

estas ciudades, que es idéntico, a excepción de la capital de la provincia, Guanajay y especialmente Artemisa, uno de los lugares de mayor tráfico de la provincia.

La mayor parte de ellas poco más o menos duplican su población, por lo que su aumento es algo inferior al de la provincia, exceptuando San Cristóbal que la triplica, Pinar del Río cuyo aumento es algo mayor del cuádruple y Artemisa, cuya población de 1899 a 1953 aumenta más de siete veces.

El cuadro de las poblaciones situadas al norte de la sierra es diferente, aunque su situación ha de mejorar después de la construcción del llamado circuito norte por los años de 1948 a 1950:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Mariel	—	1,592	2,309	3,481	3,954	4,511
Bahía Honda	—	1,267	1,402	1,387	2,006	3,042
Cabañas	—	1,015	1,983	2,202	1,877	2,226
Consolación del Norte	—	—	1,471	1,631	1,885	2,254
Viñales	1,600	1,425	1,349	1,380	1,400	1,602

Exceptuando Mariel, que en realidad no pertenece a este grupo de poblaciones y que aumenta en la misma forma que la provincia, en las demás ciudades su aumento es inferior al de la provincia, debiendo notarse el caso de Viñales, que después de su rápido desarrollo a fines del siglo XIX, disminuye su población de 1899 a 1943 aumentando últimamente después de la construcción de la carretera.

La situación de las poblaciones de la provincia de La Habana es semejante a la del siglo XIX, pues todas dependen de la capital, siendo mayor el aumento de las ciudades que se encuentran cerca de La Habana, como se deduce del siguiente cuadro:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Marianao	5,416	9,332	30,701	71,346	120,163	219,278
San Miguel del Padrón	—	—	—	2,501	3,513	60,631
Guanabacoa	13,965	14,368	16,352	23,934	30,287	32,490
Güines	8,149	3,053	13,679	16,905	22,669	29,226
Regla	11,363	—	14,479	17,087	23,037	26,655
Habana	235,981	297,150	363,506	520,504	650,883	785,485

Todas estas ciudades se encuentran en la cercanía de La Habana y forman parte de la misma, a excepción de Güines cuyo aumento es algo superior al de la provincia en este período, no haciendo referencia a San Miguel del Padrón, barrio de Guanabacoa, cuyo aumento de población es notable por encontrarse

junto a la capital; y llamando la atención respecto a Regla, que en 1907 era un barrio de La Habana.

Es notable el aumento de Marianao, prolongación hacia el oeste de la ciudad de La Habana y cuya población en este período ha aumentado cuarenta veces. El aumento de La Habana es mayor que el de la provincia.

La población, salvo excepciones, va decreciendo mientras que las ciudades se alejan de La Habana, pudiendo formarse un segundo grupo con las siguientes:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Bauta	—	1,907	3,601	3,791	7,291	11,518
Güira de Melena	5,016	5,550	6,147	9,079	8,824	13,715
San Antonio de los Bacos	8,178	9,125	10,645	12,761	16,512	17,783
San José de las Lajas	3,024	2,873	3,830	5,391	7,997	13,011
Santiago de las Vegas	7,151	6,462	6,287	7,916	9,385	10,974
Bejucal	4,828	5,265	5,389	7,205	8,319	9,582

en las que es notable el aumento de 1943 a 1953 por las facilidades del transporte, debiendo significarse que estas poblaciones no aumentan en la proporción de la provincia, a excepción de Bauta, situada en la carretera de La Habana a Guanajay, y San José de las Lajas, en la de La Habana a Güines, siendo interesante anotar que esta última ciudad disminuyó su población de 1899 a 1907.

Si en la provincia de La Habana no puede hablarse de predominio de las ciudades del interior sobre las del litoral, es significativo en la de Matanzas el mayor desarrollo de las poblaciones situadas en la carretera sobre las de los puertos.

La evolución de la población de las ciudades de los puertos en esta provincia es la siguiente:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Matanzas	36,374	36,009	41,574	49,778	54,844	63,916
Cárdenas	21,940	24,280	24,447	33,552	37,059	43,750

Ambos puertos, cuyo desarrollo fue tan notable en el siglo XIX, aumentan muy lentamente su población, disminuyendo la de Matanzas de 1899 a 1907 y siendo semejante en ambas ciudades el aumento general de la provincia que, en este período, no llegó a duplicar su población. Por el contrario, las poblaciones del interior presentan una situación diferente, como se observa en el siguiente cuadro:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Colón	7,175	7,124	8,046	8,996	11,534	15,775
Jovellanos	4,721	9,246	7,282	6,580	7,036	10,444
Perico	2,436	1,322	4,014	3,816	4,508	6,041
Unión de Reyes	—	3,941	4,868	4,845	5,503	5,351
Jagüey Grande	—	1,826	2,629	3,798	4,374	5,244
Pedro Betancourt	—	3,349	4,762	4,921	6,030	6,863

Las tres primeras están situadas en la carretera central y a excepción de Jovellanos, cuyo aumento de 1899 a 1907 obedece a razones de carácter local, su progreso es paulatino, lento e inferior al de la provincia hasta 1931, pero desde la construcción de la carretera central, Colón, que en treinta y dos años aumentó más de 1,000 habitantes, de 1931 a 1953, es decir, en veintidós años, casi duplicó su población; y lo mismo sucede a Jovellanos y Perico, llegando esta última ciudad en la segunda etapa señalada casi a triplicar su población. Por el contrario, el de las otras tres ciudades que no se encuentran en la carretera central presentan un crecimiento más normal.

En la provincia de las Villas es donde encontramos los ejemplos más caracterizados del predominio, en este período, de las poblaciones del interior sobre las del litoral.

Los principales puertos de la provincia, son: Cienfuegos, Caibarién y Trinidad, que puede considerarse como un puerto por su cercanía a Casilda y su población, en este período, evoluciona del siguiente modo:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Cienfuegos	30,038	30,100	37,241	50,250	52,950	57,991
Caibarién	7,013	8,333	12,088	17,429	21,382	22,657
Trinidad	11,120	11,197	12,651	13,829	15,453	16,556
Casilda	2,234	1,246	1,465	2,003	1,986	2,445

El aumento de la población de Cienfuegos, ejemplo de rápido desarrollo de las ciudades del litoral en el siglo XIX, es semejante al de la provincia, algo menos del triple; el de Trinidad, a pesar de la construcción del ferrocarril y últimamente de la carretera que une a Santi Spiritus, debido a su anterior aislamiento, ni siquiera su aumento de población llega al doble; Caibarién, sin tener la importancia de La Habana, constituye una excepción a la regla, mientras que Casilda e Isabela de Sagua no aumentan sensiblemente su población.

Frente a este hecho, las ciudades situadas en la carretera central aumentaron su población del siguiente modo:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Santa Clara	13,763	16,702	21,694	38,067	53,981	77,398
Placetas	5,409	6,184	9,402	14,221	26,243	25,226
Santi Spiritus	12,696	17,440	23,572	21,934	28,262	37,741
Cabaiguán	1,135	2,912	4,361	6,993	9,853	15,399

• Santa Clara, cuya decadencia ante Cienfuegos fue notable en el siglo XIX, en este período cuadruplica su población. Placetas la aumenta cinco veces y Cabaiguán, que en los dos primeros censos fue un barrio rural, la aumentó 12 veces, influyendo en esto el cultivo del tabaco y sus industrias anexas, mientras que el aumento de Santi Spiritus es igual al de la provincia.

Por el contrario, las ciudades del interior, que se encuentran en la carretera central, tienen un desarrollo diferente:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Sagua la Grande	12,728	12,393	17,428	23,002	24,044	26,187
Camajuani	5,082	5,316	7,628	11,752	11,339	12,574
Cruces	4,173	5,111	5,671	8,515	9,043	10,704
Remedios	6,633	6,988	8,541	9,652	10,485	10,602
Palmira	4,519	4,317	4,954	5,518	5,865	6,261
Yaguajay	1,206	3,110	3,127	4,027	4,867	5,191

Estas poblaciones están situadas en distintos lugares de la provincia. Sagua la Grande al Norte, cerca del puerto de la Isabela, y Camajuani en la carretera de Sagua a Santa Clara; Cruces y Palmira, cerca de Cienfuegos; Remedios, al Norte, cerca de Caibarién, y la población de Yaguajay, en el extremo noreste de la provincia.

Sagua la Grande, Camajuani y Cruces tienen un aumento inferior al de la provincia; y el de Palmira es aún menor que el de las otras poblaciones, aumentando Yaguajay término básicamente agrícola, favorecido por la línea del ferrocarril de Santa Clara a Morón; siendo notable el hecho de que Remedios, la antigua de Vasco Porcallo de Figueroa, ni siquiera duplica su población; mientras que el puerto de Caibarién la triplica en el mismo período.

En la provincia de Camagüey, sin ocuparnos de Florida que también es ejemplo del rápido aumento de las ciudades del interior, en realidad no existen puertos, pues excepto Nuevititas, los demás son simples embarcaderos. Por eso en esta provincia el aumento de la población en las ciudades del interior es típico:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Camagüey	25,102	29,616	41,909	62,081	80,502	110,388
Ciego de Ávila	2,919	4,242	16,408	17,849	23,802	38,178
Morón	2,084	2,527	9,650	12,720	13,954	18,629
Nuevitas	4,228	4,383	6,143	10,278	11,303	12,390
Guayabal	937	3,081	—	—	—	5,889
Vertientes	748	2,925	—	1,639	2,676	7,021
Casorro	1,904	2,884	1,264	2,075	1,339	2,442
Sibanicú	1,763	2,861	1,128	1,283	2,513	3,378
Santa Cruz del Sur	2,098	2,640	2,196	3,628	2,751	2,781
Guáimaro	2,940	4,570	2,644	3,505	4,737	4,503

En el caso de los puertos, hemos escogido a Nuevitas, Guayabal y Santa Cruz del Sur.

Nuevitas triplica su población, con lo que su aumento es inferior al de la provincia, a pesar de su terminal ferroviaria y de que por Pastelillo y Puerto Tarafa se embarcan la mayor parte de los azúcares de Camagüey.

Guayabal es el caso típico del embarcadero de un central, cuyo aumento es extraordinario, pues siendo un barrio de Santa Cruz del Sur, cuya población rural y urbana en 1899 era de 937 habitantes en 1953 ha aumentado más de seis veces su población.

Santa Cruz del Sur, que nunca tuvo la importancia de Nuevitas, aumentó ligeramente el número de sus habitantes, aunque debe tenerse en cuenta la catástrofe del ciclón de 1932, que despobló la ciudad, pues de 3,628 habitantes, disminuyó doce años después a 2,751.

La propia ciudad de Camagüey ha tenido un aumento inferior al de la provincia, pero no sucede lo mismo con Ciego de Ávila, Morón y algunos de los antiguos barrios de Camagüey.

El aumento extraordinario de Ciego de Ávila, cuya población en 1953 es 16 veces mayor que en 1899, se debe a varios factores. Primero, al ferrocarril, pues la cruzan la línea central y la que va de Júcaro a Morón; segundo, la carretera central, y, por último, el hecho de ser una de las más ricas zonas azucareras de Cuba; y lo mismo ha sucedido a Morón, pero el estar situado más al Norte ha determinado que su población sólo aumente nueve veces, proporción mayor que la de la provincia.

El central Vertientes, antiguo barrio de Yeguas del municipio de Camagüey, es ejemplo del aumento producido por un central azucarero, pues su población, incluyendo la parte rural, en 1899 era de 748 habitantes y en 1953 aumentó más de diez veces; no sucediendo lo mismo con Casorro, Sibanicú y Guáimaro,

que a pesar de estar situados en la carretera central su aumento es inferior al de la provincia.

La provincia de Oriente constituye un caso especial, como se deduce del siguiente cuadro:

Ciudades	1899	1907	1919	1931	1943	1953
Santiago de Cuba	43,090	45,470	62,083	101,508	118,266	163,237
Guantánamo	7,137	14,559	14,762	28,166	42,423	64,671
Holguín	6,045	7,592	13,768	23,909	35,865	57,573
Manzanillo	14,464	15,819	22,331	30,344	36,295	42,252
Palma Soriano	1,776	2,333	6,678	11,415	15,743	25,421
Victoria de las Tunas	663	2,147	4,360	8,159	12,754	20,431
Banes	5,730	3,788	10,130	11,678	14,097	20,257
Baracoa	4,937	5,633	5,205	9,036	10,395	11,469
Bayamo	3,022	4,102	7,423	12,178	16,161	20,178
San Luis	5,059	3,441	5,546	6,949	9,873	11,110
Antilla	—	—	1,244	4,227	5,786	6,481
Caimanera	—	—	1,114	1,640	4,035	5,647
Cueto	—	—	—	3,061	3,798	5,983
Gíbara	6,841	6,170	6,868	7,257	8,045	8,144
Puerto Padre	1,729	2,173	4,362	5,478	6,949	9,705
Sagua de Tánamo	1,252	1,222	1,725	2,337	2,864	7,604

En primer lugar, en la provincia de Oriente se nota más que en Camagüey lo que caracteriza a las regiones recién fomentadas, un aumento notable en la población que, en la primera, es casi siete veces mayor y en Oriente casi cinco veces mayor; y esto a primera vista parece desmentir el carácter general de la época. Pero si observamos que las ciudades del interior y especialmente las situadas en la carretera central, presentan un aumento mayor en la población, podemos darnos cuenta de la vigencia de la correlación, *litoral-interior*, que hemos señalado, pues Holguín, Palma Soriano, Victoria de las Tunas y el propio Bayamo, aumentan su población en mayor proporción que la provincia. Holguín nueve veces, Palma Soriano catorce veces, y Victoria de las Tunas cerca de veinte veces.

Claro está que en Oriente es también notable el desarrollo de los puertos, pues la provincia posee numerosas bahías de tipo bolsa, son las mayores y más importantes de Cuba; por eso Guantánamo aumentó ocho veces su población, Banes quince, Puerto Padre seis y Sagua de Tánamo cinco veces, debiéndose esto al establecimiento y desarrollo de grandes centrales azucareros.

El caso de Bayamo y Manzanillo es notable, pues a diferencia del siglo XIX, en este período, Bayamo aumenta seis veces su población mientras que Manzani-

llo sólo la triplica, debiendo destacarse el caso de Holguín y Gíbara, pues en 1899 esta última población tenía más habitantes que Holguín, pero en 1953 esta ciudad es uno de los ejemplos de poblaciones desarrolladas por la carretera central, aumentando nueve veces su población, mientras que Gíbara sólo la aumentó liberamente.

Por último, Baracoa, a pesar de su aislamiento, casi triplica su población, igual que Santiago de Cuba, mientras que San Luis, notable centro ferroviario, sólo la duplica; siendo notables los casos de los puertos de Antilla y Caimanera, terminal ferroviaria y estación naval norteamericana respectivamente, que no aparecen en los censos de 1899 y 1907, habiendo quintuplicado su población en 1953; y el de Cueto, que de los años de 1931 a 1953 duplica el número de sus habitantes.

VIII

CONCLUSIONES

La finalidad de este trabajo es demostrar nuestra tesis acerca del predominio alternativo del litoral y el interior del país, en la evolución histórica de las ciudades cubanas.

La mayoría de las poblaciones fundadas por Velázquez, lo fueron en la costa, pero los ataques de los corsarios y piratas durante los siglos xvi y xvii determinaron el abandono del litoral y el predominio de las poblaciones situadas en el interior.

El desarrollo de la riqueza cubana desde el siglo xviii, determinó un período intermedio que denominamos de estabilización, en el que no predomina ninguno de los dos factores: ni el litoral ni el interior. Pero en el siglo xix el creciente tráfico mercantil determina de nuevo el engrandecimiento de los puertos; y las facilidades del transporte terrestre produjeron, en el siglo xx, el desarrollo de las ciudades del interior. Por eso los ferrocarriles, en el siglo xix, se construyeron de los puertos al interior; y en el siglo xx las principales vías férreas se extendieron a lo largo de la isla.

Pero de nuestro trabajo podemos deducir los factores que han influido en el progreso y la decadencia de las ciudades cubanas.

Las primeras poblaciones crecieron rápidamente, aparte del impulso biológico inicial, porque Cuba fue el centro de abastecimiento de las expediciones a Costa Firme y el punto de partida de la conquista de México.

El agotamiento de las minas y el descubrimiento de las riquezas de México y después del Perú, determinaron su rápida decadencia, aunque desde aquella

época resalta la importancia de la ciudad de La Habana como lugar de reunión de los navíos que seguían la ruta de las colonias a la metrópoli.

Los ataques de los corsarios y piratas, produciendo el repliegue de las poblaciones hacia el interior, fueron las causas de las fortificaciones y el progreso de La Habana y de la decadencia del resto de las ciudades cubanas, excepto Bayamo que se convirtió en la segunda población de la isla, a base del comercio con rescatadores y contrabandistas.

Los factores de carácter histórico, a partir del siglo xviii, fueron sustituidos por los económicos en el desarrollo y decadencia de las ciudades cubanas. Por eso, en el siglo xix, los puertos o las ciudades que utilizaban la vía marítima aumentaron su riqueza y población.

Viñales, fundada en 1875, progresó más rápidamente que el resto de las poblaciones de la provincia de Pinar del Río, que eran mucho más antiguas. Y lo mismo sucedió con la ciudad de Pinar del Río, que, al igual que Viñales, utilizaba la vía marítima para comerciar con La Habana.

Caibarién, fundada en 1822, casi superó a Remedios en 1899, a pesar que esta población existía desde el siglo xvi; y Cienfuegos, fundada en 1819, tenía en 1899 mayor población y riqueza que Santi Spiritus y Santa Clara, que se originaron respectivamente en los siglos xvi y xvii.

La extensión de las vías férreas a toda la isla y el abaratamiento de los transportes terrestres, produjeron en el siglo xx el progreso de las ciudades situadas junto a la carretera central, como sucede a San Pedro del Cotorro que, apareciendo por vez primera en el censo de 1907, en el de 1953 tenía 13,251 habitantes, mientras que Santa María del Rosario, la cabecera del término, antigua ciudad señorial, fundada en el inicio del siglo xviii, en 1899 tenía 8,178 habitantes y descendió en 1953 a 1,824. Y la propia causa determinó el desarrollo de las ciudades del interior como Santa Clara y Holguín, a expensas de los 9 puertos como Cienfuegos y Gíbara.

Por eso, en conclusión, en los factores que determinan la correlación *litoral-interior*, debe buscarse no sólo la explicación de la evolución histórica de las ciudades cubanas, sino también las de su progreso y decadencia.

La futura expansión de las ciudades cubanas es indiscutible, y su desarrollo depende de factores de carácter económico, pues la influencia del más moderno medio de transporte, la aviación, no es apreciable.

De la riqueza del país y del inteligente aprovechamiento de sus recursos naturales depende la estabilidad de las ciudades cubanas, pues existiendo aún en la isla regiones poco pobladas que pueden colonizarse, como la Ciénaga de Zapata y las partes altas de las sierras de Pinar del Río, Trinidad, Santi Spiritus y Oriente, el ciclo de las ciudades cubanas no se ha cerrado, pues el fomento y