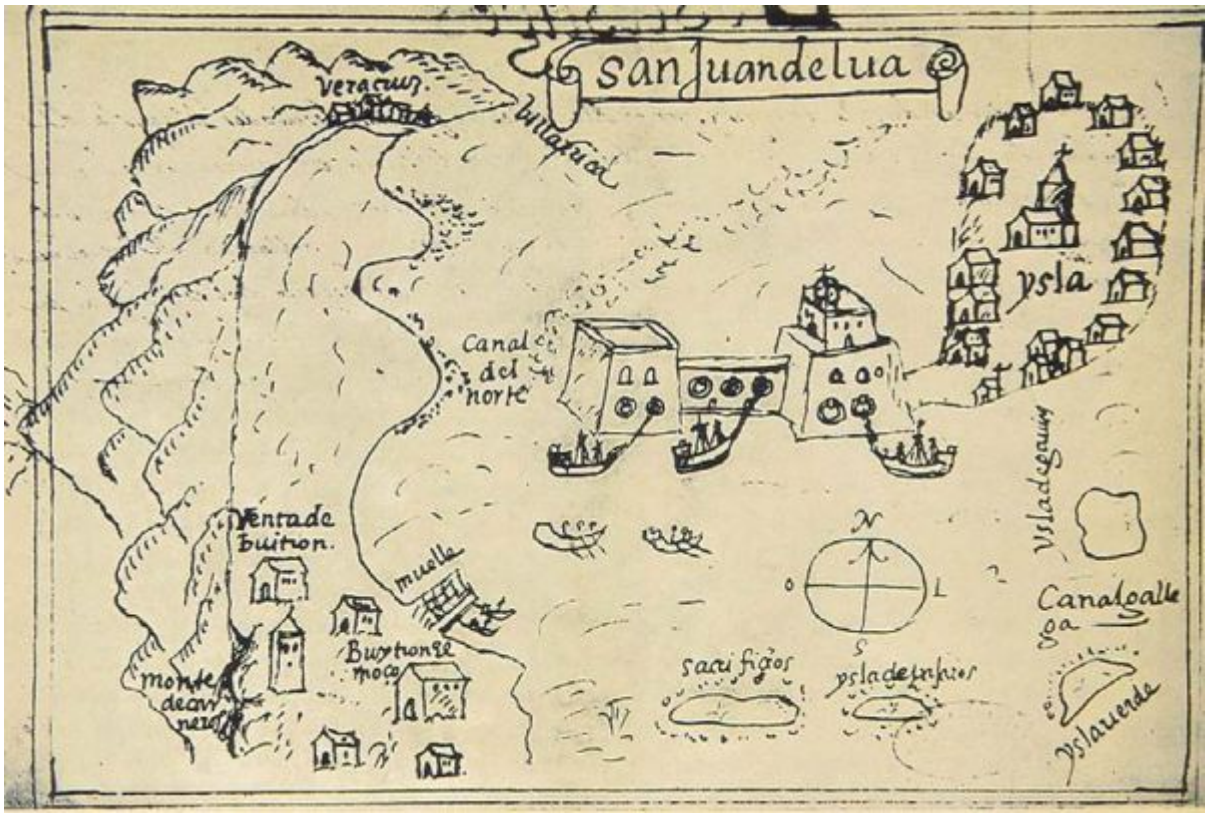
Hernán Cortés desembarcó en las costas del Golfo de México el 22 de abril de 1519, fundando la Villa Rica de la Vera Cruz. Se inicia aquí la conquista española de México y se convierte desde ese momento en enlace de los nuevos territorios conquistados con la metrópoli. El asentamiento tuvo sucesivas fundaciones entre 1519 y 1599. Su emplazamiento definitivo, estuvo determinado, principalmente, por la posición que tenía la isla de San Juan de Ulúa la cual generaba una bahía protegida naturalmente que brindaba una situación de seguridad para el asentamiento, reforzada con la construcción de una fortaleza. Los dos primeros asentamientos recibieron el nombre de Villa Rica de la Veracruz, a los que siguió un tercero que recibió el nombre de Antigua Veracruz en 1525, donde permaneció hasta 1599, para pasar en el mismo año al lugar llamado “De las Ventas de Buitrón”, frente al castillo de San Juan de Ulúa. En este sitio alcanzó en el siglo XVII su sede definitiva con la denominación de Nueva Veracruz (Redondo G., M., 2011: 155-156) (Véase Imagen).

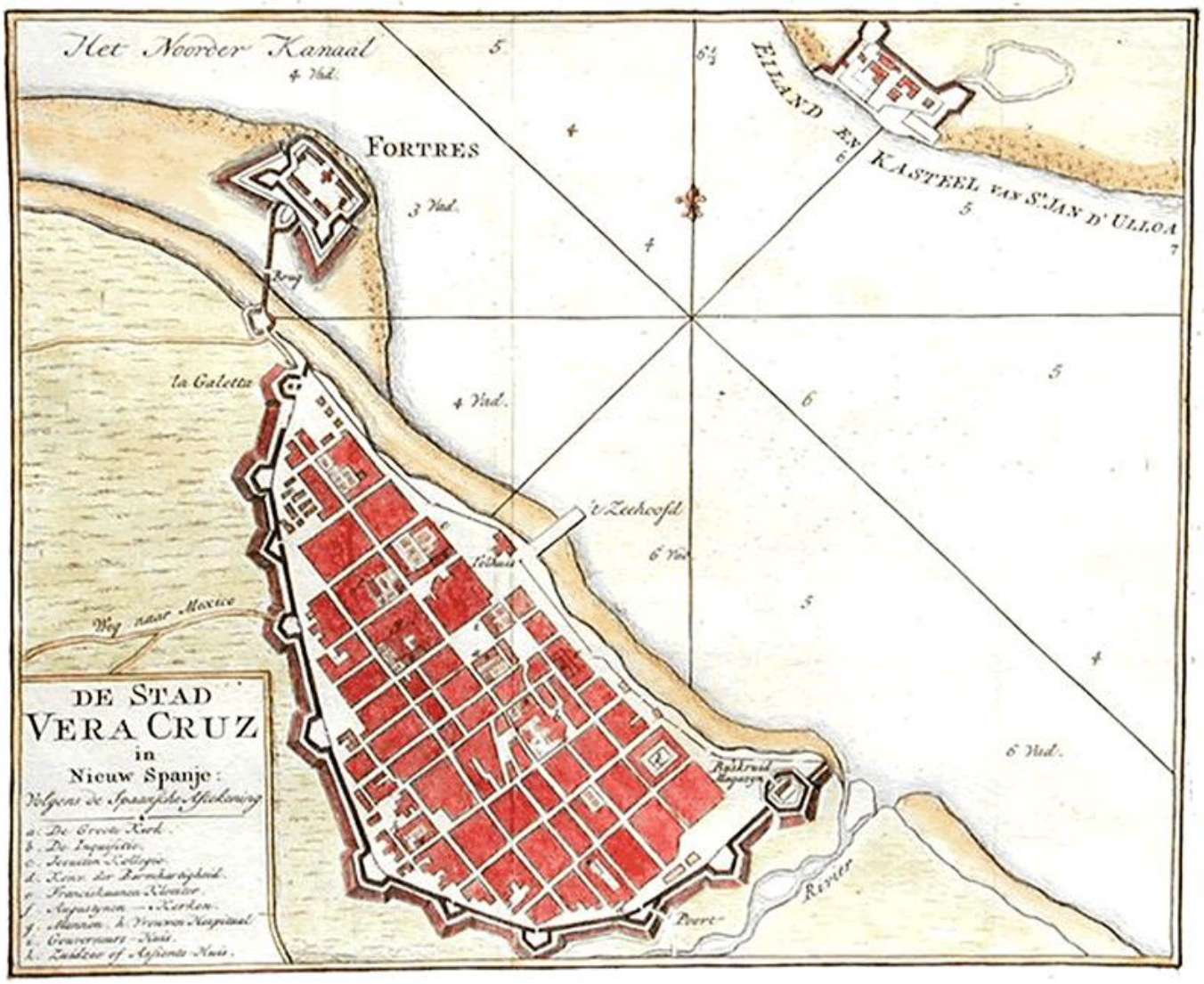


Mapa del siglo XVI. De las Ventas de Buitrón, ubicación definitiva de la ciudad frente al castillo de San Juan de Ulúa. (Fuente: Aguapasada, www.wordpress.com)

En el periodo colonial el Puerto de Veracruz fungía como centro de comercio del cual salía periódicamente hacia España un gran flujo de plata y muchos otros productos manufacturados, además de los inmigrantes los cuales determinaron el crecimiento poblacional de la ciudad, situación que se vió beneficiada por ser Veracruz el eje de los movimientos marítimos entre España y Nueva España hasta 1823 (*Ibid.,* 2011: 158-159).

En los dos primeros siglos después de su fundación, alrededor del puerto se produjo una actividad fabril de carga y descarga de mercancías propiciando un incipiente desarrollo urbano. En este periodo, no obstante su embrionaria estructura urbana, figuraba entre las ciudades más importantes del periodo colonial por su condición de primer puerto, situación estratégica y de enlace. En sus inicios la ciudad fue una población abierta al mar y al territorio cuando no contaba aún con las fortificaciones que la defenderían de los constantes ataques sufridos por los piratas y corsarios que surcaban el mar en el siglo XVI y XVII. Ya en 1582 contaba con la fortaleza de San Juan de Ulúa que hacía las veces de muelle, fortaleza, prisión y palacio municipal sucesivamente, fue hasta avanzado el siglo XVII cuando Veracruz completó su sistema defensivo (*Ibid*., 2011: 159).

La estructura urbana entonces, estaba constituida por una muralla que rodeaba a la ciudad con fuertes y baluartes; la traza con calles rectas y generalmente continuas formaban manzanas cuadradas y/o rectangulares; una plaza al centro del poblado donde se encontraba la Iglesia, el Cabildo y otros edificios administrativos con portales para el comercio (Véase Imagen). El equipamiento estaba constituido principalmente por los edificios de orden religioso. Los edificios públicos de orden civil se localizaban hacia la margen izquierda de la ciudad, la más poblada y donde se encontraban el rastro y la carnicería. Algunos de estos eran la Casa de Cabildos, la Real Aduana, el Muelle, las Atarazanas o almacenes para los accesorios de las naves y la Inquisición. No menos importantes los establecimientos para enfermos que ya existían desde el siglo XVI. Hacia el siglo XVIII se sumaron el Consulado de Comerciantes y el Ayuntamiento.



Estructura de la ciudad en el siglo XVII. (Fuente: Josuelucio, www.files.wordpress.com)

El espacio público estaba definido por la Plaza de Armas que era el centro simbólico de la ciudad y seis plazas de menores dimensiones: la de La Caleta, la de San Lorenzo, la del Muelle, la de Santo Domingo, las del Mercado y del Maíz y los Portales para uso de los comerciantes y viajeros (*Ibid.*, 2011: 157-158). A mediados del siglo XVIII la Nueva España contaba con un sistema urbano definido por los centros urbanos localizados a lo largo de las vías de comunicación entre la capital

virreinal y los principales centros de actividad económica. En este período la ciudad alcanzó los 9,000 habitantes, impulsada por la importancia que adquirió el comercio exterior, no obstante las epidemias que atacaban continuamente al puerto y las hambrunas producto de la pobreza que padecía gran parte de la población (Unikel, L., 1976: 20).

En este mismo periodo, como producto de las Reformas Borbónicas, a Veracruz se le confiere la función de "llave del Virreinato de Nueva España" lo que le permitió emprender importantes obras de defensa y mejoramiento contribuyendo a un avance en su estructura e imagen urbana. Por otro lado, la ciudad fue designada como parte del sistema de ciudades capitales de Intendencia otorgándole una nueva categoría que hacía más atractiva la vida en ella gracias a la preocupación de los intendentes por dotarla de infraestructura y equipamiento, reparando y construyendo caminos y puentes facilitándo el acceso a la ciudad; se empedraron las calles, se realizaron conducciones de agua, etc., contribuyendo a un aumento rápido de la población, consolidando una estructura urbana y garantizando una relativa seguridad (Redondo G., M., 2011, p. 163). Para la primera década del siglo XIX la ciudad tenía 13,667 habitantes (Véase Cuadro) y la mancha urbana consolidada se limitaba al área contenida en el círculo de murallas que la rodeaban y su conexión con la fortaleza de San Juan de Ulúa. Sin embargo, en 1812 ya existía al sureste de la ciudad, un barrio con más de cuatro mil habitantes por lo que se pensó en ensanchar el recinto con un proyecto de urbanización que nunca prosperó (Redondo G., M., 2011: 163).

En el contexto de las comunicaciones fue de suma importancia para el comercio, la red de caminos que enlazaba México y Veracruz, no obstante el deterioro causado por la caída de la administración colonial, la precaria formación del nuevo estado y las agrestes condiciones climáticas que impedía el mantenimiento de los caminos. Por otro lado, la guerra de Independencia fue un factor que afectó la línea de tráfico comercial entre la capital y Europa a través de Veracruz; sin embargo, este efecto tuvo una corta duración permitiendo recuperar rápidamente a Veracruz su importancia comercial (Unikel, L., 1976: 21).

En efecto, su posición estratégica a lo largo de la historia fue motivo para que

bloquearan, sitiaran y tomaran el puerto y la ciudad en los conflictos armados en los que se vió envuelto el país. Pese a esta situación bélica en el siglo XIX, se mantuvo como el más importante puerto del comercio exterior mexicano. En la segunda mitad del siglo se vive un auge, creciendo económica y demográficamente, en un afán por alcanzar el progreso, el desarrollo y la modernización (Redondo G., M., 2011: 164).

Es así como en el último tercio del siglo y principios del XX (Porfiriato), la expansión del mercado exterior se combinó con la creciente explotación minera, con el desarrollo de los puertos y los ferrocarriles nacionales, propiciando el surgimiento de amplios mercados regionales en algunos centros urbanos del país. En este periodo, se implementó una política orientada al desarrollo de un sistema integrado de puertos a efecto de contrarrestar la influencia de Veracruz, ya que para 1870 manejaba el 75% de la carga marítima proveniente de y hacia el exterior. Sin embargo, y pese a los esfuerzos del gobierno, Veracruz ve reforzada aún más su importancia al convertirse en uno de los centros principales del recién integrado sistema ferroviario (Unikel, L., 1976: 22-24).

Si bien las primeras ideas de un proyecto ferroviario inician en 1837, es hasta 1880 que se cuenta con la primera línea cuyo origen fue el puerto de Veracruz. 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. Se inicia con esto su transformación a partir de finales del siglo XIX gracias a la caída de las murallas, definiendo un nuevo trazo de calles y plazas buscando un “hermoseamiento de la ciudad” para convertirla en una villa de corte moderno.

En el primer decenio del siglo XX, Veracruz se consolidaba como el principal centro comercial con el exterior, lo cual se manifiestaba en un acelerado crecimiento demográfico (5.0% anual), uno de los más altos en el país para ese periodo. Como resultado de ese crecimiento económico y demográfico, el área urbana se extendió de manera considerable, creándose nuevas zonas para vivienda y servicios. Se modernizó el puerto con dársenas artificiales y diques para dar cabida a grandes barcos de compañías trasatlánticas; para esto, se ganó terreno al mar dando cabida

a la construcción de nuevos edificios públicos, tales como: la Aduana Marítima, el edificio de Correos y Telégrafos, el Faro y la Estación Terminal del Ferrocarril, los cuales formaron parte de las obras del puerto (Véase Imagen). Con la llegada de los tranvías eléctricos en 1908, se facilitó la comunicación acelerando el crecimiento de la mancha urbana hacia el sur a través del trazo de avenidas que impulsaron a los asentamientos extramuros y favorecieron el acceso a los balnearios con sus modernos conceptos de esparcimiento y vida social (*Ibid*., 2011: 167-172).

[one_third]



[/one_third]

[one_third]



[/one_third]

[one_third_last]



[/one_third_last]

Nuevos equipamientos que surgen con los terrenos ganados al mar. La aduana marítima, la estación del tren, el Faro, respectivamente, entre otros. (Fotos de la autora)

No obstante, se dieron algunos efectos negativos para las actividades portuarias con la primera guerra mundial limitando la navegación de altura (García D., B., 1999: 225), sin embargo, posteriormente al conflicto armado que produjo el movimiento revolucionario, se continuó con una dinámica de transformación urbana. Entre 1921-1930 el país inició un desarrollo institucional y una etapa constructiva (Unikel, L., 1976: 37). Asimismo, Veracruz inició su participación en el turismo nacional como el más antiguo balneario de mar en el país (García D., B., 1999: 229). Así, en el periodo 1910-1930, creció 1.92 % anual y alcanzó una población de 71,833 habitantes al final del periodo (Véase Cuadro y Gráfico).

Pese a que en este periodo la economía del país se desarrollaba hacia el exterior, los efectos de la gran depresión de la economía mundial propiciaron una

desaceleración del crecimiento de la población urbana. La ciudad resintió la desfavorable situación económica y redujó su crecimiento a 0.6% anual. Mas adelante, con la segunda guerra mundial se estimula el desarrollo industrial del país y Veracruz se reivindica como el principal puerto nacional (Unikel, L., 1976: 37-39). En esta década se termina la construcción de la carretera México-Jalapa-Veracruz y se construyen los astilleros de San Juan de Ulúa; estas últimas obras se dan en el marco de un ambicioso proyecto, que años más tarde se completarían con la ampliación de obras de infraestructura portuaria (Véase Imagen). Asimismo, se realizaron importantes obras como el Boulevard Manuel Ávila Camacho que corre a largo de la orilla del mar (García D., B. 1999: 231-233). En el periodo 1930-1950 hubo un crecimiento medio del 2.11 % llegando en 1950 a 110,443 habitantes (Véase Cuadro y Gráfico).



La fortaleza de San Juan de Ulúa y la modernización del puerto en el siglo XX. (Fuente: alaveracruzana.blogspot.com)

En el periodo de 1950-1970 la zona urbana de Veracruz mantuvo un acelerado crecimiento demográfico de 3.92 % anual, se presentó un auge de las actividades

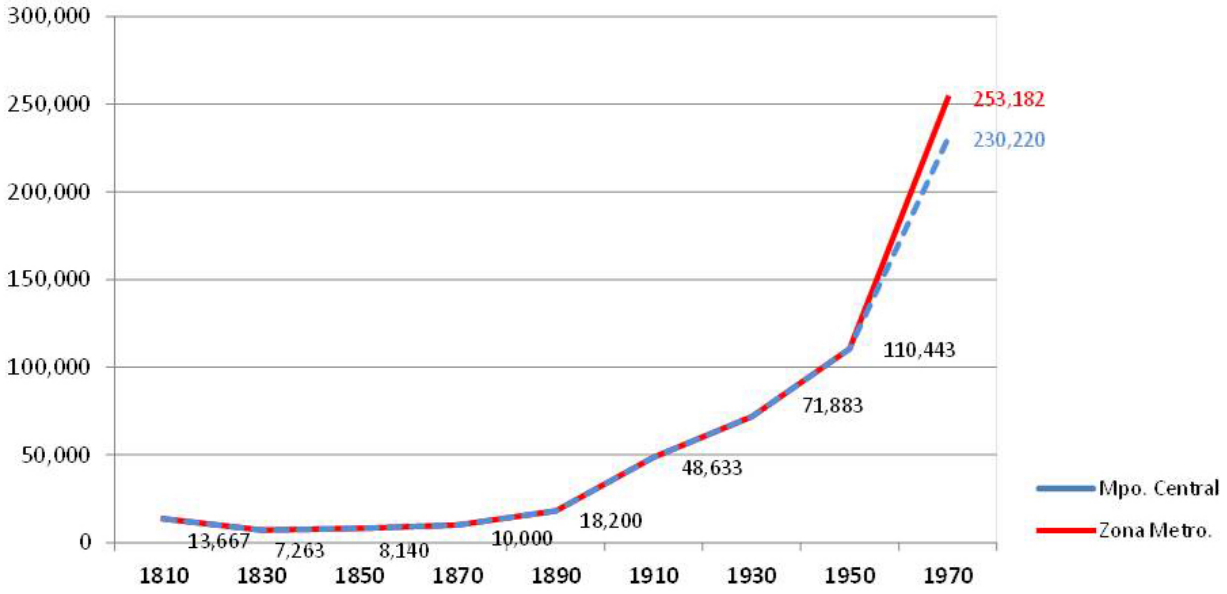
turísticas en el puerto y hacia el sur sobre el litoral. En la década de los sesentas se amplía el puerto y se moderniza como resultado de un mayor uso portuario comercial e industrial (*Ibid.*, 1999: 237). Para 1960, Veracruz aumentó su extensión territorial hacia el sur, sobre el municipio de Boca del Río, generando una conurbación, lo que contribuyó a un aumento de población para 1970 de 253,182 habitantes (Véase Cuadro y Gráfico).

El crecimiento urbano lineal hacia el sur del territorio, fue debido al borde físico geográfico que representa el litoral, actuando este como una fuerza contenedora, y dando por resultado una forma urbana alargada, impulsada también por el desarrollo como polo turístico del municipio de Boca del Rio (Redondo G., M., 2011: 172).

Históricamente, gracias a su estratégica localización en el centro del estado, Veracruz es un importante cruce de caminos entre el norte y sur de la cuenca del Golfo y hacia los estados del centro del país y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

	1810	1830	1850	1870	1890	1910	1930	1950	1970
	4							5	
Ciudad de Veracruz									
Ciudad central (1)	13,667	7,263	8,140	10,000	18,200	48,633	71,883	110,443	230,220
Periferia urbana (3)									22,962
Zona urbana	13,667	7,263	8,140	10,000	18,200	48,633	71,833	110,443	253,182
(2) Se considera el municipio central									
(3) Comprende a los municipios de conurbación física considerados en: Sedesol, CONAPO, INEGI. (2008). Delimitación de Zonas metropolitanas de México, 2005. México.									
(4) Estadística Histórica de México, Instituto Nacional de Estadística ,Geografía e Informática, Cuadros, México, D.F. Censos generales de población									
5) Para Veracruz, estimación propia, con basa a los Censo Generales de Población y Vivienda 1970 y 1990									

Veracruz. Cresciemiento histórico de la poblacion 1810-1970, ciudad. (Fuente: Padilla, S., 2015, pp. 122-123)



Veracruz. Cresciemiento histórico de la poblacion 1810-1970. (Fuente: Padilla S., 2015, pp. 122-123)

Referencias

Blázquez Domínguez, Carmen; Celaya Méndez, Yovana y Velasco Toro, José Manuel, (2010), Veracruz. Historia breve, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, México, D. F.

García Díaz, Bernardo, (1999), "Dinámica y porvenir del Puerto de Veracruz: Crecimiento y transformaciones en el siglo XX", en Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, *Veracruz. Primer puerto del continente*, pp. 221-253. Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, A.C., Espejo de Obsidiana Ediciones, México.

Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, (2008), *Actualización del Programa de Ordenamiento de la Zona Conurbada Veracruz-Boca del Río- Medellín-Alvarado, Ver*. Primera Edición Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, Xalapa-Enríquez. Veracruz, México.

H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, (2011), *Plan Municipal de Desarrollo de Veracruz 2011-2013*, H. Ayuntamiento de Veracruz, Ver, 2011-2013, México.

Herrera Canales, Inés, (1999), "Veracruz. Puerta del comercio exterior mexicano", en Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, *Veracruz. Primer puerto del continente*, pp. 157-185. Gobierno del Estado de Veracruz-Llave y Fundación ICA, A.C., Espejo de Obsidiana Ediciones, México.

Martener Peyrelongue, Carlos, (2010), "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de *hubs* en México", en *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, UAEM, núm.52, enero-abril 2010, pp. 319-360, México.

Padilla Galicia, Sergio (2015), *Formación y Consolidación metropolitana en México, Puebla y Veracruz. Análisis Comparativo del Crecimiento y Estructura Urbana en el periodo 1970 a 2010,* tésis de doctorado en urbanismo, Universidad Nacional autónoma de México, pp. 119-123, México D.F.

Redondo Gómez, Maruja, (2011), "Veracruz: De la villa colonial a la ciudad-puerto", en Padilla Galicia, Sergio (coordinador), *Seis ciudades mexicanas*, pp. 154-173, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México, D. F.

www.puertodeveracruz.com.mx/estadistica

Head image: La fortaleza de San Juan de Ulúa y la modernización del puerto en el siglo XX. (Fuente: alaveracruzana.blogspot.com)