

Proceso de urbanización y paisaje en la cuenca de la bahía de Santiago de Cuba

Elena del C. Cambón



Entrada a la cuenca de la bahía de Santiago de Cuba por el mar. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

Resumen

El paisaje es el resultado de la interacción de factores naturales y antrópicos, donde quedan impresas las trazas de las diferentes intervenciones y modelos de apropiación del hombre en el territorio. A partir de esta idea se realiza un análisis de cómo el paisaje de la cuenca de la bahía de Santiago de Cuba ha sido transformado desde la fundación de la ciudad homónima y ha evolucionado culturalmente a través de la historia. Se definen los momentos importantes que han marcado cambios en ese paisaje, descubriendo los elementos de mayor significación que lo identifican.

Palabras clave: paisaje, urbanización, ciudad, bahía de Santiago de Cuba.

Abstract:

The landscape is the result of the interaction of natural and cultural factors, where the traces of the different interventions and models of the man's appropriation in the territory are printed. This work carries out an analysis of how the landscape of the basin of Santiago de Cuba bay has been transformed, starting from the foundation of the homonymous city and evolving culturally through the history. It also defines important issues that have marked changes in that landscape, discovering the more significant elements which identify it.

Key words: landscape, urbanism, city, Santiago de Cuba's bay.

ELENA DEL CARMEN CAMBÓN FREIRE. Arquitecta. Máster en Ciencias en Rehabilitación y Conservación del Patrimonio Edificado. Profesora Auxiliar. Facultad de Construcciones de la Universidad de Oriente. Santiago de Cuba.
E-mail: elena@fco.uo.edu.cu

Recibido: abril 2011 Aprobado: julio 2011

INTRODUCCIÓN

La consideración del paisaje como una dimensión más de la realidad física ha propiciado que en los últimos decenios se le haya dejado de ver simplemente como una categoría acompañante de los estudios medioambientales, territoriales y urbanos y se le esté prestando una fuerte atención como elemento sintetizador de las relaciones socioecológicas que se establecen en un territorio y como indicador que evidencia el funcionamiento del ecosistema existente.

Son válidas las aproximaciones al conocimiento del paisaje que lo interpretan como forma, como percepción y como huella. Como forma, el paisaje es comprendido como un “conjunto de rasgos morfológicos” [1] que vistos desde un sitio determinado lo caracterizan y lo hacen único e irrepetible. Como percepción, el paisaje se entiende como una construcción mental que es producto de la aprehensión multisensorial del espacio físico-geográfico por parte del observador. [2] Como huella, el paisaje es el resultado de la interacción de factores naturales y antrópicos, [3] donde quedan impresas las trazas de las diferentes intervenciones y apropiaciones del hombre en el territorio.

A partir de esta última aproximación se realiza el análisis del paisaje de la bahía de Santiago de Cuba, atendiendo a que todo paisaje posee una determinada configuración espacial que es producto de una historia particular. Se interpretan las influencias histórico-culturales que han dado lugar a su imagen actual y los procesos e interrelaciones que han tenido lugar en el espacio como consecuencia de un intenso proceso de antropización de más de cuatro siglos.

En esta aproximación al paisaje de la bahía santiaguera, el análisis parte de su entendimiento como “expresión visible de la relación histórica de la sociedad con la naturaleza y el territorio.” [4] Una historia que relaciona dos sistemas: el humano y el natural; y dos categorías: el espacio y el tiempo.

CARACTERÍSTICAS NATURALES DE LA CUENCA DE BAHÍA DE SANTIAGO DE CUBA

La cuenca de la bahía de Santiago de Cuba, que abarca unos 140 km² aproximadamente, se localiza en la zona sur de la provincia homónima. Está delimitada por un sistema montañoso donde se pueden distinguir hacia el oeste la cordillera de El Cobre, al norte la Sierra de Boniato y al este la gran Meseta de Santiago. Al sur se extiende el Mar Caribe. Posee elevaciones que fluctúan desde los 110 m en la Meseta de Santiago, 585 m en la Sierra de Boniato, hasta 805 m en la Cordillera de El Cobre siendo el Pico Cobre su punto culminante (imagen 2). Debido a este sistema montañoso toda la cuenca constituye un gran espacio cerrado en forma de anfiteatro orientado hacia el sur y hacia el mar, con la bahía como su centro focal.

El rasgo natural más significativo de este paisaje es la morfología del relieve (imagen 3), donde se observan claramente mesetas disecionadas de origen cársico, alturas colinosas disecionadas de origen volcánico, llanuras aluviales compuestas por sedimentos de origen diverso y presencia de ríos que alguna vez fueron navegables, alturas de formas alargadas de origen tectónico que alternan con pequeños valles y el sistema montañoso que cierra toda la cuenca. La propia bahía tiene un perímetro muy irregular lo que contribuye a la complejidad morfológica del paisaje.

La vegetación y la fauna, valiosas por su variedad y calidad, originariamente estuvieron compuestos fundamentalmente por formaciones de bosques semidecíduos micrófilo y mesófilo, matorral xeromorfo costero (imagen 4) y mangle,* mientras que la fauna se caracterizó por animales como el manatí, la jutía, una gran variedad de peces, reptiles y moluscos y la

presencia de diversas especies de aves migratorias provenientes de América del Norte. En el presente ambos componentes bióticos han tenido pérdida de la diversidad, sobre todo la fauna, debido a los procesos de contaminación que han tenido lugar en el área. Actualmente predomina la vegetación secundaria de bosques con dominancia de leguminosas, intercalado con la vegetación cultural de pastos y forrajes para la ganadería.

Con una alta biodiversidad, un clima benigno y la presencia de ríos y suelos aluviales fértiles, la cuenca de la bahía siempre ha sido un entorno natural propicio para el desarrollo de la vida humana. La actividad antrópica en este entorno y su incidencia en este contexto ha dejado huellas que permiten distinguir diferentes momentos de desarrollo y transformación del paisaje.



Imagen 2. Cuenca de la bahía de Santiago de Cuba.



Imagen 3. Relieve accidentado: niveles de terrazas marinas de las mesetas cársicas del Sur. (Fuente: Elena Cambón, 2009).



Imagen 4. Vegetación de bosque xeromorfo costero en La Socapa. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

LOS PRIMEROS POBLADORES

En la cuenca de la bahía de Santiago de Cuba, donde las condiciones naturales ejercieron una fuerte influencia en el proceso de antropización, la presencia del hombre data de unos cuatro mil años atrás. Los primeros pobladores fueron los aborígenes preagroalfareros y agricultores ceramistas, que se asentaron principalmente al fondo de la bahía aprovechando los cauces fluviales de los ríos Caimanes, San Miguel de Paradas, Gazcón y Yarayó. [5] También se han descubierto sitios arqueológicos en zonas inmediatas a la bahía como Punta Churruca, La Estrella, El Níspero y Caracoles. Fuera de la cuenca, pero muy cercana a sus inmediaciones, se refieren los sitios arqueológicos de Mar Verde, Boicabón y Cabañas, lo que demuestra que la presencia aborígen fue importante en todo este contexto.

Las investigaciones realizadas por el profesor Martínez Arango y su equipo de la Universidad de Oriente, muestran el aprovechamiento eficiente por parte de estos grupos de los recursos terrestres, marítimos y fluviales de este contexto. La contribución cultural de estos grupos al paisaje actual se basa en la herencia muy discreta de algunos aportes agrícolas, formas de habitación y costumbres que han perdurado principalmente en la población campesina, destacándose sobre todo la influencia de su lenguaje en nuestro vocabulario cotidiano, donde la toponimia del paisaje es el ejemplo más evidente.

Con una cultura de vida apegada a la naturaleza y ningún desarrollo tecnológico, su presencia en el paisaje discurrió con una total integración al medio, por lo que este se mantuvo inalterable hasta que en 1494, es descubierta por Cristóbal Colón en su segundo viaje al Nuevo Mundo, quien probablemente contempló el mismo paisaje natural que habían visto los aborígenes siboneyes y taínos cuatro milenios atrás cuando llegaron a la cuenca de Santiago.

Cristóbal Colón al descubrir esta bahía la denominó con el significativo nombre de Puerto del Rey [6] debido a la magnificencia de su paisaje y a las excepcionales condiciones

físico-geográficas del sitio para fundar allí una ciudad, lo cual ocurre en el verano de 1515, al fondo de la bahía, luego del reconocimiento previo del territorio.

LA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD

Vinculada al proceso de conquista y colonización del Nuevo Mundo, la fundación de la ciudad de Santiago de Cuba como hecho físico respondió a un patrón civilizatorio en el que predominó la domesticación de la naturaleza como proceso cultural. El primer espacio conquistado fueron los terrenos aterrizados al este de la zona más profunda de la bahía; correspondiéndose con la zona de relieve menos accidentado y de mejores condiciones higiénicas, que las zonas aluviales, bajas y pantanosas, del borde oeste. (Imagen 5)

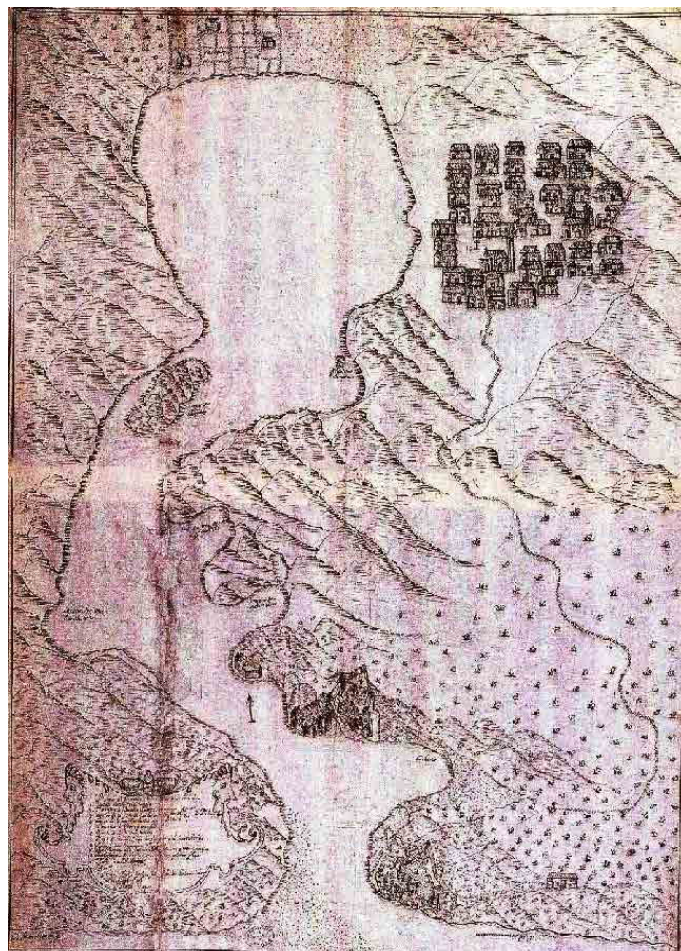


Imagen 5. Plano de 1669, de Juan de Ciscara. Muestra la ciudad al noreste de la bahía y el sistema defensivo de la entrada. (Fuente: López, Omar: *La cartografía de Santiago de Cuba, una fuente inagotable*, Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba y Junta de Andalucía, Sevilla, España, 2005, p. 11).

* La mayor extensión de bosques de mangle se localiza en el humedal de San Miguel de Paradas, entre los ríos Cobre y Los Guaos; ver en Oscar Reyes Yola: *Acciones para la declaración del bosque de mangles asociado al humedal San Miguel de Parada bajo régimen de manejo integrado*, CD de la IV Conferencia Internacional de Manejo Integrado de Zonas Costeras, Santiago de Cuba, 2009.

Durante los primeros cien años el desarrollo de la ciudad fue lento y poco próspero, amenazada por continuos ataques de piratas, sismos y torrenciales lluvias. Casi cien años después de fundada la ciudad, esta era solo un pequeño núcleo urbano con casas de un solo nivel, de poco impacto paisajístico en un medio donde aún prevalecían los componentes naturales del paisaje. (Imagen 6)

Debido a la necesidad de proteger a la ciudad de ataques de corsarios y piratas, se levantó a la entrada de la bahía la fortaleza de San Pedro de la Roca. Su construcción, culminada en 1643, [7] marcó el inicio de lo que luego se convertiría en un complejo sistema defensivo que se destacó notablemente en el paisaje y dejó huellas tangibles e intangibles que aún perduran. Durante la etapa fundacional, el sistema defensivo, más que la propia urbanización, fue el componente antrópico de mayor incidencia en el paisaje, lo cual se debe a dos razones: su posición geográfica en un promontorio muy visible a la entrada de la bahía y su gran escala: una construcción monumental de cinco niveles escalonados.

Es en la segunda mitad del siglo XVIII cuando la ciudad, que hasta ese momento se había mantenido en las terrazas altas, comenzó a descender hacia el mar, evidenciando la significación que iba cobrando la bahía como espacio de intercambio y comunicación. Su impronta se hizo visible en el paisaje y aparecieron varias edificaciones vinculadas a la actividad portuaria y comercial. Algunos edificios de función principalmente religiosa se destacaron en el contexto por su escala y altura.

Mientras se fue conformando el núcleo urbano, surgieron en los alrededores usos relacionados con la actividad agrícola e industrial como huertas, matadero de animales, tejares e ingenios, lo cual indica que una incipiente actividad periurbana estaba teniendo lugar, asunto lógico si se tiene en cuenta que la ciudad en ese momento contaba con una población de 10 070 habitantes. [9] El *hinterland* de la ciudad se convirtió en un espacio tan importante como la ciudad misma y comenzó a esbozarse lo que luego sería una densa red de caminos que facilitaban las comunicaciones de la urbe con su contexto (imagen 7). Esto es significativo, ya que evidencia que el paisaje rural, antes dominado por densos y extensos bosques, comenzó a ser modificado lenta pero profundamente, dando lugar a pequeños cambios en sus componentes.



Imagen 6: Plano de 1712, de José del Monte y Mesa. Se representa toda la bahía con su complejo perímetro, la ciudad, el sistema defensivo y la red de caminos. (Fuente: Cortesía de la Oficina del Conservador de la Ciudad)

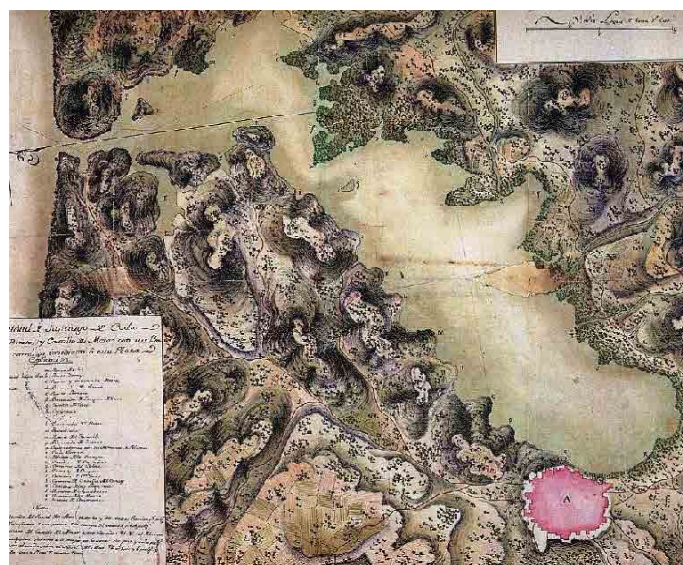


Imagen 7. Plano de 1780. Muestra el crecimiento urbano, las zonas cultivadas de los alrededores de la ciudad y el sistema de caminos. (Fuente: Cortesía de la Oficina del Conservador de la Ciudad)

Hasta fines del siglo XVIII todavía predominaba el paisaje natural, con extensos bosques. Pero este comenzó a tener modificaciones cuyas claves de cambio estuvieron determinadas por una urbanización de muy poca extensión y baja altura, con predominio de lo rural y unos pocos hitos edificados sistema-defensivo y edificios religiosos- que dieron lugar a incipientes cambios en la textura, el color y la forma de los elementos del paisaje.

LA CONSOLIDACIÓN DEL NÚCLEO URBANO (1800-1902)

Desde su fundación, Santiago de Cuba vivió su existencia condicionada al mar. La ciudad nació, creció y prosperó gracias al intenso comercio que su bahía propiciaba, intercambio no solo de productos, sino de personas, culturas, religiones e ideas. [10] Fue precisamente a través de la bahía que llegaron, provenientes de Santo Domingo, las primeras oleadas de colonos franceses, tratando de escapar de la Revolución haitiana. Este hecho marcó un hito en las transformaciones que se producirían en el paisaje urbano y por extensión en el paisaje de toda la cuenca de la bahía.

La inmigración franco-haitiana tuvo una gran influencia en la vida de la ciudad, propiciando un rápido proceso de modernización que tuvo su base en un acelerado despegue económico. La economía experimentó un auge con la actividad minera en El Cobre y la explotación de plantaciones de café, azúcar y tabaco. En las primeras cuatro décadas del siglo XIX, la modernización se reflejó en la prontitud con que se colmataron los espacios vacíos de la villa, en la introducción de nuevos modelos arquitectónicos y urbanos, en el surgimiento de nuevos barrios como el Cuartel Francés [11] y en una nueva dinámica de desarrollo urbano, cuyo sentido de crecimiento comenzó a producirse en el eje este-oeste, llevando las construcciones hasta las inmediaciones del mar por el oeste y hasta el Campo de Marte por el este (imagen 8).



Imagen 8. Plano de 1826-1831, de Carlos Roca. Muestra las modificaciones del borde costero y el entorno de la bahía. (Fuente: López, Omar: *La cartografía de Santiago de Cuba, una fuente inagotable*, Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba y Junta de Andalucía, Sevilla, España, 2005, p. 30-31)

Santiago se fue convirtiendo en una ciudad civilizada, con nuevas necesidades y expectativas en sus moradores: la necesidad de consolidar su acceso por mar –principal vía de comunicación– y la expectativa de incrementar la calidad de la vida ciudadana con nuevos usos y espacios. Se jerarquizaron espacios públicos como el paseo del General Tello, la plaza Isabel II y la plaza de Marte. El auge de la actividad comercial propició la urbanización de la zona portuaria, que se convirtió en el centro vital de una ciudad eminentemente marítima. Se construyó un muelle de mayor tamaño y se reformó la entrada principal a la ciudad, perfilándose un paisaje construido con una moderna imagen (imagen 9). Lo que antes fuera un paisaje virgen, cenagoso y cubierto de mangle, se transformó en un sitio urbanizado y totalmente renovado, con un fuerte incremento de la actividad residencial, comercial, administrativa y portuaria. Esta zona evolucionó como un área multifuncional con una fuerte actividad comercial, en la cual la diversificación de sus ofertas proporcionaba una idea del dinamismo y el movimiento que poseía la zona portuaria y la bahía misma.

En la periferia se consolidó la red de caminos que en todas direcciones permitieron la comunicación con el entorno: al norte los caminos de Bayamo, el de El Cobre y el de San Antonio; al noreste el de Santa Inés, al este el de El Caney; al sureste el de Santa Ursula y al suroeste el del Morro (imagen 10). Los alrededores de la ciudad se antropizaron por la actividad agrícola y constructiva. Numerosas plantaciones de diversos productos y la intensa actividad constructiva propiciaron la tala de los bosques que disminuyeron en espesor y en altura. La vegetación natural del espacio rural cambió por la vegetación cultivada o por una vegetación secundaria de matorrales diversos que modificó el color, la densidad y la textura de la vegetación original.

En los años cincuenta y sesenta proliferaron los proyectos públicos que le dieron una nueva escala a la ciudad y al paisaje. Se reafirmaron los ejes periféricos que separaban lo urbano de lo rural expresados espacialmente en las principales calzadas que bordeaban a la ciudad. Se edificaron los paseos de Concha al norte y Príncipe Alfonso al este y se remodelaron las calzadas de la Marina y La Alameda al oeste, de Cristina al suroeste, y al sur el Camino de El Yarto. Se construyeron importantes edificios que se distinguen como hitos en el paisaje algunos de los cuales han llegado hasta nuestros días,

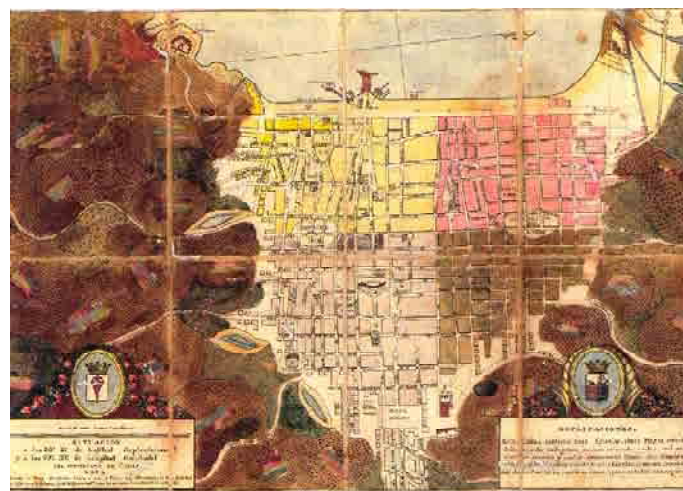


Imagen 9. Plano de 1845. Refleja la complejidad de la zona portuaria totalmente equipada y un espacio rural muy antropizado. (Fuente: López, Omar: *La cartografía de Santiago de Cuba, una fuente inagotable*, Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba y Junta de Andalucía, Sevilla, España, 2005, p. 34)

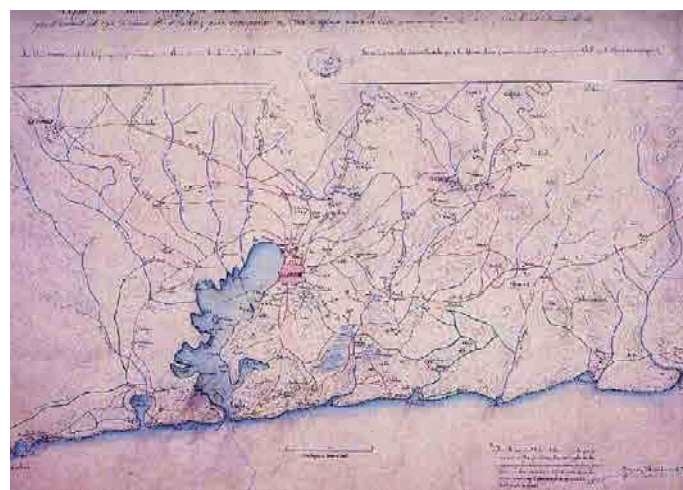


Imagen 10. Plano de 1846. Refleja la compleja red de caminos que enlazan a la ciudad con su entorno. (Fuente: Cortesía de la Oficina del Conservador de la Ciudad).

entre los que se destacan la Casa de la Beneficencia, el Cementerio Santa Ifigenia, el Paradero del Ferrocarril, entre otros (imagen 11).

Fuera del contexto urbano otros elementos aparecieron en el paisaje de la cuenca que evidencian el protagonismo de la bahía. Entre los más importantes se destacan la torre faro en El Morro, y la batería de Punta Blanca al suroeste de la ciudad con propósitos defensivos. Se construyó en 1843 el ferrocarril minero El Cobre-Punta de Sal en la ribera oeste, que comunicaba directamente a las minas de El Cobre con el mar, sin pasar por la ciudad de Santiago de Cuba. Fue el primer ferrocarril construido en la región oriental. En la zona este se emplazó en 1884 otro ferrocarril minero: el de Juraguá-Ensenada de la Cruz que daba acceso a las minas de hierro de la Juraguá Iron Company, la cual edificó en la ensenada de la Cruz un complejo muelle conocido como Puente de Hierro o Puente de las Minas.

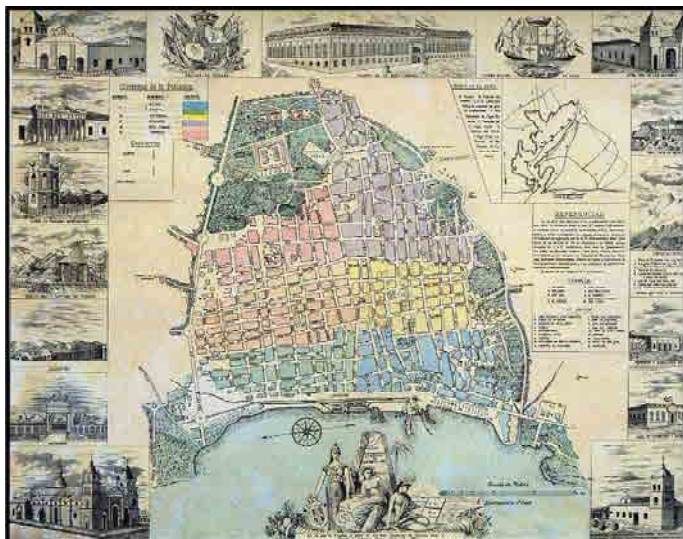


Imagen 11. Plano de 1883, elaborado por Manuel Jiménez Martín. Muestra la ciudad con sus principales hitos edificados y los límites que separan lo urbano de lo rural. (Fuente: López, Omar: *La cartografía de Santiago de Cuba, una fuente inagotable*, Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba y Junta de Andalucía, Sevilla, España, 2005, p. 44-45).

Para esta etapa el paisaje de la cuenca de la bahía ofrecía como imagen ámbitos bien diferenciados en función de sus diferentes usos. La zona oeste todavía conservaba predominio de componentes naturales donde sobresalían la textura, el color y la densidad de una vegetación virgen, con topografía muy accidentada, con suelos pantanosos anegables y vegetación de manigua costera y mangle, fundamentalmente. Hacia el norte, predominaba la vegetación antrópica de los diferentes cultivos con los que se abastecía a la ciudad, las construcciones puntuales de diferentes fincas, haciendas, ingenios y tejares, y la red de caminos que los enlazaba entre ellos y con la ciudad. El lado noreste, totalmente antropizado por la urbanización de Santiago de Cuba, mostraba una ciudad coherente desde el punto de vista arquitectónico, de escala humana, con construcciones de hasta dos niveles de altura donde sobresalían las torres de las iglesias y algunos edificios significativos como la Beneficencia, con una trama urbana casi regular y una estructura funcional y urbanística compleja y bien definida, que aportaba un colorido y una textura contrastante en el paisaje. La zona sureste aunque con predominio de lo natural, se vio transformada por caminos y sembrados, con el permanente protagonismo en el extremo sur del sistema de fortificaciones de la entrada de la bahía.

En los tres últimos decenios del siglo XIX muy poco cambió este paisaje. Las guerras independentistas ralentizaron el desarrollo urbano e introdujeron un nuevo elemento: el sistema de fuertes, fortines, baterías y trochas militares que el gobierno español construyó en toda la cuenca para hacerle frente a las fuerzas libertadoras del Ejército Mambí. Se destacó la trocha militar construida al sur de la ciudad que fijó sus límites en esa dirección y luego le dio nombre a la avenida que actualmente existe en esa trayectoria. En 1898, la guerra hispano-cubano-norteamericana, terminó con el dominio colonial español en Cuba. Después de cuatro años de gobierno interventor norteamericano (1898-1902) comenzó a consolidarse el

sistema capitalista que propició otro modelo de explotación del territorio y por tanto una nueva modernidad y un nuevo paisaje.

LA MODERNIDAD DEL SIGLO XX

El cambio de siglo y el advenimiento de la etapa republicana significaron una fuerte transformación para el paisaje, ya que la ciudad creció de forma extensiva fuera de sus límites coloniales con un patrón multidireccional. [11,12] Juntamente a la rápida e intensa introducción de capital norteamericano se implantó una modernidad asociada a la importación de nuevas técnicas y materiales de construcción, que hicieron posible el crecimiento acelerado de una villa que necesitó casi cuatrocientos años para convertirse en ciudad. La llegada del siglo XX significó una transformación considerable en el terreno urbano, ya que la ciudad se expandió fuera de sus límites coloniales. A diferencia del esquema de crecimiento en anillos concéntricos de la ciudad colonial, la ciudad republicana se desarrolló de forma extensiva hacia las zonas periféricas en diferentes direcciones en dependencia de las condiciones del suelo y del relieve.

Al norte y sur del centro tradicional, surgieron nuevos repartos de obreros asalariados, [13] mientras que la burguesía se desplazó hacia el noreste (imagen 12). El paisaje urbano reflejó las diferentes formas de hábitat: los barrios obreros sin esquema de planeamiento general ni infraestructura de servicios, carecían de espacios públicos y mostraban una arquitectura sencilla donde predominaban las paredes de madera y los techos grises de zinc, en contraposición con los techos rojos de tejas de la ciudad colonial, lo cual se hizo notar en el paisaje. Al norte surgieron los barrios Agüero, Marimón, Los Olmos, Los Pinos, Sorribe, San Pedrito, Sagarra y Santa Rosa, mientras que al sur se consolidaron Veguita de Galo, Mariana de la Torre, Asunción, Flores y Chicharrones. [14] Estos repartos, cuya arquitectura y organización urbano-espacial no llegaron a alcanzar la calificación formal de la ciudad colonial, crearon en el paisaje un marcado contraste con la ostensible coherencia del centro histórico.



Imagen 12. Plano de 1929, elaborado por Manuel Marín. Muestra el crecimiento expansivo de la ciudad. (Fuente: López, Omar: *La cartografía de Santiago de Cuba, una fuente inagotable*, Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba y Junta de Andalucía, Sevilla, España, 2005, p. 50-51)

A diferencia de estos, los barrios de la clase media y la burguesía con un trazado ordenado, una adecuada disposición de espacios públicos, servicios urbanos e infraestructura y una sólida arquitectura, mostraron al igual que la ciudad histórica los mejores ejemplos de los sucesivos estilos arquitectónicos de moda: el eclecticismo, el art decó, el monumental moderno, el neocolonial y el racionalismo. Esta variedad estilística enriqueció la textura del paisaje que se manifestó densa, gruesa y ordenada, con altos contrastes de colores y formas.

También se urbanizaron áreas periféricas de la ciudad donde surgieron barrios suburbanos relacionados con actividades de veraneo y recreación en los que resaltaron excelentes conjuntos de arquitectura habitacional de madera. Vinculados al campo surgieron los barrios de Cuabitas y Boniato y relacionados con el mar aparecieron Ciudadamar, Punta Gorda, La Socapa y Cayo Smith en la entrada de la bahía. Esta área perdió su antigua función defensiva que se sustituyó por actividades para el ocio con clubes y balnearios que aprovecharon las excelentes visuales. La localización de estas zonas de veraneo, así como la apertura de la primera playa pública que tuvo Santiago en la ensenada de Los Coquitos, evidenciaron que el paisaje estaba comenzando a ser apreciado por sus valores intrínsecos, por lo que adquirió valor de uso en sí mismo y como tal fue reconocido por la población, mas allá de su elemental e indudable condición de soporte natural de las actividades humanas.

La ciudad colonial siguió siendo el centro de servicios más importante de la ciudad y experimentó cambios en su escala al contar con edificios de mayor altura y monumentalidad. Numerosos edificios ubicados en las vías más céntricas sobresalieron en el paisaje por su altura y escala: los hoteles Casa Granda e Imperial, el Palacio de Gobierno, los teatros Aguilera y Novedades, el Club San Carlos y el Club Náutico, los edificios de La Aduana y de la Estación de Ferrocarril, la Fábrica de Ron Bacardí y la Planta Eléctrica. [15] Algunas de estas construcciones, ubicadas en la zona portuaria, dieron fe de la importancia que continuó teniendo esta área para la ciudad, cuya dársena se amplió hacia la zona noreste, conformando una L perfectamente definida, que contribuyó a modificar la morfología del perímetro natural de la bahía (imagen 13).

El contexto rural también se transformó. La Carretera Central, que había sido terminada en 1928 [16] y comunicaba a Santiago con el resto de la Isla hasta La Habana, saliendo de la ciudad por la zona norte, propició el establecimiento de numerosas haciendas ganaderas en sus lindes. El bosque fue talado para dar paso a una nueva vegetación de pastos y forrajes de pequeña altura, que cambiaría totalmente la textura, la escala, la densidad, el color y la imagen del paisaje rural.

Hacia mediados del siglo XX el paisaje incorporó nuevos elementos que lo identificaban. El más importante fue la urbanización, notablemente visible en el paisaje con su extensa trama compacta y sus hitos edificadas, mostrando una textura gruesa de alto contraste y colorido. La ciudad había crecido y era notablemente visible en un paisaje que cada vez sufrió mayores transformaciones en sus componentes naturales, fundamentalmente los bióticos. Otros elementos fueron las nuevas carreteras que modificaron la topografía, la infraestructura



Imagen 13. La ciudad densamente urbanizada y la zona portuaria totalmente equipada. (Fuente: San Martín, José R.: *Memoria de las obras realizadas por la Comisión de Fomento Nacional durante el gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín*, La Habana, 1948, p. 35).

portuaria y aeroportuaria y la transformación de la zona oeste de la bahía, que hasta entonces se había mantenido en estado natural. Sin modificaciones en el relieve, toda la zona oeste y el extremo norte de la cuenca se ruralizó con la ganadería, surgiendo una extensa vegetación de cultivos para el ganado que sustituyó casi totalmente a la vegetación natural.

Pero la mayor transgresión al paisaje estaba aún por venir. A partir de los años cincuenta Santiago se hizo eco de un intenso proceso de industrialización que la consolidó como la segunda ciudad más importante del país y dejó una profunda huella en el paisaje que perdura hasta el presente.

EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN

Desde comienzos de los años veinte ya existían en la ciudad, pequeñas y medianas fábricas de alimentos y producciones menores, pero es en los años cincuenta cuando aparecieron las industrias pesadas en la zona media de la bahía. Se construyó una fábrica de cemento altamente contaminante –hoy en desuso– una planta procesadora de trigo y una refinería. Este proceso continuó con el triunfo de la Revolución Cubana en 1959, cuando todo el borde noroeste de la bahía se convirtió en la principal zona productiva de la ciudad. Se levantaron varias plantas de prefabricación, una termoelectrica, una planta de lubricantes, un frigorífico, varios silos de cemento, una planta procesadora de soya, una fábrica textil y una fábrica refinadora de aceite, creándose un área industrial compacta que puso en riesgo el frágil equilibrio del humedal San Miguel de Parada. Dentro de la ciudad, aparecieron zonas relacionadas con la industria alimentaria y a ambos lados de la Carretera Central, en la zona norte surgieron islotes industriales que aprovecharon las ventajas de esta vía de comunicación (imágenes 14, 15 y 16).



Imagen 14. Zona industrial oeste. (Fuente: Elena Cambón, 2009).



Imagen 15. Termoeléctrica Antonio Maceo. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

Toda esta actividad industrial comprometió la calidad ambiental de esta zona originando la contaminación de las aguas, el suelo y el aire, lo cual ocasionó un impacto negativo en la imagen del paisaje por la poca cualificación formal de las estructuras construidas. Sin embargo, no solo la actividad industrial transformó el paisaje en esta etapa. La actividad minera también tuvo su impacto con dos canteras de materiales de construcción importantes: Los Guaos al norte de la ciudad y La Chivera, aledaña a la fábrica de cemento.

La nueva ciudad industrializada necesitaba de una infraestructura de transporte acorde con sus nuevas



Imagen 16. Fábrica de Cemento José Mercerón. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

necesidades productivas y económicas. Surgieron espigones por todo el perímetro de la bahía y el puerto comercial Guillermón Moncada incrementó su nivel de especialización y complejidad ocasionando el cierre físico y visual del frente marítimo de la ciudad (imagen 17). Toda esta actividad modificó el perímetro de la bahía con el relleno de la ensenada de Los Coquitos y la desaparición de Cayo Caimanes. El antiguo aeropuerto, que desde su construcción en 1936 se ubicó al norte de la ciudad, se trasladó en 1954 para la zona sureste, convirtiéndose en un aeropuerto internacional.



Imagen 17. Puerto comercial de la ciudad de Santiago de Cuba. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

Se construyó en 1954 la carretera Turística, que bordeaba toda la orilla este de la bahía desde el Centro Histórico hasta el Castillo del Morro. En 1960 se levantó la carretera Granma, bordeando toda la costa suroeste y comunicando las provincias de Santiago de Cuba y Granma. Se pavimentó el Camino Viejo de El Cobre y caminos de la etapa colonial se convirtieron en vías importantes para la ciudad, como carretera del Morro, ejemplo de la permanencia en el paisaje de antiguas infraestructuras.

Con la llegada de los códigos arquitectónicos del movimiento moderno se construyeron diversos edificios públicos que por su escala y la sobriedad de sus líneas se hicieron notables. Se destacaron los hospitales militar y provincial y el edificio del rectorado de la Universidad de Oriente. Después de 1959 aparecieron varias construcciones de gran escala vinculadas a temas educacionales, culturales, de salud y turístico-recreativos. Sobresalieron en el paisaje por su dimensión y su localización la Escuela de Medicina, el estadio Guillermón Moncada, la Escuela Formadora de Maestros Frank País, la sede Julio Antonio Mella de la Universidad de Oriente, el Ateneo Deportivo, la Sala Polivalente, la Plaza de la Revolución Antonio Maceo, el teatro Heredia, y el hotel Santiago entre otros [17]. Estas construcciones y sitios produjeron transformaciones y marcaron hitos importantes en el paisaje de la cuenca (imágenes 18 y 19).

Mientras la zona oeste de la bahía se antropizó con la actividad industrial, la ciudad siguió creciendo hacia el norte, este y sur y la trama urbana se compactó. En los años sesenta surgieron los distritos urbanos José Martí [18] y Antonio Maceo que trataron de resolver las necesidades habitacionales del momento y ocasionaron una ruptura tipológica con la ciudad tradicional a partir de la aplicación de un nuevo paradigma urbano-arquitectónico. Con las ventajas de la prefabricación y la tecnología aparecieron los edificios altos, ausentes hasta este momento debido a las condiciones sísmicas de Santiago. Esta nueva forma de hacer ciudad generó una arquitectura aislada del paisaje y de la realidad contextual natural y cultural produciendo un desafortunado impacto paisajístico en una ciudad acostumbrada a convivir con la naturaleza y comprometiendo la armonía y las relaciones de escala del espacio urbano tradicional y también del paisaje (imagen 20).

En contraposición, se olvidó la ciudad de principios del siglo XX. Aquellos barrios obreros que nacieron con la República, fueron sufriendo un progresivo deterioro que hoy por hoy, es imposible de detener y mucho menos de revertir, al menos no con una iniciativa estatal que fue priorizando temas de suma importancia como la salud y la educación, pero que no acometió con igual prontitud el tema de la vivienda individual. Ello ha ocasionado que los propietarios se tomen por sí mismos la iniciativa de reconstruir y ampliar sus espacios habitables con soluciones que han olvidado la herencia arquitectónica y urbana de la ciudad colonial que tan bien resolvió, hasta en sus ejemplos más humildes, el difícil tema de integrar hábitat y naturaleza. Este paradigma ha generado en los barrios el paisaje del caos, con construcciones que si bien han empleado materiales tecnológicamente de la modernidad, (hormigón armado, carpintería metálica) han estado mal diseñadas y peor construidas, ofreciendo un aspecto muy diferente al que aportó en el paisaje la ciudad tradicional con su variedad formal, ambiental y espacial (imagen 21).



Imagen 18. Grandes instalaciones de servicio en la Avenida de Las Américas. (Fuente: Elena Cambón, 2009).



Imagen 19. Escuela para maestros Frank País. (Fuente: Elena Cambón 2010).



Imagen 20. Edificio de 18 plantas en Paseo Martí. (Fuente: Elena Cambón, 2009).



Imagen 21. Desorden espacial de los barrios del sur de la ciudad. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

En el ámbito rural de la cuenca la actividad agropecuaria ha sido una constante permanencia. En la etapa republicana prevaleció el sistema de pequeñas y medianas fincas ganaderas de propiedad individual. Con el triunfo de la Revolución y la Reforma Agraria, la propiedad privada del suelo cedió paso al sistema de cooperativas de producción agropecuarias de carácter privado-estatal. Esta actividad agropecuaria del período revolucionario ha incorporado al paisaje la tipología de las vaquerías, construcciones de naves alargadas con cubiertas inclinadas a dos aguas. En el hábitat ha predominado la vivienda concentrada en pequeños caseríos y poblados de segundo y tercer orden, [19] complementada con construcciones y equipamientos relacionados con la actividad agrícola y ganadera como bodegas, albercas, pozos, abrevaderos, cercas, alcantarillas y otros.

En estas zonas con pobre hidrología y fuerte escurrimiento superficial se ha impuesto el almacenamiento de agua para abastecer a cada una de las fincas ganaderas. Con este fin se construyó en 1986 el embalse Paradas (imagen 22), que represa al río Cobre y cuya cortina es fácilmente distinguible en el paisaje desde numerosos puntos de la ciudad. Otro componente del espacio rural son los diversos caminos que desde la época colonial se han mantenido hasta la actualidad.



Imagen 22. Embalse Paradas que abastece de agua a la industria y a la agricultura. (Fuente: Google Earth, 2010).

De este modo, el paisaje de la bahía llega al último decenio del siglo XX totalmente antropizado. En este proceso de antropización el protagonismo lo tiene la urbanización de la ciudad de Santiago de Cuba, que aunque ocupa un tercio de la superficie de toda la cuenca es la que ha generado con su alta complejidad funcional, las transformaciones que actualmente existen en el ámbito rural, las cuales están marcadas por una alta antropización de la vegetación con los consiguientes cambios de color y textura de extensas superficies de suelos dedicados al cultivo de pastos para la alimentación del ganado. Este proceso ha generado una alta diversidad de componentes, funciones e imágenes, cuya principal cualidad es la diversidad de colores texturas, formas, líneas y espacios que el paisaje de la cuenca posee.

CONCIENCIA AMBIENTALISTA, CONSERVACIÓN Y PAISAJE

Debido a los cambios que se produjeron en la estructura económica del país después de la caída del campo socialista y las restricciones económicas que surgieron a consecuencia de ello, se detuvo el auge constructivo que había hecho crecer a la ciudad hasta ese momento. El paisaje, sin la presencia de nuevas edificaciones, no experimentó cambios notables.

Un elemento incidió en el paisaje: el deterioro urbano y rural. Por falta de un adecuado mantenimiento muchas construcciones sufrieron progresivos daños y el paisaje lo reflejó sobre todo en las cubiertas de las edificaciones. En el medio rural se produjo una indiscriminada tala de árboles con fines constructivos y para sustituir la escasez de combustible de los primeros años de la década del noventa. Sin embargo, el incremento de una conciencia ambientalista se ha hecho notar en el paisaje a partir de la reforestación de numerosas áreas de bosques y la aplicación de diversas medidas para disminuir la contaminación que afecta a este contexto, [20] proceso lento y costoso cuyos resultados comienzan a hacerse palpables sobre todo en la fauna marina.

Una nueva actividad es la protagonista en la ciudad: la conservación y la rehabilitación del patrimonio urbano-arquitectónico, actividad liderada por la Oficina del Conservador de la Ciudad que ha rescatado numerosos valores patrimoniales. El paisaje de la entrada de la bahía muestra estos cambios con la recuperación y puesta en valor del sistema defensivo colonial, conjunto que fue declarado en 1997 Patrimonio de la Humanidad junto al ámbito que le rodea (imagen 23). El Centro Histórico, declarado Monumento Nacional también ha sido objeto de múltiples intervenciones a diferentes escalas con la recuperación de numerosos inmuebles y espacios públicos, que incluye entre sus proyectos la rehabilitación y puesta en valor de su frente marítimo, para devolverle a la ciudad la vocación marítima que siempre tuvo.

En los albores del siglo XXI el paisaje de la bahía sigue evidenciando los diferentes patrones de explotación y transformación del territorio. La ciudad conserva actualmente la misma estructura y extensión de finales del siglo XX y el espacio rural, totalmente antropizado, comienza a recuperar la vegetación y la diversidad que una vez lo caracterizó.



Imagen 23. Castillo de El Morro en la entrada de la bahía santiaguera. (Fuente: Elena Cambón, 2009).

En la actualidad pueden distinguirse en el paisaje determinados elementos de identidad en sus componentes naturales, culturales y escénicos. En lo natural cabe destacar el relieve, que a pesar de las modificaciones antrópicas sigue conservando en sus rasgos esenciales las características onduladas y la forma de anfiteatro de la toda la cuenca; el clima de verano permanente, con una alta luminosidad; la vegetación siempre verde, que cubre el suelo; la morfología irregular del borde costero, con alta profusión de entrantes y salientes; el espejo de agua de la bahía, con reflejos y transparencias apreciables; los diferentes niveles de terrazas marinas, evidencias de la formación geológica de la cuenca; y la presencia de ecosistemas complejos como el manglar de San Miguel de Paradas.

En lo cultural destaca la diversidad funcional del espacio donde se pueden distinguir y diferenciar la urbanización, la actividad industrial y minera, la actividad portuaria y aeroportuaria y los agrosistemas del espacio rural. Ha sido una constante en el paisaje la adecuación de las estructuras construidas a la compleja topografía; el aprovechamiento de los puntos altos que ofrece la topografía para la colocación de miradores y funciones públicas; la presencia de hitos edificadas que sobresalen en el paisaje de la cuenca y la densa red de vías de comunicación que conforman y marcan líneas y bordes en el paisaje.

En lo escénico sobresalen la variedad cromática con un alto contraste de colores primarios: rojos, azules y verdes; la diferenciación de texturas producidas por las diversas tramas urbanas, el agua y la vegetación; la presencia de formas móviles en tierra y agua debido al transporte marítimo y terrestre; la presencia de líneas horizontales en el paisaje en contraste con líneas quebradas y ondulantes de alta complejidad; la presencia de bordes claramente definidos que limitan grandes superficies de fuerte definición en textura, forma y color y el valor escénico-estético del paisaje dado por la presencia de gran cantidad de miradores diversos, tanto panorámicos como focalizados.

CONCLUSIONES

Todos los paradigmas anteriormente descritos demuestran que es la ciudad de Santiago de Cuba, con sus aciertos y desaciertos, el hecho antrópico que más ha influido en la transformación del paisaje de la cuenca de la bahía. La prolongada historia de convivencia y relación de la ciudad con su medio ha dejado huellas paisajísticas en un espacio que hoy tiene la característica de ser altamente complejo y diverso, en tanto que las sociedades que lo han habitado han ido dando respuestas diferentes en su intento de resolver sus propias problemáticas, produciendo en consecuencia diferentes grados de transformación al paisaje de la cuenca de la bahía santiaguera, lo cual aporta elementos de identidad que contribuyen a su riqueza espacial, funcional y formal.

REFERENCIAS

1. MATA OLMO, RAFAEL. "Paisajes españoles. Cuestiones para su conocimiento, caracterización e identificación". *Paisaje y ordenación del territorio*, Fundación Duques de Soria, España, 2006, p. 38.
2. GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, FERNANDO. *Ecología y Paisaje*. España, Ed. Blume, 1981, p. 3.
3. ZOIDO NARANJO, FLORENCIO. "El paisaje y su utilidad para la ordenación del territorio", *Paisaje y ordenación del territorio*, España, Fundación Duques de Soria, 2006, p. 24-25.
4. OJEDA RIVERA, JUAN FRANCISCO. "Aproximación a los paisajes de la Sierra Morena Andaluza", *Paisaje y ordenación del territorio*, España, Fundación Duques de Soria, 2006, p. 71.
5. MARTÍNEZ ARANGO, FELIPE. *Los aborígenes de la cuenca de Santiago de Cuba*. Miami, Florida, Ed. Universal, 1997, p. 27.
6. CASTILLO ARIAS, MAYDA DEL CARMEN Y RAVELO TEXIDOR, BÁRBARA. "Puerto del Rey o Bahía de Santiago de Cuba". Trabajo de Diploma, Santiago de Cuba, Universidad de Oriente, 1997, 1989, p. 3.
7. COLECTIVO DE AUTORES. *Guía de Arquitectura. Oriente de Cuba*. España, Ed. Junta de Andalucía, 2002, p. 154-158.
8. OROZCO MELGAR, MARÍA ELENA. *Génesis de una ciudad del Caribe*. Santiago de Cuba en el umbral de la modernidad. Santiago de Cuba, Ed. Alqueza, 2008, p. 33.
9. DORTA, KENIA. "Santiago de Cuba. ¿reencuentro con el mar?". *Santiago de Cuba la ciudad revisitada*. Santiago de Cuba, Ed. Santiago, 2001, p. 27-39.
10. OROZCO MELGAR, MARÍA ELENA. Op. cit., p. 49-149.
11. FLEITAS MONNAR, MARÍA TERESA: "El proceso de modernización urbana. Santiago de Cuba 1868-1939". Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Sociales, La Habana, 2003. p. 56.
12. FLEITAS MONNAR, MARÍA TERESA. Op. cit., p. 56.
13. MENA LOGÁS, DILEYSIS. "Proceso de urbanización de Santiago de Cuba. 1932-1959". Cap. 2. Trabajo de Diploma presentado en opción al título de Arquitecto, Santiago de Cuba, Universidad de Oriente, 2004.
14. PLANO GARCÍA, YOANNY. "El desarrollo urbano de Santiago de Cuba de 1898 a 1932". Cap. 2. Trabajo de Diploma presentado en opción al título de Arquitecto, Santiago de Cuba, Universidad de Oriente, 2004.
15. COLECTIVO DE AUTORES: *Guía de Arquitectura. Oriente de Cuba*. España, Ed. Junta de Andalucía, 2002, p. 75
16. Íbidem; p. 71.
17. HERNÁNDEZ, DANILO Y TAMAYO, RICEL. "Valoración crítica de la arquitectura y el urbanismo desarrollados en Santiago de Cuba durante el período revolucionario desde 1960 hasta la década del noventa". Cap. 2. Trabajo de Diploma presentado en opción al título de Arquitecto, Santiago de Cuba, Universidad de Oriente, 2007.
18. CUEVAS TORAYA, JUAN DE LAS. *500 Años de construcciones en Cuba*. La Habana, Cuba, D. V. Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, SL, 2001, p. 320-321.
19. COLECTIVO DE AUTORES: *Diccionario geográfico de la provincia Santiago de Cuba*. Formato Digital GEOCUBA, Santiago de Cuba, 2009.
20. COLECTIVO DE AUTORES. *Estrategia ambiental de la Bahía Santiago de Cuba*. CITMA. Santiago de Cuba. 2006-2010.