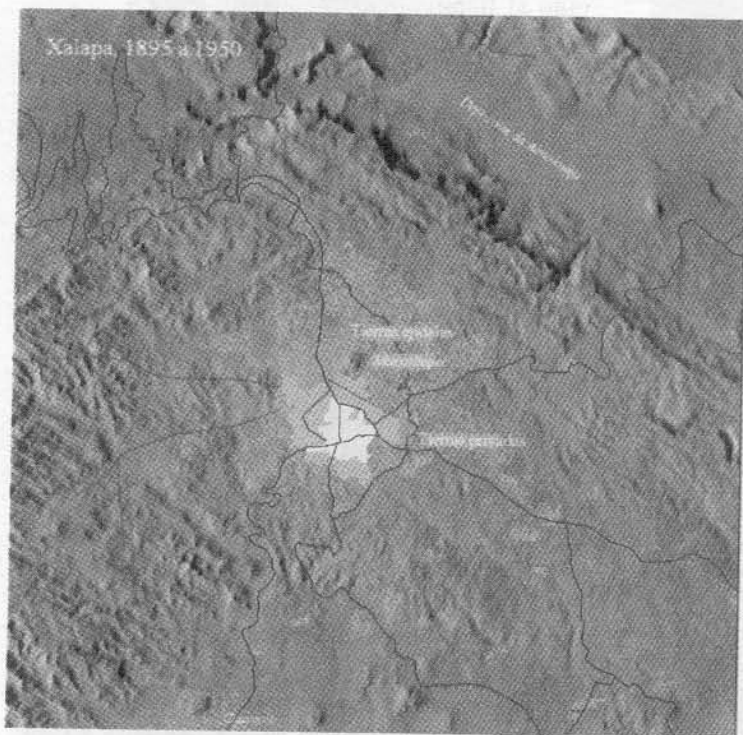







Segundo momento: un crecimiento regulado con un entorno rural modificado

Hacia la primera mitad del siglo XX se montan las bases que sustentarán la modernización de la ciudad. El trazo en damero, acompañado de pequeños parques y escuelas públicas, se instaura tanto en los barrios obreros de San Bruno y El Dique como en nuevos fraccionamientos del tipo La Piedad.

La construcción de la zona universitaria, una nueva Escuela Normal y un hospital se acompañan con renovadas redes de drenaje y agua potable, éstas últimas servidas con acueductos y represas (inaugu-



	1895: 170 Ha. y 22,000 habitantes
	1950: 593 Ha. y 59,000 habitantes
	avenidas y caminos principales
	vías férreas
	acueductos

rados alrededor de 1954) que aprovechan manantiales de las cercanas vertientes del poniente.

También se realizan las primeras subestaciones eléctricas, mientras que el "estilo internacional" se difunde en las edificaciones tanto del antiguo centro como en los nuevos sectores urbanos.

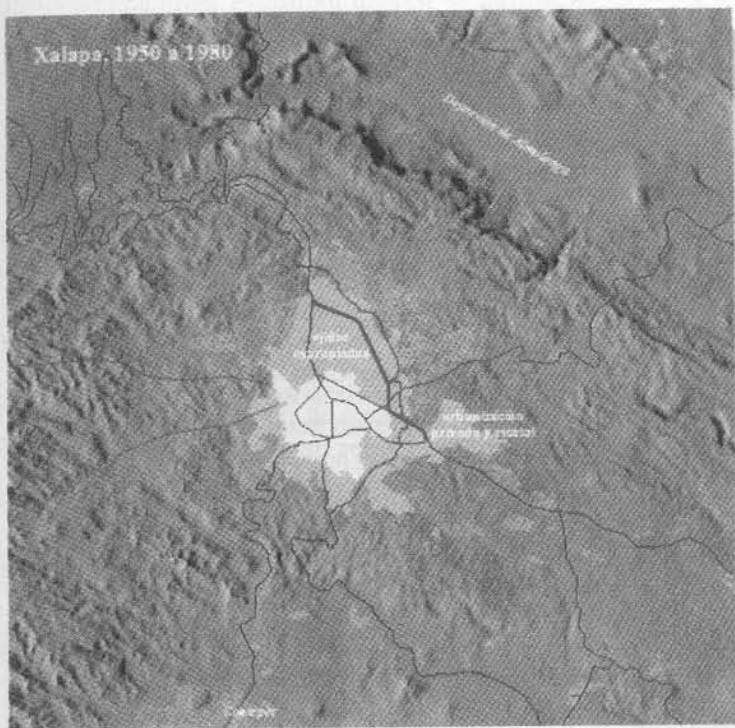
La construcción de la Av. Ávila Camacho a fines de los 40, viene a constituir, junto con la Av. 20 de Noviembre, una suerte de "anillo interior" que distribuye la creciente circulación automotriz. Ésta última, ampliada, sigue funcionando como libramiento urbano.

Por otro lado las acciones agrarias ocurridas durante el periodo tuvieron como efecto el partir en dos al todavía amplio plano, ondulado e inclinado, donde se asienta la ciudad. Hacia el norte de Xalapa, desde los alrededores del Macuiltepec, las dotaciones ejidales ocuparon todos los pastizales de las antiguas haciendas de Lucas Martín y Molino de Pedreguera; por el contrario todo el espacio rural del sur, básicamente plantado con cafetales, quedó dividido en pequeñas y grandes propiedades privadas. Esta partición, aparentemente no prevista, tendrá amplias consecuencias en el crecimiento urbano posterior. Un factor igualmente importante fue la construcción de una nueva estación de ferrocarril, al norte del Macuiltepec, la cual implicó una futura vía de acceso (Av. Miguel Alemán) que conectaba con la entonces incipiente Av. Américas, frontera norte de la ciudad.

Tercer momento: la incontrolable expansión al norte

La inmigración del entorno rural (sierras de Misantla y Perote principalmente) aporta más de 100 mil nuevos habitantes a una Xalapa que, en estos 30 años, multiplica 2.6 veces su población total mientras que casi triplica su extensión. Un crecimiento difícil de gestionar invade a los ejidos formados en los alrededores del Macuiltepec y que terminarán siendo expropiados rápidamente. Las instalaciones dispuestas no hacía mucho tiempo ex profeso alejadas de las áreas urbanizadas (un nuevo cementerio, depósitos de combustibles y gas,

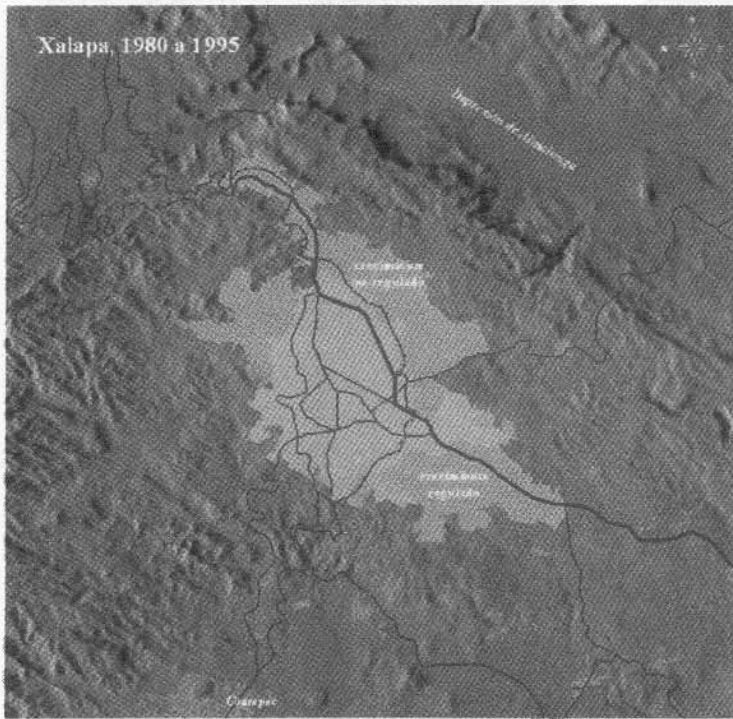
la misma terminal ferroviaria) poco a poco se ven copadas por colonias de familias proletarias y sus viviendas precarias. Estas nuevas tierras urbanas no se distribuyen uniformemente en el cinturón de una periferia bruscamente ensanchada, sino que predominan en el norte y noreste de la ciudad (60%), justamente sobre los ejidos, mientras que al poniente se desarrolla un arco que apenas aporta el 12% del nuevo suelo urbano. Por su parte el sur y sureste incorporan el 28% restante, con urbanizaciones bien dotadas tanto de tipo estatal (INFONAVIT, INDECO, INMECAFE, fraccionamientos magisteriales) como de tipo privado (Animas, Santa Rosa u otros). Al mismo momento un nuevo libramiento se perfila y define en estos 30 años: Circunvalación, después nominada Av. Lázaro Cárdenas, se encarga no sólo de desplazar la circulación hacia el oriente, sino también de darle un nuevo valor comercial a los predios no invadidos. Lo mismo ocurre en el entonces extremo norte de la futura Av. Xalapa, donde el gobierno estatal había constituido una reserva territorial que finalmente dio asiento al primer museo de historia, a la nueva escuela normal, a oficinas y fraccionamientos residenciales para distintos segmentos de servidores públicos.



	1950: 593 Ha. y 59,000 habitantes
	1980: 2,246 Ha. y 213,000 habitantes
	nuevo libramiento
	avenidas y caminos principales
	vías férreas
	acueductos

Cuarto momento: expansión con menor densidad

En los 15 años siguientes a la fase de mayor crecimiento, ocurre finalmente la conurbación con Banderilla, al tiempo que los ejidos de este último municipio también son afectados por la expansión de Xalapa tanto al norte (Col. Revolución y Los Prados) como al poniente (Col. Veracruz). En todo este sector, excluyendo la cabecera de Banderilla y el extremo norte de la Av. Xalapa, se presenta un crecimiento no regulado que se extiende sobre las ya escasas porciones del plano inclinado que penetran el piemonte serrano de



	1980: 2,246 Ha. y 213,000 habitantes
	1995: 4,904 Ha. y 370,000 habitantes
—	libramiento ampliado
—	avenidas y caminos principales
+	vías férreas
- -	acueductos

Tlalnelhuayocan y que, de hecho, frenan las posibilidades del crecimiento urbano hacia el suroeste y el oeste, tal y como se aprecia en la imagen.

Hacia el sur el crecimiento regulado continúa, dejando que amplias zonas de la nueva reserva territorial resten todavía sin ocupación.

También se pierde continuidad en la mancha por la formación de zonas residenciales aisladas que incluyen fracciones ejidales puestas en el mercado de suelo urbano (Encero, El Chico, Estanzuela).

La avenida Circunvalación, conocida hoy como Lázaro Cárdenas, debería haber servido como libramiento, pero en poco tiempo la ciudad se desarrolla más allá de sus límites.

Como puede apreciarse en el mapa, el oriente de la ciudad conoce una expansión extraordinaria en el curso de apenas 15 años. A un costado del camino que conduce hacia El Castillo, se forman múltiples asentamientos humanos atraídos por la presencia de este libramiento que en pocos años se convierte en una avenida y es asimilado por la ciudad. En estas circunstancias, esta avenida vive una importante reestructuración. Pasos a desnivel y ampliación de carriles desde Banderilla hasta el aeropuerto de Lencero se unirán a las obras de construcción de la Av. Ruiz Cortines y posteriormente del "arco sur" que casi crean un nuevo anillo vial primario.

Así pues, el libramiento como tal tiene una vida útil corta pues en poco tiempo se constituye en un corredor de grandes plazas comerciales, desde la Av. Xalapa hasta Las Animas. Entonces, siguiendo el proceso urbano de expansión, un nuevo libramiento debería ser construido al oriente.

