

Elidar Puente

Santiago de Cuba, ciudad fundada en 1515, desarrolla y consolida su trama urbana de manera ilimitada hasta fines del siglo XIX. Desde entonces queda definido como límite fundacional un sistema de espacios públicos que a modo de anillo circunvala lo que es hoy la ciudad histórica. La confluencia de valores, tejidos urbanos y expresiones arquitectónicas de sectores diversos, le confiere singularidad a este espacio de vínculo entre el centro tradicional y las ampliaciones de la traza que en conjunto forman la ciudad toda. La problemática que describe el anillo infiere la necesidad de un proceso de intervención en el área, en aras de revitalizar el tejido urbano existente. Por ello, como aspecto concluyente de este artículo, se muestra una guía enfocada a partir del análisis de la panorámica internacional, que resume los aspectos necesarios para evaluar y diagnosticar el funcionamiento y la imagen del anillo circunvalante del Centro Histórico de la ciudad santiaguera. Palabras clave: anillo circunvalante, espacio público, centro histórico.

Santiago de Cuba a city founded in 1515, developed and consolidated its urban layout in an unlimited way till late of XIX century. From that time were defined as foundational limits a public space system in a ring-shape surrounds that are at the present the historical city center. The influence of values, the urban fabric and architectural expressions of diverse sectors confer singularity to the linking space between the traditional center and the sprawl of the new urban fabric that together shape the whole city. The problematic described by the circumvallating ring infers the need of an intervention process in the study area, in order to revitalized the existing urban fabric. For this reason as final aspect of this article, a guide focused on the analysis of the international panoramic is shown. At the same time, it summarized the needed aspects to evaluate and to diagnose the performance and the image of the circumvallating ring of the historical urban center of Santiago de Cuba city. Key words: circumvallating ring, public space, historical urban center.

ELIDAR PUENTE SAN MILLÁN: Arquitecta. Profesora de Teoría e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Construcciones, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba. E-mail: elidarpsm@fco.uo.edu.cu

POR LA IMAGEN SOÑADA DEL ANILLO: UNA GUÍA PARA SU EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO



SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS COMO ANTESALA DE LA CIUDAD HISTÓRICA

El uso intensivo del espacio público es una de las características urbanas de cualquier centro histórico. Es aquí donde tienen lugar los intercambios más significativos en la ciudad, tanto sociales como políticos, económicos, e incluso artísticos. Es a través del sistema de espacios públicos que se desplaza el ciudadano adquiriendo una conciencia de ciudad única, en la que la separación legislativa del Centro Histórico y el resto de la ciudad no existe.

En el Centro Histórico de Santiago de Cuba ha quedado definido un eje de centralidad que articula los principales espacios públicos: la Alameda Michaelson, la Plaza del Mercado, el parque Céspedes, la Plaza Dolores y la Plaza de Marte. Este funciona desde tiempos inmemorables, como elemento generador de las funciones de la ciudad y el intercambio social. Un sistema secundario complementa y equilibra en la dirección norte-sur, con la presencia de algunas plazuelas como: la Placita de Santo Tomás y el Parque del Ajedrez, los cuales se alinean con el tradicional espacio central (la Plaza Mayor).

Las calles, conformando un trazado semirregular, dibujan un recorrido sorpresivo que en ocasiones se cierran en callejones discontinuos. La estrechez de las mismas y las sucesiones de perspectivas abiertas y cerradas, singularizan el ambiente ondulante del centro. Existen a pesar de ello, calles que tienden a ensanchar su morfología y coinciden precisamente con las vías que circunvalan el mosaico fundacional. Estos ejes constituyen arterias principales de la ciudad, y por sus características estético-formales,

funcionan como espacios dinamizadores, con la presencia considerable de árboles, aceras espaciosas e incluso, como en el caso de la Alameda y el Paseo Martí, el mobiliario necesario para favorecer la estancia y complementar la función residencial, propiciando así el desarrollo de las relaciones sociales.

Las labores de intervención en el área histórica asumen mayor fuerza de centro a periferia. De esta manera pasa a un segundo plano el sistema de espacios públicos que circunvala el histórico mosaico de la ciudad santiaguera, a pesar del incalculable valor sociocultural, arquitectónico, histórico y ambiental que encierran sus espacios en conjunto. Es errado asumirlo como un trasfondo cuando es en verdad la antesala a esta privilegiada zona desde cualquier punto de la ciudad.

El sistema de avenidas que circunvala de forma poligonal lo que se define actualmente como Centro Histórico localiza al norte el Paseo Martí haciendo encuentro con la Avenida de los Libertadores en un complejo nodo que figura entre los puntos de mayor interés en la zona, por la localización, la distribución y dimensión de sus espacios e inmuebles. Una vía de menor sección (Hernán Cortés) conecta la última con la Avenida 24 de febrero, conocida por Trocha. La trayectoria sinuosa de esta, culmina en la intersección con la Avenida Jesús Menéndez, en la que media un espacio de gran singularidad: La Alameda Michaelson, antesala de la ciudad desde el puerto. Este último eje cierra lo que declaramos como anillo circunvalante del mosaico tradicional de la ciudad.

Basta hacer el recorrido por el anillo para comprobar la gama de valores que en él se conjugan, de igual manera se corroboraría el estado de sus componentes urbanos y la necesidad de intervenciones acertadas. Para ello creemos válido el uso de una metodología que oriente la labor de diagnóstico y evaluación de este perímetro, con el fin de establecer el orden y los plazos de intervención en función de las prioridades.

Si partiésemos desde la intersección del Paseo Martí con la Avenida Jesús Menéndez rumbo este, saltará a la vista una amplia vía jerarquizada por la presencia de una abundante vegetación que enmarca el paseo, resolviéndose a lo largo de un partidor central seccionado que funciona como elemento dinamizador del espacio y como ambiente de intercambio social por excelencia. En detrimento a estas cualidades que lo avalan como uno de los espacios más importantes de la ciudad, el tránsito rodado resulta trasgresor de la imagen urbana constituyendo una fuente perenne de contaminación además de generar conflictos vehículo-vehículo y vehículo-peatón en ciertos tramos donde la confluencia de vías de hace más fuerte. El eje es muy accesible y en especial desde sus extremos en que se conecta a otros componentes del anillo vial, que circunvalan el Centro Histórico Urbano.

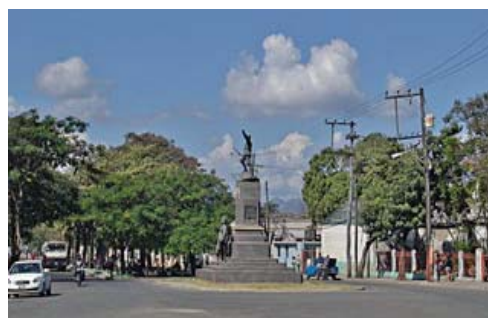
En el eje persisten problemas generados por la carencia de mobiliario urbano y el deterioro del existente, lo cual afecta en gran medida el ambiente urbano de forma general. Permanece la imagen característica de las "tendederas" de las redes eléctricas y



Un avance del Centro Histórico, donde se aprecia el sistema de avenidas que bordean el área tradicional a modo de anillo circunvalante.



El Paseo Martí, límite norte del Centro Histórico santiaguero. Nótese la abundante vegetación.



Una sección más avanzada del Paseo Martí, donde se evidencia el nodo más importante del eje y la estatua de José Maceo, un hito local.

telefónicas además de la continua aparición de casetas de prestación de servicios menores a la población que provocan caos en la imagen e interrumpen la circulación.

En la medida en que se avanza en dirección este, la topografía se hace más abrupta y la aridez del paisaje urbano, carente de vegetación, hace poco agradable este tramo, que a pesar de ello no deja de ser interesante, pues es precisamente aquí donde las visuales son más ricas y abarcadoras. Al desaparecer el partidor central se da paso a un ensanche de esta vía que se conecta con la Avenida de los Libertadores. Esta última se caracteriza por amplias dimensiones en su sección y un marcado carácter ambiental, influenciado por la presencia del parque Abel Santamaría.

Este eje, que coincide con el conjunto monumental 26 de Julio, se identifica por su dinamismo, a pesar de no ser extensión de actividad residencial alguna, pues no existen viviendas en esta área. El constante flujo vehicular y peatonal que en él se genera, está dado por su condición de eje conector entre partes importantes de la ciudad e incluso establece vínculos directos con la Avenida de los Desfiles, que constituye el preámbulo a la ciudad por la carretera nacional. Por ello los focos contaminantes están principalmente asociados al tráfico vehicular y el tránsito de personas.

La presencia de amplias aceras alrededor de la vía favorece la existencia de elementos escultóricos representando figuras ecuestres, a los que debe su nombre la singular avenida. En eje la situación del mobiliario urbano resulta problemática, pues se aprecia la falta del mobiliario urbano de soporte, evacuación y protección.

La Avenida de los Libertadores y la Avenida Victoriano Garzón conforman un nodo estratégico, pues la primera acaba abruptamente en el tramo conocido como Hernán Cortés que describe una sección de vía típica de las calles del Centro Histórico. Esta no es más que un estrecho tramo que constituye el límite sureste del núcleo fundacional en la cual predomina el carácter residencial, evidenciándose viviendas de altos puntales que cierran la perspectiva. Es un tramo de calle muy dinámico y delicado de transitar, pues es la conexión más rápida que muchos eligen entre la Avenida Garzón y Avenida 24 de Febrero (Trocha).

El eje de mayor longitud que conforma el anillo circunvalante del Centro Histórico de Santiago de Cuba lo constituye la Avenida 24 de Febrero. En este, al igual que en los anteriores, una de las causas más importantes de contaminación ambiental radica en el flujo vehicular y en la acción de los ciudadanos.

Se caracteriza por ser una avenida zigzagueante que varía su sección muchas veces en toda su longitud. Comportándose de igual modo la presencia del arbolado; en algunos tramos aparecen áreas verdes concentradas en pequeños parques, y árboles y arbustos que se distribuyen a lo largo de las aceras. La accidentada topografía provocó que muchas de las viviendas se desarrollaran en planos superiores al observador, permitiendo la percepción de la ruptura en las cotas de altura, lo cual condiciona un perfil variado.

En todo el recorrido se percibe el caos que conforma la discontinuidad de las líneas de fachada. La situación del mobiliario urbano es crítica, la ausencia de cestos de basura y el consumo de la población trae consigo la acumulación de desechos sólidos en sitios inadecuados, que imprimen al eje una imagen caracterizada por la falta de higiene y en algunas partes, total abandono.

Desde el punto de vista funcional, el eje Trocha está establecido como una vía de rápida de comunicación entre la zona industrial al oeste de la ciudad y la salida de la misma, en toda su longitud se enlazan colectoras que vinculan directamente con el Centro Histórico, y es importante destacar la continuidad que establece hacia la zona costera de Punta Gorda. La confluencia de la calle Corona y Carretera del Morro constituye la meseta del recorrido más comprometida, creándose allí un nodo importante.



El tramo de Martí más afectado por la topografía y la carencia de vegetación.



En contraposición al tramo anterior, la Avenida de los Libertadores con una muestra perenne de áreas verdes.



La Avenida 24 de Febrero (Trocha). El arbolado en estas secciones se hace denso contrarrestando la contaminación ambiental de todo el eje.

Descendiendo hacia el Oeste, precisamente en la zona más baja de la terraza que conforma el Centro Histórico, la Avenida 24 de Febrero enlaza con la Avenida Jesús Menéndez, caracterizada esta última por su ancha sección transversal y el intenso tráfico de transporte pesado generado por las actividades propias del puerto y demás áreas de producción de la zona industrial. A pesar de la incidencia negativa de las actividades ligadas a la producción y la contaminación que estas generan al sitio, en él se resuelve un espacio de singular belleza en la ciudad: la Alameda Michaelson. Esta constituye el único punto en el que la

Tramo intermedio de Trocha, justo en uno de los nodos más importantes de todo el recorrido (confluyen Carretera del Morro, Trocha y Corona).



En la Avenida Jesús Menéndez, la Alameda Michaelson con un marcado carácter ambiental definido por las densas hileras de árboles que flanquea este singular espacio.



La continuidad de la Avenida Jesús Menéndez muestra el ambiente desfavorecido por la carencia de áreas verdes y mobiliario urbano, añádase la contaminación generada en esta zona industrial por las actividades del puerto y la combustión motora.



ciudad se relaciona directamente con el mar, y a pesar de tener un alto valor ambiental, estético-formal, y la presencia de mobiliario urbano cualificado para una estancia placentera, no constituye un foco atrayente de actividad social.

El desarrollo de la ciudad, y su expansión hacia el oeste, ha establecido este eje como eminentemente industrial y es obvio que las condiciones están prestas para esta función, ya que la actividad residencial se concentra preferentemente frente a la Alameda y los dos parques que se vinculan a un mirador natural frente a la bahía, los cuales complementan el sistema de espacios públicos del área. Fuera de este ámbito y en dirección al norte, se carece de árboles, mobiliario

urbano, equipamiento, y todos los elementos que favorecen la estancia y el intercambio social.

Muy cerca de la unión de la Avenida Jesús Menéndez con el paseo Martí, se localiza la terminal de trenes Senen Casas, la cual es uno de los exponentes más elaborados de la arquitectura posmoderna santiaguera. Funciona como hito a nivel de ciudad y por ello, sumado a su función, es un polo atrayente de personas. Este espacio obliga a usar el eje Jesús Menéndez como extensión de algunas de sus funciones.

La caracterización del anillo circunvalante del Centro Histórico de la ciudad de Santiago de Cuba permite declarar los aspectos que inciden negativamente en su imagen. Los cuales serán tomados como punto de partida para la elaboración de una guía de diagnóstico y evaluación, que considerará un análisis a partir de la panorámica internacional de los espacios públicos en diversos centros históricos del contexto europeo, latinoamericano y cubano.

SÍNTESIS DE LA PANORÁMICA NACIONAL E INTERNACIONAL

El análisis de las actuaciones llevadas a cabo en diferentes centros históricos de ciudades iberoamericanas, europeas y cubanas aporta una serie de factores en los cuales se ha incidido con mayor o menor fuerza a la hora de rehabilitar o renovar, constituyendo una compilación importante a tenerse en cuenta para elaborar la guía de diagnóstico para el anillo. De esta forma también sería aplicable a otros espacios con características similares a este en otras ciudades.

El estudio se circunscribe a la formación y la problemática de ciudades españolas como Jerez de la Frontera, Cádiz, Sevilla y Barcelona; centros históricos latinoamericanos de las ciudades de Quito, Montevideo, Lima, Cartagena de Indias y Ciudad México; y se alcanza a definir este análisis para el Centro Histórico de La Habana, ciudad capital del país cubano, ejemplo que manifiesta la máxima inmediatez al caso de estudio, en cuanto a contexto se refiere.

La caracterización de los centros tradicionales de estas ciudades lleva a declarar que las principales coincidencias derivan de las condicionantes que dan lugar a los componentes del sistema urbano, expresando en cada espacio y época históricamente determinada, singularidades que hacen de cada ciudad una imagen única. Las ciudades en su generalidad son portuarias, amuralladas en su época de formación y próximas en escala territorial unas de otras.

A pesar del cúmulo de similitudes que presentan estas ciudades escogidas, es sabido que el contexto geográfico marca una diferencia a tomar en cuenta. Aún así se considera de mayor importancia el hecho de que las ciudades latinoamericanas son resultado del modelo teórico concebido por los europeos, evidenciado claramente en la declaración de las Leyes de Indias donde "[...] La plaza mayor constituye el elemento central del urbanismo hispanoamericano, y no hay ciudad que carezca de ella."¹ De ello se desprende un rasgo de semejanza para el grupo de ciudades latinoamericanas.

El análisis de las actuaciones más importantes realizadas en los centros históricos de las ciudades escogidas, obedeciendo a criterios de planeamiento territorial, reorde-

¹ Fernando Terán: *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Editorial CEHOPU, Madrid, España, 1989.

namiento urbano, rehabilitación arquitectónica, reanimación urbana, etcétera, permite discernir una serie de parámetros evaluadores, los cuales hacen posible la determinación de los aspectos generales a tener en cuenta para la evaluación y diagnóstico de espacios públicos en centros históricos, los cuales serán válidos para el sistema vial que circunvala al centro fundacional de la ciudad de Santiago de Cuba.

Inicialmente se reconocieron las acciones definidas en cada plan o propuesta de intervención para las ciudades seleccionadas. Estas fueron compiladas atendiendo a la incidencia o finalidad con la que fueron proyectadas. El proceso definió aspectos más específicos a los que tributa cada acción, asumiéndose luego su inclusión por afinidad en una serie de parámetros de orden urbano más generales, tales como: aspectos formales, ambientales, sociales y funcionales; los cuales conformarán el punto de partida para la guía a elaborar.

De esta manera es claramente perceptible la situación que denotan los centros históricos estudiados, para los cuales las acciones se encaminan a resolver en ciudades diferentes, y bajo políticas de acción diferentes, la misma problemática.

PROPUESTA DE LA GUÍA DE EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Tras tomar en cuenta la problemática que resuelven los planes y programas revisados para las ciudades seleccionadas y reconociendo además las características inherentes al sistema de vías que bordea el Centro Histórico de la ciudad santiaguera y su problemática específica, es posible entonces, la propuesta de una guía que oriente la evaluación y diagnóstico del mismo.

Para llegar a la conformación de la misma se partió de los parámetros generales reconocidos en el análisis anterior: funcional, formal, ambiental y social. Se asumieron los aspectos más específicos que se ubican en el marco de estos cuatro parámetros, denominándolos subparámetros. Finalizado el análisis, se evidenció la coincidencia de las acciones propuestas en los diferentes planes y se evaluaron además aquellos aspectos que resultaron convenientes al caso de estudio, considerando sus características específicas. Teniendo en cuenta estos criterios quedó conformado el esquema o guía que a continuación se presenta.

GUÍA DE EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO PARA EL ANILLO CIRCUNVALANTE DEL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO DE CUBA

AMBIENTAL

• Áreas verdes

Existencia y calidad de parques y espacios verdes que potencien la calidad ambiental.

Existencia y estado de las especies verdes.

Creación y jerarquía de los espacios verdes.

Relación del área verde y la estructura urbana desde el jardín hasta el espacio metropolitano.

Concepción de recorridos peatonales a través de pérgolas y especies de árboles específicos para la región.

Forestación de espacios públicos.

• Contaminación local

Tratamiento de residuos urbanos.

Control de los desechos sólidos, del vertimiento de escombros y basuras, de contaminación por gases y ruido producido por tráfico vehicular.

Promulgación de normas para controlar la contaminación

Potenciación de la calidad ambiental a través de proyectos específicos.

FUNCIONAL

• Mobiliario urbano

Calidad en el diseño.

Existencia y estado de nuevas dotaciones de mobiliario informativo y de mobiliario de soporte y evacuación.

Estado de la pavimentación de las calles.

Presencia y significado de la iluminación pública.

• Equipamiento urbano

Existencia y calidad de inmuebles para diversas actividades: actividades culturales y recreativas, actividades deportivas, con personas de la tercera edad, de diversos grupos étnicos.

Calidad de los servicios y calidad del comercio informal.

Existencia y calidad: de los servicios turísticos, de equipamiento educativo y de salud, de espacios libres, de las redes de abasto.

Existencia de estacionamientos públicos.

Calidad de la infraestructura técnica visible.

• Nuevas funciones

Existencia de actividades económicas vinculadas al turismo

Inserción de actividades que promuevan al sitio.

Desarrollo de la industria hotelera.

Inserción de nuevos espacios diseñados para el intercambio social.

Aparición de corredores urbanos entre plazas, paseos, espacios libres y sitios de interés.

• Vialidad

Organización del flujo vehicular.

Jerarquización y calidad de las vías.

Existencia y capacidad de aparcamiento.

Existencia de restricciones en la circulación para determinados medios de transporte.

Peatonización de calles y/o tramos de calles.

Accesibilidad al territorio.

Velocidades permitidas.

Consolidación de la actividad residencial en el centro.

Relación vehículo-peatón.

SOCIAL

• Bienestar social

Promoción de actividades de ocio.

Fortalecimiento de la actividad residencial.

Consolidación de las actividades culturales y deportivas.

Existencia y calidad del equipamiento urbano.

Existencia de homogeneidad social.

Presencia de barreras arquitectónicas.

Prevención y asistencia social y sanitaria..

• Labor comunitaria

Participación comunitaria en toma de decisiones importantes.

Existencia de proyectos destinados a diferentes colectivos sociales.

Aplicación de proyectos de rehabilitación y construcción en viviendas privadas.

Participación ciudadana en programas de dinamización social y cultural.

Coexistencia de seguridad pública con participación comunitaria.

Existencia de programas de atención a grupos vulnerables

Presencia de proyectos de gestión comunitaria.

Participación comunitaria en proyectos para el mejoramiento del espacio público.

Trabajo comunitario en la integración social de grupos marginales.

Presencia de programas que promulguen la consolidación de la identidad nacional y la ciudadanía.

• Capacitación y empleo

Contribución a la formación profesional.

Existencia de programas de formación profesional para jóvenes, de programas de servicios de atención a los no empleados, de programas de promoción de empleo.

FORMAL

• Imagen urbana

Recuperación de plazas y su entorno inmediato, de bordes urbanos y ejes importantes; de obras puntuales significativas.

Existencia de impactos negativos del transporte que daña la imagen urbana.

Presencia de reanimación nocturna.

Existencia y calidad del diseño de la gráfica urbana, de los espacios libres y plazas, del diseño de pavimentos, de los espacios verdes.

Asistencia de la gráfica y la iluminación en el realce de la imagen urbana.

Estado del fondo edificado.

Existencia de la infraestructura técnica visible.

Calidad de los acabados de las edificaciones.

Implementación de nuevas propuestas atendiendo a conceptos de composición volumétrica, relación lleno-vacío, escala, materiales y color.

Limpieza y organización del espacio público.

• Nuevas inserciones

Existencia de nuevos edificios en función de su expresión formal como aspecto definitorio.

Continuidad y relación de las nuevas inserciones con la trama existente.

Continuidad física y formal entre los diferentes espacios públicos.

Incidencia del nuevo equipamiento social de la imagen urbana.



La Terminal de trenes Senen Casas Regueiro, polo atrayente en área conexas entre el Paseo Martí y la Avenida Jesús Menéndez.

CONCLUSIONES

Los ejes viales que delimitan el centro tradicional santiaguero constituyen un sistema de espacios públicos de insuperable valor funcional, formal y ambiental para la ciudad y sus habitantes, los cuales se encuentran identificados con este entorno. Esto condiciona la necesidad de mantener una imagen favorable y sustancialmente vivificada. Es preciso entonces, evaluar e intervenir los límites de este centro considerándolo la antesala, desde cualquier punto de la ciudad al Centro Histórico que pretendemos conservar y revitalizar, y no imaginándolo como su trasfondo periférico donde se debilita su significado.

La guía que se propone constituye una base documental efectiva para el diagnóstico no solo de este anillo, sino también del resto de los espacios públicos del Centro Histórico santiaguero. Además, sería aplicable al caso de otras ciudades históricas con características similares a las que se presentan en el núcleo fundacional de la ciudad de Santiago de Cuba, adaptándose a las particularidades de cada caso.

BIBLIOGRAFÍA

COLECTIVO DE AUTORES: *Jornadas sobre experiencias de planeamiento en Centros Históricos*, Sevilla, España, 1996.

COLECTIVO DE AUTORES: *Centros Históricos –América Latina – territorios de una identidad cultural*, Ed. Colección Cono Sur, Bogotá, Colombia, 1990.

COLECTIVO DE AUTORES: *Plan Maestro para la revitalización de la Ciudad Histórica de Santiago de Cuba*, Documento de Diagnóstico Urbanístico, Memorias, t. I y II, Oficina de la Maqueta de la Ciudad, Santiago de Cuba, 2003.

ESPINOSA SEGUÍ, ANA: *La rehabilitación de los Centros Históricos*. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-215.htm>

FERNÁNDEZ, TERESA y otros: *Plan Parcial para el Centro Histórico de la Ciudad de Santiago de Cuba*, Dirección Provincial de Planificación Física, Santiago de Cuba, 2000.

HARDOY, JORGE E: *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica*. Editorial MAFRE, Madrid, España, 1992.

TERÁN, FERNANDO: *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Editorial CEHOPU, Madrid, España, 1989.