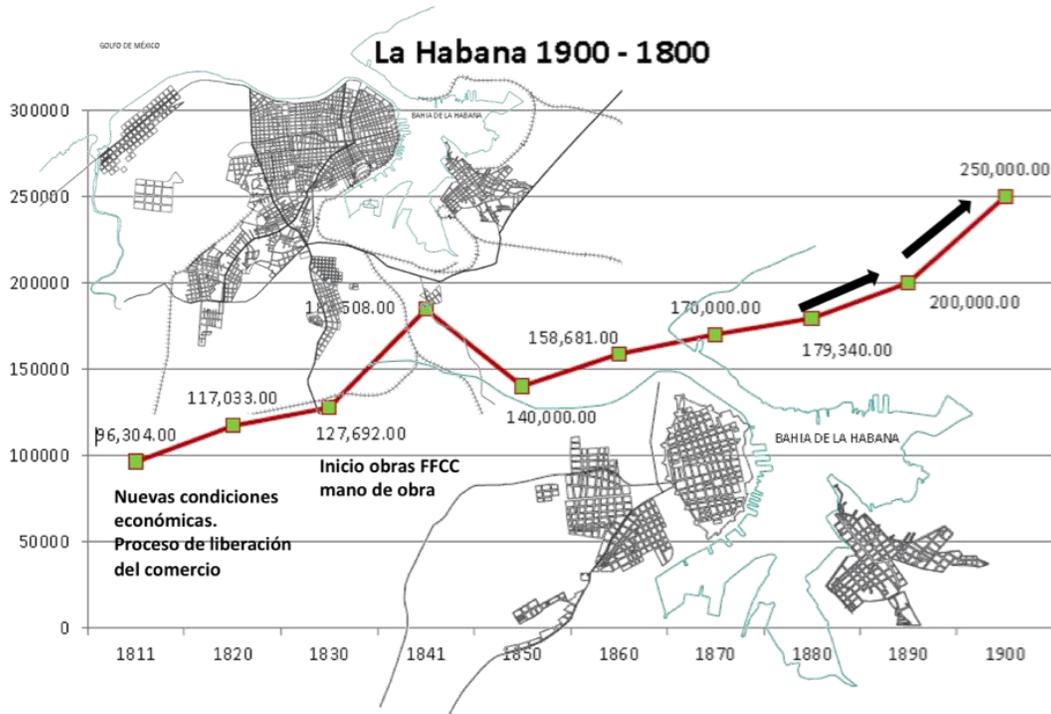


Figura 47. *La Habana*. En 1835 se iniciaron las obras del ferrocarril, observándose un aumento de población significativo, pero se presenta, asimismo, una merma en la población en los años siguientes por las pésimas condiciones de trabajo y las epidemias que la asolaban.¹⁷⁵ A pesar de estos períodos de baja, la población en el siglo XIX logró casi triplicarse generando un crecimiento de la traza urbana más de cuatro veces su tamaño.

Por el contrario, Cartagena y Veracruz apenas se recuperaban de los procesos bélicos en los que se vieron sumidas las tres o cuatro primeras décadas del siglo XIX y fue hasta finales de éste cuando pudieron emprender acciones para comenzar el crecimiento y desarrollo de las ciudades. Habría que señalar que Veracruz tuvo un proceso de recuperación más rápido que Cartagena. Hacia 1810 las muertes fueron cada vez menores¹⁷⁶ afectando la demografía y la

¹⁷⁴. Rosario MárquesMacías, "La Habana en el siglo XIX. Una visión a través de la emigración", Tesis Doctoral, Universidad de Huelva.

¹⁷⁵. Dolores Lahaba Estrada y Yadira Nieves Lahaba, "El ferrocarril en Cuba. Experiencia de una ingeniería", Ponencia II Encuentro Iberoamericano de Arquitectos Ingenieros y Agrimensores, Loja, Ecuador, 2011.

¹⁷⁶. RolfWidmer S., *La ciudad de Veracruz en el último siglo colonial (1680-1820): algunos aspectos de la Historia demográfica de una ciudad portuaria*", Tesis de doctorado. Portal de internet.

dinámica de la ciudad. A mediados del siglo, Cartagena seguía en el atraso y la decadencia económica que se reflejaba en su desarrollo urbano; situación que mermó la población, hasta llegar a 9,681 habitantes, 3 veces menos que Veracruz (véase Figura 48).

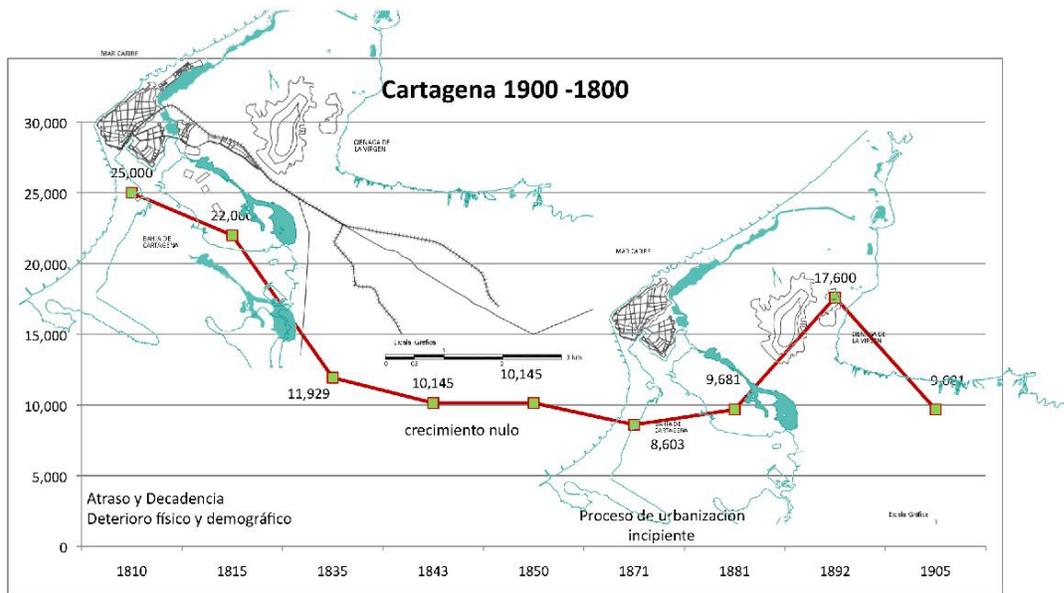


Figura 48. Cartagena. Según los distintos censos levantados en la ciudad en 1815, ésta tenía una población de 20 a 22,000 habitantes; en 1850 era de 10,145 en los tres barrios ya consolidados de la ciudad: el Barrio de la Catedral, el Barrio de Santo Toribio y el Barrio de la Trinidad.

En la primera mitad del siglo, Cartagena experimentó una serie de cambios políticos y socioeconómicos que afectaron notablemente al sistema urbano sumiéndolo en un estado de atraso y decadencia económica, demográfica y política, del cual no se recuperaría sino hasta las últimas décadas del siglo. En 1881 la población siguió decreciendo hasta llegar a los 9,681 habitantes,¹⁷⁷ mostrando la ciudad retroceso, en cuanto a población, crecimiento y desarrollo.

Por ello, la reactivación de la actividad portuaria fue significativa para la ciudad; en 1893 se puso en servicio un nuevo muelle que abría las puertas a la navegación de barcos con mayor calado. No menos importante fue el año de 1898 para la economía, que presenta altos volúmenes de carga por las exportaciones

¹⁷⁷. Urueta y Piñeres, *Cartagena y sus cercanías*, Cartagena, 1912, pp. 50-51.

de café, logrando consolidar el puerto de Cartagena como el segundo en el país.¹⁷⁸

En la primera mitad del siglo XIX, la situación de Veracruz fue similar a la de Cartagena, las guerras de independencia contribuyeron a la inestabilidad poblacional. En Veracruz será hasta la segunda mitad cuando se presente un cambio drástico en su dinámica, con un crecimiento de la economía y también de la población en un afán por alcanzar el progreso, el desarrollo y la modernización. La disminución de la crisis, aunada a la consolidación de la nación, con un sistema urbano definido para los poblados existentes a lo largo de las vías de comunicación entre la capital y los principales centros de la actividad económica, ruta México-Veracruz, hacen que el puerto alcance los 8,228 habitantes en 1850 en una escalada irregular de altas y bajas.

A partir de la década de 1870, alcanza una población de 10,000 habitantes, marcando la recuperación del cuadro demográfico, como se observa en la Figura 49, no es todavía constante pero sí en mejores circunstancias que el anterior.

¹⁷⁸. Adolfo Meisel Roca y María Aguilera Díaz, “La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura”, Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER), Cartagena de Indias, julio de 2004. (Siglo XX,PDF).

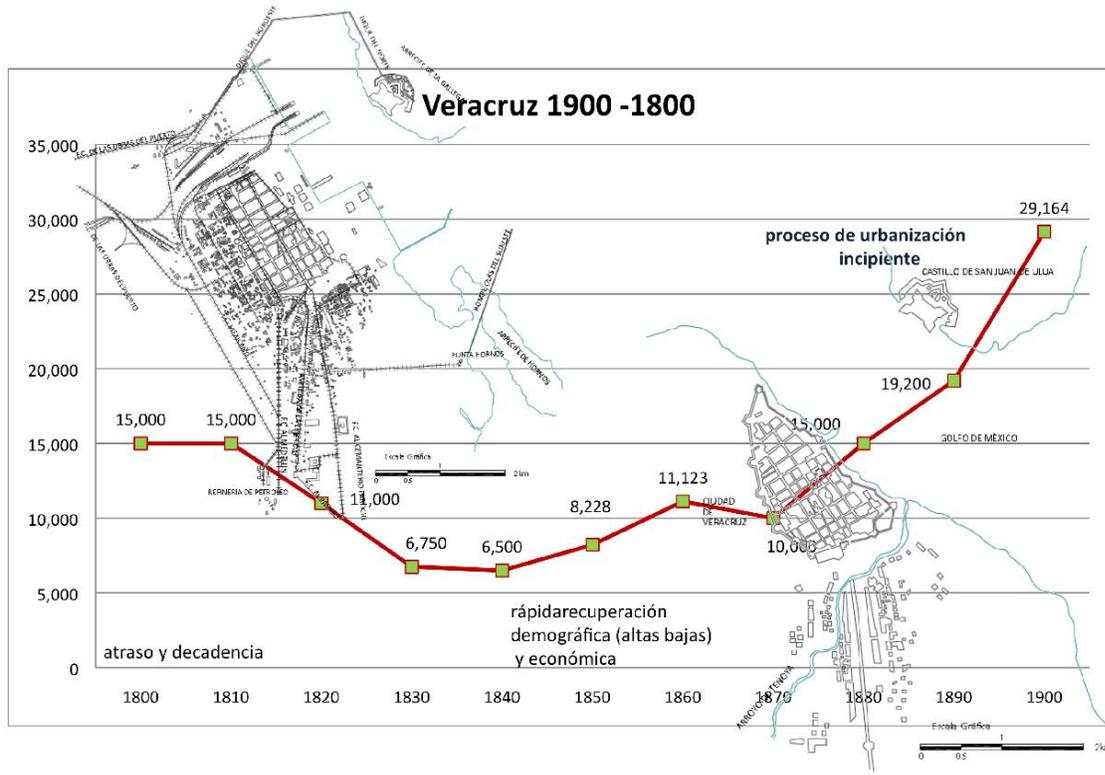


Figura 49. Veracruz. En 1830, la población representaba el 3% del total del país, en 1872 el 5% y en 1910 el 7.47%; lo que demostraba una franca recuperación hacia el siglo XX.

5.1.1 El puerto y la ciudad de 1800

En la segunda mitad del siglo XIX, se produjeron importantes cambios políticos y socioeconómicos que afectaron notablemente las estructuras urbanas coloniales establecidas desde el siglo XVI. La creación de los nuevos estados nacionales, trajeron como consecuencia un crecimiento urbano en población y extensión física que se venía dando de forma lenta, pero que en los albores del siglo XIX empezó a acelerarse. Un factor que influyó en el crecimiento fue la importancia que adquirieron las ciudades al estar independizadas de España, pues destacaban como productoras de alimentos y materias primas, que para facilitar y desarrollar estas actividades y otras como la ganadería, forestal y minera, se comenzaron a generar nuevos puertos en algunos casos, o se consolidaron otros a través del mejoramiento de sus instalaciones y se construyeron redes ferroviarias por empresas europeas y norteamericanas.

Dada la importancia que tuvo para la Corona española el establecimiento de puertos desde el siglo XVI, como una estrategia para afianzar su dominio sobre el nuevo mundo, la presencia hispana en América se consolidó con el establecimiento de una red de puertos que unía las rutas de comercio y los circuitos financieros de Occidente a través de Sevilla.¹⁷⁹ En 1525, aunque las adecuaciones portuarias eran incipientes, esta red portuaria comprendía en las islas del Caribe, siete sitios entre los que se encontraba Veracruz y tres décadas después La Habana como el principal puerto de las Antillas. Cartagena para entonces estaba comenzando a convertirse en el emporio de Tierra Firme.¹⁸⁰

En este siglo, el Puerto de Veracruz fungía como el centro del comercio mundial del cual salía periódicamente un gran flujo de plata para financiar la política militar de la monarquía española, así como también se enviaban pieles, tintes, cacao, vainilla y tabaco y, de la misma manera, recibía cereales, vino, aceite, productos manufacturados como el mercurio, libros e ideas renovadoras y, desde luego, inmigrantes. Pero ese movimiento de mercancías poco se reflejaba en la categoría de su urbanismo y arquitectura como centro de comercio mundial. Veracruz experimentó una lenta expansión, conservando su función principal de lugar de carga y descarga de mercancías. Fue hasta avanzado el siglo XVIII cuando a ciudad muestra prosperidad.

Hay que destacar que La Habana, Veracruz y Cartagena fungieron como los puertos más importantes del Caribe. Al final del siglo XVII y principios del XVIII, presentaban una imagen renovada, estable y con un desarrollado instinto de conservación, lo que les valió para ser considerados puertos claves o “llaves” para agrupar convoyes y cobijar ferias comerciales ricas y concurridas. A las ciudades se les asignaba un rol: a Veracruz se le llamó “la llave del Virreinato de la Nueva España” y La Habana “la llave del nuevo mundo y antemural de las Indias Occidentales”. Esta designación fue importante para motivar a sus ricos pobladores a contribuir con donativos para emprender mejores obras de defensa y gastar el producto de las cajas reales de su jurisdicción no sólo en fortificaciones

¹⁷⁹. Rodolfo Segovia, *El lago de piedra. La geopolítica de la fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, Bogotá, Colombia: El Áncora Editores, 2006, p. 14.

¹⁸⁰. *Ibíd.*, p. 19.

sino en obras de mejora urbana, lo cual permitió un avance para la ciudad y su imagen. La corona supervisaba los proyectos, sobre todo, cuando éstos tenían que ver con la seguridad del comercio trasatlántico.¹⁸¹

El puerto emergió en el perfil de la ciudad generando un impacto positivo, impulsando, de alguna manera, la actividad comercial y un incipiente desarrollo urbano. Los puertos, en muchas ocasiones, puntos fundacionales de las ciudades, a lo largo de la historia propiciaron el crecimiento urbano debido a la importancia que adquirieron las funciones y actividades que los componen y a la influencia que estos puntos generaron al resto del territorio.

Alrededor de los puertos se produjo una actividad fabril de carga y descarga con la aparición de tipologías edilicias como almacenes, depósitos y silos. Además, se convirtieron estas áreas de muelles y embarcaderos en importantes fuentes de trabajo que atrajo a una población que comenzó a ubicarse en las proximidades de estos centros, en pequeñas viviendas precarias y hacinadas.

Esta condición portuaria sobrevivió siglos, hasta que las Reformas Borbónicas de mediados del siglo XVIII, vinieron a transformar las relaciones entre la península y América y hacer más eficaz el gobierno, especialmente en asuntos económicos. Carlos III, Rey de España, con una política claramente reformadora, colocó el énfasis en el control de los recursos coloniales, para recuperar el mando sobre la administración de las Indias.

En 1770 fue autorizado el libre comercio para las Antillas y se permitió comerciar con Perú y Nueva Granada. Muchos puertos aprovecharon esta condición que más adelante fue regulada por el Tribunal del Consulado de Veracruz, creado en 1795, con el fin de apresurar el trámite de los juicios mercantiles entre mercaderes, fomentar el comercio, recaudar las alcabalas, etc. Carlos III, rey de España, formuló un programa con tres ejes: fomento de una economía exportadora, la lucha contra el contrabando y la evasión de impuestos.¹⁸² A través de esta política reanimó la economía de las colonias

¹⁸¹. *Ibidem.*, p. 57.

¹⁸². *Ibidem.*

americanas, incrementando la producción minera, activando el comercio y aumentando la agricultura y las pequeñas industrias.

De esta manera, cuando apareció el Decreto del 16 de octubre de 1765 en favor de las limitaciones de los puertos indianos para establecer relaciones comerciales con los otros puertos de América, fue evidente la incidencia de la actividad portuaria en las ciudades ayudando a consolidar antiguos núcleos, como en el caso de La Habana que desarrolló y modificó, por razones geopolíticas y económicas, los antiguos circuitos de vinculación entre las colonias y la metrópoli.¹⁸³ Posteriormente, en 1789, Carlos IV declaró que el Reglamento del Comercio Libre se extendía al virreinato de la Nueva España.

A finales del siglo XVIII, esta situación parecía positiva para el gobierno peninsular, pero para los habitantes americanos no era así. En la sociedad colonial había descontento y malestar, generado por causas de carácter social, político, económico y cultural que dividían a la población en estratos sociales fuertemente diferenciados y con el mando del gobierno en manos sólo de los españoles. Otra causa del descontento fue el hecho de que mucho de lo que producía la Nueva España salía sin dejar ningún provecho para la Colonia. Por otro lado, la política económica de España, consistente en crear monopolios y estancos, así como prohibir la fabricación de determinadas mercancías y cultivar ciertas plantas, provocó disgustos entre los criollos ilustrados, quienes pensaron en la independencia de la Nueva España como la única medida para poder disfrutar de sus propias riquezas.

Una vez obtenida la independencia, las ciudades puerto se convirtieron en importantes nudos comerciales en la búsqueda por adelantar no sólo su puerto sino los difíciles accesos tierra adentro, es decir, mejorar los caminos terrestres por los que transitaban las recuas de animales como medios de transporte, tomando en cuenta que un puerto desde una perspectiva comercial, es un punto intermedio en el transporte de mercancía; todo lo anterior con el propósito de

¹⁸³. CEHOPU. *“La ciudad Hispanoamericana. El sueño de un orden”*, Madrid, España: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989.

contribuir con un nuevo impulso para la transformación de las ciudades de América.

Algunas acciones importantes que surgieron en esta línea, fueron las llevadas a cabo en Cartagena de Indias —paso obligado entre Portobelo y La Habana—, con el Canal del Dique, sistema navegable artificial que comunicaba a la ciudad con el Río Magdalena, importante arteria fluvial y acceso para el interior del territorio colombiano. Esta acción constituyó la gran obra de infraestructura fluvial de la ciudad, pues contó con una vía fácil y eficiente para comunicarse con el interior de la Nueva Granada.

Otros intentos, más tardíos y de menor envergadura se dieron en otras ciudades con la intención de comunicar a los puertos y establecer un transporte rápido de mercancías. En La Habana se pensó comunicar el puerto con la región azucarera de Güines a través del proyecto de un canal en el siglo XVIII, obra que nunca se realizó; pero con la idea de tener un transporte rápido y barato, décadas más tarde surgió el primer ferrocarril del mundo hispánico, la línea La Habana-Güines.¹⁸⁴

La construcción del ferrocarril comenzó en la mayoría de las ciudades y tuvo un impacto urbano de gran envergadura desde el punto de vista de la actividad de carga y descarga que se empezó a generar alrededor de los puntos de intercambio en su recorrido. En México, el gobierno de Porfirio Díaz se ha destacado por el papel estratégico de su política ferroviaria en los esfuerzos por mostrar la formación de un Estado nacional moderno, así como factor de reactivación del crecimiento económico.¹⁸⁵

Sin embargo, el ferrocarril vinculado al puerto fue, sin duda, un gran elemento de impacto en la ciudad con el rompimiento de la traza original y la incorporación de nuevos elementos en su estructura: barreras, garitas, puentes, pasos a nivel y estaciones; aunado esto, la necesidad de articular el territorio en función de la exportación. Estas nuevas condiciones transformaron el paisaje de la ciudad y alteraron el funcionamiento a su alrededor constituyendo los elementos

¹⁸⁴. *Ibid.*, p. 250.

¹⁸⁵. Arturo Grunstein Dickter, "Competencia o Monopolio? Regulación y Desarrollo ferrocarrilero en México, 1885-1911", en *Ferrocarriles y Vida económica en México*, 1996, p. 167.

de ruptura de mayor alcance en las antiguas ciudades hispánicas hasta ese momento.

El ferrocarril se construyó en La Habana, Cuba, en 1837; fue el séptimo país del mundo y el primero en Hispanoamérica en contar con líneas férreas, gracias a una situación económica favorable dado el desarrollo pujante de la industria azucarera que propició la inversión. En México, con la idea de unir la capital con el primer puerto de la república, se construyó el ferrocarril en Veracruz en 1880 y en Cartagena de Indias en 1896.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX se dio un crecimiento importante de las áreas de siembra de caña de azúcar en Cuba, de tal manera que los puntos de embarque se encontraban bastante alejados, razón por la cual era lento y costoso el acarreo del producto. El fomento al cultivo cañero y a la industria azucarera generó la necesidad de otro medio de transporte rápido y económico que permitiera trasladar las mercancías (azúcar fundamentalmente) de los grandes centros productores a los puntos de embarque o distribución.¹⁸⁶ Es así como nació el primer camino de hierro La Habana- Güines.

En Cuba la introducción del ferrocarril no buscó el objetivo de eficiencia sino contar con un medio de transporte menos costoso, más rápido, sin problemas de durabilidad. Su construcción, a partir de una inversión inglesa y estadounidense, fue importante ya que incrementó la producción azucarera, la industria más importante de la isla; asimismo se crearon nuevos empleos, se hizo eficiente la distribución de carga y traslado de pasajeros; su entrada significó una disminución en los costos del transporte (70%), además, de posicionar a la isla en el marco económico iberoamericano.

Por otro lado, con el ferrocarril fue el principio de un crecimiento económico y demográfico generado, principalmente, por la necesidad de mano de obra debido a la complejidad del trabajo y a la insuficiencia de trabajadores en Cuba. Por ello se incorporaron jornaleros procedentes de las islas Canarias y Estados Unidos, inmigrantes europeos, asiáticos y esclavos que engrosaron las filas de los

¹⁸⁶. Dolores de la Concepción Lahaba Estrada y Yadira R. Nieves Lahaba, *“El ferrocarril en Cuba: experiencias de una ingeniería”*, Ponencia IX Encuentro Iberoamericano de mujeres ingenieras, arquitectas y agrimensoras.

obreros de las líneas ferroviarias; aunque también se manejaba la necesidad de impulsar el aumento de la población blanca, en un país de habitantes mayoritariamente negros.

En México, la construcción del ferrocarril tuvo como objetivo principal el fomentar el contacto con el exterior, más que un factor prioritario y benéfico para la economía de las ciudades, a pesar de que se pensaba en que todas las líneas se originaran en el centro del país y se dirigieran a la frontera con Estados Unidos, donde se unirían las líneas nacionales con el propósito de fomentar la exportación de los productos facturados en México.¹⁸⁷ Pero al principio, esto no se dio en la misma magnitud que en otros países de América Latina. México experimentó un rezago en materia ferroviaria, como parte de una situación de depresión y estancamiento de largo plazo de la economía mexicana. Aunque el punto de partida del proyecto ferroviario se ubica en 1837, fue hasta 1880 cuando se inició el proyecto con la primera línea cuyo origen fue el puerto de Veracruz. Una de las desventajas que presentaba la realización del proyecto era el medio geográfico y físico, tan accidentado y afectado por las condiciones climáticas que se convertía en un factor determinante para la economía del país dada la incapacidad tecnológica del momento.

Por otro lado, todavía en el siglo XIX, México no contaba con una legislación nacional y, por lo tanto, se regía en lo económico y comercial con las normas coloniales regionales, era una estructura ambigua que dificultaba llevar a cabo contratos para la actividad de intercambio por lo elevado de los costos, además de limitar la formulación de proyectos de innovación por los fuertes costos de información, pues no existían datos estadísticos ni cartografía acerca del territorio y su topografía. Esta situación, entre otras, limitaba las acciones sobre un proyecto de comunicación tan importante como lo era el proyecto ferroviario.

No menos importante, en este contexto, fue la red de caminos, nos referimos principalmente al circuito que enlazaba México y Veracruz, que en el siglo XVIII e incluso en el XIX, presentaban una imagen de deterioro absoluto

¹⁸⁷. John Coatswort, "Los ferrocarriles indispensables en una economía atrasada. El caso de México", en *Historia Económica de México*, Vol. de Enrique Cárdenas, 2005.

causado por el desmoronamiento de la administración colonial, la precaria formación del nuevo Estado y la agresión permanente de las condiciones climáticas, que impedía el mantenimiento de los caminos; por lo tanto, no se podía evolucionar hacia formas más eficientes de transportación. Dominaba, hasta ese momento, un sistema de arriería de mulas en las formas de tracción. Para 1880 se fabricaron unas diligencias (carretas) para la movilidad, que representó la única innovación en el transporte hasta la llegada del ferrocarril. Este escenario influía de manera negativa en el desarrollo urbano del puerto de Veracruz, si se toma en cuenta que las vías de comunicación son un factor prioritario de desarrollo.

En la segunda mitad del siglo XIX, México no participaba con los demás países de Latinoamérica en la expansión del comercio exterior ni en operaciones de inversiones extranjeras. Se encontraba distanciado de una dinámica exportadora muy presente en varios países de Latinoamérica.¹⁸⁸

Aunado a estos problemas de la economía mexicana, los conflictos político militares internos y externos (la guerra con Estados Unidos, las guerras de Reforma, la intervención Francesa), frenaron proyectos innovadores para el país. Pero el siglo XIX en México no terminó, sin antes vislumbrarse una esperanza de cambio. Con la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia de la república se llevó a cabo el auge de la industrialización. Aunque al principio de su mandato se paralizó temporalmente el servicio ferroviario, ya que fueron pocos los avances en las líneas férreas medidas en kilómetros, si hubo un importante avance en la conformación de una comunidad tecnológica nacional partidaria del advenimiento del ferrocarril.

En los últimos años de ese siglo, apareció una interesante iniciativa expresada en el proyecto “Plan Limantour”, que aportó y sentó las bases de una estructura organizativa en materia ferroviaria de lo que se construiría en el siguiente siglo. Buscaba clasificar las vías por su importancia, tomando en cuenta el interés general y la necesidad de su ejecución desde el punto de vista del beneficio de la federación y de los volúmenes de carga manejados por las

¹⁸⁸. Sandra KuntsFicker y Paolo Riguzzi, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del Surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México: El Colegio Mexiquense, A.C. Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996, p. 33.

empresas privadas. En este sentido, tomó especial relevancia la línea que puso en conexión el Ferrocarril Mexicano en su sección de Orizaba a Veracruz con el Ferrocarril de Tehuantepec.¹⁸⁹

Vía Orizaba fue el primer ferrocarril del país, era el punto intermedio de la ruta virreinal del puerto de Veracruz y la región de la costa, hacia el clima más benigno de la montaña, rumbo a la ciudad de México. La construcción del ferrocarril mexicano en esa región activó la economía industrial, aumentó el número de trabajadores de la construcción, así como la labor de zapateros, sastres, carpinteros y artesanos.

El transporte ferroviario en las sociedades del siglo XIX impactó fuertemente en la estructura de las ciudades, surgiendo desde nuevos circuitos comerciales hasta la conformación de políticas públicas de desarrollo de infraestructura y la adquisición de conocimientos y capacidades tecnológicas transmisibles a otros sectores, así como promovió la movilidad individual.¹⁹⁰

5.1.2 *El proceso de expansión*

La Habana se caracterizó en la etapa colonial por ser una ciudad dinámica cuya transformación y expansión física empezó a darse en la segunda mitad del siglo XVIII. A principios del período de estudio, aunque la ciudad se encontraba todavía cercada por las murallas, presentaba una actividad importante en los extramuros, con muchos caminos y senderos que comunicaban con el interior del territorio, con las tierras productivas, haciendas de cultivos y algunas comunidades dispersas que comenzaban a tomar forma y convertirse en áreas urbanizadas (véase Figura 50).

En el primer intento de crecimiento incipiente, 1820 y 1840, aparecieron residencias secundarias de estratos altos para pasar el verano en zonas extramuros que primero fueron estancias y luego ingenios azucareros como es el caso del barrio El Cerro en el centro-oeste de la ciudad. Se fundó en 1803 y

¹⁸⁹. Emma Yanes Rizo, “*Me matan si no trabajo y si trabajo me matan*”, en *Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950*; México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000 (Científica, Serie Historia), p. 53.

¹⁹⁰. *Ibid.*, Prólogo.

siempre fue identificado como una zona de desarrollo fabril en el siglo XIX, tipificándose hasta hoy como eminentemente industrial.

Por otro lado, el centro empezó a desplazarse desde el puerto hasta la zona inmediata a la muralla extramuros, hoy ocupada por el Paseo del Prado, el Parque de la Fraternidad y el Parque Central. En 1863, con el derribo del circuito amurallado se propició la integración física del antiguo centro urbano con la nueva ciudad que se estaba conformando. Fue una zona de ensanche que continuó aumentando en población durante la segunda mitad de la centuria.

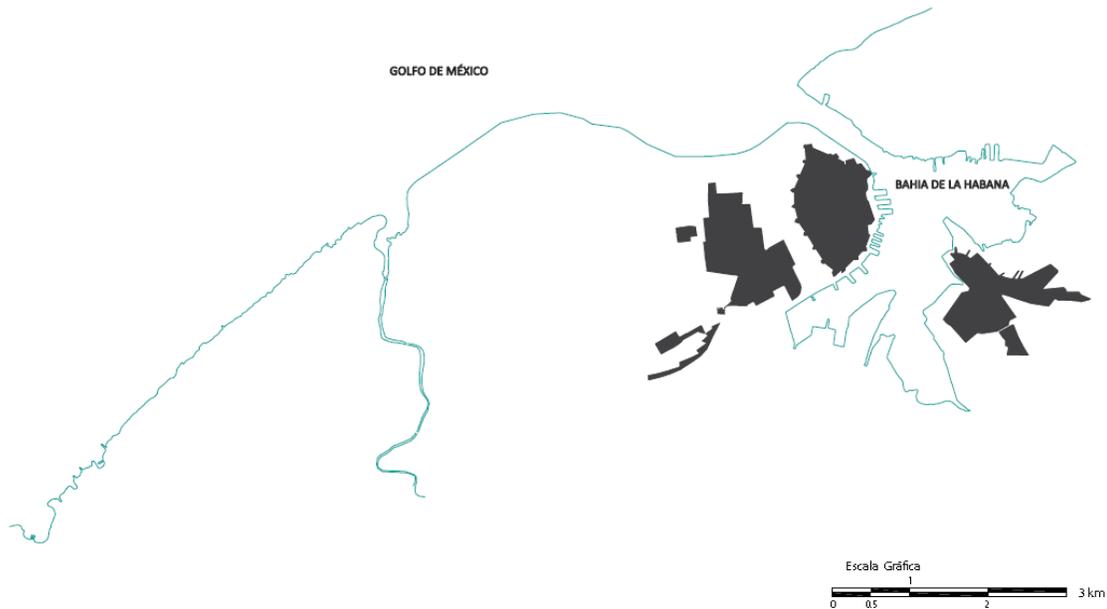


Figura 50. *La Habana.* La expansión de la mancha urbana extramuros se inició primero hacia el oeste y sur de la ciudad, principalmente. Hacia el sur a través del camino de Monte, donde se ubicaba la estación del ferrocarril bordeando la zona costera de Atarés, y hacia el noroeste a través de la calle Zanja.¹⁹¹

El ensanche extramuros promovió focos de urbanización hacia el oeste de la Calzada de Belascoain marcando el curso del crecimiento de la mancha urbana. La calle de Zanja era una arteria que comunicaba al barrio el Vedado, inició su construcción a mediados del siglo y se continuó en 1883; éste fue un caso extraordinario de expansión que seguía las características de los ensanches

¹⁹¹. El nombre de Zanja hace alusión a la perforación que se hizo en el siglo XVI desde el río Almendares y hasta donde se encuentra la Catedral de la ciudad, para surtir de agua al centro de la misma. Abasteció por más de dos siglos a La Habana (*Ibíd.* p.2).

Europeos, contrario a como venía sucediendo el crecimiento urbano desde el núcleo original junto al puerto.

Es claro el crecimiento que tuvo la mancha urbana en 1800, cuando siete de cada diez españoles que emigraban se quedaban en la isla. Esto lo explica la dominación española, pero también la política de atracción de mano de obra blanca y barata para solucionar el problema de la desarticulación progresiva de la trata negrera desde 1835. Esta situación, aunada a fuertes crisis en otros países productores de azúcar (República Dominicana), contribuyeron a generar una situación positiva en la economía del país que llevó a una necesidad imperante de suelo, principalmente en La Habana.

En este periodo se vio rebasado completamente el límite defensivo de la ciudad, situación que no pasaba aún en Veracruz y Cartagena de Indias, dadas sus circunstancias económicas diferentes. La mancha urbana de la ciudad colonial tenía una superficie de 2.14 Km²; para 1890 La Habana había alcanzado un área urbanizada de 10 Km² y una población de 200,000 habitantes. La expansión de la ciudad, además de una necesidad territorial, se convirtió en la voluntad política de crear una capital a la altura de los ideales republicanos.¹⁹²

Con relación a Cartagena, ésta alcanzó un incipiente desarrollo durante la centuria de 1800, aunque no fue de grandes proporciones, sí marcó pautas y lineamientos que indujeron a un sistema urbano más disperso en un principio, que el establecido en la ciudad en los siglos XVI y XVII. El surgimiento de pequeños asentamientos extramuros al final del siglo XVIII, no significaron alteraciones sustanciales en la estructura. Los primeros indicios de ensanche se manifestaron de forma dispersa, abarcando áreas destinadas a la actividad rural, así como incipientes desarrollos en forma de caseríos que se empezaron a transformarse de tejares y pescaderías, en casas de descanso para familias con posibilidades económicas. Las áreas próximas a la muralla comenzaron a experimentar un proceso de modificación, a finales del siglo, cuando se iniciaban algunos trazados y se sentaban las primeras bases para la urbanización definitiva de los caseríos existentes (véase Figura 51).

¹⁹². *Ibidem*.

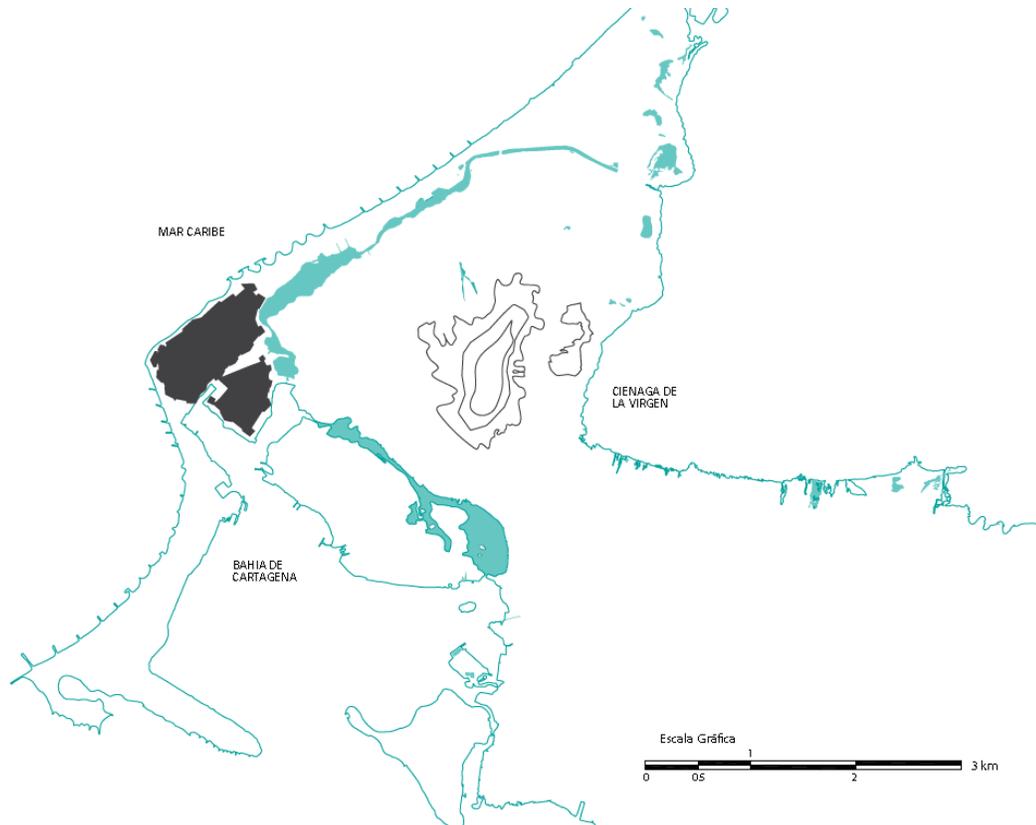


Figura 51. *Cartagena*. El crecimiento físico del territorio fue lento a lo largo de la centuria, se podría señalar que la expansión de la ciudad fue nula entre 1800 y 1811, sin dejar de densificarse.

La extensión hacia los extramuros se produjo, inicialmente, por la prolongación de la mancha, determinada por las condiciones físicas del territorio. La ciudad tenía que crecer hacia tierra firme, la cual se conformaba por una gran franja de tierra al sur-orienté de la ciudad antigua y, en menor proporción, hacia el norte. El modelo de expansión adoptado en siglos anteriores, se continuó en forma radio concéntrico hacia el oriente, como se venía dando desde el siglo XVII. El punto de partida fue la ciudad antigua y los ejes de expansión estaban representados por el puente de la Media Luna que era la continuación del camino desde el centro de la ciudad, y algunos otros caminos que empezaban a inducir el crecimiento. Básicamente hubo tres periodos en la conformación de los anillos concéntricos marcados por la extensión de los caseríos: hasta 1870 el del Cabrero, hasta 1880 los otros caseríos del Espinal, del Pie del Cerro, el Pie de la

Popa, Manga, y el último hasta el final del siglo y principios del XX en el que se consolida la ocupación de tierra firme.¹⁹³

La mancha urbana de la ciudad de Veracruz se limitaba al área contenida en el círculo de murallas que la rodeaban y su conexión con la fortaleza de San Juan de Ulúa. La mancha tenía una superficie aproximada de 54.29 Km² (véase Figura 52).

Con el inicio del derribo de las murallas en 1880, por las presiones que ejercía el crecimiento de la población, dada las condiciones económicas favorables que comenzaban a emerger para Veracruz y la inauguración del ferrocarril mexicano en 1880, la traza urbana se comenzó a expandir hacia el suroeste y el noroeste. En 1883 se dieron los primeros intentos de ensanchamiento del área urbana con las obras en la bahía que proponía el Ayuntamiento.

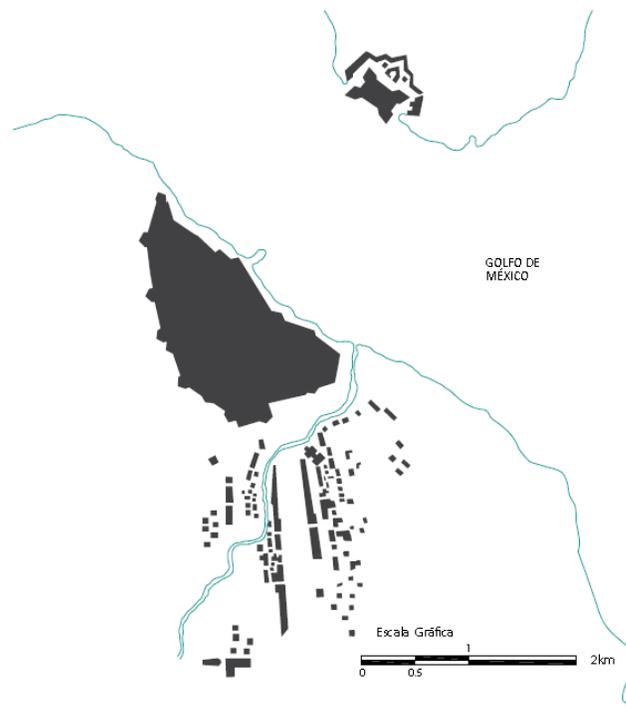


Figura 52. Veracruz. En 1900 la mancha se extendió de manera considerable debido al crecimiento económico y demográfico, resultado de la modernización del puerto.

¹⁹³. Maruja Redondo Gómez, *Cinco siglos de evolución...*, op. cit., p. 65.

El denso tráfico marítimo dejaba ver la insuficiencia de la infraestructura existente que dificultaba los movimientos en el reducido fondeadero, el moderno muelle metálico de la compañía del ferrocarril mexicano no era suficiente para el creciente movimiento que empezaba a darse en la bahía. Estas obras contribuyeron a aumentar la mancha urbana en 100 hectáreas ganadas al mar para aditamentos del puerto.

5.1.3 La estructura de las ciudades en 1800

Al inicio del período estudiado, La Habana como las otras dos ciudades seleccionadas, presentaba una estructura con características netamente coloniales: una ciudad confinada en un cerco de murallas que limitaba su crecimiento. Sin embargo, la dinámica de crecimiento e incipiente desarrollo fue notorio en esta ciudad en la segunda mitad del siglo, cuando se liberó de sus barreras físicas, permitiendo su expansión extramuros. La ciudad tradicional consolidada contaba con una superficie de 2.14 Km² que fue superada en 1800, alcanzando más adelante una superficie aproximada de 5 Km² (véase Figura 53).

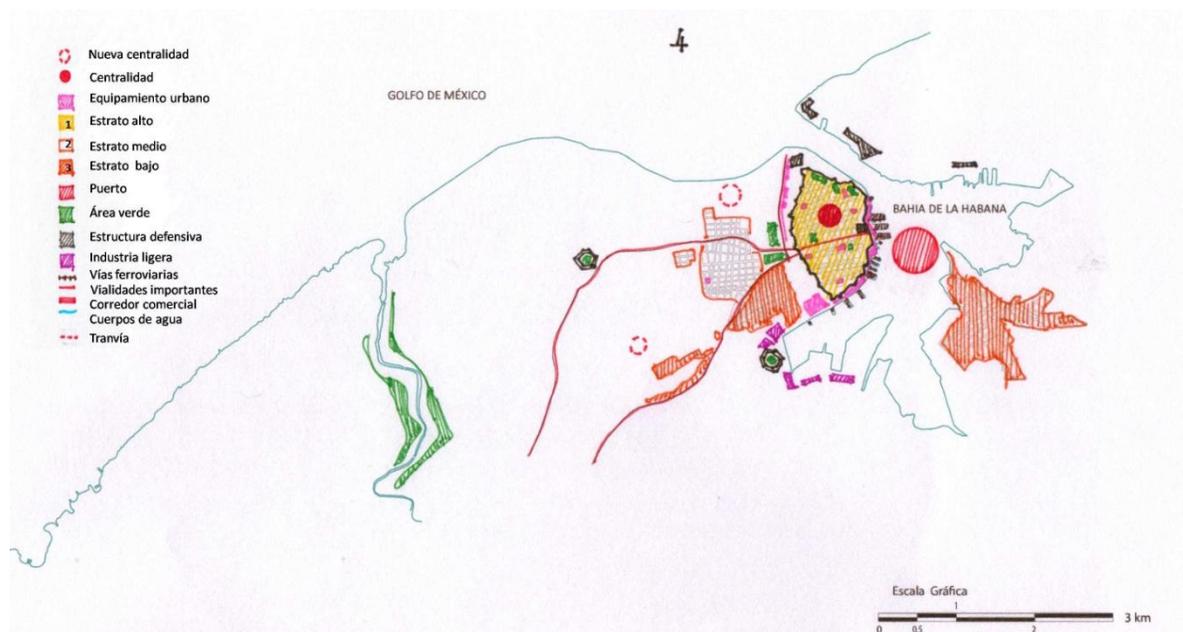


Figura 53. La Habana. El puerto en el siglo XIX se constituyó en la referencia principal y el punto desde el cual empezó a extenderse la ciudad. Los elementos defensivos fueron determinantes en la conformación de la nueva ciudad.

El proceso de ocupación territorial para el área urbana de La Habana, siguió un patrón a lo largo del litoral del Golfo de México, cuyas principales limitantes físico-geográficas fueron el litoral mismo y la Bahía que lleva su nombre con un área aproximada de 16 Km², conformada por tres ensenadas en sus costas que respecto a la parte central de la bahía, se ubican al este la Marimelena, al sur la de Guasabacoa y al suroeste la de Atarés,¹⁹⁴ elementos que determinaron la morfología y estructura de la ciudad de La Habana. Por otro lado, la red hidrográfica con ríos como el Almendares que divide el territorio, con una extensión de 47.0 Km, el Guanabo con 22,1 Km, el Bacuranao con 21,7 Km, el Quibú con 12.1 y el Jaimanita con 11,8 Km, contribuyeron también de manera importante en la morfología del territorio.

Un equipamiento importante de la bahía de La Habana ha sido su zona portuaria, constituyéndose en un elemento determinante de las actividades urbanas desde el inicio de la ciudad por su ubicación estratégica. Se consolidó como un gran centro de servicios terciarios de apoyo al comercio internacional marcando pautas en la organización de la ciudad. Los senderos y caminos facilitaron las condiciones para que esto se diera ya que se comunicaban con la ciudad extramuros y poblados cercanos donde se encontraban las zonas rurales, que más tarde, al ser conurbadas con la ciudad central, se convirtieron en las vialidades primarias y secundarias de la zona metropolitana que dieron paso al crecimiento radial y disperso de la ciudad de hoy.

En las primeras décadas del siglo un tridente de caminos extramuros, resultado de la prolongación de senderos de la ciudad intramuros, comenzaban a dibujar la trama de la nueva ciudad (véase Figura 54). Dos hacia el oeste, de los cuales uno buscaba conectar dos puntos estratégicos: la ciudad original y el Castillo; el otro, hacia el sur, donde se encontraban las principales zonas productivas dando origen a los primeros barrios extramuros que se organizaban de manera radial a partir de la ciudad tradicional (Habana Vieja), así mismo,

¹⁹⁴. "Puerto de La Habana", Administración Portuaria nacional (webmaster@apn.cu).

norte la calzada de San Lázaro que bordeaba el área costera; al este la Alameda extramuros que se comunicaba con la ciudad colonial; al sur las calles de Salud, Zanja y la calzada Tacón que comunicaban la ciudad vieja con el Castillo del príncipe y la calzada de Jesús del Monte, arteria eje con carácter regional ya que comunicaba a las provincias más alejadas del territorio, tal es el caso de Pinar del Río. La ciudad que se empezó a formar extramuros presentaba una traza, que si no era completamente ortogonal, sí presentaba características de una estructura ordenada.

Al centro de la cuadrícula, dividida en dos partes, surgía la calzada Galiano que corría de norte a sur comunicando la zona de la costa con las principales calles de la estructura que corrían de este a oeste, cerrando al oeste la calzada de Belascoaín en sentido norte-sur hasta el otro extremo del territorio. La calzada de Jesús del Monte, que marcaba el límite del crecimiento al sur del territorio, se prolongaba de forma irregular propiciando una tendencia de crecimiento de la ciudad hacia el sur en forma lineal y a lo largo de la vía, hasta alcanzar las quintas de recreo del poblado del Cerro generando una estructura discontinua respecto de la que se venía dando a mediados del siglo.

Otro elemento estructural importante que contribuyó a complejizar la trama de la ciudad, fueron las vías del ferrocarril que se sumaron a la trama de los senderos existentes. La estación de Garcini y Villanueva cubrían los tramos ferroviarios de Habana-Bejucal y Bejucal-Güines, respectivamente, en la zona central funcional de la ciudad, propiciando la ubicación de vías férreas que rodeaban la misma hacia la parte norte y centro del territorio, dividiéndolo sin afectar de manera importante la estructura incipiente del período. Por otro lado, la línea La Habana- Güines que partía de la estación del puerto y se dirigía hacia el sureste, siguiendo la hoy calzada de Güines hacia la zona azucarera, determinaría la expansión futura de la mancha urbana. Otras vías férreas posteriores dieron lugar a vialidades urbanas como la de Boyeros, que hoy en día es la avenida Rancho Boyeros, la Vía Blanca y la Calzada de Vento hacia el sur de la ciudad.

Los grandes equipamientos surgieron en un esfuerzo por modernizar la ciudad. El capitán general Miguel Tacón (1834-1838), desarrolló un Plan de

Reformas Urbanas con el que se intervinieron importantes zonas de la ciudad que cambiaron su imagen. La construcción de grandes edificios administrativos y culturales contribuyeron a la modificación del trazado colonial definiendo sus límites y densificando los espacios interiores de la misma. Edificios de carácter cultural como el Liceo Artístico y los teatros Tacón y Coliseo fueron localizados en la nueva centralidad, en el eje de transición con la ciudad antigua. Era la primera zona de expansión del centro histórico, en ese mismo lugar se estableció un conjunto urbano monumental de trama compacta conocido como Reparto las Murallas.¹⁹⁶

En esa dinámica de recomposición del territorio surgieron otros equipamientos, como el Hospital Militar en las inmediaciones del arsenal en la costa sur, el Hospital de San Lázaro y una Casa-Hospital en la misma ubicación, además del Mercado de Tacón, la Cárcel municipal y el nuevo Cementerio de Colón, entre otros que surgieron en la centuria.

Las zonas industriales en este período estuvieron representadas por el ferrocarril, con su Estación Central ubicada en las inmediaciones de la muralla y la Calzada Tacón. Por otro lado, con el desarrollo de la industria azucarera y tabacalera, entre otras, comenzó la proliferación de grandes ingenios y otras instalaciones hacia el sur del territorio.

El comercio en las primeras décadas se concentraba en las partes bajas de las edificaciones de la ciudad intramuros, lo cual contribuía a una alta densidad en la zona. Sin embargo, se notaba una incipiente descentralización de estas zonas hacia corredores comerciales que empezaban a aparecer en las áreas próximas a la muralla. Podría decirse que la primera centralidad en la ciudad nueva fue resultado del desplazamiento, desde el puerto de La Habana —centro simbólico y funcional de entonces— hasta la zona extramuros, próxima a la muralla en lo que hoy es el paseo del Prado, el Parque Central y el Parque de la Fraternidad que se integraba al final del periodo con un corredor comercial creado por los inmigrantes chinos en calles perpendiculares al eje (Dragones-Zanja), generando un corredor

¹⁹⁶. Félix Julio Alfonso López, “La Habana Vieja en la estela del tiempo”, en *La Jiribilla, Revista de cultura cubana*, Número 446, La Habana, Cuba.

verde y de servicios que iba de norte a sur formando un ángulo recto con el otro corredor comercial de este a oeste.

Esta estructura que comenzaba a surgir en la ciudad nueva de la centuria de 1800, se complementó con las intervenciones en el espacio público de la ciudad tradicional, que se dieron en el marco del Plan de Reformas Urbanas¹⁹⁷ llevadas a cabo por el general Miguel Tacón¹⁹⁸ (1834-1838) a lo largo del siglo, encaminadas a transformar de manera radical su imagen colonial y con una dinámica de mejoras y construcción de la ciudad.

La ciudad fue sometida a innovaciones dentro de su cinturón pétreo, sumando elementos estructurantes como avenidas, equipamientos, viviendas, plazas, paseos,¹⁹⁹ etc. El espacio público se organizó en torno a tres plazas principales: la de las autoridades de gobierno, la de las autoridades religiosas, y la del mercado que desde finales del siglo XVIII contaba con una envolvente de edificios representativos del poder colonial, como lo era la Plaza de Armas o Plaza Mayor con el Palacio de los Capitanes Generales; la Plaza Vieja, la del mercado, la más sencilla, con una estructura de patio interior, rodeada por soportales y la Plaza de la Catedral. Esta estructura se integraba con el Paseo de la Alameda al interior de la muralla, generando un circuito que se interconectaba a través de senderos, consolidando la estructura urbana de la ciudad vieja.

La infraestructura completaba el círculo de los elementos que contribuían a generar un nuevo modelo de ciudad. Una obra importante en el período fue el Acueducto de Albear, así como la pavimentación de calles y el fortalecimiento del servicio de transporte colectivo. El alumbrado público se instaló posteriormente, con un Plan de Obras Públicas llevado a cabo después de la guerra de

¹⁹⁷. Uno de los planes que surgen en los inicios del siglo XX para establecer pautas del crecimiento urbano de La Habana (Gabino Ponce Herrero, "Planes de Reforma Urbana para La Habana. La modernización de la ciudad burguesa (1898-1959)", en Boletín de la A.G.E., No. 45, Universidad de Alicante, Departamento de Geografía, 2007) (age.oeg.csic.es/boletin/45/14-planes).

¹⁹⁸. Militar español, Teniente general de la isla de Cuba desde 1834 a 1838, fue el iniciador de la *transformación de la imagen urbana de La Habana*.

¹⁹⁹. Juan Luis Morales Menocal, "La ciudad y sus constituciones", Nuevo Mundo Mundos Nuevos (en línea). Cuestiones del tiempo presente 2009. <http://nuevomundo.revues.org/index48352.htm1>

1898.²⁰⁰ Por iniciativa de la inversión norteamericana, en su afán de renovar a la ciudad según las normas urbanísticas vigentes en Estados Unidos, se procedió a dotar de una infraestructura acorde con la ciudad que se pretendía lograr.

La distribución de la población durante este período se dio en tres direcciones, principalmente, surgiendo un fenómeno fuerte de segregación debido a la migración de la aristocracia hacia la periferia oeste en busca de espacios urbanos de calidad. De esta manera se comienza a conformar una zona habitacional de ingresos altos y otra de ingresos bajos hacia la parte central y sur del territorio, formada por la oleada de migrantes, jornaleros y peones que demandaban suelo en la ciudad.²⁰¹ Por otro lado, se perdió gradualmente la coexistencia de clases que se había originado en el recinto amurallado, por lo que surgen nuevos repartos como el Vedado en 1860, el Carmelo, Suárez y otros que comienzan a estructurar y organizar la segregación que empezaba a vislumbrarse.

La estructura urbana a principios del siglo siguió un patrón discontinuo que se logró acomodar de manera compacta a mediados del mismo, disparándose al final del siglo hacia el sur de manera dispersa, generando una mancha urbana discontinua y heterogénea que marcó la pauta para la estructura urbana del siguiente siglo.

Cartagena era una ciudad consolidada en su estructura colonial todavía vigente a principios del siglo XIX, rodeada por un cinturón pétreo de 11 Km, con una estructura definida pues su traza e imagen conservaban intacto su carácter de ciudad hispánica (véase Figura 55). No obstante que se inició la destrucción de sus murallas al final del siglo (1880) para dar paso al crecimiento y desarrollo, la ciudad continuó teniendo por mucho tiempo su estructura colonial.

²⁰⁰. Ángel Dunis Vargas Cañizares, Yaliuska Granados Salas y Wilma Villamil Lorenzo, "La consolidación de las estructuras urbano arquitectónicas en Cuba durante el período de 1900-1930", en *El proceso de modernización de la ciudad de La Habana*, 2009 (www.monografias.com/trabajo78/estructuras-urbano-arquitectonicas-cuba).

²⁰¹. Gabino Ponce Herrero, *Planes de Reforma Urbana para la Habana. La modernización de la ciudad burguesa (1898-1959)*, España: Universidad de Alicante, Departamento de Geografía Humana, 2000.

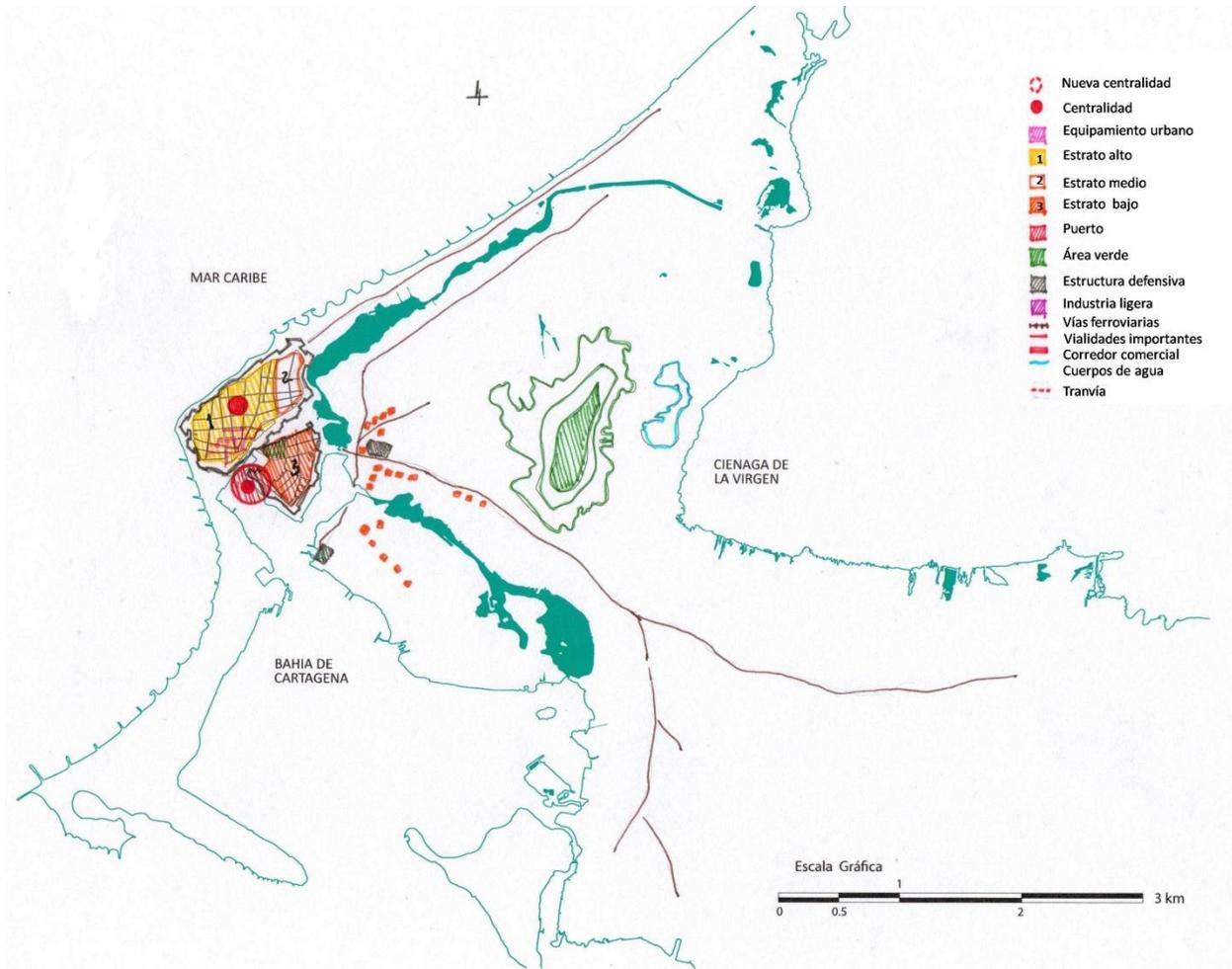


Figura 55.Cartagena. La ciudad en este período contaba todavía con un cinturón pétreo que fue el elemento más importante de su estructuración en los siglos anteriores.

El proceso de ocupación territorial de la zona urbana, al igual que La Habana y Veracruz, se dio por un patrón a lo largo del litoral del Mar Caribe por el norte, siendo sus limitantes del crecimiento los otros dos importantes cuerpos de agua existentes: la Bahía de Cartagena con más de 10 millas de longitud y la Ciénaga de la Virgen con un área de 22 Km² que se comunica a través de canales y caños con la laguna del Cabrero, al norponiente de la ciudad y termina su recorrido de 12 Km en la gran Bahía de Cartagena, que se divide a su vez en dos dársenas naturales, la bahía interior y la exterior con islas que sirvieron como puntos estratégicos para la defensa de la ciudad. Este sistema hídrico que rodea la ciudad caracterizó, más adelante, un sistema insular (véase Figura 56) de

desarrollo urbano que contribuyó de manera significativa a la morfología de la ciudad actual.

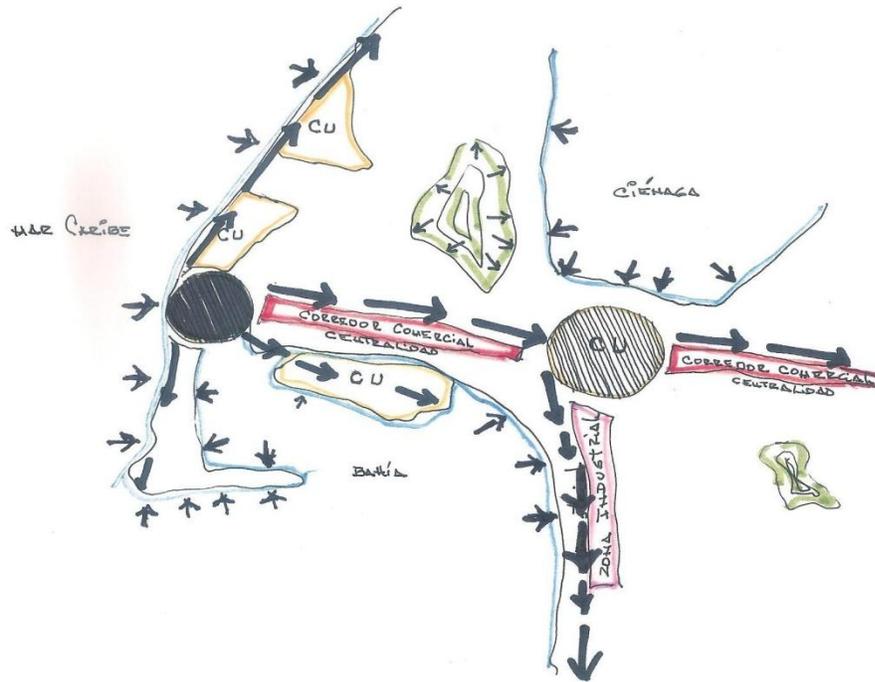


Figura 56. Cartagena. La red de vías a principios del siglo servían además de conectores con la ciudad, de articulación entre los caseríos: la calle Real del Pie de la Popa, el camino de Arriba y de Abajo, el camino real de Manga, el camino a Bocagrande y el camino de la Cruz grande, todos ellos en las inmediaciones de la ciudad central.

Como parte del sistema hídrico de la ciudad, también se encuentra el sistema orográfico con cerros como el de la Popa y de la Galera al noreste, el cerro de San Felipe y las lomas del Marion, Zaragocilla y Albornoz al sureste del territorio. Todo el sistema de fuerzas, tanto hídrico como orográfico, contribuyó de manera importante en la estructuración de la ciudad colonial, así como de la ciudad de la segunda mitad del siglo XX que se expandió sobre las lomas existentes rompiendo con la estructura ordenada de la primera mitad del siglo.

En el siglo XIX se inició la demolición de algunos lienzos de la muralla para dar paso al desarrollo y conformar una nueva estructura que se encaminaba hacia la ciudad moderna. Se comenzó con la demolición del Revellín de la Media

Luna²⁰² para construir la calzada del mismo nombre que conectaría la ciudad antigua con la ciudad nueva. Cuatro años después se demuele el Revellín del Cabrero para conectar, a través de una calzada, la isla principal con las tierras del Cabrero, uno de los cinco barrios incipientes de la ciudad extramuros. Al final de la centuria se abrió completamente el acceso a extramuros con el derribo de tres baluartes ubicados detrás del Revellín de la Media Luna. De esta manera se iniciaba un sistema de caminos que marcaban la pauta para la trama urbana de la ciudad por venir.

La estructura de ese momento estaba condicionada por un modelo de organización que partía de dos puntos fijos: las puertas que cerraban la ciudad amurallada en las dos islas, éstas se constituían como puntos de partida de la estructura seguidas de un puente, un camino y el arrabal. Es el caso de la Boca del Puente como primer punto de desahogo del núcleo principal; el modelo era: *puerta-puente-camino-arrabal*,²⁰³ que se repetía de la misma manera en el punto dos, la Puerta de la Media Luna, *puerta-puente-camino-caserío*.

Los dos elementos, puerta y arrabal o caserío se encontraban conectados a través de elementos articuladores, puente y caminos. En el siglo XIX este modelo fue vigente en los dos puntos hasta que al final del siglo, se demuele la Puerta de la Media Luna y se simplifica el modelo. En el primero de los casos el puente fue sustituido por una vía que consolidó el camino existente, integrando en una sola unidad territorial la ciudad de origen y el arrabal de Getsemaní.

Sin embargo, la ciudad ya contaba con una red de vías que se empezaban a gestar en los extramuros y conectaban a la ciudad antigua con los caseríos que iniciaban su camino y su consolidación como barrios en la franja de transición a la ciudad moderna. Al final del siglo surgió el Paseo de Heredia con el derribo de la Puerta de la Media Luna que cerraba la ciudad colonial.²⁰⁴

Asimismo, existía otra red de caminos rurales que en el siglo XX conformarían la trama vial de la ciudad. Estos eran los caminos públicos que

²⁰². Construcción al otro lado del foso de la muralla, de forma triangular para reforzary cubrir los flancos de los baluartes.

²⁰³. Redondo Gómez, Maruja, *Cartagena de Indias. Cinco siglos de...*, op. cit.

²⁰⁴. *Ibid.*, p. 69.

partían de la cabecera del Distrito (Pie de la Popa), el camino a Cartagena hoy avenida Pedro de Heredia, el camino a Turbaco al sureste, el camino a Santa Rosa al este, el camino a Pasacaballos al sur, y el camino a Arroyo Grande.²⁰⁵ Estos caminos en su trayecto conectaban diferentes caseríos y haciendas que se organizaban en un sistema de núcleos rurales.

No menos importante en el sistema viario de la ciudad del siglo XIX, fue la red ferroviaria que se comenzó a construir en 1891 y abrió su servicio en 1894 con 105 Km de vías y 11 estaciones intermedias que llegaban al puerto.

Así como en La Habana, la zona portuaria significó para Cartagena un importante sitio para las actividades urbanas, no obstante la situación de crisis que vivió la ciudad en el periodo. A comienzos del siglo Cartagena perdió protagonismo político y económico por el contexto de crisis que atravesaba el país, una importante pérdida de vidas y riquezas materiales en su lucha por recuperar la república.²⁰⁶ El puerto perdió protagonismo y quedó circunscrito sólo a la perspectiva económica, a pesar de que en los siglos anteriores había sido un elemento prioritario en la conformación del conjunto urbano.

Así como la zona portuaria fungió como foco de actividades y punto determinante en el desarrollo urbano, otros equipamientos, tanto religiosos como civiles que surgieron en esta etapa, contribuyeron a una estructura de ciudad más compleja. Si bien la situación por la que atravesaba la ciudad en esta centuria no favoreció la construcción de nuevos edificios públicos, sí surgieron algunos equipamientos religiosos en las zonas extramuros y en puntos estratégicos que consolidaron áreas de la ciudad; tal es el caso de las ermitas del Cabrero y la del Pie de la Popa, dos de los cinco barrios extramuros que empezaron su transformación en el siglo anterior.²⁰⁷

No obstante lo anterior, se sucedieron intervenciones importantes en la ciudad intramuros como la del Cabildo que se transformó en sede de la gobernación en 1846, convirtiéndose en el primer edificio de estilo

²⁰⁵. Urueta y Piñeres, "Cartagena y sus cercanías, Cartagena 1912", en *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de...*, *op. cit.*, p. 69.

²⁰⁶. Sergio Paolo Solano de las Aguas, *De ciudad portuaria al puerto como espacio multifuncional. Los puertos del gran Caribe en el siglo XIX*, Colombia, Universidad de Cartagena de Indias: Facultad de Ciencias Humanas.

²⁰⁷. Redondo Gómez, Maruja, *Cartagena de Indias. Cinco siglos...*, *op. cit.*, p. 68.

republicano, estilo que más adelante caracterizaría la imagen de la ciudad del siglo XX. En 1884 se acondicionó el edificio del convento de San Agustín para que la Universidad de Cartagena iniciara sus funciones. Existían también el cuartel y las casas habitación de los principales comerciantes y políticos.

La industria en la ciudad de Cartagena no fue significativa en este período, lo existente estaba representada por establecimientos semifabriles y artesanales diversos.²⁰⁸ Al final de la centuria se fundaron algunas fábricas todas ubicadas en el área del centro histórico de la ciudad, como parte de las viviendas en las partes bajas, por lo que la industria no impactó en el entorno de la estructura de manera importante. En el callejón de Gastelbondo funcionaba una fábrica de chocolates, velas y muebles desde 1889. En Getsemaní, arrabal próximo al centro histórico, se localizaba una fábrica de refrescos desde 1883; la fábrica de cigarrillos fundada en 1899 funcionaba en los pisos bajos de la casa de sus dueños. Destacaban como únicos establecimientos fabriles en Cartagena, en sentido estricto de la palabra, la fábrica de Hilados y Tejidos Merlano, la más importante industria manufacturera y una de las mayores empresas de todo el país, fundada en 1892, también existía la fábrica de materiales para la construcción de baldoquines y mosaicos.²⁰⁹

No menos importante en este tiempo fue el surgimiento de laboratorios en las primeras décadas del siglo, por ejemplo, la Farmacia Román producía 47 especialidades hasta mediados del siglo. También había imprentas, algunas de cierta importancia (Imprenta Araujo) que llegó a publicar cinco periódicos diferentes, y de uno de estos medios publicaba cinco mil ejemplares.²¹⁰ En general, la industria por lo incipiente de sus características y la expresión de los elementos en el territorio, no tuvo una participación significativa en la estructura urbana de la época; más que nuevos elementos que se sumaran a la estructura, por lo general, se trataban de adecuaciones a edificios existentes.

²⁰⁸. Maria Teresa Ripoll de Lemaitre, "Inicios de la industrialización en el Caribe colombiano", en *Número 4*,. Volumen XXXIV, 1997 (Edición de 1998).

²⁰⁹. Jorge Restrepo Restrepo y Manuel Rodríguez Becerra, "La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX", en *Serie Historia del Desarrollo Empresarial. Monografías de Administración*, Bogotá: Universidad de los Andes, 2003, p. 44.

²¹⁰. *Ibid.*, p.45.

Mas, sí representó un elemento importante para la estructura en lo referente al comercio, que funge como la actividad eje de los individuos y las familias de la clase dirigente de Cartagena de finales de la centuria.²¹¹ Este hecho contribuyó a la generación de recintos y corredores comerciales al final del período en la mancha urbana consolidada que era todavía la ciudad tradicional.

En la primera mitad del siglo, Cartagena contaba con tres parroquias o barrios: la Catedral, Santo Toribio y el arrabal de la Trinidad, las dos primeras en lo que hoy es el centro amurallado de la isla original y la tercera corresponde a lo que hoy es Getsemaní.²¹² Los extramuros comenzaron a poblarse en dos modalidades: una corresponde a las invasiones que se asentaron hacia el norte, a todo lo largo de la Muralla de la Marina; y la otra, a los caseríos que se empezaron a transformar como resultado de la expansión de la ciudad. Los primeros eran barrios de pescadores en condiciones precarias llamados: Boquetillo, Pekín y Pueblo Nuevo. Los segundos fueron los caseríos que existían en los extramuros y tomaron impulso en los albores del siglo, iniciando un proceso de transformación que los llevaría a la inevitable conformación de barrios, posteriormente. El caserío del Pie de la Popa figuraba como Distrito desde 1833 por la Ley de División Territorial, para ese entonces contaba con 48 casas de bahareque; los otros caseríos: del Cabrero, de Manga, del Pie del Cerro y del Espinal iniciaron en 1880 su proceso de transformación de zonas rurales a urbanas a partir de las iniciativas con novedosas divisiones de solares y trazados en un intento de planificación y ordenamiento de los núcleos que emergían.²¹³

Los caseríos que existían en los extramuros estaban organizados por las parroquias como unidades territoriales y administrativas en torno a una cabeza de distrito, establecida por la Ley de División Territorial. En 1833 se nombró a la Parroquia del Pie de la Popa como cabecera de distrito. En 1836, según el

²¹¹. *Ibíd.*, p. 63.

²¹². María M. Aguilera Díaz y Alfonso Meisel Roca, "La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena en 1875", en *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Cartagena: Banco de la República. Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER), No. 17, 2006 (Banrep.gov.com).

²¹³. SamudioTrallero Alberto, "La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. Universidad Jorge Tadeo Lozano, p. 34; Redondo Gómez, *Cartagena de Indias. Cinco siglos...*, op. cit., pp. 70-71.

Constitucional de Cartagena, la Junta Subalterna de Diezmos dividió a la Parroquia del Pie de la Popa en cinco veredas o partidas, representadas por otros caseríos: Espinal, Manga, Alcibia, Isla de Gracia y Pie de la Popa; cada uno abarcaba una superficie de tierra que contenía, en algunos casos, otros caseríos.

El Espinal comprendía desde las faldas del cerro de San Felipe hasta el caño de Juan Angola, en las inmediaciones del Cabrero. Manga comprendía todo el territorio de la isla. Alcibia estaba limitada por Caimán, actualmente el entronque del Amparo y hasta el Playón de Cebayos. Por último, Pie de la Popa abarcaba desde el Pie del Cerro, los playones de la Popa, el Camino Arriba y la serranía de la Popa (véase Figura 57).

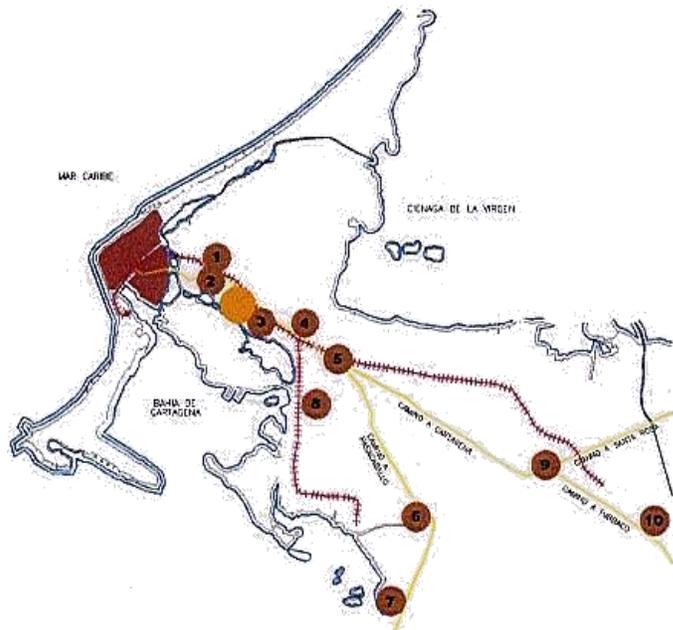


Figura 57. Cartagena. El distrito se componía de barrios y agregaciones; entre los primeros estaban: el Pie del Cerro, el Espinal, el Pie de la Popa, El Camino Arriba, el Toril y la Quinta y agregaciones como Ceballos, Albornoz, Cospique, Caimán y Ternera.

Además contaba con los agregados de los que formaban parte las haciendas de ganado en la periferia: Ceballos, Albornoz, Cospique, Caimán y Ternera.²¹⁴ Todo el conjunto de asentamientos que conformaban caseríos, haciendas, tejares y pescaderías, estaban organizados en un complejo sistema de núcleos unidos por redes de caminos que años más tarde se transformarían en la moderna ciudad de Cartagena.

²¹⁴ *Ibid.*, p. 60 a 65.

En el último tercio del siglo se produjeron las transformaciones físicas más significativas de la ciudad, las que respondieron a una serie de cambios sociales y económicos a la luz de las ideas de la Ilustración, logrando un despegue y una recuperación de forma definitiva. Hubo nuevas y grandes mejoras en los espacios públicos: surgió el Camellón o Paseo de los Mártires en 1870, en la intersección de las dos islas diseñado por Luis Felipe Jaspe; el Parque Fernández de Madrid en 1889, en la antigua Plaza de los Jagüeyes; la remodelación de la Plaza Mayor, que cambió su nombre a Parque de Bolívar para colocar ahí el monumento en honor al libertador; y la construcción de la Plaza de la Independencia a finales de siglo, que más tarde se convertiría en el Parque Centenario, en el espacio que surgió al cegarse el caño entre las dos islas.²¹⁵

De esta manera la infraestructura desarrollada en el período contribuyó a la estructuración y a una imagen que aunque para entonces era incipiente, sí comenzaba a dibujarse un concepto de ciudad. Una obra importante fue el relleno de la Calzada de la Media Luna en 1883, con la que se logró dar continuidad a la ciudad hacia el nuevo territorio que empezaba a generarse. Al iniciar el siglo, en 1900, se construyó el puente que uniría la isla de Manga —que ya había iniciado su transformación— con el Pie del Cerro y así se daban los primeros pasos en la ordenación del territorio. No menos importante fue el alumbrado eléctrico público y privado en las actividades urbanas. En la última década de la centuria, se iniciaron y culminaron los trabajos del ferrocarril que uniría el Puerto de Cartagena con el pueblo de Calamar en la intersección con el Río Magdalena, más adelante esta obra y la del Canal del Dique contribuirían a un período de prosperidad para la ciudad.

La distribución de la población en las primeras décadas de la centuria siguió el mismo patrón que los siglos anteriores, una segmentación espacial de la ciudad donde los negros, mulatos y blancos pobres vivían en la isla de Getsemaní y los blancos ricos en la isla primera en la que se formó la ciudad. Por razones militares no se permitía el poblamiento fuera del sector amurallado, además las condiciones

²¹⁵. Samudio, Trallero Alberto, *La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX*, Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. U. Jorge Tadeo Lozano, p. 34.

económicas en la ciudad no ejercían presión para que esto sucediera. Avanzado el siglo, hacia 1870 las condiciones económicas y políticas comenzaron a cambiar y la población empezó a asentarse en los pequeños caseríos que se encontraban en las inmediaciones del casco urbano, el Cabrero, Bocagrande, el Pie de la Popa, en primera instancia y más adelante, entre 1881 y 1909, en el Espinal y Manga.²¹⁶

Cuando se da el proceso de movilidad extramuros, el grupo adinerado ocupa y urbaniza los caseríos antes mencionados, iniciando un proceso de compra de terrenos y construcción de mansiones sobre todo en el Pie de la Popa, el Cabrero y Manga por sus ventajas paisajísticas²¹⁷ y su cercanía a la ciudad central, siendo esta la pauta que guía la ocupación de terrenos desde ese momento, es decir, los estratos altos se ubicarán en las zonas próximas al centro y en las zonas con alto potencial paisajístico. Esta primera movilidad fue producto de la bonanza económica que se observa en la ciudad por el auge del puerto, a raíz de las exportaciones y la construcción del ferrocarril.

En 1800 Veracruz se mantenía como la principal plaza portuaria del golfo. El principal equipamiento de la plaza era el puerto marítimo. Un sitio militar y naval estratégico, tenía aduana, recolector de impuestos y prisión.²¹⁸ Situación que cambió en la segunda década del siglo cuando el puerto tuvo una dramática caída en sus actividades. En 1803 cuando Alejandro de Humboldt llegó al Puerto de Veracruz, lo describía como un lugar hermoso y construido con mucha regularidad (véase Figura 58).

²¹⁶. María M. Aguilera Díaz y Alfonso Meisel Roca, "Cartagena en el censo de 2005", Documentos de trabajo sobre economía regional. Banco de la República No. 109, 2009 (http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg4.htm)

²¹⁷. El Cabrero se ubica al norte de la ciudad, en la franja costera del Caribe. Manga es una isla rodeada de canales y la Bahía interior es uno de los cuerpos de agua más grandes e importantes de la ciudad. El Pie de la Popa se ubicaba hacia el centro del territorio en las inmediaciones del cerro de la Popa y conectada directamente con la ciudad central a través del camino a Cartagena. Bocagrande es la lengua de tierra al oeste de la ciudad con las mayores condiciones paisajísticas, teniendo por un lado, la costa del Caribe y por el otro, la Bahía interior.

²¹⁸. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa y Carlos González Manterola, *Veracruz. Primer Puerto...*, op. cit., p. 157.

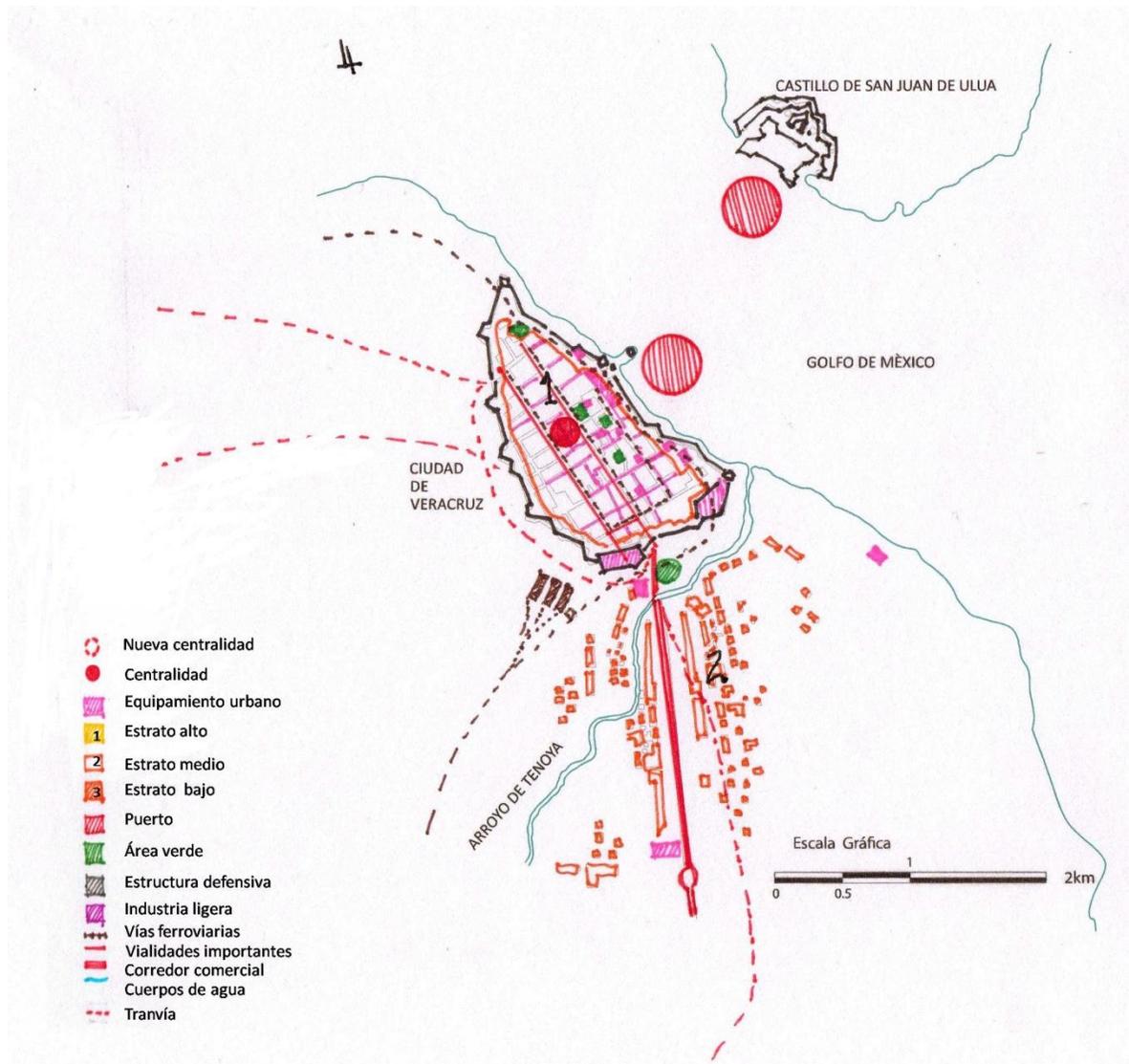


Figura 58. Veracruz. Era el modelo típico ortogonal de la ciudad colonial, donde la infraestructura militar compuesta por murallas y baluartes era la imagen predominante de una estructura confinada que la caracterizaba.

Pedro Estala, el llamado viajero universal, en 1799 describía el puerto como “una población pequeña pero hermosa donde todas sus calles cruzan en línea recta de oriente a poniente y de norte a sur y representa su figura como un semicírculo... Se encuentra bien defendida esta plaza con mucha y buena artillería... tiene una puerta que llaman nueva que se abre cuando pasan los Virreyes y otra llamada de México, porque por ella se hace el tráfico y comercio

con esta capital; por la parte del mar tiene la puerta de muelle y otras tres con los nombres de Caleta, de la Atarazana y del Pescado”.²¹⁹

El municipio de Veracruz está ubicado en la región del Sotavento del estado del mismo nombre. Ocupa el 0.34% de la superficie del estado. El proceso de ocupación territorial de la zona urbana, al igual que en La Habana y Cartagena, se dio a partir de un patrón a lo largo del litoral del Mar Caribe por el noreste, teniendo como limitantes decrecimiento un sistema de lomeríos al oeste, sur y sureste y la llanura costera aluvial (véase Figura 59).

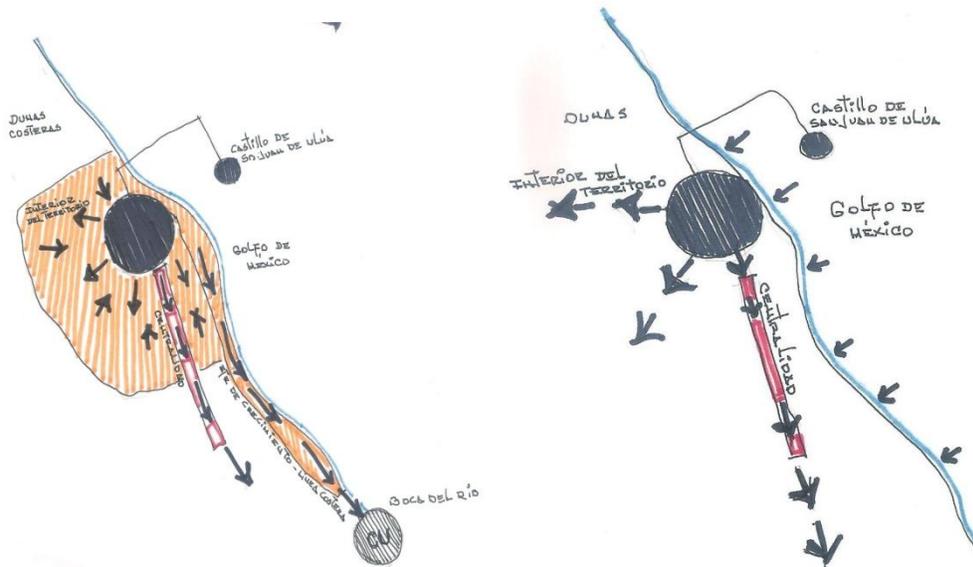


Figura 59. Veracruz. La distribución de la población a principios del período se presentaba todavía intramuros. La ciudad tenía 1,106 casas, las contiguas a la muralla de un piso y el resto de dos o tres pisos, distribuidas en sesenta y cuatro manzanas, divididas por calles que corrían en una dirección de N.O. a S.E. y N.E. a S.E.

El área urbana de la zona metropolitana de Veracruz presentaba en su configuración una zona ligeramente angosta en el norte con una importante área alargada de dunas costeras cerca del puerto, ensanchándose hacia la mitad del territorio urbanizado y volviendo a ser angosta a la altura de Boca del Río, donde desemboca el Río Jamapa.

²¹⁹. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto del Continente*, México: Gobierno del estado de Veracruz, Fundación ICA, 1999, p. 96.

En el municipio se encuentran muchos ríos que desembocan en el río Cotaxtla, el cual junta sus aguas con el de Jamapa y desemboca al sur de Veracruz. Una condición importante del sitio es su sistema lagunar con uno de los 58 humedales de mayor importancia ecológica del país, tiene una superficie aproximada de 141 ha, y se localiza tanto en la periferia de la ciudad como dentro de la misma, formado por 18 lagunas siendo la más extensa la laguna Olmeca con 60 ha.²²⁰

En ese tiempo salían del puerto los dos principales caminos de acceso a la ciudad de México, recorriendo toda la parte central del territorio.²²¹ La calle de la Independencia era la principal en el puerto, con ejes que determinaron la vida económica y organizaron la trama vial de la ciudad. El ancho de las calles variaba de 14 a 16 varas (11,76-8,40 m y 5,40 m), en su centro estaban empedradas con pequeñas piedras de guija tomadas del río de La Antigua, y en los costados inmediatos a las casas, por ambos lados, tenían aceras o banquetas para la comodidad de la gente que transitaba a pie.²²² Hacia 1816 Antonio López Matoso,²²³ rebelde insurgente, describía la traza urbana, conformada por calles estrechas a excepción de la calle Damas, la Real y la Calle Ancha, con innumerables callejones que dejaban de manifiesto la estructura colonial. Existían tres paseos: uno fuera de la muralla, por la puerta de la Merced, otro, el de la Alameda y el tercero el del Muelle.

El comercio, al igual que en la ciudad de Cartagena, se concentraba en las partes bajas de las viviendas. En la década de los sesenta la mayor parte de los negocios del puerto eran almacenes (54), pulperías (49), cantinas (36), tiendas de ropa (24), tlapalerías (25) y barberías (22). En total había 27 tipos de negocios que incluían hoteles, imprentas, librerías, perfumerías, fotógrafos, etc., en general, el comercio fungía como un elemento importante de la estructura urbana de la época.

²²⁰. Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013. Ayuntamiento de Veracruz.

²²¹. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto...*, *op. cit.*, p. 96.

²²². Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013. Ayuntamiento de Veracruz.

²²³. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto...*, *op. cit.*, p.98.

Al final de la centuria, se iniciaron grandes obras de infraestructura que influyeron de manera importante en el desarrollo urbano de Veracruz; entre otras, la modernización del puerto con obras de gran amplitud, acorde con las necesidades del momento. Éste fue el principal proyecto de la época que involucró una serie de obras complementarias exteriores como diques y rompeolas; el relleno de los terrenos ganados al mar, aproximadamente 100 hectáreas, y la construcción de obras al interior como muelles, dársenas y embarcaderos. Una preocupación que surgió, después de concluidas las obras del puerto, era la referente a las condiciones sanitarias de la ciudad, de ahí la realización de obras para el saneamiento y el abastecimiento de agua, tarea que se asignó a afamados ingenieros sanitarios ingleses quienes instalaron bombas en el río Jamapa y a través de una alberca que distribuía al Médano del Perro, llegaba el líquido a la ciudad; aumentando con esto de cinco a doce el número de fuentes públicas surtidoras de agua y la construcción de lavaderos públicos para la población.

La intervención urbana al Malecón modificó sustancialmente esta área que se extendía, perpendicularmente frente al Malecón general con más de 3 km de longitud. Se le dotó de rieles de acero entre los que se construyeron grandes almacenes de grúas, un desembarcadero para pasajeros, una estación sanitaria y la aduana de equipaje, además, líneas férreas en los terrenos ganados al mar, así como almacenes y edificios de gobierno.²²⁴

En general, las obras emprendidas para el mejoramiento del puerto contribuyeron a enriquecer el inventario del equipamiento de la ciudad, ya que los terrenos ganados al mar sirvieron para levantar edificios públicos como la Aduana Marítima, el edificio de Correos y Telégrafos, el edificio de Faros y la Estación Terminal del ferrocarril que contaba con un elegante hotel para pasajeros en su planta alta. De esta manera el Puerto de Veracruz, a través de intervenciones arquitectónicas y urbanísticas modernas, mostraba su importancia como puerta de entrada en la costa del Golfo.

También se edificaron otros equipamientos urbanos en el período que dejaban ver, de alguna manera, una estructura que comenzaba a dejar de ser

²²⁴. *Ibid.*, p. 224.

incipiente hacia una más evolucionada en el contexto de una ciudad puerto. Elementos como el Colegio Preparatorio, la Biblioteca del pueblo, el Teatro principal —construido en 1834 ocupando el sitio del antiguo coliseo—, la Plaza del mercado (1840), los nuevos edificios para la carnicería y la pescadería (1837), un nutrido equipamiento de edificios eclesiásticos fue remozado en el período, otros desaparecieron y otros más fueron convertidos en bodegas y almacenes. El Palacio de gobierno, la Plaza de armas, aduanas, hospitales, construcciones públicas de gran significación y más de un millar de casas urbanas particulares, conformaron el catálogo de edificios de la ciudad intramuros. En los extramuros se encontraba el rastro o matadero construido en 1849, el gasómetro para el alumbrado de gas, la Plaza de toros y la Estación del Ferrocarril Mexicano ubicado en la Plaza de la Caleta.²²⁵

Avanzado el siglo XIX se comenzó a conformar una zona habitada por familias de escasos recursos hacia la parte sur del territorio, cerca de las Capillas del Cristo y San Sebastián, nos referimos al barrio de la Huaca y de Mondonguero que ampliaron su territorio con el crecimiento de la población. Por esta misma razón, aparecieron nuevos barrios como el de Caballo Muerto habitados, generalmente, por los trabajadores del muelle, pescadores, marineros, trabajadores de la construcción, jugadores, vagabundos, etcétera.²²⁶ En los años sesenta de la centuria, se asentó una población extramuros al sureste de la ciudad con cerca de 4,000 habitantes; se encontraba en las inmediaciones de las rancherías de Vergara, Santa Fe, Loma de Piedra, Pocitos y Boticaria. Hacia el poniente, surgió el Barrio de las Californias, formado por varias casas y corrales que servían de alojamiento a los arrieros y viajeros que llegaban durante la noche a Veracruz cuando ya estaban cerradas las puertas de la ciudad.

5.1.4 La estructura defensiva y los modelos urbanos al final del periodo colonial

Las ciudades estudiadas comenzaron el siglo XIX después de haber recibido un remozamiento y modernización de su estructura defensiva a finales del siglo XVIII;

²²⁵ . Gustavo Baz y E. L. Gallo, *Historia del Ferrocarril mexicano*, México: Gallo y Compañía, editores, p. 45.

²²⁶ . Alejandro de Antuñano Maurer, *et al.*, *Veracruz. Primer Puerto...*, *op. cit.*, p.119.

es decir, que se encontraban reforzadas militarmente y con una imagen pétrea consolidada que definía el paisaje urbano colonial, su estructura daba respuesta a una etapa bélica y crítica para la sociedad del momento, pero también significó una de innovaciones en el comercio y las finanzas²²⁷ generando cambios profundos en la estructura de las ciudades.

A partir de las limitaciones físicas que imponía la defensa de las plazas y fuertes, en Cartagena, La Habana y Veracruz se gestaba un modelo de ciudad influido por el puerto y su dinámica, no sólo económica sino de movilidad de trabajadores que iban definiendo la ocupación del territorio; pero también se presentan las nuevas infraestructuras férreas y carreteras que darían dirección al crecimiento extramuros y marcarían las pautas de la ciudad moderna.

Estructura de La Habana

La Habana en 1800 estaba conformada, como todas las ciudades coloniales costeras de América, principalmente por un cinturón pétreo que la bordeaba totalmente por el lado de tierra firme y de la bahía, además de una serie de castillos en ubicaciones estratégicas como protección de los ataques de piratas y corsarios al inicio del nuevo siglo, también fungieron como elementos singulares de la imagen urbana al ser tomados en cuenta en los Planes de expansión y heroseamiento de las ciudades. Estos elementos, en muchos casos, fueron puntos que determinaron condiciones especiales en la estructura interna de las ciudades y, por otro lado, sirvieron también como impulsores o atractores del crecimiento.

Desde la ciudad colonial las murallas desempeñaron un papel importante en su estructura; sin embargo al final del virreinato cuando las ciudades empezaron a expandirse, constituyeron una limitante para el desarrollo urbano, lo que trajo como consecuencia la mutilación de dicha estructura que hoy aparece en todas las ciudades como un “pintoresco rezago de otros tiempos y grato

²²⁷. Rodolfo Segovia Salas, *El Lago de Piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, Bogotá: El áncora editores, 2006.

ornamento²²⁸ y como elementos singulares de la imagen actual de las ciudades. Las murallas de La Habana se construyeron en dos etapas, una primera en 1687, cubriendo la ciudad parcialmente, incluyendo algunos fuertes, y la segunda en 1708, cuando se terminó el tramo que comprendía desde el Castillo de la Punta hasta la franja portuaria.

Entre 1733 y 1740 dada la importancia de la muralla para la seguridad de la ciudad, se realizaron nuevas obras para mejorar su resistencia ante los ataques de corsarios y piratas, quedando totalmente terminada en 1797, después de que se construyera el más importante de los Castillos de América, el de San Carlos de la Cabaña que inició su construcción en 1764 y fue terminado en 1773, edificación que incorporó toda la sofisticación y los recursos de que disponía la arquitectura militar del momento, equipándolo con revellines, lunetas, contraguardias, fosos y altísimos caballeros en la cima de sus dos gigantes baluartes.²²⁹ Un despliegue militar en cada uno de los castillos construidos, que en el nuevo siglo de independencia, su significado había perdido vigencia. Posteriormente su función defensiva evolucionó, como se dijo anteriormente, hacia una que estimularía la expansión física de la mancha urbana, concentrando población en sus alrededores y complejizando la estructura de la ciudad moderna.

Tal es el caso del Castillo de San Salvador de la Punta ubicado en la parte norte del territorio (Sotavento) en la entrada de la bahía, que marcó la pauta para el trazado de la Alameda de extramuros o de Isabel II con murallas que cercaban la ciudad. El Castillo, por su ubicación en la intersección de la forma de almendra que tenía la ciudad, además de marcar el punto por donde tenía que establecerse el cerramiento de la misma con la muralla, fue determinante para ser el punto de partida de uno de los ejes importantes de La Habana, continuando paralelamente la línea que marcaba la muralla. Eje diseñado por el arquitecto paisajista francés, Jean-Claude Nicolás Forestier desde finales del siglo anterior.

Importante papel desempeñó también el Castillo del Príncipe ubicado en la parte central del territorio, en ese tiempo complementó el sistema militar existente

²²⁸. Rodolfo Segovia Salas, *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*, Bogotá, Colombia, Carlos Valencia Editores, 1982, p. 79.

²²⁹. Rodolfo Segovia Salas, *El Lago de Piedra. La geopolítica...*, op, cit., p. 50.

con la defensa terrestre, que significó la defensa del bosque del Vedado. Posteriormente, estableció un eje de gran importancia para la ciudad como lo fue el camino militar o Paseo de Tacón en 1835, que se extendía desde la entrada a la ciudad amurallada, Puerta de la Muralla, hasta el Castillo, marcando un eje sustancial que partía a la ciudad en dos y definía la localización de equipamientos destacados para la época, como la Quinta de los Molinos, el Palacio de Aldama y el Campo Marte, elemento que remataba el recorrido hasta la ciudad colonial.

Transversal a éste, en las proximidades de la muralla, se interceptaba en el Campo Marte con la Alameda de extramuros, hoy paseo del Prado, formando un gran eje de comercio y servicios que a mediados del siglo ya era un elemento articulador que organizaba la ciudad hacia el sur-oeste. Este gran eje de la ciudad se estructuró a partir de elementos militares de la colonia: el Castillo de San Salvador de la Punta que funcionaba como remate del eje hacia el norte, el Castillo del Príncipe hacia el oeste y la muralla de la ciudad hacia el este. El borde de la ciudad hacia la bahía estuvo definido por la geomorfología del territorio que fue determinante para su estructura, caracterizada después por el cinturón de murallas y los castillos que la rodeaban.

Por otro lado, el Castillo de San Salvador de la Punta y el de la Real Fuerza, definieron el primer tramo del camino hacia el puerto y enmarcaron el acceso a la Bahía junto con los Castillos de los Tres Reyes del Morro y la fortaleza de San Carlos de la Cabaña. Avanzando hacia el otro extremo de la almendra, la muralla, con sus baluartes, continuó dibujando el borde de la ciudad hasta cerrarlo en las inmediaciones del Arsenal, equipamiento relevante de la época. El Arsenal, entonces, articulaba la ciudad interior con la exterior, ya que era el único espacio construido entre éstas (1800), además influyó en el proceso de urbanización de sus alrededores la concentración de trabajadores en un barrio con su mismo nombre y otras concentraciones hacia el sur, por otro eje que al igual que el que se dirigía en dirección del castillo del Príncipe, nació en la puerta de la muralla y corrió hacia el borde sur de la bahía, hoy Monte y Calzada del Cerro, sin dejar de compactarse en la parte central del territorio.

El Castillo de Atarés, que de alguna manera cerró el circuito militar de la época al sur de la Bahía, funcionó al igual que el Castillo del Príncipe y con la ayuda del Arsenal, como un punto impulsor del crecimiento hacia el sur, a través del camino Jesús del Monte. Desde el Castillo, a mediados del siglo, surgirá un eje que favorecerá el cerramiento de varios circuitos en la mancha urbana de la época, los cuales se interceptarán con el eje que ya había marcado el Castillo del Príncipe, hoy Carlos III. La calle de Belascoaín —que en su trayecto atraviesa la ciudad de sur a norte hasta el Torreón de San Lázaro— y la Calzada de la Infanta, son vías que se definieron a finales del siglo.

El sistema contaba con nueve baluartes y un semibaluarte por la parte de tierra, unidos por cortinas artilladas que formaban un polígono por la cara oeste, con garitas de vigilancia a todo lo largo del lienzo de la muralla cuya función no fue más que de defensa de la Plaza Fuerte (véase Figura 60).

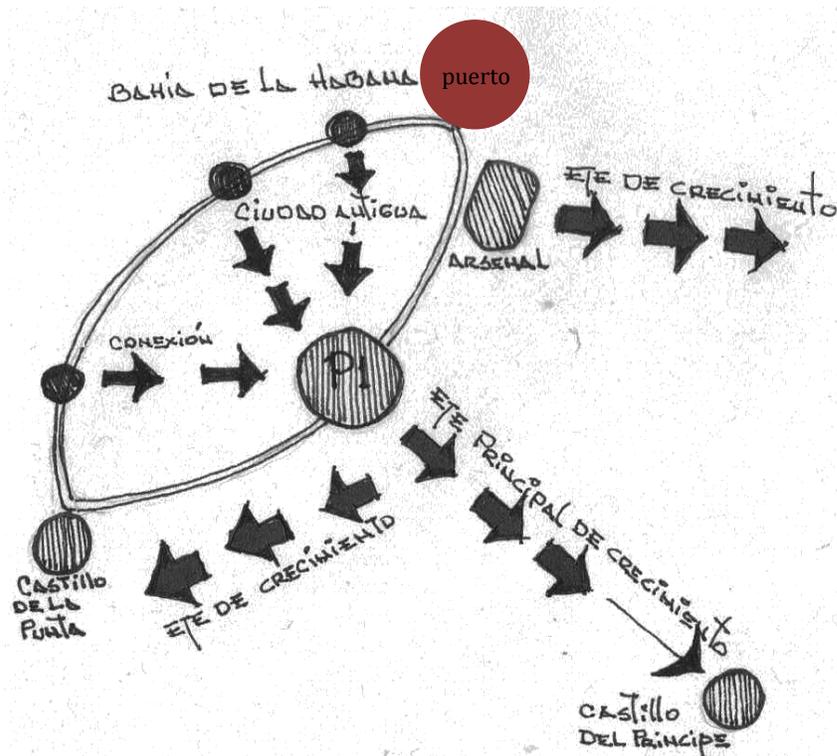


Figura 60. *La Habana.* Esquema desarrollado por el autor. El Castillo de San Carlos de la Cabaña junto con el de los Tres Reyes de El Morro, al borde de la zona del este, generaron una cortina de protección en la entrada a la Bahía de la Habana, unidos por medio de un camino cubierto con el que definieron el acceso a la ciudad por la vía marítima.

En un principio la muralla sólo era atravesada por la Puerta de la Muralla, que más adelante fue insuficiente dado el movimiento del comercio, el trasiego del puerto y el abastecimiento de la ciudad, por lo que se abrieron ocho puertas más: la Puerta de la Punta, la del Arsenal, la Tenaza, la Luz, la de San José, la de Jesús María, la de Colón y la de Monserrate. Mismas que definieron la movilidad de la ciudad hasta 1863 cuando La Habana pierde sus muros por la iniciativa modernizante de los capitanes generales Tascón y Castillo de Albornoz.

Estructura de Cartagena

Al igual que Veracruz y La Habana, Cartagena ostentaba un cinturón pétreo que la rodeaba en su totalidad desde finales del siglo anterior, cuando se terminó de construir el último lienzo conformado por el sector de las Bóvedas en 1796,²³⁰ fue así como quedó constituida la ciudad que nació militarmente. Sus murallas y baluartes, el Castillo de San Felipe de Barajas al interior del territorio, tres fuertes en las islas próximas a la ciudad, sin mencionar los de las otras islas más alejadas, Tierra Bomba y Barú, integraron su fisonomía casi intacta hasta 1880 cuando se derribó una parte importante de esa estructura. Sin embargo en los albores de 1800, la ciudad se encontraba aún sumida en su imagen colonial que la caracterizaba desde siglos anteriores.

La influencia de elementos en la conformación de la ciudad moderna y en los primeros intentos de Planes urbanos, fue sustancial como en las otras ciudades, donde se asentaron las bases para su estructura urbana posterior.

El desenvolvimiento de la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión comenzó a finales de la centuria, al abrirse boquetes en los lienzos de la muralla hacia tierra firme. La Boca del Puente era el punto de conexión con el exterior de la isla original, es decir, era la puerta de entrada y salida de la ciudad amurallada, en un principio, a la que posteriormente se sumó la segunda isla, la del Arrabal de Getsemaní, también amurallado en el siglo siguiente. Esta estructura, condicionada por la geomorfología del territorio constituido por dos islas casi

²³⁰. Las Bóvedas eran los depósitos de armas y pertrechos para la defensa durante el período colonial (Rodolfo Segovia Salas, *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia...*, op. cit., p. 52).

pegadas por la parte central y, separadas por un estrecho caño, dio como resultado una estructura lineal que comunicaba a una isla con la otra hasta los extramuros.

Se puede explicar esquemáticamente como un modelo de caminos convergentes que llegaban a la Boca del Puente como punto de partida (punto 1), se conectaba con la Puerta de la Media Luna (punto 2) y partía hacia los extramuros, donde el modelo se invertía y generaba un fenómeno de divergencia de los flujos, conectándose con el exterior de manera radial hacia las distintas orientaciones de los caminos existentes (véase Figura 61). No obstante estas distintas orientaciones, existió siempre uno que predominaba y que unía, en su origen, a la ciudad con el Castillo. En este sentido se puede observar el papel que desempeñó el Castillo de San Felipe en el crecimiento, así como su poder de atracción hacia el interior del territorio. Este camino dio origen a la vía, que más adelante, fue la de mayor importancia de la ciudad moderna.

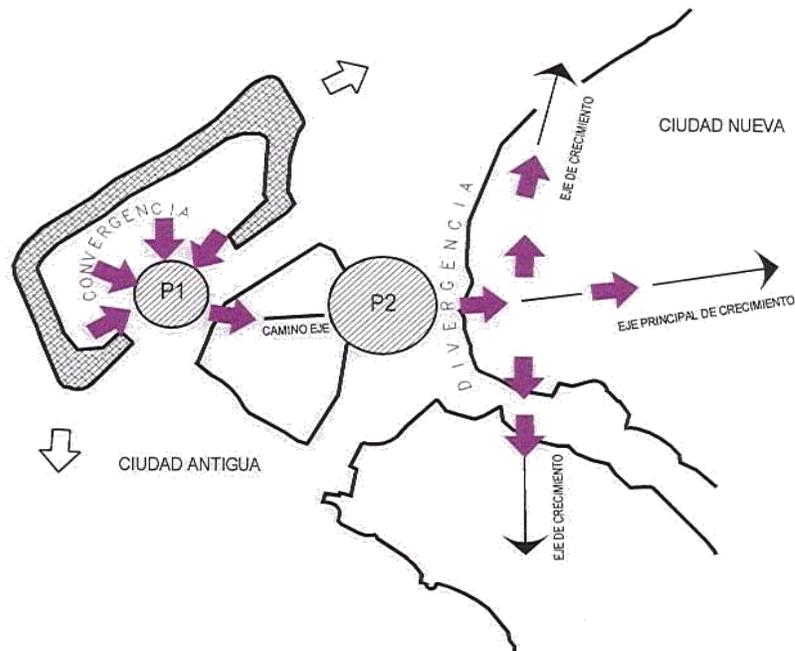


Figura 61. Cartagena. Esquema desarrollado por el autor. En la estructura de Cartagena, se puede visualizar cómo el primer elemento fijo de desahogo del núcleo principal, la Boca del Puente, se articulaba con la segunda isla a través de un puente de madera, primero, y más adelante por una gran explanada que conectaba con la Media Luna, calzada que conducía al segundo punto de desahogo hacia los extramuros y remataba finalmente en el Fuerte de San Felipe de Barajas, cruzando algunos caseríos que más adelante conformaron a los primeros barrios de la ciudad. El puerto estaba integrado al P1, es decir, era parte integral de la plaza, al mismo tiempo que de la ciudad.

Por otro lado, el esquema o modelo nos conduce también hacia una estructura funcional en la que hay una clara identificación de espacios después de que se traspasan los dos puntos fijos: en el punto uno, el esquema *puerta-puente-camino-arrabal* se repite en el punto dos: *puerta-puente-camino-caserío*,²³¹ y termina en el Castillo o Fuerte de San Felipe de Barajas. Las puertas definieron la morfología del interior del recinto, es decir, su organización. La muralla, aunque fue posterior a la traza, no dejó de ser un elemento generador de la forma de primer orden, ya que contribuyó a la definición de los espacios y, por ende, a la movilidad intramuros y extramuros inmediatos a ella.²³²

El caso de Cartagena puede compararse con La Habana respecto de la función que desempeñó el Castillo del Príncipe y el Castillo de San Fernando de la Punta al abrirse la ciudad hacia la expansión extramuros, es decir, marcaron la pauta para trazar los ejes que organizaban a la nueva ciudad. En Cartagena el Castillo de San Felipe de Barajas desempeñó esa misma función, cuando su situación estratégica hacia la parte central del territorio, y en comunicación directa con la Puerta de la Media Luna²³³ a través de la calzada, generó un fenómeno de atracción, propiciando que las primeras concentraciones de población extramuros se realizaran en las inmediaciones de éste.

No menos importante fueron los procesos de ocupación que generaron los Fuertes de San Sebastián del Pastelillo en la Isla de Manga, creado para defender la Bahía de la Ánimas de piratas y corsarios y el Fuerte de Manzanillo. Los fuertes funcionaron como hitos en la ciudad postcolonial.

La ciudad de Cartagena sufrió el derribo parcial de sus murallas en el año de 1880, cuando el lienzo que separaba a las dos islas desapareció y generó un nuevo desarrollo que sirvió como cuña para unir las dos islas que conformaron a la ciudad colonial y dio paso de manera definitiva al crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad.

²³¹. Redondo Gómez Maruja, *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de...*, op. cit., p. 67.

²³². *Ibid.*

²³³. Situación que en el periodo colonial fue trascendental para reforzar la defensa de la Plaza Fuerte.

Estructura de Veracruz

En 1683, después del ataque sufrido por el pirata Laurent de Graff conocido como Lorencillo, la estructura del Puerto de Veracruz se comenzó a reforzar con elementos defensivos que consolidarían su carácter de ciudad-puerto y punto de enlace, ya entrado el siglo XVIII. Para entonces, las autoridades virreinales decidieron terminar la construcción de la fortificación de San Juan de Ulúa, integrándolo de manera formal al paisaje urbano de la ciudad, adoptando una forma cerrada y con una personalidad diferente al amarradero de navíos que era característico del siglo anterior. De esta manera el Castillo de San Juan de Ulúa fungió como un complemento defensivo de la plaza, tras ser equipada con nuevas infraestructuras que la pondrían a la altura de las otras ciudades del Lago de Piedra, como lo llama Rodolfo Segovia.

La ciudad se rodeó de un cinturón pétreo que cambió de manera definitiva la estructura del asentamiento convirtiéndolo en un conglomerado confinado por murallas, castillos, fuertes y baluartes. Sin embargo, esta condición de cerramiento de la ciudad, además de contribuir a la seguridad de los pobladores, generó una nueva categoría de ciudad en el sistema de ciudades del período, que más adelante se vería alterada por las nuevas pautas de desarrollo.

La ciudad de Veracruz se componía, en ese período, de nueve baluartes adosados a la muralla, dos mayores hacia el mar y siete menores hacia tierra firme con los que se pretendía proteger la plaza. Para 1635 se habían construido los dos primeros, el de Caleta o la Concepción al norte y el de la Pólvora o Santiago al sur, los cuales estaban orientados hacia el mar. Por un lado, éstos delimitaban un territorio marítimo que se complementaba con las baterías de Guadalupe y San Miguel que se encontraban en la fortaleza de San Juan de Ulúa, las cuales con su forma en herradura lograban una integración visual y funcional de las dos partes, la ciudad y el castillo. Por otro lado, definían una estructura lineal pegada a la costa entre los que se desarrollaría la ciudad constituyendo, asimismo, los límites norte y sur entre los cuales se establecería el Puerto con su zona mercantil y marítima. Primero, con los muelles reales que apuntaban hacia la Fortaleza de San Juan de Ulúa y, más adelante, con la franja de crecimiento de la

ciudad sobre los terrenos que ganaría al mar, en su afán de atraer e integrar la fortaleza de San Juan de Ulúa al sistema urbano del puerto.

En el último tercio del siglo XVII se continuaron las obras de fortificación de la ciudad que comprendieron los Baluartes de San Juan, San Mateo, San Javier, Santa Gertrudis, Santa Bárbara, San José y San Juan, los cuales funcionaron como vigilantes hacia tierra adentro.²³⁴ Se desplegaron de sur a norte, conformando una frontera en forma de herradura que contenía y mantenía una trama urbana pegada al mar. A esta estructura se sumaron los cuarteles militares que eran construcciones también unidas a la muralla y en los que se encontraban algunas de las puertas de acceso a la ciudad por mar y tierra, elementos complementarios de la estructura misma.

La Puerta de México, al noroeste, la más importante porque era donde comenzaba el Camino Real que conducía a la ciudad de México. La Puerta Nueva o Acuña al oeste, que posteriormente permitió el paso al camino hacia Córdoba y Orizaba, ésta se encontraba en la parte media del cinturón, en línea recta hacia la Puerta del Mar o del Muelle y los Muelles Reales y el Castillo de San Juan de Ulúa, lo que marcaba una secuencia de elementos inmersa en una estructura funcional con una clara identificación de espacios: *puerta de entrada-puerta de salida-muelle-castillo*. La Puerta de la Merced, al sureste, adosada al Cuartel de Dragones y de menores dimensiones, comunicaba el sector amurallado con los barrios extramuros del sur y la Puerta del Mar o del Muelle, conocida también como la puerta de entrada a México que conectaba con la Plaza del Muelle y funcionaba para la recepción de mercancías y de viajeros que llegaban por barco.²³⁵

Este modelo de alguna manera se repitió en las otras dos puertas, la de México y la de la Merced, dada la forma de herradura que cerraba el conglomerado y la tensión que ejercía hacia la parte central de la línea costera. Las tres puertas convergían en la Puerta del Muelle para generar un punto de encuentro con la Fortaleza de San Juan de Ulúa. Es importante resaltar el papel

²³⁴. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto...*, *op. cit.*, p. 89.

²³⁵. *Ibíd.*

esencial que desempeñaron las puertas en la definición morfológica del recinto. Cerraba esta estructura pétreo la Escuela Práctica de Artillería y el Baluarte de Santiago al sureste (véase Figura 62).

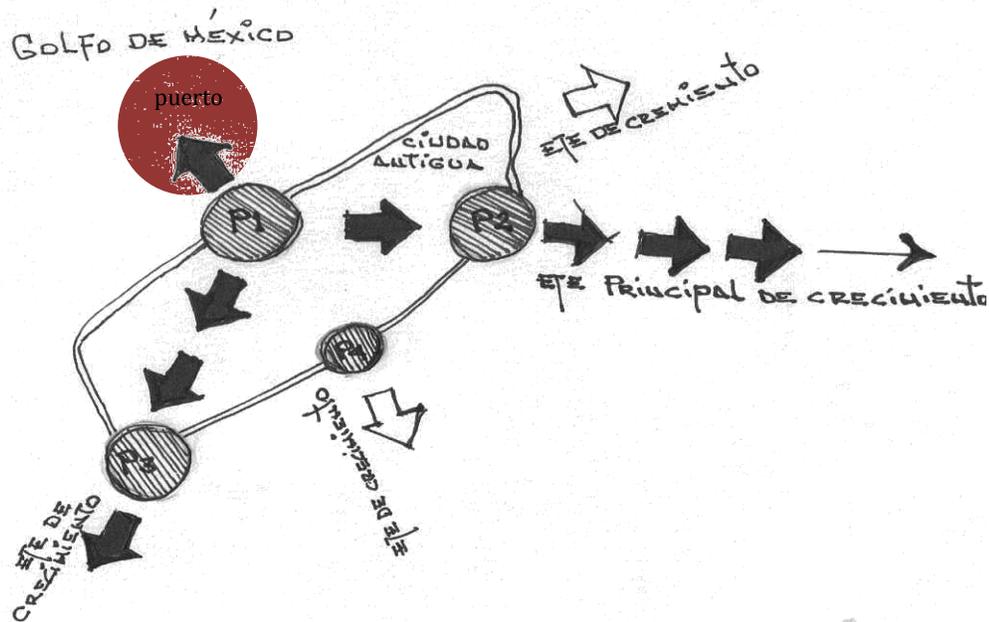


Figura 62. Veracruz. Esquema desarrollado por el autor. La ciudad presentaba una estructura pétreo rodeada por nueve baluartes. Los ejes de expansión o crecimiento partían del puerto como la zona más importante de la ciudad, estaban relacionados con las puertas principales que comunicaban con la zona extramuros.

Estos elementos que surgieron en las ciudades puerto como una necesidad apremiante de seguridad, conformaron una estructura de ciudad al final de la colonia que se adaptaba a las nuevas circunstancias, acomodándose de manera ideal al modelo regular del trazado que fue base de las fundaciones coloniales. En este sentido, la ciudad puerto colonial se estructuraba como sigue:

- Un cinturón pétreo que rodeaba a la ciudad con fuertes y baluartes que dominaban el paisaje urbano.
- Calles rectas y por lo general continuas.
- Manzanas cuadradas y/o rectangulares.
- Una plaza al centro del poblado en la que se ubicaban alrededor: la Iglesia, el Cabildo y otros edificios administrativos con portales para el comercio.

Esta estructura se complementaba con el equipamiento de la época, conformado principalmente por los edificios de orden religioso que se ubicaban casi todos en los límites de la ciudad intramuros: el convento de los Jesuitas, Franciscanos, Dominicos, Agustino, Mercedarios, de los Juninos y la iglesia parroquial que se encontraba en la Plaza principal. En los extramuros, se levantaron la capilla del Santo Cristo del Buen Viaje y la de San Sebastián a orillas del río de Tenoya. Alrededor de cada convento se identificaba su barrio, siendo el límite sur de la población el barrio de los Mercedarios donde abundaban los huertos con extensas áreas verdes.

El equipamiento civil estaba compuesto por importantes edificios públicos que se localizaban hacia la zona medular de la ciudad, el punto donde se origina ésta cerca de los muelles, que era la zona más poblada: las Atarazanas o almacenes para guardar los accesorios de los barcos, La Casa de Cabildos, la Real Aduana, la Biblioteca, el Teatro Principal, el Muelle, la Inquisición, el Cementerio general construido en 1833. En San Juan de Ulúa se fundó el Hospital de San Martín. En la ciudad, además de los establecimientos hospitalarios que existían en los conventos, fueron fundados nuevos en los albores de 1800, el Hospital Militar de Jesús, María y José o Real de San Carlos, el de San Sebastián creado por el Consulado de Comerciantes y el Ayuntamiento y el Hospital de Loreto.²³⁶ Otras construcciones más modestas destinadas al abasto de la ciudad también formaban parte del equipamiento, como el rastro y la carnicería. Hacia 1858, se sumaron el Mercado Trigueros, un Teatro y la Escuela Práctica de Artillería.

Las viviendas eran de uno y dos pisos; estas últimas eran utilizadas por los comerciantes ricos como vivienda y comercio, las partes altas las utilizaban para vivir y en las partes bajas ubicaban sus expendios de mercancías, despachos, bodegas, etc., de esta manera la ciudad de las primeras décadas de 1800 mostraba una imagen muy peculiar de mezcla de usos.

El espacio público más importante y grande de la ciudad estaba constituido por la Plaza Mayor o Plaza de Armas, que a su vez estaba rodeado de nueve arcadas de medio punto que formaba en su planta baja, y seis en la planta alta: la Casa de

²³⁶. *Ibid.*, pp. 93-94.

Cabildos; la rodeaba la Parroquia y un Hotel de Diligencias. Otras dos calles con arcadas para comerciantes y viajeros, conformaban junto con la Plaza, un espacio de gran calidad urbana para la gente. A este espacio público se sumaban seis pequeñas plazas: la de Caleta, la de San Lorenzo, la del Muelle, la de Santo Domingo y las del Mercado o San Agustín y la del Maíz.²³⁷

En 1816, según describe Antonio López Matoso,²³⁸ la ciudad tenía calles estrechas y muchos callejones con banquetas angostas a excepción de tres, la de las Damas, la Real y la Ancha, tenía tres Paseos: del Muelle, de la Alameda afuera de la muralla con banquetas y palmas por la Puerta de la Merced, que continuaba de la calle principal y de la Parroquia. Existía, además, un incipiente camino, el Paseo de Cocos que a mediados del siglo se convirtió en un paisaje de gran calidad urbana que remataba en la laguna de Cocos. En los extramuros existían los caminos que llevaban a México al noroeste de la ciudad; un camino que rodeaba a la ciudad amurallada y se interceptaba con el camino a México, el camino a Orizaba y los demás caminos extramuros.²³⁹ En la segunda mitad del siglo se convirtió en una ruta importante para el ferrocarril.

El camino de hierro hace su aparición como un elemento más de la estructura en 1850, cuando se había construido ya el primer tramo de vía, de Veracruz a los Llanos de Molino.²⁴⁰ Para ello se tendió una línea férrea extramuros, entre la Puerta de la Merced y la Puerta nueva que más adelante, en la ciudad del siglo XX, se convirtió en el eje Ignacio Allende-Miguel Alemán. En 1853 se construyó un ramal hasta la Plazuela de la Caleta²⁴¹ pasando por la plaza del Muelle, bordeando la muralla al sur hasta llegar a la estación principal donde se unía con el camino de hierro a San Juan.

²³⁷. Alejandro de Antuñano Maurer, Guillermo Tovar de Teresa, Carlos Gonzales Manterola, *Veracruz. Primer Puerto...*, *op. cit.*, p. 94; Patricia Burkle, "La Iglesia del Santo Cristo del Buen Viaje", en *Culturarte-Veracruz*, México: Veracruz, mayo 1986; Minerva Escamilla, "El Baluarte de Santiago", en *Culturarte-Veracruz*, México: Veracruz.

²³⁸. Rebelde insurgente condenado a 16 meses de destierro en el Puerto de Veracruz, conocido también como *Perico Ligero* (en *Veracruz Primer Puerto del Continente...*, *op. cit.*, p. 98).

²³⁹. Croquis para la Inteligencia del sitio que sufrió Veracruz en marzo de 1847.

²⁴⁰. Jorge Gurría Lacroix, *Bibliografía mexicana de ferrocarriles*, México: Biblioteca técnica ferrocarrilera 50. Biblioteca museo F.F.C.C. N. de M, pp. 419, 420 y 425.

²⁴¹. Gustavo Baz y E. L. Gallo, *Historia del Ferrocarril mexicano*, México: Gallo y Compañía, editores.

CONCLUSIONES

En primer lugar se identifica que las líneas de fijación y las franjas de expansión se fueron modificando en cada período de análisis y son los elementos que definieron la morfología de las ciudades posteriormente. Un ejemplo de este fenómeno es la muralla que originalmente constituía una línea de fijación y, después, al ser derribada un lienzo de la misma, se convirtió en una franja de expansión que promovió nuevos crecimientos. Fue necesario hacer un ejercicio de abstracción y conceptualización de la estructura morfológica que tradicionalmente se estudia, de tal manera que a partir de elementos como puntos nodales, vías de comunicación y la articulación entre estos elementos, obtengamos la generación de un modelo que explique su crecimiento y transformación en cada una de las etapas de estudio.

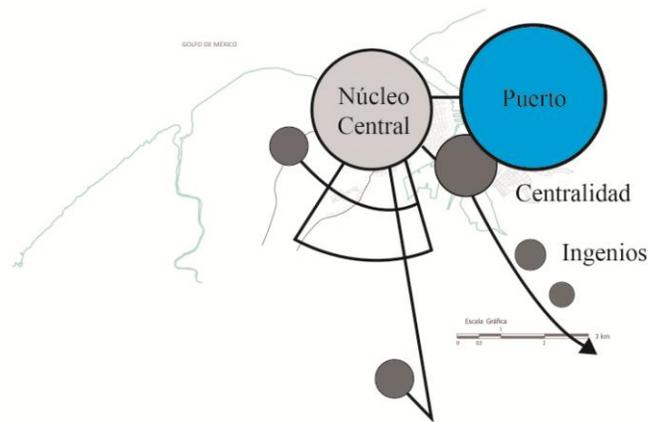
Previo a la generación del modelo, con la ubicación e interconexión de los elementos mencionados, nos permitieron la identificación de formas físicas que generan redes en el territorio que pueden ser identificadas como del tipo lineal, de árbol, de estrella, de anillo, mixta, etcétera,²⁴² mismas que son el reflejo de los flujos de comunicación y de concentración de actividades y, por tanto, de nodos económicos.

Conceptualización de la estructura

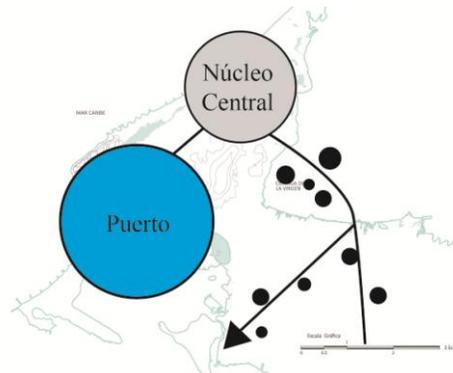
Las ciudades se observan como estructuras diferentes en su organización, pero al analizarlas desde un enfoque de redes y conexiones, se llega a la conclusión de que existe entre ellas un principio de integración a través de la articulación de los nodos o centralidades. En el primer siglo que se estudia, las ciudades presentaban

²⁴². Diana De la Vega M., *Sistema de centralidades. Estrategia para conformar centralidades en red a partir de los equipamientos de educación*, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Arquitectura y Artes, 2008.

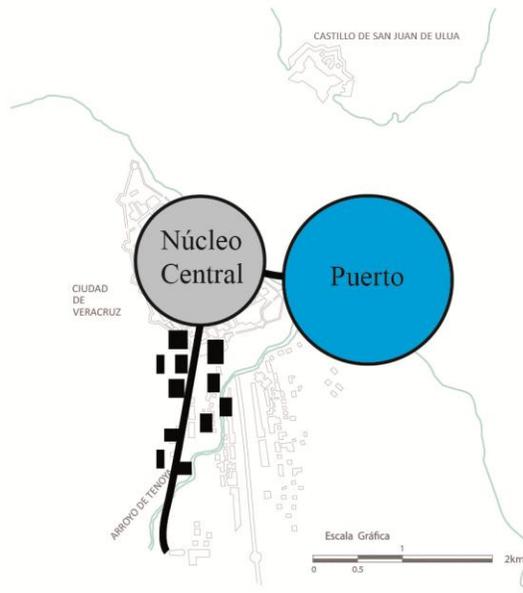
estructuras reticulares simples y abiertas a la vez, es decir, estructuras en formación con muy pocos elementos en el contexto local que les permita comenzar a tejer una trama de retículas en la ciudad. En 1800 Cartagena y Veracruz contaban con sólo dos centralidades: el puerto y la ciudad, las cuales se encontraban íntimamente ligadas. Los esquemas de la Figura 63, muestran la preeminencia del puerto como principal centralidad organizadora del espacio urbano.



1. La Habana.



2. Cartagena de Indias.

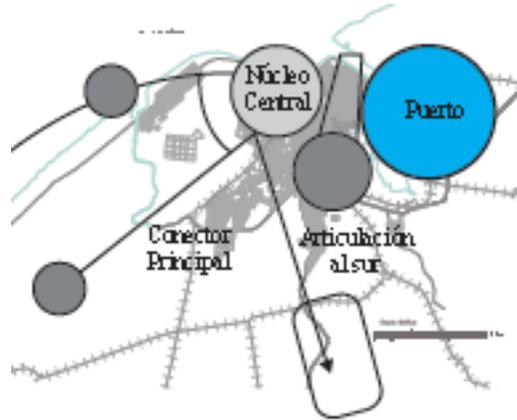


3. Veracruz.

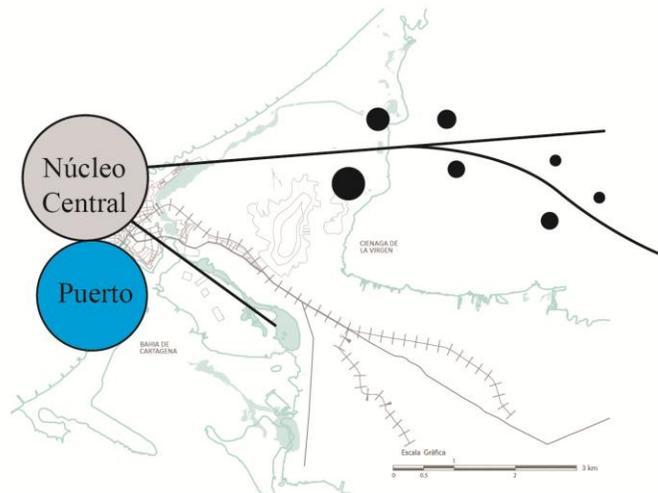
Figura 63. Esquemas elaborados por el autor.

Existían extramuros en las dos ciudades con un camino incipiente que conectaba a los caseríos circundantes. Era un sistema básico de redes abierto al crecimiento de la ciudad; sin embargo, en el caso de La Habana en ese entonces existía un sistema reticular más complejo, ya que contaba con más elementos estructurales como eran los pequeños núcleos comerciales que comenzaban a surgir en la ciudad como centralidades en la franja de expansión generada por el derribo de la muralla, la cual constituía una línea de fijación.

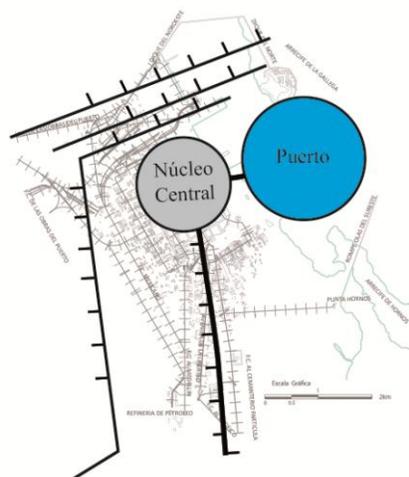
En el periodo de 1900 (véase Figura 64) las ciudades contaban con nuevos ejes conectores que fueron las líneas del ferrocarril, éstas surgieron como líneas de fijación que comenzaron a fragmentar el territorio y a proporcionar a las ciudades un carácter regional. La Habana, más urbanizada y con mayores sistemas de conexión presentaba todavía una estructura abierta, que se diversificaba al final del periodo. *Lo que significa que a una mayor conectividad corresponde una mayor urbanización.*



1. La Habana.



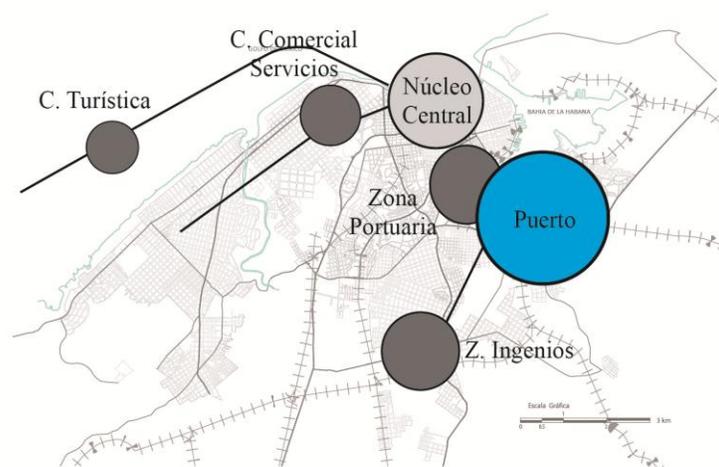
2. Cartagena de Indias.



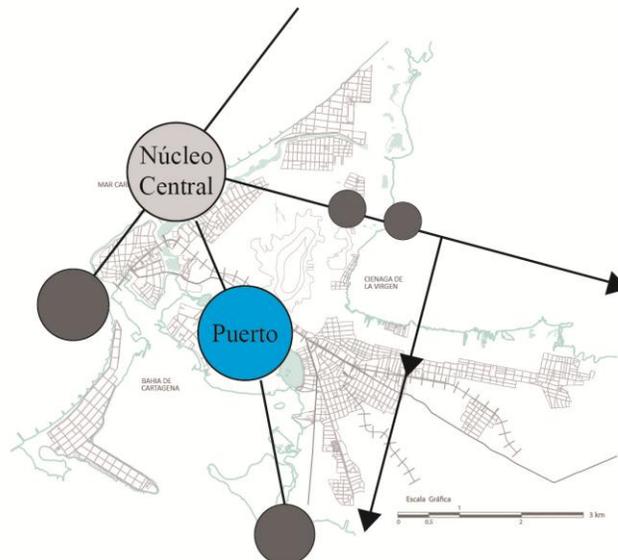
3. Veracruz.

Figura 64. Esquemas elaborados por el autor.

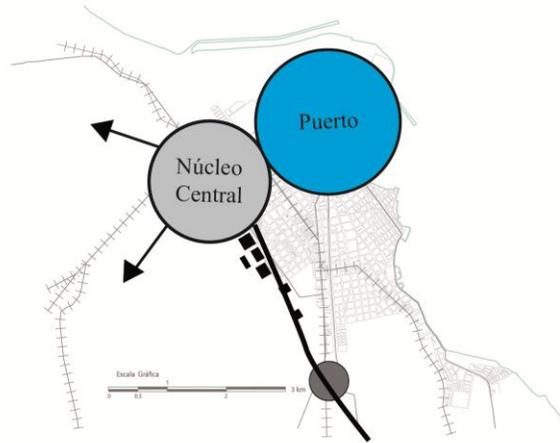
En el período de 1950, las ciudades presentaban características muy diferentes en su estructura reticular. La Habana se encontraba en una etapa de esplendor urbanístico cuya orientación se centraba en la integración urbana; así como articular los barrios con las centralidades y el puerto a través de grandes vialidades y túneles que destrababan la integración del sistema urbano. Por otro lado, se consolidaba la plaza cívica al centro del territorio como el nodo integrador de la ciudad (Figura 65).



1. La Habana



2. Cartagena de Indias.



3. Veracruz.

Figura 65. Esquemas elaborados por el autor.

En 1950 La Habana ya se consideraba una metrópoli en formación por las redes que articulaban pequeños municipios que se adicionaban a la mancha urbana y vialidades que conectaba a otras ciudades.

En Cartagena se consolidaba el principal eje de interconexión al centro del territorio, generando una estructura en árbol que ya buscaba una integración espacial del conjunto. En una segunda jerarquía se encontraba el puerto en relación con la incipiente zona industrial hacia el sur y el casco antiguo al norponiente. En este sentido se daba prioridad al turismo y a la industria como eje del desarrollo de la ciudad.

Veracruz presentaba una estructura lineal a lo largo del litoral a través de un corredor comercial como centralidad importante que se articulaba con el puerto y fungía, en ese período, como el eje de desarrollo y crecimiento, el casco antiguo se fortalecía como punto turístico relevante. Por otro lado, Veracruz contaba ya con una red ferroviaria que conectaba con la capital y otros puntos del territorio, lo cual la posicionaba en el sistema de ciudades del país.

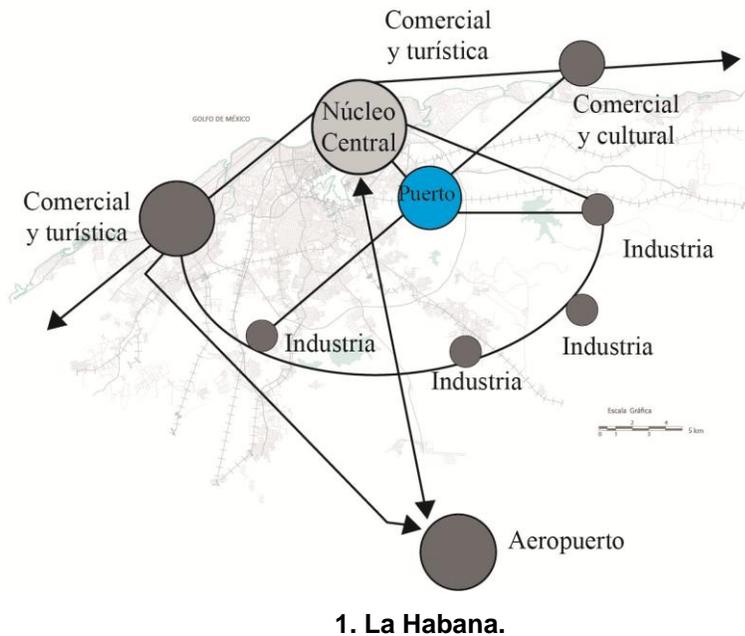
Cartagena y Veracruz a finales del siglo XX y en los albores del XXI, se reestructuran en un esquema de redes que Gabriel Dupuy²⁴³ denominó redes de segundo nivel, por los tipos de interconexiones que se establecen, esto es, con nodos industriales, comerciales, de actividades, productivos, etc. Las ciudades se

²⁴³. Dupuy Gabriel, *El urbanismo y las Redes. Teorías y Métodos*, Ed. Oikos-tau, 1998, p. 133.

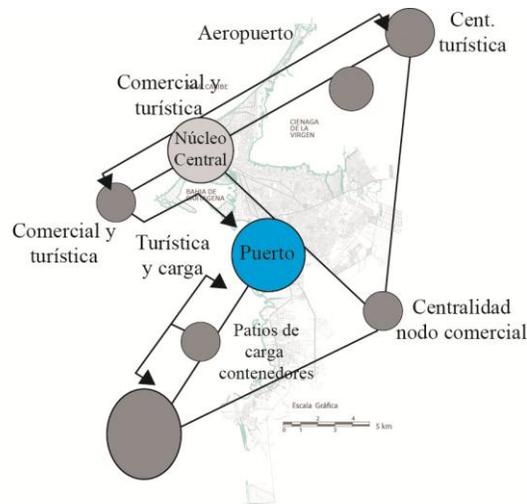
integran a partir de conectar sus centralidades o nodos estratégicos²⁴⁴ a través de la articulación de los mismos.

En este sentido, Cartagena con una red de interconexión de tipo lineal y Veracruz con una red de tipo árbol, establecen una primera jerarquía de conectividad de manera periférica en la que el puerto, como principal nodo estratégico, se conecta con las zonas industriales, el aeropuerto, las zonas turísticas y el casco antiguo, existiendo una clara intención de favorecer los sectores turísticos y de carga y descarga generados por el puerto en conjunción con la zona industrial, como es el caso de Cartagena. En este esquema de *estructuración del territorio en función de las estructuras reticulares*, se potencializa el ámbito económico de las ciudades.

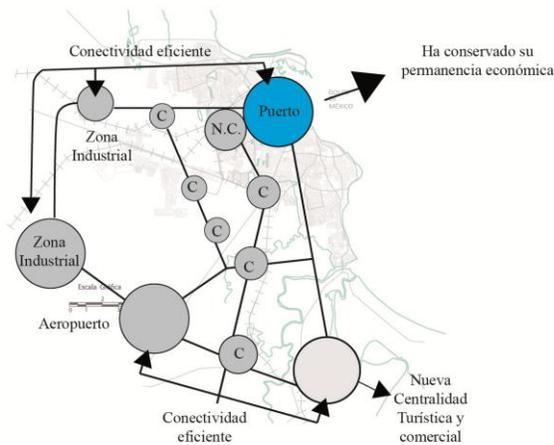
Como se observa en los siguientes esquemas (Figura 66) en donde a mayor especialización, mayor estructuración reticular.



²⁴⁴. Los nodos estratégicos son puntos clave de la ciudad desde el punto de vista turístico, comercial y de producción. En el estudio se considera el casco antiguo, un nodo estratégico dada la importancia comercial, turística y de significado para la ciudad.



2. Cartagena de Indias.



3. Veracruz.

Figura 66. Esquemas elaborados por el autor. Se observa que la retícula de La Habana tiene mayor complejidad que las otras dos ciudades.

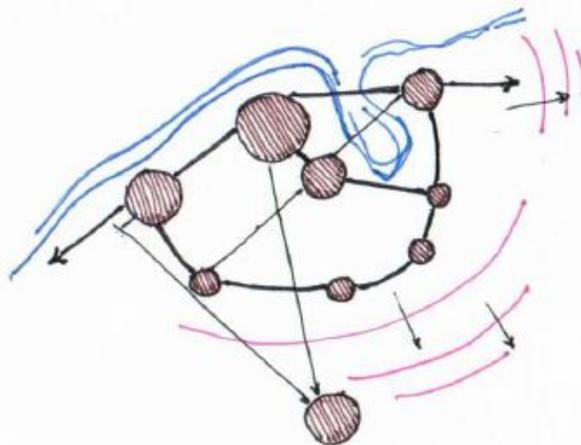
En una segunda jerarquía de conectividad, al interior de la ciudad, se teje una estructura policéntrica de núcleos urbanos con servicios especializados, centros de negocio, instalaciones académicas y corredores comerciales, más clara en la estructura de Veracruz, que en conjunto el nivel uno y dos, dan como resultado ciudades integradas en un tejido de redes, aunque más complejas en su estructura.

En el caso de La Habana, el sistema de redes que se genera es de forma radial porque a partir del núcleo central o casco antiguo, se abre hacia todo lo ancho del territorio interconectando a éste con las zonas industriales de la periferia

de la ciudad. Lo anterior se podría considerar como la primera jerarquía de interconectividad; la segunda, surge de la articulación de elementos de la primera con la segunda como es el caso de una centralidad comercial y turística al poniente de la ciudad, que se relaciona con el aeropuerto y éste, a su vez, con el casco antiguo como centralidad importante de la misma urbe. Esta segunda jerarquía de conectividad surge como prioridad de inversión en el sector terciario y en los servicios turísticos a partir de la última década del siglo XX.

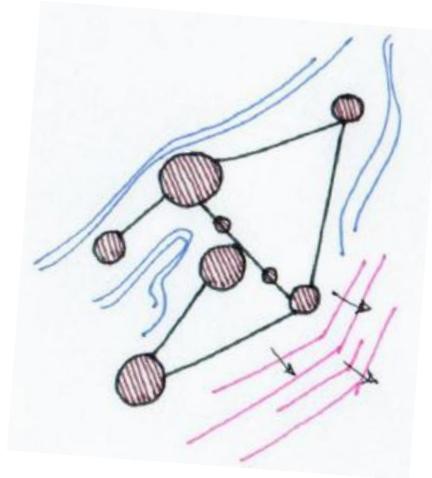
El puerto, que en los últimos años ha perdido preponderancia en La Habana, surge en una tercera jerarquía que lo relacionaba con las zonas industriales y con el núcleo central, en una conexión de intereses económicos generada en años anteriores.

En este sentido, es claro observar cómo el proceso de estructuración de las ciudades se generó a través de un tejido reticular que, al mismo tiempo que funcionaba como una dinámica de integración y unificación del conjunto urbano, fue generando franjas periféricas de crecimiento o cinturones de expansión²⁴⁵ que en las ciudades al final del periodo de estudio, fueron cerrando, produciendo posibilidades de adicionar nuevos circuitos, lo que fomenta nueva expansión dando como resultado un modelo en donde la conectividad (expresada como interrelación nodal) es una de las principales razones de su crecimiento.

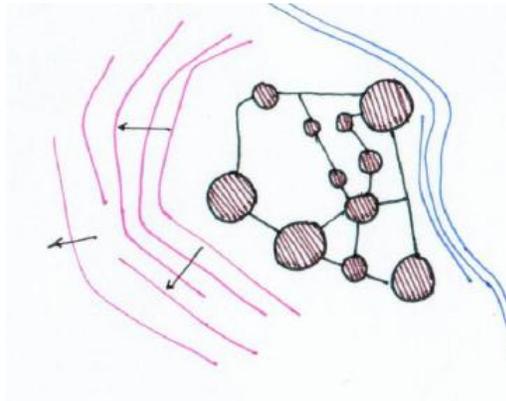


1. La Habana.

²⁴⁵.Concepto definido en la nota a pie número 9.



2. Cartagena de Indias.



3. Veracruz.

Figura 67. Esquema de expansión de los circuitos. Elaboración propia.

Por otro lado, se puede deducir también que la dinámica de estos procesos en las ciudades estuvieron sujetos a condiciones geográficas, en este caso el entorno marítimo que aunque constituyeron líneas de fijación hacia el norte en el caso de La Habana, norponiente y nororiente en Cartagena y nororiente en el caso de Veracruz, marcaron las tendencias de expansión en las tres ciudades, dando como resultado configuraciones espaciales de tipo radial en los tres casos estudiados.

Es importante hacer notar que aunque M. Conzen no distingue ni tipos ni niveles de franjas de fijación, los análisis realizados permiten plantear diferencias

entre líneas de fijación naturales y artificiales. Ahora bien, en el caso específico de las líneas de fijación naturales, la dimensión, calidad ambiental y condición geográfica definen su permanencia o desaparición.

A continuación y a manera de síntesis se presentan diagramas sinópticos que muestran el desarrollo urbano en las diferentes etapas estudiadas identificando los principales aspectos de su morfología como son: centralidades, conectividad y principios de estructuración espacial.

Resumen del desarrollo urbano de las ciudades

DIAGRAMA SINÓPTICO DEL DESARROLLO URBANO EN LA HABANA				
FASE	1800	1900	1950	2000
DESARROLLO URBANO	Inicio del final de la etapa colonial	1era. Fase urbanización	2da. Fase. Inicio de la gran expansión	Reestructuración
1. PROCESO DE EXPANSIÓN URBANA	CIUDAD EN EXPANSIÓN 	CIUDAD EN EXPANSIÓN 	METRÓPOLI EN FORMACIÓN 	METRÓPOLI EN FORMACIÓN 
CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS	- 1811-96,304 habitantes. - Nuevas centralidades - Densidad baja - Crecimiento expansivo - Límites contenidos por elementos naturales - Aparecen vacíos	- 250,000 habitantes. - Crecimiento de la traza urbana. - Límites contenidos por elementos naturales - Aparecen vacíos	- 1953-1,223,900.00 habitantes. - Expansión del territorio urbanizado de forma radial. - Aglomeración de núcleos urbanos preexistentes - Crecimiento discontinuo y fragmentado - Relación de espacio urbanizado y vacío	- 2.186,632.00 Habitantes Densidad media Expansión del territorio urbanizado - Aglomeración de núcleos urbanos preexistentes - Crecimiento discontinuo y fragmentado.
PRINCIPIO DE ESTRUCTURACIÓN ESPACIAL	Centralidad	Polarización	Polarización	Fragmentación Radial
FUNCIONES URBANAS	Ciudad portuaria exportadora	Puerto elemento dinamizador	- Preeminencia de ciudad puerto - Centro de servicios terciarios	- Ciudad de servicios - Impulso a educación, sanidad
MOVILIDAD INTERNA	- Ferrocarril - Tranvía	- Ferrocarril - Tranvía	- Transporte colectivo - Automóvil	- Transporte colectivo - Automóvil
CENTRALIDADES	- Nuevas centralidades	- Ferrocarril - Política de	- Vialidades conectoras intra e interregionales	- Autopista intraurbana - Vialidades locales

	- Nuevas instalaciones portuarias	articulación de la ciudad	- Equipamientos culturales - Corredores comerciales	- Proliferación de nuevas centralidades - Aeropuertos
CONECTIVIDAD				
	En el siglo XIX La Habana contaba con redes conectoras y centralidades en una estructura compleja. El puerto era el punto preeminente de la ciudad.	El grado de complejidad de la ciudad en este período muestra un nivel de urbanización que deja atrás a Cartagena y Veracruz.	La ciudad central, el puerto, la multiplicidad de centralidades que han surgido por su esquema radial, se conectan a través de ejes que parten de la ciudad o surgen de manera radio concéntrica.	El puerto como centralidad pierde preeminencia, sin embargo, sigue siendo importante como punto hegemónico y conector de la ciudad.
CRECIMIENTO	Siglo de inmigración y crecimiento inestable	Inmigración europea y de América Latina	Mayor incremento poblacional. Migración interna.	Estabilidad demográfica.
DESARROLLO ECONÓMICO	TRANSICIÓN - Economía pujante e inestable - Reordenación del puerto - Ferrocarril	DESPEGUE - Puerto - Economía agraria - Comercio	DESPEGUE - Desarrollo hacia adentro y hacia afuera - Desarrollo del transporte marítimo y terrestre	DESPEGUE - Transformación económica - Impulso a la industrialización del campo - Reforma agraria - Decadencia del puerto
PRINCIPIO DE EXPANSIÓN	- Presión demográfica	- Crecimiento espontáneo	- Conurbación - Movimientos de población de la clase trabajadora.	- Conurbación

DIAGRAMA SINÓPTICO DEL DESARROLLO URBANO EN CARTAGENA				
FASE	1800	1900	1950	2000
DESARROLLO URBANO	Inicio del final de la etapa colonial	1era. Fase urbanización	2da. Fase. Inicio de la gran expansión	Reestructuración
1. PROCESO DE EXPANSIÓN URBANA (etapas)	CIUDAD COMPACTA 	CIUDAD COMPACTA 	CIUDAD EN EXPANSIÓN 	METRÓPOLI EN FORMACIÓN 
CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS	25,000 habitantes - Límites claros - Densidad baja - Separación urbanización-espacios naturales - Sin vacíos - Área urbana consolidada	9,681 habitantes - Límites claros - Densidad baja - Inicios de expansión lineal.	-111.300 habitantes - Densidad baja - Crecimiento expansivo lineal y concéntrico - Límites contenidos por elementos naturales	- 852,594 habitantes - Densidad media - Expansión y saturación del territorio urbanizado - Aglomeración de núcleos urbanos preexistentes - Crecimiento discontinuo y fragmentado.
PRINCIPIO DE ESTRUCTURACIÓN ESPACIAL	Centralidad Ciudad cerrada	Centralidad centro-periferia	Linealidad	Saturación del territorio limitado por cuerpos de agua
FUNCIONES URBANAS	- Puerto - Comercio	- Puerto elemento dinamizador	- Puerto - Definición carácter industrial	- Industrial portuario - Servicios
MOVILIDAD INTERNA	- Caballo - Carretas	- Ferrocarril - Coche de caballos	- Transporte colectivo - Automóvil	- Transporte colectivo - Automóvil
CENTRALIDADES	- Ciudad central	- Nuevas instalaciones portuarias	- Proyecto urbano (la Matuna) - Aeropuerto, incipiente zona industrial - Vialidad única	- Vialidades principales conectoras de centralidades - Corredor comercial Centros comerciales, Puerto, aeropuerto

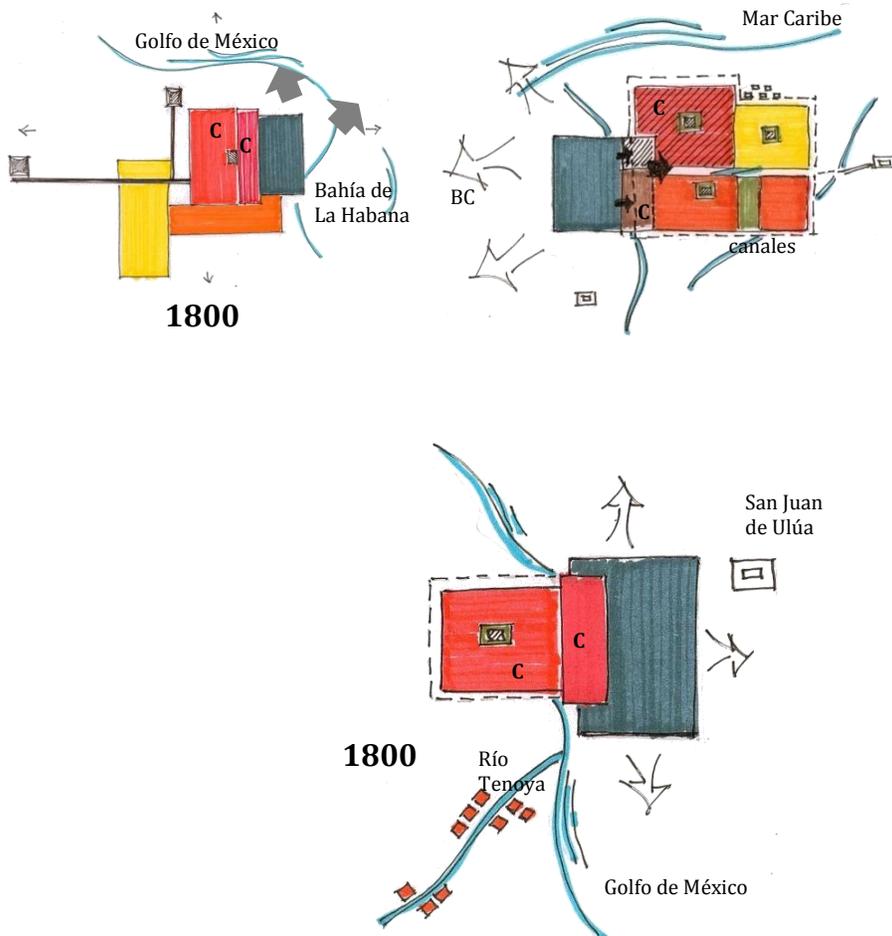
				- Zona industrial
CONECTIVIDAD				
	Preeminencia del puerto en su relación con la ciudad como única centralidad y el exterior.	Al puerto se suma el Ferrocarril alcanzando un escalón en el grado de conectividad y generando una estructura de redes simple.	En 1950, surgen vialidades importantes que estructuran la red de centralidades; el puerto en una posición al centro del territorio, la ciudad central y la incipiente zona industrial.	Conectividad más compleja y eficiente. El puerto al centro, la ciudad antigua, principal centralidad y la zona industrial hacia el poniente funcionan como puntos estructurantes de la ciudad, cerrando el esquema centralidades de comercio y turismo.
CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO	- Retraso demográfico	- Recuperación demográfica e inmigración árabe, siria y palestina	- Mayor incremento poblacional - Migración interna	Migración interna (problemas sociales)
DESARROLLO ECONÓMICO	TRADICIONAL - Atraso y decadencia económica - Explotación	TRANSICIÓN - Recuperación económica, 2do. puerto del país - Nuevas instalaciones portuarias - Incipiente industria	TRANSICIÓN - Desarrollo de la industria - Impulso al turismo-puerto, comunicaciones	DESPEGUE - Consolidación de la zona industrial (Mamonal) y el puerto
PRINCIPIO DE EXPANSIÓN	Saturación	Expansión extramuros	Crecimiento espontáneo	Presión demográfica crecimiento de la periferia

DIAGRAMA SINÓPTICO DEL DESARROLLO URBANO EN VERACRUZ				
FASE	1800	1900	1950	2000
DESARROLLO URBANO	Inicio del final de la etapa colonial	1era. Fase urbanización	2da. Fase. Inicio de la gran expansión	Reestructuración
1.PROCESO DE EXPANSIÓN URBANA	CIUDAD COMPACTA 	CIUDAD EN EXPANSIÓN 	CIUDAD EN EXPANSIÓN 	METRÓPOLI EN FORMACIÓN 
CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS	-15,000 habitantes. Límites claros - Densidad baja - Separación urbanización-espacios naturales - Sin vacíos - Área urbana consolidada	29,164 habitantes - Límites claros - Densidad baja - Separación urbanización-espacios naturales - Sin vacíos - Área urbana en expansión.	110,443 habitantes - Nuevas centralidades - Densidad baja - Crecimiento expansivo lineal y concéntrico - Límites contenidos por elementos naturales.	- 582,364 habitantes - Densidad media - Expansión del territorio urbanizado - Aglomeración de núcleos urbanos preexistentes - Crecimiento discontinuo y fragmentado.
PRINCIPIO DE ESTRUCTURACIÓN ESPACIAL	Centralidad	Centralidad centro-periferia	Linealidad compacta homogénea	Discontinuo fragmentado
FUNCIONES URBANAS	- Puerto - Comercio	- Puerto elemento dinamizador	- Puerto	- Industrial Portuario - Servicios
MOVILIDAD INTERNA	- Caballo - Carretas	- Ferrocarril - Tranvía	- Transporte colectivo - Automóvil	- Transporte colectivo - Automóvil
CENTRALIDADES	- Ciudad central	- Ferrocarril, nuevas instalaciones portuarias	- Ferrocarril - Vialidades	- Ferrocarril - Vialidades principales conectoras - Vialidades regionales, centros comerciales - Puerto, aeropuerto - Zona industrial

CONECTIVIDAD				
	<p>Preeminencia del puerto, principal centralidad y articulación directa con la ciudad. Conectividad incipiente con zonas extramuros.</p>	<p>El puerto en conjunción con la red ferroviaria constituye el sistema estructurante de la ciudad.</p>	<p>El puerto conserva su papel preeminente en relación con la ciudad y surgen nuevas vialidades articuladoras con la nueva ciudad en expansión.</p>	<p>En el siglo XX los procesos de conurbación complejizan la estructura, en un sistema de centralidades articuladas de manera concéntrica, en donde el puerto, la zona industrial y el aeropuerto generan el circuito de conectividad.</p>
CRECIMIENTO	<p>- Retraso demográfico</p>	<p>- Recuperación, inmigración interna de Cuba y España</p>	<p>- Mayor incremento poblacional, migración interna, proceso de urbanización lento</p>	<p>- Crecimiento sostenido por migraciones</p>
DESARROLLO ECONÓMICO	<p>TRADICIONAL</p> <p>- Atraso y decadencia económica</p> <p>- Explotación</p>	<p>TRANSICIÓN</p> <p>- Recuperación económica</p> <p>- Primer puerto, nuevas instalaciones portuarias</p> <p>- Incipiente industria</p>	<p>TRANSICIÓN</p> <p>- Desarrollo de la industria</p> <p>- Fomento sector terciario</p>	<p>DESPEGUE</p> <p>- Principal puerto del país</p>
PRINCIPIO DE EXPANSIÓN	<p>Crecimiento extramuros</p>	<p>Redes de comunicación</p>	<p>Presión demográfica, crecimiento línea litoral</p>	<p>Conurbación</p>

Síntesis: los modelos

Los modelos²⁴⁶ significan la expresión abstracta de la organización de las ciudades. En los casos de estudio, es el agua el elemento predominante y el que determina la morfología de éstas. El litoral actuó como una fuerza direccional²⁴⁷ que orientó la forma del asentamiento y la expansión urbana; no obstante, la existencia de otras fuerzas con las que se agruparon e interactuaron conformando sistemas de fuerzas espaciales que definieron una estructura morfológica.

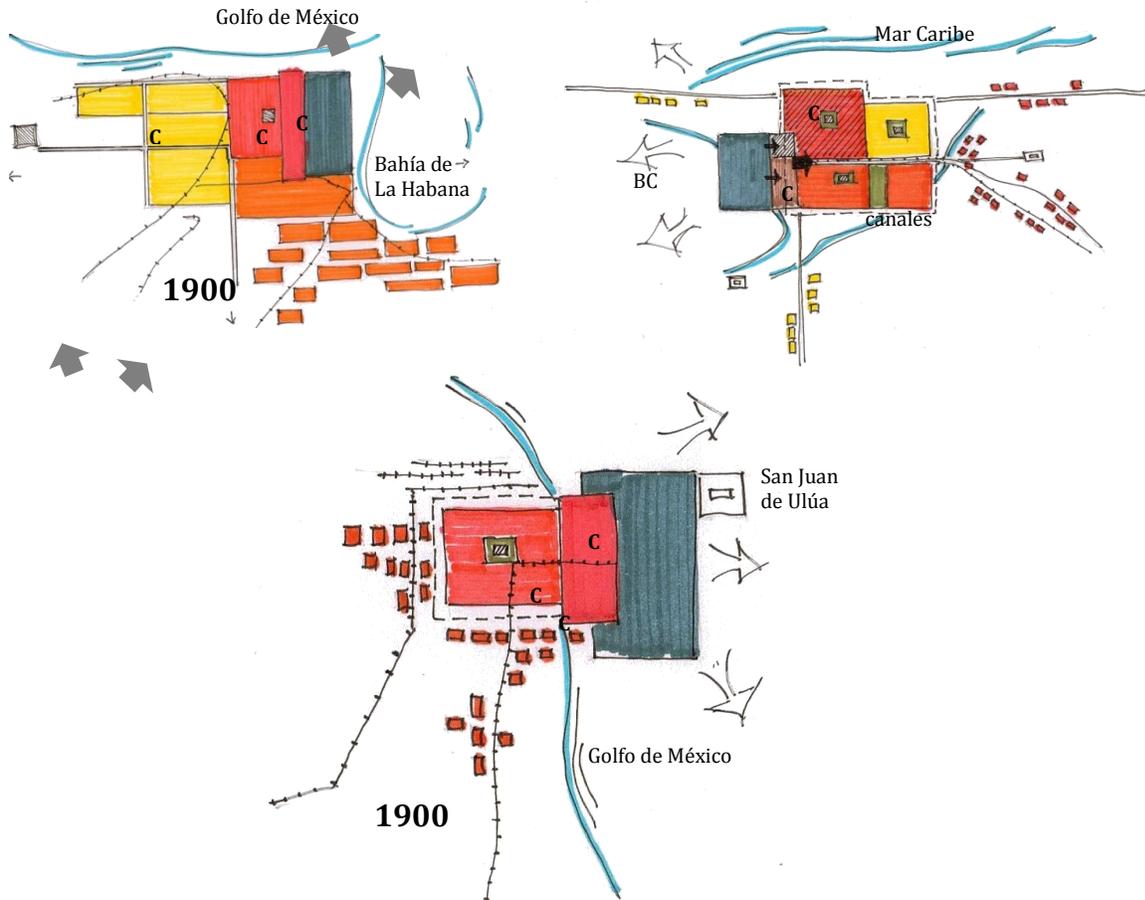


Modelos elaborados por el autor. 1. La Habana. 2. Cartagena. 3. Veracruz.

²⁴⁶. Toda representación es un modelo y el objetivo de éste es proveer un cuadro simplificado e inteligible de la realidad con el fin de comprenderla mejor (Marcial Echenique, *Modelos matemáticos de la estructura espacial urbana: aplicaciones en América Latina*, Ediciones SIAP, 1975, p. 17).

²⁴⁷. Las fuerzas direccionales son de varios tipos y depende del foco de interés; puede ser un punto, el cruce de dos vías, una línea, el litoral o un volumen, un monumento (Ioannis Aris Alexiou, *La ciudad del futuro la ciudad inteligente...*, op. cit., p. 71).

Al inicio fueron las condiciones naturales de la bahía, en el caso de Cartagena y La Habana, y la facilidad de adecuación del frente marítimo en Veracruz, lo que determinó su localización. Esto trajo como consecuencia en los primeros siglos de su historia la consolidación de una ciudad compacta donde el puerto, la plaza y el sistema defensivo fueron los elementos esenciales de la estructura



Modelos elaborados por el autor. 1. La Habana. 2. Cartagena. 3. Veracruz.

Las murallas y baluartes, hasta los inicios del siglo XIX, jugaron un papel importante como líneas de fijación, no permitiendo la expansión y contribuyendo a una estructura compacta. De la misma manera, el litoral y, en general, el sistema hídrico de las ciudades fue parte sustancial en la morfología de los primeros siglos, definiendo los principios de la estructuración espacial. La bahía soportaba al puerto, elemento fundamental en la vida social y económica de las ciudades. *Al mismo tiempo, el puerto fungió como el nodo estratégico que definía la función*

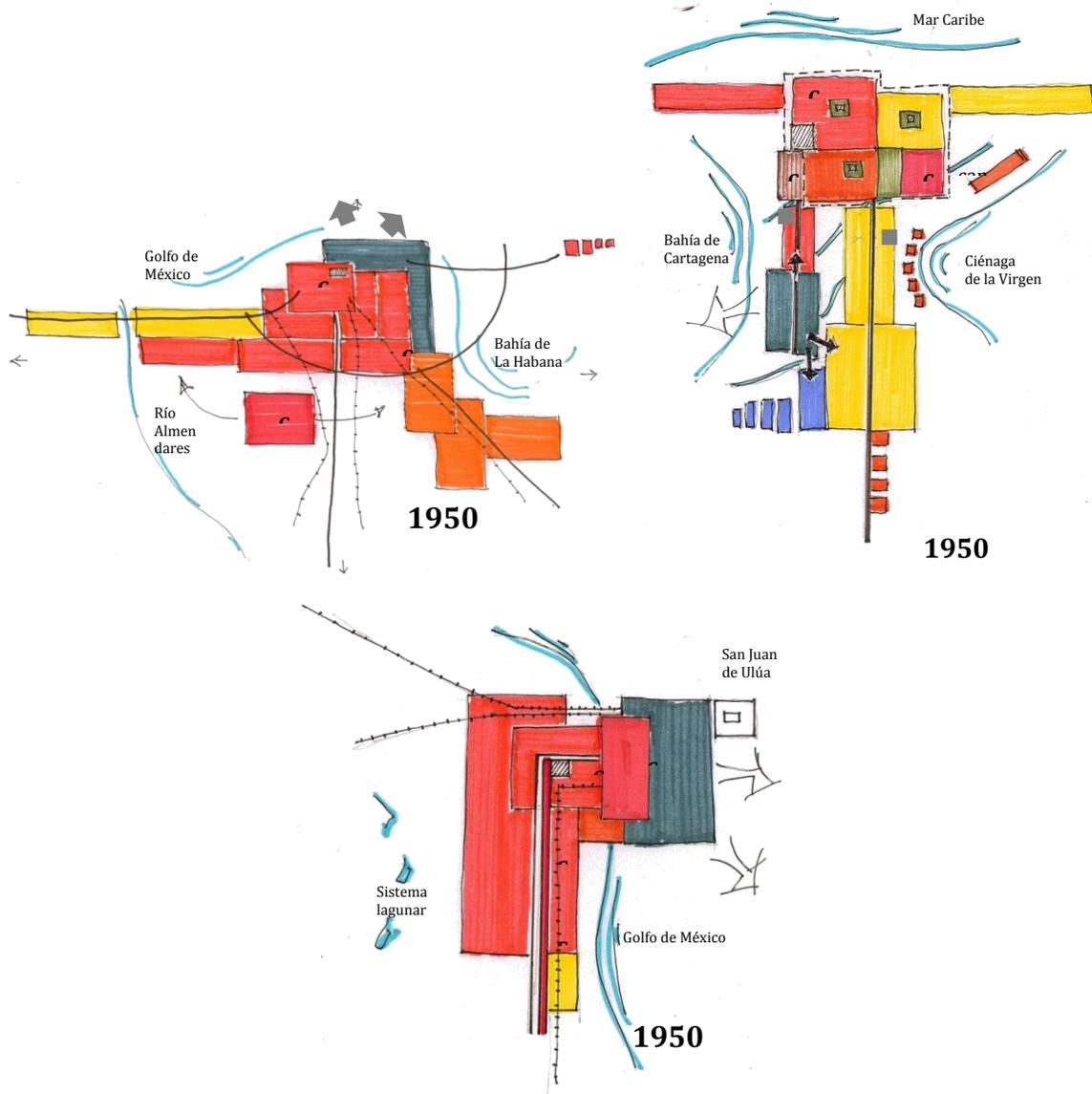
urbana característica, funcionando también como una franja periférica de crecimiento y permitiendo la conformación y estructuración de las zonas que actuaban como bisagras en el área costera, constituyéndolas como núcleos importantes de servicios, surgiendo así las primeras centralidades junto con la plaza principal de la ciudad.

Por otro lado, el sistema defensivo hizo su trabajo marcando las tendencias de expansión como fue en el caso de La Habana. El Castillo del Príncipe atrajo la ciudad hacia el centro del territorio, actuando como un cinturón de expansión que marcaba la pauta para el crecimiento. De la misma manera el Castillo de Atarés, en la costa al fondo de la bahía, junto con la zona portuaria, atraía a la población trabajadora, generando zonas de crecimiento espontáneo. En Veracruz, el Castillo de San Juan de Ulúa como puerto original, consolidó un área de administración y movimiento portuario, convirtiéndose en la primera zona de expansión del territorio.

Cuando en la centuria de 1800 se sucede el derribo de las murallas en las tres ciudades y desaparece una parte importante de esta línea de fijación, se genera un cinturón de expansión que en las tres ciudades es aprovechado para iniciar un periodo de transformación, primero en La Habana con un proyecto nuevo en la zona de la muralla de parques, vías y nuevas centralidades comerciales. En Cartagena se construyó la explanada que unió las dos islas que formaban el casco antiguo e irrumpió el ferrocarril en la nueva franja de expansión; en Veracruz comienza el poblamiento de las zonas extramuros. En este sentido, el sistema marítimo y el defensivo fueron agentes condicionantes de la morfología de la ciudad en los primeros siglos del estudio.

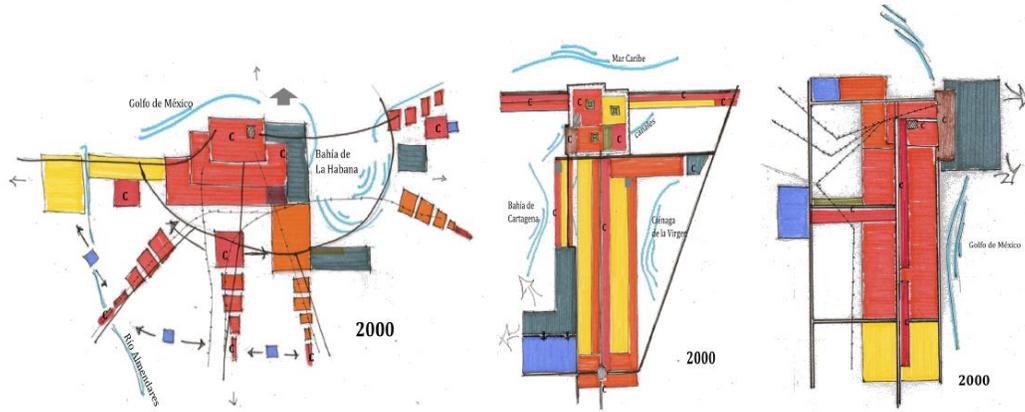
A partir de 1950, las ciudades experimentaron un crecimiento considerable, expandiéndose hacia el interior del territorio, continuando con el principio marcado por los cuerpos de agua, lo que dio como resultado ciudades lineales en el caso de Cartagena y Veracruz y la ciudad radial de La Habana. En Cartagena, un factor que contribuyó a la conformación morfológica de la ciudad en este periodo fue el primer Plan Regulador que surgió en 1948 que colocaba el énfasis en el Plan vial de la ciudad, contribuyendo a su expansión. En La Habana se multiplicaron las

centralidades y se rebasó una línea de fijación como lo era el río Almendares. Las ordenanzas de construcción influyeron de manera importante en la expansión y la morfología de La Habana durante la primera mitad del siglo. Veracruz se saturó de vías ferroviarias que ocuparon el perímetro de las murallas y la ciudad se extendió a lo largo del litoral.



Modelos elaborados por el autor. 1. La Habana. 2. Cartagena. 3. Veracruz.

Las ciudades experimentaron grandes transformaciones inducidas por el ferrocarril y la actividad comercial del puerto. Aunque en Cartagena el ferrocarril desapareció en 1950, para las tres ciudades a lo largo de la primera mitad del siglo, el ferrocarril constituyó un elemento que complementó al puerto, fortaleciendo su capacidad de estructuración de las ciudades, sumado a las vías de comunicación.



Modelos elaborados por el autor. 1. La Habana. 2. Cartagena. 3. Veracruz.

Al final del siglo XX, las ciudades presentan una morfología que continúa siendo marcada por el entorno marítimo, aunque en este período el puerto dejó de ser un elemento determinante del crecimiento, sí lo es para el desarrollo debido al potencial de competitividad que concentra. La zona industrial representa en el momento actual para las ciudades, un cinturón de expansión de la mancha urbana al extender sus dominios, en el caso de La Habana, al extremo de la periferia generando la necesidad de conectividad. El puerto se debilita como punto neurálgico de expansión. Cartagena es un ejemplo claro de cómo la zona industrial expande la mancha por el momento que está viviendo la ciudad: el auge industrial. El entorno marítimo es un elemento favorable para el puerto que se extiende a lo largo de la zona industrial. En el caso de Veracruz, la industria se localiza más allá de los límites de la mancha urbana dejando vacíos con líneas conectoras que inducen a la saturación de estas zonas.

Las ciudades se modernizaron y los elementos que en un principio fueron líneas de fijación o barreras para el crecimiento, se transformaron en elementos

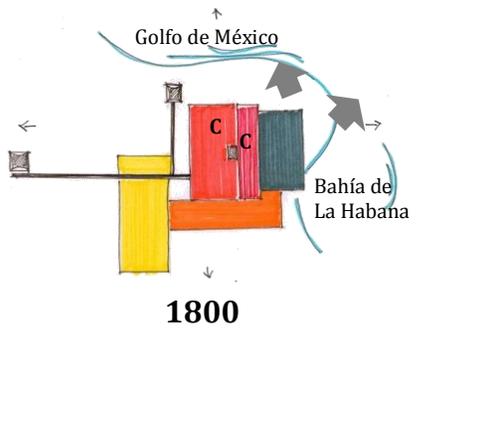
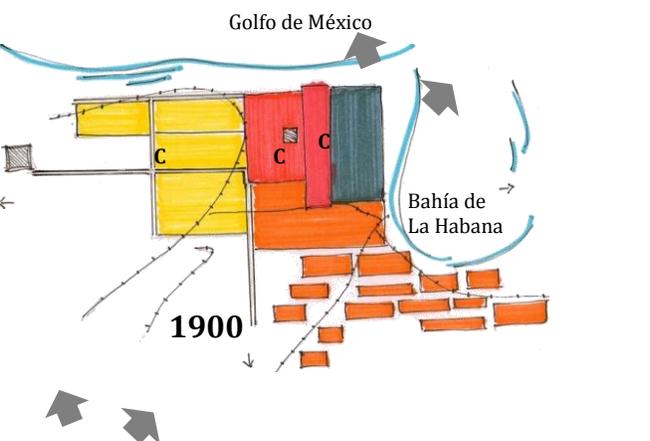
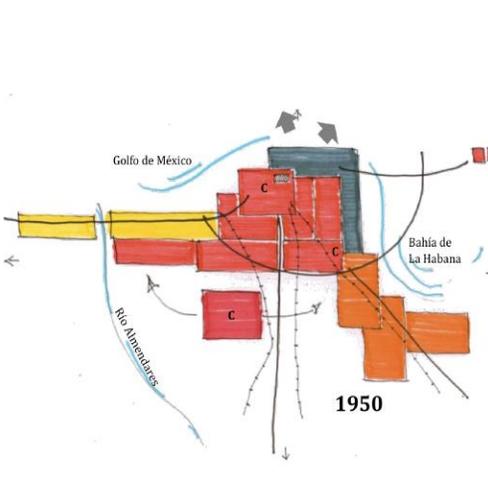
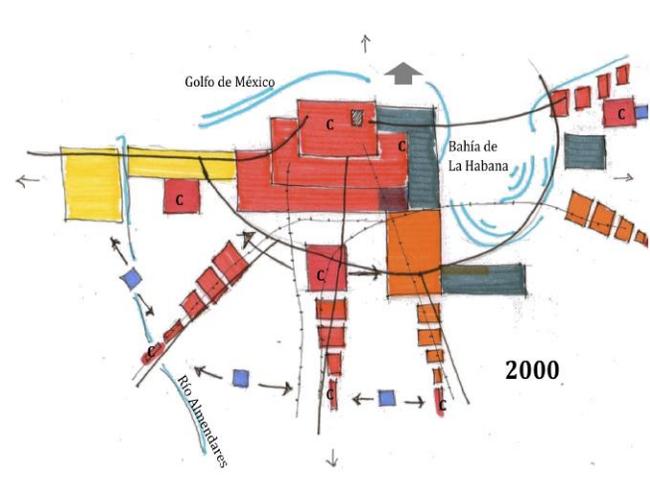
que alentaron la expansión o franjas de expansión, tal es el caso de las zonas industriales que marcaban límites para la extensión de la mancha urbana, hoy son nodos generadores de grandes zonas de actividad urbana, comercial, habitación, trabajo, etc., son los llamados en la actualidad polos industriales. El puerto recupera la importancia de los primeros siglos y se levanta con gran potencial para lanzar a las ciudades a la competitividad.

Las ciudades se adentraron en el territorio, dejando atrás la línea de fijación representada por los entornos marítimos de dimensiones considerables y de una calidad ambiental no fácilmente sustituible, en donde las franjas de expansión, que en su mayoría son elementos artificiales, zonas industriales, grandes vialidades, predominaron como motivadoras de crecimiento y de procesos de metropolización.

Las ciudades forman áreas metropolitanas al conurbarse con otros municipios o centros de población, lo que representa una nueva categoría de franja de expansión que propician otras formas urbanas. En la medida en que las ciudades se expanden, van marcando momentos y niveles de consolidación, mismos que se pueden observar en los modelos realizados en cada período de estudio. Y es por esto que se define, en el proceso de expansión, una categoría de ciudad: compacta, en expansión, metrópoli en formación, etcétera (véase los diagramas sinópticos del desarrollo urbano), aunado a un principio de estructuración espacial que la ubica en un momento clave de su historia.

A continuación se muestran en cuadros síntesis, los modelos de expansión y desarrollo estructural de cada una de las ciudades, evidenciando el paso de la ciudad compacta original a los esquemas polarizados y de crecimiento lineal.

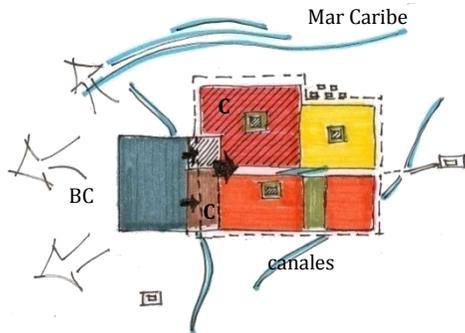
MODELO DE EXPANSIÓN Y DESARROLLO ESTRUCTURAL: LA HABANA

 <p style="text-align: center;">1800</p>	 <p style="text-align: center;">1900</p>
<ul style="list-style-type: none"> □ Plaza ■ bastiones ■ C centralidad ■ estratos altos ■ estratos medios ■ estratos bajos ■ puerto ■ z. industrial ⇒ Conectividad externa 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad compacta en expansión. • Sistema defensivo como líneas de fijación rebasadas y convertidas en cinturones de expansión desde mediados del siglo XIX. • El sistema defensivo como determinante de la estructura en los siglos XIX y XX, definiendo los principales ejes de la ciudad. • Entorno marítimo, como línea de fijación que define la morfología urbana. • Preeminencia del puerto.
 <p style="text-align: center;">1950</p>	 <p style="text-align: center;">2000</p>
<ul style="list-style-type: none"> • La ciudad cambia de un esquema compacto a un esquema polarizado. • Más de una centralidad en la intención de integrar el sistema 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuación del crecimiento radial como una metrópoli en formación. • Se multiplican las centralidades que se generan por la misma morfología urbana. • La ciudad de origen se constituye como la

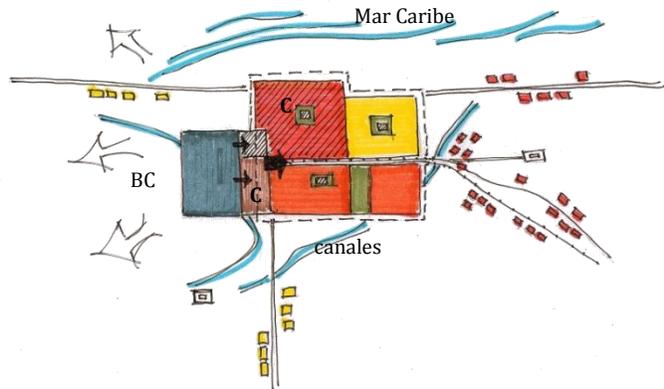
<p>urbano.</p> <ul style="list-style-type: none">• Crecimiento radial, siguiendo la línea del litoral como línea de fijación, y las vías ferroviarias cubriendo las tendencias de crecimiento al igual que las vialidades que surgen de manera radio concéntrica.• El puerto de La Habana constituye una línea de fijación que comienza a crecer hacia el fondo de la bahía.	<p>principal centralidad de giro turístico.</p> <ul style="list-style-type: none">• El puerto de La Habana constituye una línea de fijación que abarca toda la superficie alrededor de la bahía.• El río Almendares es rebasado por el crecimiento urbano desapareciendo como línea de fijación.• La zona industrial como franja o cinturón de expansión actúa como límite de crecimiento de la ciudad.• Las redes de comunicación, tanto ferroviarias como vías regionales, van determinando la expansión y al mismo tiempo generando centralidades en forma de corredores de manera radial.
---	--

MODELO DE EXPANSIÓN Y DESARROLLO ESTRUCTURAL: CARTAGENA

1800

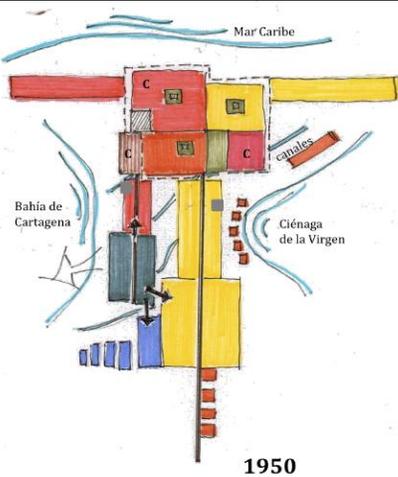


1900

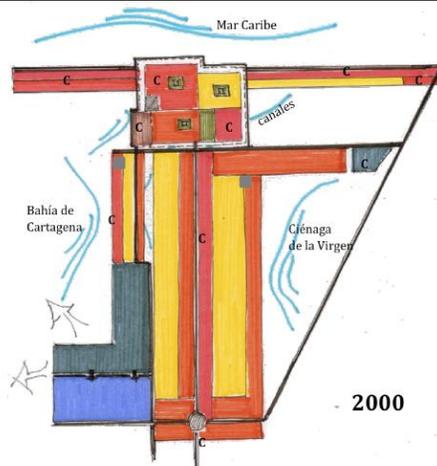


- Plaza
- bastiones
- C centralidad
- estratos altos
- estratos medios
- estratos bajos
- puerto
- z. industrial
- ⇒ Conectividad externa

- Ciudad tradicional compacta.
- Sistema defensivo, como líneas de fijación hasta finalizar el periodo colonial.
- Entorno marítimo como línea de fijación para la expansión.
- Preeminencia del puerto.



1950



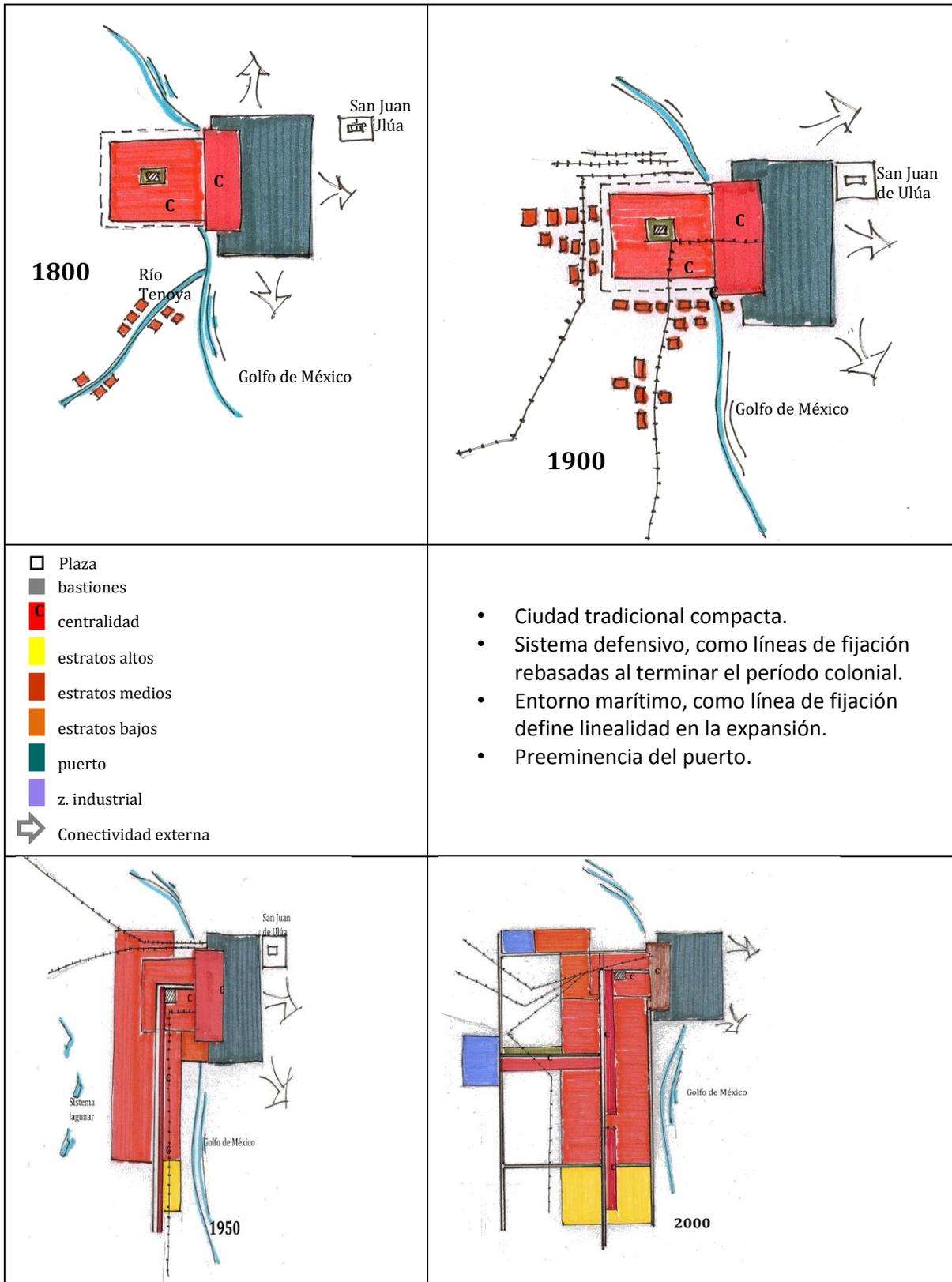
2000

- La ciudad cambia de un esquema compacto a un esquema polarizado.
- Se rompe la línea de fijación y se genera un cinturón de expansión de forma lineal.
- Crecimiento lineal en T, gracias al entorno marítimo como línea

- Crecimiento lineal en T, gracias al entorno marítimo como línea de fijación; el mar Caribe, la bahía y la ciénaga.
- La ciudad de origen se constituye como la principal centralidad.
- El puerto y la zona industrial guían el perfil morfológico de la ciudad.
- La zona industrial como franja o cinturón de

<p>de fijación; el mar Caribe, la bahía y la ciénaga.</p> <ul style="list-style-type: none">• La ciudad de origen se constituye como la principal centralidad.• El puerto como una franja de expansión, contribuye al crecimiento hacia el centro del territorio.• El puerto y el entorno marítimo contribuyen al crecimiento de la industria.	<p>expansión actúa como límite de crecimiento de la ciudad.</p> <ul style="list-style-type: none">• Importantes centralidades definen el perfil urbano definiéndose como líneas de fijación en el plano: el aeropuerto, la zona industrial, la ciudad de origen, el puerto, las zonas turísticas.
--	---

MODELO DE EXPANSIÓN Y DESARROLLO ESTRUCTURAL: VERACRUZ



<ul style="list-style-type: none">• La ciudad cambia de un esquema compacto a un esquema polarizado.• Crecimiento lineal, gracias al litoral del Golfo de México como línea de fijación al oriente, el sistema lagunar al poniente y las líneas ferroviarias al norte.• La ciudad de origen se constituye como la principal centralidad, generándose una segunda centralidad en la franja de expansión de la línea del ferrocarril.• El puerto en Veracruz, es una línea de fijación que por su ubicación no entorpece la expansión física que genera.	<ul style="list-style-type: none">• Continuación del crecimiento lineal.• La ciudad de origen se constituye como la principal centralidad.• El puerto y la zona industrial guían el perfil morfológico de la ciudad.• La zona industrial como franja o cinturón de expansión actúa como límite de crecimiento de la ciudad.• Importantes centralidades caracterizan el perfil urbano definiéndose como líneas de fijación en el plano: el aeropuerto, la zona industrial, la ciudad de origen, el puerto, las zonas turísticas.• Las redes de comunicación, tanto ferroviarias como vías regionales van determinando la expansión hacia el poniente y, al mismo tiempo, generando centralidades en forma de corredores en el sentido de la expansión.
---	--

Demostración de la hipótesis

Al plantearse el problema, se asume que en los siglos XIX y XX, las ciudades puerto emprendieron transformaciones importantes que les permitieron reafirmar su papel de nodos estratégicos de movilidad y circulación de bienes materiales. Por lo cual era importante cuestionarse si este proceso contribuyó a su desarrollo urbano y cómo estas transformaciones se manifestaron en la estructura de las ciudades en los siglos estudiados y si se vislumbra, en los últimos años, iniciativas en las ciudades puerto tendientes a nuevas dinámicas urbanas.

Por otro lado, resumiendo y aseverando la hipótesis planteada referente a ¿Cómo se promovió el proceso de expansión y transformación de la estructura urbana de ciudades puerto? cuatro elementos formaron parte de la base estructuradora sobre la que se desarrollaron las ciudades de ese período, asumiendo que estos elementos heredados fueron determinantes en su transformación.

1. La forma de urbanización.
2. El sistema defensivo.
3. El entorno marítimo.
4. El puerto.

De acuerdo a los estudios realizados en los periodos señalados de la presente investigación, las conclusiones demuestran que la transformación y desarrollo urbano de las ciudades puerto estuvieron marcadas, principalmente, por los elementos que en sus inicios las definieron. Fue a partir de una estructura preconcebida y establecida durante la Colonia y unas características geomorfológicas predominantes, donde elementos como el sistema defensivo y el puerto actuaron como los principales orientadores del desarrollo urbano de estas ciudades, como bien quedó demostrado a lo largo del trabajo. Más resaltada fue la influencia de estos elementos en el siglo XIX que en el siglo XX, cuando en el proceso de extensión de la mancha hacia el interior del territorio, se sumaron nuevos elementos que condicionaron su transformación y desarrollo.

Fueron las condiciones naturales de la bahía, en el caso de Cartagena y La Habana, para Veracruz la facilidad de adecuación del frente marítimo, lo que determinó la localización de las ciudades. El litoral orientó la forma del asentamiento y la expansión urbana, propiciando, en los primeros siglos de su historia, la consolidación de ciudades compactas donde el puerto, la plaza y el sistema defensivo, que no permitió la expansión, actuaron como elementos esenciales de la estructura.

Desde los inicios y al final del periodo colonial, el puerto fungió como el nodo estratégico que definía la función urbana característica, permitiendo la conformación y estructuración de las zonas que actuaban como bisagras en el área costera, constituyéndose como núcleos importantes de servicios, surgiendo así las primeras centralidades junto con la plaza principal de la ciudad. Al mismo tiempo, el puerto fue el elemento propulsor del ferrocarril con lo que se inició la expansión de la estructura en las tres ciudades.

Un momento histórico que marcó el inicio de la transformación, se presenta con el desmantelamiento de los lienzos de la muralla de la ciudad de origen, avanzado el siglo XIX. Las ciudades dejaron atrás barreras de crecimiento como lo eran las murallas. El desarrollo urbano inicia en La Habana con un proyecto en la zona de la muralla de parques, vías y nuevas centralidades comerciales. En Cartagena se construyó la explanada que unió las dos islas que formaban el casco antiguo e irrumpió el ferrocarril en la nueva franja de expansión; en Veracruz comienza el poblamiento de las zonas extramuros. En este sentido, el sistema marítimo y el defensivo fueron agentes condicionantes de la morfología de la ciudad en los primeros siglos que analiza el presente estudio.

En el siglo XX, las ciudades se expandieron hacia el interior del territorio siguiendo la influencia del entorno marítimo, sobre todo en los inicios del siglo. Posteriormente, fueron los programas reguladores y nuevas ordenanzas que ponían el énfasis en ejes viales que extendían y transformaban la ciudad a través de vías ferroviarias, grandes avenidas y nuevas funciones económicas, multiplicándose las centralidades.

Al final del siglo XX, la morfología sigue marcada por el entorno marítimo, aunque el puerto dejó de ser elemento determinante del crecimiento, sí es polo de desarrollo por el potencial de competitividad que este tipo de infraestructura concentra para las ciudades. Para la urbe moderna, las conclusiones del estudio realizado permitieron visualizar nuevas dinámicas de desarrollo a partir del puerto como nodo estratégico de las mismas.

Las ciudades puerto tienen el potencial para constituirse en ejes conectores de redes de intercambio a escala mundial, continental o regional, poseen la capacidad de impulsar el dinamismo de las ciudades en las que se asientan, actuando como vínculos entre lo externo y lo interno, entre lo global y lo local. Aunque en las ciudades estudiadas este potencial aún no es revertido, en el presente siglo es un tema que llevará a nuevas dinámicas de relación de los puertos con las ciudades.

Por otro lado, la nueva condición metropolitana que las ciudades han alcanzado —como La Habana, o están en ese proceso como el caso de Cartagena y Veracruz—, les permite acceder a nuevas condiciones territoriales metropolitanas como son la multiplicación de las centralidades, las relaciones con distintos modos de transporte, lo cual puede ser la base de un sistema metropolitano eficiente y de un sistema de relaciones abierto y competitivo a través de vialidades que enlacen centros urbanos con aeropuertos y el puerto.

Hacia nuevos campos de investigación

Los puertos son nodos de redes económicas globales que tienen una influencia importante en la vida económica de la mayoría de los países y un foco de actividad local regional e incluso nacional e internacional. Son entidades económicas competitivas que reflejan y facilitan los procesos de globalización y los cambios a diferentes escalas que surgen, por un lado, de las circunstancias locales que se derivan de las economías espaciales, nacionales y regionales y, por otro, del sistema global dentro del cual están inmersas, como un elemento pequeño aunque significativo.

Sin embargo, los puertos constituyen funciones centrales en las ciudades que los compromete a ser motores del desarrollo local basado en tres elementos clave e interrelacionados que intervienen en la relación puerto ciudad y que en las últimas décadas ha sido foco de atención: la globalización, el cambio tecnológico y el medio ambiente²⁴⁸, mismos que son indispensables tomar en cuenta en el análisis de la relación puerto- ciudad.

En efecto, el conocimiento y la comprensión de la fragilidad del medio ambiente, de la nuevas tecnologías y de los procesos globales en entornos específicos es cada vez mas importante para desarrollar nuevos proyectos en las ciudades que coadyuven en la relación puerto-ciudad y, principalmente, cuando estos últimos ya no son exclusivos de países avanzados y se empiezan a gestar, en los últimos años, en países en vías de desarrollo. Nuevas iniciativas deben estar sustentadas en estas variables para lograr proyectos exitosos que logren el objetivo en la relación puerto-ciudad.

Las ciudades puerto de los países desarrollados se están transformando en nuevas centralidades cambiando las áreas portuarias de las ciudades, convirtiéndolas en zonas de esparcimiento para los habitantes de la misma; son los *waterfronts* urbano portuarios, que forman parte de una nueva generación de proyectos y actuaciones sostenibles en el siglo XXI, buscando retomar, en un nuevo contexto urbano, el significado que una vez tuvieron en siglos pasados, en su relación con la ciudad. ¿Contribuirán estas actuaciones al acercamiento en las relaciones puerto-ciudad? ¿Podrán marcar pautas los países desarrollados para la relación puerto-ciudad en los países menos avanzados? ¿Contribuirá el puerto a una nueva condición metropolitana? ¿Se podrá lograr esta simbiosis en una sociedad moderna cambiante y dinámica?, interrogantes a resolver en futuras investigaciones.

²⁴⁸ Hoyle Brian “¿El mundo del mañana? Divergencia y nueva convergencia en la interrelación puerto-ciudad”. En *La ciudad Portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*, Venecia, Italia, RETE 2001-2011.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilera, Díaz María M. y Meisel Roca Adolfo (2009). *¿La isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005*, Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales, Documentos de trabajo sobre economía regional, Número 109, Cartagena, Colombia.
- Almandoz, Arturo (s/a). *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960*. Ponencia presentada en el XIV Congreso Internacional AHLA. Europa-América, Paralelismos en la distancia.
- Aris, Alexiou Ioannis (2011). “La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas”, en *Urbes Revista de ciudad, urbanismo y paisaje*. Año 2, No. 2. Editorial Oslo, Lima, Perú.
- _____ (2010). *La Ciudad del Futuro, la Ciudad Inteligente: una aproximación sistémica*. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.
- Bähr, Jürgen y Borsdorf, Axel (2003). “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad Latinoamericana”, en *revista EURE*, Pontificia Universidad Católica de Chile. Instituto de estudios urbanos y territoriales, Vol.29, No. 86, pp. 37-49, mayo 2003, Chile.
- Blázquez, Domínguez Carmen (1988). *Veracruz: una historia compartida*, ed. gobierno del estado de Veracruz, Instituto Veracruzano de cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora. Veracruz, México
- Brambila, Paz, Carlos (1992). *Expansión Urbana en México*, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.
- Calvo, Stevenson Haroldo y Báez, Javier Eduardo (1999). “La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX. Diversificación y rezago”, en *Serie de estudios sobre la costa Caribe*, Número 5. Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional del Caribe, Cartagena, Colombia.

- Campos, Mario (2003). "Escenarios de peligros naturales y antrópicos en las cuencas del oeste de La Habana", en la *Revista Ciencias de la Tierra y el Espacio*. Instituto de Geofísica y Astronomía, Artículo 4, Ciudad de la Habana, Cuba (www.iga.cu/publicaciones/revistas).
- Capel, Horacio (2002). *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, ediciones del serbal, colección la estrella polar, Barcelona, España.
- CEHOPU (1989). *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Madrid, España, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Coatswort, John (1992). "Los ferrocarriles indispensables en una economía atrasada. El caso de México" en Enrique Cárdenas, *Historia económica de México*", Volumen 3. México: Fondo de Cultura Económica (books.Google.com.mx).
- Conzen, Michael P (1969). "Alnwick, Northumberland: a Study in town-plan analysis", Institute of British Geographers, en *The International Journal Urban Morfology*, Publication 27, Orge Philip & Son, Ltd. (second edition), Londres.
- De Antuñano, Maurer Alejandro, Tovar de Teresa, Guillermo y González Manterola Carlos (1999). *Veracruz primer puerto del continente*, Gobierno del Estado de Veracruz, Fundación ICA, A. C., 2ª edición, México.
- De Coninck, Frédéric y Deroubaix, José-Frédéric (dirección) (2012). *Transformations des Horizons Urbains. Savoirs, imaginaires, usages et conflits. L'oeil d'or. Critiques & cites*. Paris, Francia.
- De Solano, Francisco; Centro de Estudios Históricos (España); Universidad Internacional Menéndez Pelayo (1986). *Historia y futuro de la ciudad iberoamericana*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, España.
- Del Pozo, Alfonso (1997). "Fortuna del Análisis Urbano en España" en *Análisis Urbano, textos: G Caniggia, Carlo Aymonino, M. Scolari*, ed. Alfonso del Pozo, instituto universitario de ciencias de la construcción, Sevilla, España.

- De la Vega, Diana M. (2008). "Sistema de centralidades. Estrategia para conformar centralidades en red a partir de los equipamientos de educación", tesis de maestría en urbanismo, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Artes, Bogotá, Colombia.
- De Pombo, Pareja Augusto (1999). *Trazados urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias*. Dirección de procesos editoriales de la Secretaría General del ICFES, Cartagena, Colombia
- Dupuy, Gabriel (1998). *El urbanismo de las redes*. Ed. Oikos-Tau, S. A. Barcelona, España.
- Duthilleul, Jean- Marie (2012). "Circulate. When Our Movements Shape Cities", en *Cité de l'architecture & du patrimoine*, éditions alternatives. Barcelona, España.
- Escobar, Ohmste, de Antonio, Falcón Vega Romana, Buve Raymond, coordinadores (2010). *La Arquitectura histórica del poder. Naciones, nacionalismos y estados en América Latina. Siglos XVIII, XIX y XX* el Colegio de México, Centro de Estudios y Documentación Latinoamericano. México.
- Estrada, Llaquet José Luis. "Tendencias futuras de la actividad portuaria", en RETE a 10 años (asociación para la colaboración entre puertos y ciudades) *La Ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad* (2001-2011), ed. Publisher, Venecia, Italia.
- Guimerá, Agustín y Monge, Fernando (coordinadores) (2000) *La Habana Puerto Colonial (siglos XVIII y XIX)*, Fundación Portuaria, Madrid, España.
- Haggett, Peter (1976). *Análisis locacional en la geografía humana*, ed. GG. Barcelona, España.
- Juárez, Martínez, Abel (1998). "Hortelanos Canarios en las Tierras de Veracruz, 1800-1810". Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales. Universidad Veracruzana, colecciones Sotavento, v. 2, no. 4, pp. 13-30 México <http://cdigital.uv.mx/handle/123456789/8784>.
- Juárez, Hernández Yolanda, Bobadilla González Leticia (coordinadores) (2009) *Veracruz: Sociedad y Cultura popular en la región Golfo Caribe*, Universidad

Nacional Autónoma de México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.

Kalmanovitz, Salomón (2006). “El PIB de la Nueva Granada en 1880: Auge Colonial, Estancamiento Republicano”, en *Revista de Economía Institucional*. Bogotá.

Kagermeier, Andreas (2007). *Estructura urbana y movilidad vial. Un estudio empírico sobre la zona sur del Estado de Baviera*, ed. Dirección general de urbanismo y estrategia territorial, conserjería de medio ambiente y ordenación del territorio. Comunidad de Madrid, España.

Konetzke, Richard (2007). “América Latina. La época colonial”, en *Historia Universal siglo XXI*, Siglo XXI editores, Volumen 22. México.

Kunts, Ficker Sandra; Riguzzi Paolo; Grunstein Dickter Arturo y Guajardo Guillermo A. (1996). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. El Colegio Mexiquense, A.C., Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México

Latorre, Estrada Emilio (1996). *La teoría general de sistemas aplicada a la solución integral de problemas*, ed. Universidad del Valle. Cali, Colombia.

Levy, Albert (1999) “Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research” en Journal on line *Urban Morphology*, volume 3.2, pp. 79-85 París, Francia.

Lynch, Kevin (1985). *La buena forma de la ciudad*, colección Arquitectura y perspectivas, ed. GG Barcelona, España.

Martín, Zequeira M. Elena y Rodríguez Fernández Eduardo (1995). *Guía de arquitectura de La Habana Colonial (1519- 1898)*, edición 2, programa de cooperación internacional de la Junta de Andalucía, España.

Meisel, Roca Adolfo (1999). *Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional*, Cuadernos de historia económica y empresarial No. 4, Centro de Investigaciones económicas del Caribe Colombiano, Banco de la República, ed. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia.

- Morillas, Valdés Francisco D. y Morillas Naún Diamela María (1998). “La Habana: ciudad monumental. Balance de su desarrollo arquitectónico urbanístico en la República (1902-1959)”, en *La Jiribilla*, Revista digital de cultura cubana, año V de 2006 (www.lajiribilla.co.cu).
- Muñoz, Francesc (2008). *Urbanización. Paisajes comunes. Lugares globales*, ed. G.G., Barcelona, España
- Munizaga, Vigil Gustavo (2000). *Macroarquitectura. Tipologías y estrategias de desarrollo Urbano*, ediciones Universidad Católica de Chile, de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.
- Oszlack, Oscar (2007). “El Estado Democrático en América Latina. Hacia el desarrollo de líneas de investigación”, en *Revista Nueva Sociedad*, Número 210, julio-agosto (www.nuso.org).
- Padilla, Galicia, Sergio (1994). “Ciudades en expansión y transformación. Crecimiento y estructura urbana en ciudades mexicanas”. Tesis de Maestría en arquitectura (urbanismo), Universidad Nacional Autónoma de México.
- Portillo, José María (2011). “Reseña de Elegía Criolla. Una reinterpretación de las guerras de Independencia hispanoamericanas” de Tomás Pérez Vejo. *Historia Mexicana*, num. Julio-septiembre, pp. 341-346 México.
- Ponce, Herrero Gabino (2007). “Planes de reforma urbana para La Habana: la modernización de la ciudad burguesa (1898-1959)”. En *Boletín de la A.G.E.*, No. 45. Universidad de Alicante, Departamento de Geografía Humana. (age.ieg.csic.es/boletín/45/14-planes).
- Quijano, Aníbal (1968). “Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica”, en *Revista Mexicana de Sociología*, Año XXX, Vol. XXX Número 3.
- Redondo, Gómez, Maruja (2004). *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*. Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia
- Ripoll de Lemaitre, María Teresa (2003) “Los comerciantes y empresarios de final de siglo” en *Los ilustrados especuladores del siglo XIX en Cartagena*, serie historia del desarrollo empresarial, Monografías de administración de la Universidad de los Andes, pp. 16-31, No.68, Bogotá, Colombia.

- Ruiz, Manso José Ramón (2010). "Los espacios portuarios: naturaleza, paisaje y estructura", en revista *Portus, La ciudad portuaria: Globalización y desarrollo sostenible*, No. 19, pp. 28-31, Venezia, Italia.
- Robelo, Arenas Ricardo (1990). *Historia General de la fortaleza de San Juan de Ulúa, Veracruz*. Secretaría de Educación Pública.
www.bigdir.com/au1/1188.html
- SAHOP (1978). *Glosario de términos sobre asentamientos humanos*. Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Colección de documentos básico.
- Sánchez, Ricardo J. (2004). *Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente*, Naciones Unidas CEPAL-SERIE Recursos naturales e infraestructura, Santiago de Chile.
- Sánchez, Pavón Bernardo (2003) "El futuro de las relaciones puerto-ciudad", Instituto universitario de estudios marítimos, Universidad da Coruña.
<http://www.udc.es/iuem>, doc.6
- Sarabia, Bueno Clorinda del Carmen (2004). "Ficha informativa de los humedales de Ramsar" (FIR), tesis doctoral, Universidad Veracruzana, Facultad de Medicina Veterinaria y Zootecnia, México www.veracruz.gob.mx.
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo (2010). "De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del gran Caribe en el siglo XIX". Universidad de Cartagena, Dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3632814.pdf
- Segovia, Rodolfo (2006). *El lago de piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, El áncora editores, Bogotá, Colombia.
- _____ (1982). *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Carlos Valencia editores, Bogotá, Colombia.
- Segre, Roberto (1993). *La Habana: una modernidad atemporal*, Facultad de Arquitectura ISPJAE. La Habana, Cuba
- Unikel, Luis (1976). *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*, El Colegio de México, México
- Urueta, José P. y Gutiérrez de Piñeres, Eduardo (1912). *Cartagena y sus Cercanías*. Tipografía de vapor Mogollón, Cartagena, Colombia.

Vilagrasa, Joan (1991). “El estudio de la morfología urbana: una aproximación”, en *Cuadernos críticos de geografía humana*, Universidad de Barcelona, Año XVI. Número 92, España.

Widmer, Sennhauser Rudolf (1998). “La ciudad de Veracruz en el último siglo colonial (1680-1820): algunos aspectos de la historia demográfica de una ciudad portuaria”, en *revista de Indias*, volumen 58, No. 214, Consejo superior de investigaciones científicas, México.

Yanes, Rizo Emma (2000). “*Me matan si no trabajo y si trabajo me matan*”. *Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Colección científica, Serie Historia. México

Fuentes Primarias

La Habana

Dpto. Geografía Humana, Universidad de Alicante

Mapoteca Archivo Nacional de Cuba

Mapoteca Biblioteca Nacional de La Habana

Fototeca Biblioteca Nacional de Cuba

Regulaciones Urbanísticas. Ciudad de La Habana. “El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución”. Dirección Provincial de Planificación Física, ciudad de La Habana. La Habana 2006. Ediciones Unión, colección arquitectura y ciudad.

Cartagena

Plan de Desarrollo del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena. Código de Urbanismo. Acuerdo No. 44 de 1989.

Plan Maestro de Ordenamiento Físico para la Isla de Barú y la Zona Norte de Cartagena. Acuerdo No. 14 de 1994.

Plan estratégico Cartagena siglo XXI.

Plan estratégico Centro Histórico de Cartagena de Indias, Cartagena 1994.

Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias. Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001, por medio del cual se adopta el Plan. Tomo I; Tomo II; Tomo III y Tomo IV.

Planta de Cartagena y Proyecto de Fortificación de la Plaza por Bautista Antonelli 1595.

Plano de Cartagena y sus fortificaciones enviado al Consejo de Indias por el Gobernador D. Pedro de Acuña en 1597.

Veracruz

AHV 1791, Padrón de la ciudad de Veracruz, 1791.

Programa Parcial de Ordenamiento Urbano del Área Norte de la Zona Conurbada Veracruz – Boca del Río – Medellín – Alvarado. *Gaceta No. 205*, 12 de Octubre de 2001, inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la ciudad de Veracruz bajo el número 16501 a fojas 1 a 147 del volumen 413 de la Sección 1ª, de fecha 7 de noviembre de 2001.

Programa Parcial Estratégico de Gran Visión del Surponiente de la Zona Conurbada de Veracruz. Alcance No. Ext. 348 (Tomo I y II), 9 de noviembre de 2009.

Plan Municipal de Desarrollo. 2011- 2013. H. Ayuntamiento Constitucional de Veracruz, Ver., 2011-2013.