

Desarrollo Urbano de la ciudad de Holguín en el periodo 1959-2010

Urban Development of Holguín City in the Period 1959-2010

*Yusleidis Hernández-Hechavarria

**Lisbany Ochoa-Aguilera

***Andrés Luis Joseph-Ochoa

*Universidad de Holguín. Cuba. Licenciada en Estudios Socioculturales. Profesora Asistente. Máster en Ciencias. yusleidis@uho.edu.cu

**Empresa de producciones de Aluminio. Holguín, Cuba. Licenciado en Contabilidad y Finanzas. lisbany@pvc.dural.co.cu

***Notaría No. 1. Ministerio de justicia. Holguín, Cuba. Licenciado en Estudios Socioculturales. ematias@nauta.cu

Resumen

El artículo aborda desde los estudios de ciudad, la temática urbana. Muestra el comportamiento del desarrollo urbano en América Latina y Cuba. Se analiza la evolución histórica y urbana de la ciudad de Holguín así como sus antecedentes. Se realizó una caracterización del entorno urbano y un estudio de algunos de los componentes que definen la trama de la ciudad, mediante una selección de aspectos correspondientes al desarrollo urbano, en el período 1959-2010. La investigación se propuso como objetivo la realización de un estudio sobre el desarrollo urbano de Holguín en las últimas décadas. Se empleó la metodología cuantitativa y la cualitativa a través de una triangulación.

Palabras clave: desarrollo; urbano; ciudad

Abstract

The article it approaches from the city studies, the thematic one urban. It shows a as well as the behavior of the urban development in Latin America and Cuba. The historical and urban evolution of the city of Holguín is analyzed as well as its antecedents. It was made a characterization of the urban environment and a study of some of the components that define the plot of the city, by means of a selection of aspects corresponding to the urban development and the architecture, in the period 1959-2010. The investigation intended as objective the realization of a study on the urban development of Holguín in the last decades. Quantitative and qualitative methodologies were used through a triangulation.

Key words: development; urban; city

Introducción

La complejidad que asume el fenómeno de la urbanización es parte de la contemporaneidad, por lo que constituye uno de los indicadores más estudiados por muchos especialistas, desde perspectivas diferentes, debido a que se interrelaciona con índices e indicadores demográficos, ambientales, sociales, culturales e históricos, modificando los mismos, de manera que ocupa un papel importante en el desarrollo socioeconómico de un país y sus ciudades.

La temática urbana ha sido estudiada en Cuba por diversos investigadores, como Castell (2007). Segre, (1978-1994), de los que se pueden citar, Historia de la Arquitectura y el Urbanismo: América Latina y Cuba (1986); Lectura crítica del entorno cubano (1990), así como Arquitectura y Urbanismo de la Revolución cubana (1989). Consideramos que este es el estudio más completo que sobre el tema se

haya realizado, en nuestro país. No obstante, la temática sobre desarrollo urbano no se ha investigado con profundidad.

En Holguín, se han realizado investigaciones al respecto; se cuenta con la obra del investigador Suñol, (2002), que analiza el conjunto regional y enmarca en ese contexto a la localidad. Existen otras investigaciones realizadas en nuestra región que abordan aspectos o indicadores a tener en cuenta en el desarrollo urbano. Sólo dos estudios han tratado este tema con un poco más de profundidad, Apuntes sobre cambios en la estructura urbana de la ciudad de Holguín a partir del triunfo revolucionario 1959 (2009) de la autoría de Bernardo Ignacio Pérez García y el que constituye antecedente de esta investigación: Urbanismo y Modernidad (2010), realizada por Mayra San Miguel Aguilar y Hernel Pérez Concepción, esta investigación, en su conjunto, nos ofrece una visión desde la historiografía regional, de cómo evolucionó la urbanización de la ciudad de Holguín en el período republicano.

A pesar de contar con la información contenida en estas obras, consideramos que la etapa comprendida entre 1959 y 2010, seleccionada intencionalmente para esta investigación no había tenido un antecedente registrado en la bibliografía consultada, y mucho menos había sido objeto de investigación desde una perspectiva histórico-cultural.

El estudio de la temática urbana desde esta perspectiva contribuye a elevar la calidad del proceso docente educativo en los estudiantes de Ingeniería Civil de la Universidad de Holguín, así como las carreras de Estudios Socioculturales.

La ciudad de Holguín desde el punto de vista historiográfico solo se ha abordado desde la perspectiva arquitectónica, tendencia que predomina en la historiografía cubana en general. Por la importancia de los estudios urbanos y de ciudades y la carencia de los mismos en Holguín, este trabajo se introduce en la perspectiva del desarrollo urbano en el período enunciado a través del acercamiento a aspectos relacionados con la historia de ciudades.

La existencia de insuficientes fuentes teóricas en el abordaje del tema trajo como consecuencia la realización de esta investigación, para la cual fue necesario el trabajo y búsqueda en los archivos de Planificación Física, la Oficina de Estadística Provincial y El Archivo Histórico Provincial, entre otros. Por lo que nos trazamos como objetivo: Realizar un estudio sobre el Desarrollo urbano de la ciudad de Holguín en el período 1959-2010.

Materiales y métodos

Se empleó la metodología cuantitativa y la cualitativa a través de una triangulación, lo que permitió un mejor análisis de la problemática abordada, y poder realizar un estudio del fenómeno seleccionado, así

como acercarnos a una visión más detallada del desarrollo urbano en la ciudad de Holguín en el período de 1959-2010. Se trabajaron documentos de archivo y se contrastó la información con documentos oficiales y la bibliografía complementaria, que favoreció el procedimiento de la triangulación de información, utilizando para ello los siguientes métodos:

Métodos teóricos:

Análisis-Síntesis: Este método permitió el análisis de la documentación trabajada y de toda la información encontrada y a través de la síntesis pudo establecerse las características específicas del fenómeno estudiado.

Inducción-Deducción: Favoreció la comprensión de períodos históricos que presentaban dificultad en cuanto a la información encontrada.

Histórico-Lógico: Este método permitió que el estudio contara con un orden cronológico de acontecimientos y sucesos en su lógica interrelación y poder establecer un orden consecutivo del análisis de los aspectos del desarrollo urbano que se trabajaron, así como analizar la evolución y el estado actual del objeto de la investigación.

Métodos Empíricos:

Observación in situ: Las autoras realizaron un trabajo de terreno que contempló varias visitas a los sitios de interés urbano que se contemplan en la investigación. Se tomaron fotos e imágenes de la ciudad.

Matemático-Estadístico: Permitió trabajar con los censos de población y vivienda.

Consulta a expertos: Se tuvo un intercambio de trabajo con un pequeño grupo de especialistas en urbanismo quienes han trabajado durante años esta problemática en la ciudad de Holguín.

Resultados y discusión

El término desarrollo urbano, es una categoría histórico social y cultural, que puede explicar el proceso de crecimiento y expansión de la urbanización, teniendo en cuenta los indicadores económicos y políticos; por lo que determina a través de las diferentes concepciones y modelos urbanísticos y la relación con los procesos históricos de los estilos arquitectónicos, el desarrollo de las ciudades. Los estudios urbanos en Cuba, han sido abordados principalmente desde el punto de vista histórico y arquitectónico, de manera que representan una fortaleza para los estudios de ciudades, pues el desarrollo urbano debe pensarse de manera integral en función de la sostenibilidad de la región y el territorio.

Para realizar este estudio se han tenido en cuenta indicadores como: la planificación urbana, el desarrollo de la infraestructura urbana que comprende: los viales, las infraestructuras energéticas: electricidad; las infraestructuras hidráulicas: acueducto y alcantarillado; las infraestructuras de telecomunicaciones: redes de telefonía. Las infraestructuras de uso: comercio, industria, centros de salud, educación y culturales. El grado de urbanización, se refiere a la proporción de habitantes que reside en las áreas urbanas de un territorio determinado, en relación con la población total de dicho territorio y se mide a nivel de municipios y provincias.¹

“La urgencia del gobierno revolucionario por materializar los puntos del Programa del Moncada, impone de inmediato la necesidad de llevar a cabo los proyectos de contenido social: la creación en el mes de febrero de 1959 del Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV), establece la base material y administrativa para acometer los planes de viviendas y la necesaria Reforma Urbana, como continuación de la Reforma Agraria, promulgada en el mes de mayo del mismo año” (Segre, 1989, 24). En 1960 se crea el Departamento de Planificación Física el cual establece la base teórica proyectual para la transformación del territorio.

Para inicios del triunfo de la Revolución son promulgadas una serie de leyes relacionadas con la temática urbana, como la intervención de la compañía cubana de teléfonos, la rebaja del 50% de los alquileres y de las tarifas de electricidad. En 1960 la Ley de Reforma Urbana elimina las rentas provenientes de la especulación de terrenos y apartamentos, según esta ley, nadie puede enriquecerse con el trabajo ajeno ni a costa de las necesidades elementales de la comunidad, es la primera de este tipo en América Latina. Sus artículos estipulaban la normativa a seguir en cuanto a la renta urbana: “se proscribe el arrendamiento de inmuebles urbanos y cualquier otro negocio o contrato que explique la cesión del uso total o parcial de un inmueble urbano” (Vega, 1963, 66).

Para 1959 teníamos una situación de emergencia en cuanto a redes infraestructurales: acueducto, alcantarillado, vialidad, electricidad, telefonía, las cuales se ubicaban exclusivamente en lo que hoy conocemos por el centro tradicional (Pérez, 2009, 2). Las redes infraestructurales constituyen un talón de Aquiles para la ciudad por lo que el Gobierno se pronuncia por plantear la ejecución prioritaria de todas aquellas referidas al abasto y el saneamiento como los aspectos esenciales que condicionan el desarrollo de la ciudad (ídem, 167).

Para hacer referencia al servicio de infraestructura hidráulica, se debe comenzar por el sistema de acueducto de la ciudad, el cual fue construido en el año 1953, con un servicio limitado al centro

¹ Consulta realizada al especialista Oscar Bellido.

tradicional; estas redes tienen más de 50 años de explotación; con posterioridad se realizaron ampliaciones a las redes para extender el servicio hacia otros repartos periféricos al centro y para las zonas de nuevo desarrollo habitacional e industrial. Una fuente importante de abasto de agua, han sido los manantiales de la Loma del Fraile, con una buena calidad, pero su escasez constituye la problemática principal, en especial en los períodos de sequía que afectan históricamente a la región.

El sistema de alcantarillado de la ciudad, se construyó paralelamente con el de acueducto en el año 1953, el proyecto y ejecución final fue limitado solo para el centro tradicional, por lo que en el año 1962 se confeccionaron los proyectos de ampliación ejecutándose los mismos parcialmente, quedando un gran número de repartos periféricos al centro sin el servicio; esta situación se mantuvo a excepción de los nuevos edificios multifamiliares.

Esta red se considera un servicio básico, sin embargo la cobertura de estas en las ciudades de países en desarrollo es ínfima en relación con la cobertura de las redes de agua potable. Esto genera importantes problemas sanitarios. Durante mucho tiempo, la preocupación de las autoridades municipales o departamentales estaba más ocupada en construir redes de agua potable, que en la construcción de las redes de alcantarillado.

Después del triunfo de la Revolución Cubana, el sistema de infraestructura de las telecomunicaciones fueron nacionalizadas conjuntamente con las de la Cuban Telephone Company el 6 de agosto de 1960. Con el lanzamiento por parte de la Unión Soviética (URSS) del sistema del primer satélite espacial, se abría para el mundo una nueva era de las comunicaciones telefónicas. Cuba, gracias a las buenas relaciones que poseía con la URSS, pudo formar parte del sistema satelital en el año 1974.

En 1977 se crea la empresa EMTELCUBA con el objetivo de centralizar la dirección del servicio de comunicación telefónica, debido a que la telefonía se encontraba mal distribuida en cuanto a las provincias. Se realizaron inversiones por un valor altísimo, fundamentalmente en las redes telefónicas, en casi todo el territorio nacional, existiendo siempre diferencias entre la capital y el resto de los territorios del país.

A la ciudad de Holguín llegó la Industrialización con: la Fábricas de Combinadas Cañeras, Implementos Agrícolas, Combinado Lácteo, Industria de Materiales de la Construcción, Plantas de Prefabricado de Viviendas, entre otras. Todo esto trajo como consecuencia la inmigración hacia la ciudad, se desarrollaron repartos residenciales con edificaciones de dos hasta cuatro plantas en la trama (Ibíd., 3-4).

En la década de los años 70 el Instituto de Planificación Física de conjunto con otros organismos de la administración del estado, establecieron normas técnicas para los servicios vinculados a las viviendas,

[...] los nuevos repartos que surgieron se construyeron con el equipamiento necesario para los servicios diarios y los preexistentes se comenzaron a equipar mediante cambios de usos y/o nuevas construcciones; para ello era requisito indispensable la accesibilidad peatonal a los servicios primarios o de uso diario, no así para los de nivel periódico y esporádicos, que en su mayoría se localizan en el centro de la ciudad por ser una ciudad monocéntrica, que no ha desarrollado todavía los subcentros de servicio previstos por el planeamiento en las diferentes zonas.(Agenda 21, 2005, pp. 46-47).

La década de los años 80 fue un periodo fecundo y estimulante. La ciudad creció hacia donde debía, de la forma planificada por los organismos competentes y con una correcta interpretación de sus intereses y potencialidades. Se dotó de un Plan Director que demostró funcionalidad. Múltiples asesores en diferentes materias de ordenamiento territorial y urbano llegaron al país de la Europa oriental y en particular los búlgaros nos dotaron de excelentes programas urbanísticos, los cuales incluyeron los viales e hidráulicos.

En cuanto a las infraestructuras energéticas, según el censo de 1981: solo el 81,5% se servía de la Empresa Eléctrica, el 3,9% de planta industrial, el 0,7% de planta tropical, el 13,7 % de luz brillante y el 0,2% de otras. Según el % de viviendas con alumbrado eléctrico la ciudad se encontraba en el 3er lugar a nivel de país. (Censo, 1981: CLI)

La ciudad para 1988 albergó unos 200 mil habitantes, contaba con una importante infraestructura a nivel de ciudad. Era la época de los servicios según niveles de aparición en relación con el número de habitantes, todo estaba previsto desde el nivel microdistrital a la gran ciudad. Incluido su carácter de capital provincial. Sin embargo quedaron en el proyecto, entre otros, el sistema vial muy deprimido, la deuda de un Hospital Materno; así como las urbanizaciones inconclusas y el común factor de la mala calidad y el derroche de recursos en todas las ejecuciones (Pérez, 2009, 4-5).

Para 1988, se proponían ampliar y construir nuevas vías así como la extensión de la línea ferroviaria por el oeste de la ciudad hacia toda la zona norte de la provincia que incluía un ramal de acceso a la ciudad, particularmente a la zona de nuevo desarrollo. Fueron tomadas por parte del Gobierno una serie de medidas con el objetivo de lograr un mayor desarrollo en cuanto al incremento de la reparación y el mantenimiento de la red vial existente.

La infraestructura vial debe verse a partir de las modificaciones en cuanto a la población, su densidad y la generación de transporte, el territorio cuenta con la red ferroviaria. El estado general de la red vial automotora es malo, encontrándose en un deterioro acelerado producto a la falta de mantenimiento y conservación en este periodo, así como al deficiente drenaje que presentan. El ejecutar algunas arterias imprescindibles como, la ampliación de la carretera central, la carretera de Gibara y la vía industrial fueron acciones importantes desarrolladas.

Las vías principales de la ciudad son: Pepe Torres, Máximo Gómez, Garayalde, Aguilera, Cables, Morales Lemus, Narciso López y Aricochea, que presentaban buen estado técnico, preparadas para ciclo-vías las 3 últimas a las que se hace referencia.

Con relación al transporte, el urbano es reorganizado trayendo mejoras para la población. Se utilizan los Ómnibus Urbanos con paradas en dos de los parques centrales (Julio Grave y Carlos Manuel de Céspedes), el resto de las paradas se ubican fuera del Centro Histórico a fin de mantener descongestionada esta zona. No obstante a esto, el transporte de pasajeros se ha visto afectado por dificultades con la disponibilidad de combustible y equipos. El uso de transporte alternativo en conjunto con los inspectores y la Operadora de Fletes han contribuido a aliviar los problemas del transporte.

En la ciudad se localizan 3 terminales de ómnibus ubicadas con acceso a vías principales: terminal de Ómnibus Nacionales, La Molienda y Las Baleares, las cuales presentan dificultades en su funcionamiento motivado por la insuficiente capacidad para asimilar los flujos de pasajeros, aunque se debe significar que en los últimos tiempos esta situación se ha atenuado por la reducción del número de rutas y salidas. La carencia de andenes en la terminal de ómnibus nacionales e insuficiente capacidad de éstos en La Molienda. La reducida área de parqueo en la Terminal de Ómnibus Nacionales y La Molienda, creando dificultad en la maniobrabilidad de los vehículos que hacen uso de la terminal y los que circulan por la carretera central.

Las problemáticas que presenta el ferrocarril es que secciona la trama urbana creando conflictos en las intersecciones con las vías. Paraliza todas las obras del nudo ferroviario y subutilización de la infraestructura existente. Es Insuficiente la terminal de trenes y no cubre la demanda del desarrollo del municipio (Ibíd., 99-103).

Fue aprobado el Esquema de Desarrollo Urbano de la Ciudad en 1988 hasta el año 2000, en el cual se definió que

la población de la ciudad ascendería en el 2000 a 317 500 habitantes y su desarrollo habitacional contemplaba la utilización de nuevas áreas situadas al norte entre el límite actual y la circunvalación y zonas periféricas. En las áreas de nuevo desarrollo se lograría altas densidades con un mínimo de 4-5 plantas, exceptuando pequeñas áreas en los repartos Villa Nueva e Hilda Torres previstas para la construcción por esfuerzo propio. Se contemplaba el desarrollo de 4 zonas industriales que darían respuesta al fuerte proceso inversionista de este sector previsto para el período, además de algunas microzonas en las áreas residenciales que se irían desarrollando por la vocación del territorio, así como dos centros de servicios, uno en el área del centro comercial y otro en área de nuevo desarrollo en el reparto Plaza con una política territorial (Ídem., 5).

La ciudad cuenta con conductoras para el abasto de agua como: la presa Cacoyugüín – planta potabilizadora de Alcides Pino. Presa Güirabo – planta potabilizadora de Pedernales. Presa Gibara-planta potabilizadora Holguín 2. Conductora presa Güirabo a través del rebombero - Holguín 2 y la conductora Cauto – Güirabo. (Plan general de ordenamiento territorial y urbano Holguín 2010, pp32-33) “La infraestructura hidráulica preveía para 1988 la construcción de las presas Melquiades y Yabazón y sus sistemas de rebombero, conductora, potabilizadora y tanques de almacenajes, además de otras redes secundarias, la ampliación y rehabilitación de redes; otra variante de abasto de agua a la ciudad la constituía el trasvase este-oeste de la provincia” (Ídem.).

En la ciudad de Holguín el 70 % de la población no recibe los servicios de alcantarillado lo que provoca que viertan los residuales albañales y humanos a vías y arroyos cercanos, trayendo consigo que las aguas superficiales tengan un alto grado de contaminación (Ídem., 23-24). El centro tradicional posee una divisoria central que drena hacia los ríos Jigüe y Marañón.

Las comunicaciones telefónicas en la ciudad se comportaban, con una densidad de 6.3 teléfonos por cada 100 habitantes; resultando ser muy baja, el indicador necesario es de 150 teléfonos por cada 1000 hab. Los accesos públicos a Internet en telepuntos están limitados, generalmente son utilizados por los turistas por el alto precio del servicio. Existen Joven Club de computación con acceso a Internet, lo que resulta aún insuficiente para la demanda. Para el año 2008 el servicio telefónico cuenta con una capacidad instalada de 7930 líneas para una densidad de 26 teléfonos por 1000 habitantes, esta problemática contribuye aún más a la insuficiente conectividad entre el sistema de asentamientos. En el

sector residencial existían 3944 teléfonos instalados y en el estatal 2226. Para el 2010 ETECSA se propuso el objetivo de cumplimentar las obligaciones que recoge el contrato que la creó (Decreto Ley 90) lo cual significaría la modernización de las dos plantas digitales, la instalación y puesta en funcionamiento de nuevas líneas. Elevar la densidad telefónica y extender el servicio (Ídem., 106).

Producto de la falta de redes infraestructurales para ocupar nuevos territorios, las zonas habitacionales comenzaron a recibir la presión de las nuevas construcciones, tanto de servicios, como productivas y de viviendas; ello propició la saturación prematura de los espacios urbanizados. Es necesario reconocer el conjunto de plazas o parques de Holguín, elemento distintivo, cuyo diseño peculiar constituye en su ubicación orientada de sur a norte una columna vertebral a lo largo de la cual se estableció la trama urbana que culmina en una elevación para el perfil urbano de mayor connotación, dándole una significación cultural propia con respecto a otros pueblos y ciudades, siendo la única ciudad en Cuba que mantiene este sistema de plazas, al centro de su tejido urbano enlazados por dos ejes principales.

Los servicios constituyen uno de los elementos estructuradores fundamentales de las zonas residenciales al generar puntos de atracción de los movimientos peatonales y vehiculares en consecuencia con sus funciones de la vida cotidiana. La estrecha vinculación funcional que debe existir entre algunos servicios genera conjuntos de interés para la vida social de la comunidad. La solución de las relaciones con el sistema de espacios públicos y la movilidad peatonal de la población contribuye a reforzar la adecuada estructuración funcional de la zona residencial. La ciudad de Holguín es policéntrica, con dos áreas para este fin, una en el Centro Histórico y otra en el Nuevo Centro (área de nuevo desarrollo).

En las áreas de los centros de servicios, que se encuentra en una etapa de consolidación del centro tradicional y existe una política de recuperación de funciones y locales, así como mejoramiento de la imagen urbana, con la intervención en inmuebles de alto valor arquitectónico contribuyendo a su recuperación e incorporándolo a la red comercial, así como los programas de rehabilitación de los consejos populares. No se prevé la construcción de instalaciones en el nuevo centro, por lo tanto se preservarán sus áreas libres para ser ocupadas por el equipamiento previsto en ellas. (Plan general..., 2010, p.6)

En la ciudad de Holguín, de manera general todas las zonas de viviendas se encuentran cubiertas por los servicios básicos como son: las bodegas y las escuelas primarias. En estos años se observa una rehabilitación del centro con la introducción de redes de ventas comerciales y gastronómicas en

moneda libremente convertible que han permitido el rescate y mantenimiento de edificaciones, reanimándose y mejorándose la imagen urbana. Esta red también se ha extendido a los repartos periféricos y asentamientos poblacionales facilitándose el acceso de la población a los mismos (ídem., 20).

Comienza a ocurrir un proceso de recuperación del centro histórico a partir de la restauración, reparación y/o remodelación de las construcciones en la zona por las empresas comerciales que operan en divisa. Los servicios vinculados a las viviendas, requieren su localización cerca de las mismas, pues son de uso diario. El estado constructivo de las instalaciones no se comporta de igual forma; las de salud y educación son los de mejor estado constructivo, no ocurre así con las instalaciones de comercio que se encuentran entre regular y mal estado técnico (Ibíd., 122).

Las obras realizadas por el Proyecto Batalla de Ideas, han contribuido a mejorar y elevar la calidad de vida de la población, y a prestar servicios que se encontraban muy deprimidos a raíz del duro período especial que atravesó nuestro país en la década de los años 90, estas tuvieron un impacto social en la ciudad, ya que poco a poco se fueron recuperando servicios como los servicios de la electricidad, donde fueron eliminándose los apagones por el déficit de generación en el país; con la Revolución Energética apoyada por las baterías del Coco, Pedernales, y la Yabita, así como los grupos electrógenos de emergencia. Todo esto se convierte en mayor calidad de vida de la población y mejor estabilidad en la economía (Henríquez, 2008, p. 29).

En la ciudad de Holguín, también se producen una serie de cambios, que van en dirección a modernizar la ciudad, aunque su pobre desarrollo económico la ubicaba como una ciudad terciaria o de servicios.

Los servicios especializados a nivel de ciudad no pasaban de algunos cines, cafeterías, hoteles insertados en la trama urbana y de muy bajo perfil en sus servicios y un solitario y poco funcional Hospital General; una vieja procesadora de embutidos y una fábrica de jugos y pastas de frutas. En el centro de la ciudad solo comercios de ropa, calzado y algunas cafeterías. Los cines lograban un destacado lugar y algunos como el Martí contaba con cafeterías incorporadas que le daban aires de modernidad. Se iniciaba una fuerte reconversión del centro a partir de la puesta en marcha, para 1957-58, de grandes tiendas por departamentos y exclusividades como La Época, El Encanto, Mónaco y el Níkel, entre otros, las cuales, si bien rompían con la estructura estilística de las construcciones aledañas, al menos respetaban

cánones de importancia como era el de mantener los corredores (Pérez, 2009, p. 2).

La infraestructura de uso en el centro histórico tradicional se comportan de la siguiente manera: la red comercial se encuentra representada por las tiendas de productos industriales con locales para las ventas en moneda nacional y moneda libremente convertible, bodegas, casillas, puntos de venta de agua, panaderías, librerías, mercados agropecuarios, placita, filatelia y un punto de leche. Estas instalaciones según su estado técnico se encuentran en buen estado. La actividad comercial ha sido favorecida con la introducción de la moneda libremente convertible y el uso de estas instalaciones con este fin ha permitido el rescate de valores patrimoniales que en algunos casos presentaban mal estado constructivo.

La red de servicios se encuentra distribuida por: talleres, bancos, barberías, atelier, peluquerías, parqueos estatales, centros fotográficos, salones de limpiabotas, joyería, bufete colectivo, correos, relojería, baño público, imprenta, tintorería, carpintería, centro telefónico, terminal de trenes, ópticas y cristalería. El estado técnico de estas instalaciones era bueno.

En la red gastronómica, la distribución se realiza en cafeterías, mini-restaurantes, restaurantes, merenderos, tabernas, cremerías, sodas, bares, pizzería y bazar por cuenta propistas. Estas instalaciones no son aprovechadas al máximo por la población ya que la mayoría presenta uso diurno, además de no satisfacer al máximo la demanda de los que buscan este servicio.

La red de cultura e instituciones científicas presenta diversos locales de ensayos, entre los que se pueden citar: cines, museos, teatros y otros locales que brindan servicios culturales. Los locales para ensayos de música no presentan las condiciones necesarias para esta actividad. La red de salud representa el 0,62 % y la red educacional representa el 1,23 % de las instalaciones del centro. Estas instalaciones se encuentran en regular estado. (Plan general..., p.121).

Los parques del centro se han iluminado y su mobiliario urbano, la jardinería, las esculturas y los pavimentos, se encuentran en regular estado. De los hoteles ubicados en este centro se encuentran en explotación El Majestic, El Turquino y El Santiago, fuera de uso El Libertad, y El Saratoga y con otros usos Los Ángeles, Asturias y Residencial. Esta situación con la red hotelera trae consigo que no se cubra la demanda.

En el año 2004 comienza a llevarse a cabo el Programa Imagen, teniendo implicación todos los organismos involucrados en el accionar del rescate de los inmuebles del centro de la ciudad en primera instancia. Este programa ha permitido el fortalecimiento de las actividades socioculturales y

gastronómicas proporcionando la especialización de los servicios acorde con el nivel de equipamiento necesario, y para ello se han realizado cambios de uso a distintas instalaciones que sus funciones son incompatibles y otras que se encuentran sin uso, se reaniman locales y ejecutan obras nuevas, además de peatonizar tres tramos de la calle Libertad al crearse el Boulevard. Con estas nuevas instalaciones se refuerza la base económica de la ciudad, se genera un incremento de empleos y rescatan los inmuebles de valor patrimonial para incrementar la actividad del centro.

Desde el punto de vista físico y territorial la ciudad se hizo homogénea, aunque con sus diferentes zonas muy mal intercomunicadas; se desarrolló la industria de materiales de la construcción hacia el oeste de la ciudad, la alimentaria en el este, la sidero-mecánica al sur y los repartos residenciales de edificios multifamiliares, a lo largo de las redes infraestructurales que las grandes zonas industriales inducían y los espacios libres permitían. Todo en armonía y respetando los elementales aspectos ambientalistas (ibídem., pp. 4-5).

Producir un desarrollo urbano rescatando la forma tradicional por manzanas, dejando a un lado las zonas de edificios con bloques aislados separados por terrenos residuales sin calificación visual ni usos definidos. Otorgar un papel jerarquizado a las vías como elemento básico de la imagen urbana por su papel estructurador y condensador de actividades, lo que permitirá obtener un producto (urbanización) de mayor calidad. Desarrollar las áreas verdes fomentando las zonas de arbolados, la creación de jardines y desarrollar la agricultura urbana, consolidando aquellas áreas de organopónicos existentes que no entran en contradicción con el desarrollo urbano por su privilegiada posición (ídem., p. 253).

Holguín posee una estructura urbana bien definida que confirma el hecho de que esta ciudad no es sólo una masa edificada que debe ser preservada y desarrollada por razones culturales, utilitarias y sociales, sino que debe ser intervenida sobre la base, de su comprensión y luego ser conducida coherente y racionalmente en pos de una imagen final que realce y potencie sus valores. La estructuración se ha previsto en tres direcciones fundamentales: respetar la estructura urbana actual, potenciando el desarrollo de las zonas ya consolidadas como las industriales, educacionales, de salud y las residenciales, sobre la base de: combinar integralmente las acciones de rehabilitación, reparación, mantenimiento y la ejecución de obras nuevas, con la participación de la comunidad, lo que permitirá lograr una identificación con el entorno inmediato creándose una cultura urbana.

Lograr un desarrollo urbano coherente en función de adecuar el pensamiento y los estilos de trabajo en la realidad cambiante, manteniendo un equilibrio entre el ambiente construido, el natural y el social, junto a la economía que los debe respaldar es una tarea para nada fácil.

Conclusiones

La ciudad de Holguín presenta etapas diferenciadas en cuanto a su proceso de urbanización, como consecuencia del devenir histórico de su crecimiento urbano, de las condiciones del ecosistema en el cual se inscribe la ciudad y en especial por las transformaciones socioeconómicas llevadas a cabo a partir de 1959.

Es una premisa básica, interpretar el desarrollo urbano desde lo social y lo cultural, tomando como base la composición física de la ciudad; para lo cual es necesario evaluar el comportamiento de las infraestructuras, las cuales deben estar en correspondencia con las potencialidades de la ciudad. En este sentido, la investigación realizada nos permitió detectar un conjunto notable de insuficiencias que operan tanto a nivel físico como sociocultural y que conspiran contra el desarrollo urbano de Holguín.

Los rasgos que definen la ciudad de Holguín en el período 1959-2010, desde la urbanización, es la existencia de una infraestructura de usos o servicios que ha ido transitando por períodos críticos y etapas de deterioro. Aun así, ha pasado a convertirse en una ciudad de primer orden y ocupar el tercer lugar a nivel de país.

Referencias bibliográficas

Castell, M. (2007). *La Cuestión Urbana*. La Habana: Félix Varela.

Censo de Población y Viviendas. (1970). Provincia Holguín. República de Cuba: Comité Estatal de Estadísticas. Oficina Nacional del Censo.

Censo de Población y Viviendas. (1981). Provincia Holguín. República de Cuba: Comité Estatal de Estadísticas. Oficina Nacional del Censo.

Censo de Población y Viviendas. (2002). Provincia Holguín. República de Cuba: Comité Estatal de Estadísticas. Oficina Nacional del Censo.

Pérez García, B. I. (2001). *Evaluación del centro tradicional de la ciudad de Holguín*. Holguín [Material inédito].

Pérez García, B. I. (2009). *Apuntes sobre cambios en la estructura urbana de la ciudad de Holguín a partir del triunfo revolucionario 1959*. Holguín. [Material inédito].

San Miguel Aguilar, M. & Pérez Concepción, H. (2010). *Urbanismo y Modernidad*. Holguín: Ediciones Holguín.

Segre, R. (1978): *Las estructuras ambientales en América Latina*. La Habana: Pueblo y Educación.

Segre, R. (1989). *Arquitectura y Urbanismo de la revolución cubana*. La Habana: Pueblo y Educación.

Segre, R. (julio de 1990). El rescate verídico del constructivismo soviético. *Revolución y Cultura*, (7), 50-63.

Segre, R. (1990). *Lectura crítica del entorno cubano*. La Habana: Letras Cubanas.

Segre, R. (mayo-junio, 1994). La herencia histórica y el mito de lo nuevo. *Revolución y Cultura*, (3), 36-45.

Segre, R., Cárdenas, E., & Aruca, L. (1986). *Historia de la Arquitectura y el Urbanismo. América Latina y Cuba*. La Habana: Pueblo y Educación.

Vega Suñol, J. (2002). *Región e Identidad*. Holguín: Ediciones Holguín.

Vega Vega, J. (1963). *La Reforma Urbana en Cuba y otras leyes en relación con la vivienda*. La Habana: MICONS, [En formato digital].