



Marzo 2011

ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE LA CIUDAD DE LAS TUNAS: CULTURA Y MARGINALIDAD

Lic. Miliannys Domínguez Peña
Dr.C Roberto Fernández Naranjo
bobnaranjo@ucp.lt.rimed.cu

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Domínguez Peña y Fernández Naranjo: *Estudio de la evolución urbanística de la ciudad de Las Tunas: cultura y marginalidad*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, marzo 2011. www.eumed.net/rev/cccss/11/

RESUMEN

La intención de este artículo es ofrecer a los profesores de Historia las potencialidades que tienen los contenidos históricos de la ciudad de Las Tunas para contribuir a su educación integral, se exponen los argumentos que fundamentan la necesidad de concederle un espacio a la asignatura Historia en el proceso de los estudios de la evolución urbanística de la ciudad para contribuir a la formación de las nuevas generaciones.

Summary:

This article is intended to offer the Teachers history the potentialities of historical contents which are taught the students to contribute to the evolution urbanisty, it also expound the arguments that support in the necessity to give a space to the history subject in the process to the new generations.

Key words: evolution, marginality, city, education of history, history.

La Provincia de Las Tunas está ubicada a la entrada de la región oriental del país, limita al norte con el Océano Atlántico, al sur con la Provincia Granma y el Golfo de Guacanayabo, al este con la Provincia Holguín y al oeste con la Provincia de Camagüey. Se comunica con las demás provincias a través de la Carretera y el Ferrocarril Central. Ocupa una extensión territorial de 6587.58 km² incluyéndole 4.9 km² de cayos adyacentes, representando el 5.9 % del total de país. Tiene una población de 531 859 habitantes con una densidad de 80.74 habitantes por km² y un

grado de urbanización de 56.67. Existen alrededor de 104 hombres por cada 100 mujeres. Está conformada por 502 asentamientos poblacionales, 19 urbanos y 483 rurales, en 8 municipios, siendo Las Tunas la capital provincial.

Historia.

La Ciudad de las Tunas, capital provincial, constituye el embrión que dio origen a la misma. A **410** años de su surgimiento continúa siendo una *Ciudad de Tránsito* con carácter de prestación de servicios, su nombre ha evolucionado en función de la historia desde su surgimiento como *Hato de Las Tunas*, *Victoria de Las Tunas*, hasta recuperar el de *Las Tunas* con la División Político Administrativa de 1976, también es llamada *Ciudad Antorcha de Cuba* por las diversas quemadas de las que fue objeto en el proceso independentista y Capital de la Escultura Cubana por el emplazamiento de más de 100 esculturas monumentales, de ellas 35 rebasan los 20 años, entre ellas la única y distinguida Plaza Martiana con su Reloj Solar la ubican como dueña del primer parque de este tipo en América Latina y el 2do del mundo.

Delimitación:

Está ubicada en el centro del municipio del mismo nombre. Ocupa un área de 3150 ha, con una población de 141 600 habitantes en 38 867 viviendas, un índice de habitabilidad de 3,6 hab/viv, una densidad de 44,96 hab/ha y 13 viv/ha. Como ciudad cabecera se convierte en centro de servicios donde tributan asentamientos limítrofes que carecen de estos y una limitada diversificación de empleos, provocando fuertes movimientos pendulares que no están respaldados por un sistema de transporte eficiente.

Las principales líneas de desarrollo económico son la producción de azúcar y sus derivados, así como otras ramas de la producción: aceros inoxidables (ACINOX). Estructuras Metálicas, Muebles para el Turismo (FUSA) Los cultivos varios: viandas, vegetales y hortalizas apoyados por los Organopónicos y se aumentan las áreas de tabaco y arroz.

De forma general la ciudad se desarrolló extensivamente ocupando grandes áreas de terrenos aptos para la construcción, limitando su desarrollo futuro en terreno y crecimiento en alturas, acrecentando las bajas densidades y agravando las urbanizaciones en cuanto a soluciones de redes infraestructurales, viales, alumbrado público, servicios básicos y espacios públicos. Ha mantenido un ritmo de crecimiento de 1000 – 1500 habitantes y 250 – 300 viviendas anuales, dedicándose el 85 % del presupuesto a las nuevas construcciones y el 15% a la reposición del fondo. También ha proliferado la construcción de viviendas en barrios periféricos.

Su trazado vial es de forma ortogonal y en líneas rectas fundamentalmente, con una densidad vial de 6.82 km/km², dentro de la trama existen cinco puntos de conflictos viales y el FFCC la divide en dos zonas Norte y Sur con ocho cruces a nivel, sin barreras de protección. El estimado de transporte es: 45% bicicletas, 25% coches, 20% autos estatales y particulares, y 10 % ómnibus, se estima que el 75% de la población no está servida por el transporte colectivo, a pesar de existir tren urbano y 5 rutas de ómnibus urbanas y 2 semiurbanas.

En el Centro Histórico se concentra la mayor cantidad de servicios y las edificaciones de valor patrimonial, y en cuanto a los espacios públicos cuenta con dos parques de ciudad, parque suburbano, de diversiones, Zoológico, Jardín Botánico, 37 parques infantiles distribuidos por las áreas de viviendas, 18 microparques y 18 plazas entre las que se destacan la de la Revolución, la Cultural y la Martiana.

Evolución Histórica:

Su desarrollo ha estado enmarcado en diferentes etapas, tomamos como eje referencial el año 1603 de su surgimiento hasta la actualidad. Sus períodos más relevantes que marcan su desarrollo histórico, etnográfico y cultural.

Criterio de selección para las etapas de desarrollo:

- ❖ Primera etapa año 1603 a 1897 (desde su surgimiento con la entrega del primer hato de la comarca hasta la última quema, en la que fue destruido el pueblo casi en su totalidad)
- ❖ Segunda etapa del año 1898 a 1958 (Reconstrucción del pueblo y aparecen las principales instalaciones sólidas)
- ❖ Tercera etapa del año 1959 hasta 1975 (Ruptura entre formas diferentes de organización).
- ❖ Cuarta etapa del año 1976 hasta 1989 (División Político Administrativa e inicio de los Planes de Desarrollo).
- ❖ Quinta etapa del año 1990 hasta la actualidad, (Inicio del período especial y evaluación de los planes y propuestas de desarrollo).

En estas etapas se evaluaron indicadores de Área, Población, Viviendas, Densidades e Índices de habitabilidad, resultados de los Censos de Población y Viviendas y Bibliografía.

Etapas		Áreas	Población	Viviendas	Densidad Hab.- Ha	Índice Hab/Viv
1	1603 -1897	--	≈2000	--	--	--
2	1898 -1958	249,5	12754	2711	51,11	4,7
3	1959 -1975	633	53734	11 940	84,8	4,5
4	1976 -1989	2837	110 000	29934	38,7	3,6
5	1990 -2007	3150	141 600	38 867	44,9	3,6

Tabla de Indicadores por etapa, elaboración de los autores.

Las Tunas es un pueblo de mitos y leyendas, antes de la conquista y colonización era una extensa comarca habitada por aborígenes; la más antigua referencia histórica de estos se remonta a la llegada del conquistador Alonso de Ojeda al poblado de Cueybá en 1510.

Al fundarse en 1513 la Villa de San Salvador de Bayamo, todo el territorio de Las Tunas quedó comprendido dentro de la demarcación señalada al cabildo bayamés (actual provincia Granma). Comenzó a partir del siglo XVI la mercedación de las tierras tuneras, aunque no fue hasta el siglo XVII que comenzó a poblarse muy lentamente con la apertura de sitios o estancias concedidos por los dueños de las haciendas a partidarios que designaron como colonos.

El primer hato entregado en el territorio fue en 1603 y según la leyenda debe su nombre a que este rico hacendado de apellido Gamboa, poseía en su hacienda plantas de cactus o tunas (*Opuntia dillene*), motivo por el cual los habitantes y los forasteros de paso por el territorio la comenzaron a denominar **Hato de Las Tunas**, nombre que adopta desde esa fecha.

En 1690 se edificó la primer ermita católica, que fue reconstruida en varias ocasiones, aunque no fue hasta 1752 que el Obispo Agustín Morell, de Santa Cruz, concede el traslado del curato de Yaguanabo de la zona de Cauto el Paso para el llano de Las Tunas, se reconstruye la Iglesia, al lado del camino real y recibe el nombre de San Jerónimo, en los alrededores se fueron construyendo viviendas y servicios que constituyeron el embrión de la futura ciudad, donde se celebraban actividades religiosas en honor al santo patrono las que se hacen coincidir con los carnavales hasta la actualidad.

Entre los pueblos habitados antes de 1720¹, se relaciona a Las Tunas, en 1729 contaba con siete hatos; en 1761 con 40 familias, 211 almas y 51 sirvientes², la población se encontraba dispersa y no fue hasta 1796 que por voluntad de los principales hacendados se fundó un pueblo.

En 1803 se construyó el Cabildo con materiales sólidos y se autorizó el trazado de un pueblo acorde a lo dispuesto por las leyes de Indias, surgen las calles anchas y las edificaciones a ambos lados de ellas, comienza la construcción de viviendas de mamposterías con columnas al frente, azoteas y techos de tejas criollas, los patios de las principales casas eran en forma de U o de L y en uno de sus lados se ubicaba el aljibe bajo tierra, para la recolección de agua de lluvia, aunque en su mayoría las casas eran de yaguas y guanos que era el material más accesible de la zona.

En 1820 la vieja ermita se sustituyó por un templo mayor de mampostería y ladrillos, se construye la primera vivienda con similares características que luego pasa a ser la Casa de Gobierno y posteriormente el Cuartel de Telégrafos, se fomentan las instalaciones de comercio, vocación que desde sus inicios tuvo la villa, dada su ubicación como paso obligado de los que viajaban a las zonas más orientales del país, evidenciándose su calidad de ciudad de tránsito en una ordenanza que establecía la obligación de los residentes de dar albergue y comida a las tropas y representantes de la corona de paso hacia o desde las zonas de Oriente.

En 1849 se le otorgó jurisdicción propia y el título de Villa, segregándola de Bayamo, se realiza el trazado y la nominación de las calles siguiendo el modelo español del trazado reticular en “Tablero de Damas”, el que coincide bastante con el actual, las diferencias están dadas por la deformación provocada al construir la Carretera Central. En 1853 le fue conferido el título de Ciudad que cobra auge con la llegada en el siglo XX del comercio y la industria azucarera, por ser paso obligado a las provincias orientales, ganando el título de Balcón del Oriente.

Esta etapa se caracterizó en el aspecto económico primero a la actividad minera, luego a la pecuaria y posteriormente al cultivo de la caña con la fundación de trapiches para la fabricación de azúcar.

Este poblado tenía las mismas características de todos los de importancia de su época: el camino real, los cuarteles, la Plaza de Armas, la Iglesia, el Ayuntamiento y otras instalaciones y dependencias menores, contaba aproximadamente

¹ Le Riverend, Julio. Historia económica de Cuba, Ed. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1974 (pag. 27)

² Marrero Saldivar, Víctor. Las Tunas: localidad, cultura e identidad. Ed. Sanlope, Las Tunas, 2006 (pág. 10)

con 1500 a 2000 habitantes que se dedicaban en su mayoría a labores agrícolas, cultivo de frutos menores, la ganadería y el comercio.

Contaba con numerosos fuertes y cuarteles, que indican la importancia concedida por las autoridades españolas dada su ubicación estratégica en un punto clave para la comunicación, encrucijada de varias vías constituía un centro donde se podían concentrar las tropas procedentes de Holguín, Camagüey y Puerto Padre; estaban preparadas para la defensa las principales edificaciones: el Hospital civil y militar, la Iglesia y algunas viviendas. Esta fértil comarca de tupidos bosques y ricos pastos, era un formidable bastión para la defensa de la zona, su importancia fue tomada en cuenta tanto por los militares españoles como cubanos, que lo demostraron combatiendo, unos por retenerla y otros por conquistarla.

Fue asaltada y quemada en varias ocasiones, el primer intento de ataque fue 1851 por Joaquín de Agüero en colaboración con el párroco José Rafael Fajardo, aunque fracasaron significó un brote primigenio de rebeldía, el segundo se realiza el 13 de octubre de 1868 por Vicente García, y tampoco es posible la victoria. El tercer ataque fue el 16 de agosto de 1869 por Manuel de Quezada y Vicente García, y los españoles titulan a la ciudad “Victoria de Las Tunas” al retirarse los cubanos; en esta ocasión queman parte del pueblo,

En 1876 el día 23 de septiembre, el Mayor General Vicente García ataca por cuarta vez, toma la plaza y destruye completamente la ciudad incendiándola al abandonarla el día 26. En 1897 el día 28 de agosto, el General Calixto García con un plan estratégico y táctico obtuvo la victoria con repercusión internacional y volvió a incendiarla y destruirla completamente antes de retirarse el 6 de septiembre del mismo año. En esta ocasión se traza el primer plano de Las Tunas con el objetivo de la toma de esta por el General Calixto García, el que se toma como eje referencial dada su coincidencia con el levantamiento actual.

Etapa 1898 – 1958

En esta etapa la ciudad fue reedificada basándose en la antigua trama, pues su arquitectura se perdió en las tres ocasiones por la Tea Mambisa a que fue sometida en la etapa independentista. Al edificar las nuevas viviendas de la clase burguesa, estas ocupan nuevamente las principales calles respetando la ubicación de la plaza de armas (Parque Central) y de la Iglesia; las nuevas edificaciones aparecen con el ya introducido estilo ecléctico muy de moda en Cuba en esa época, cambiando por completo la imagen urbana de la ciudad, aunque retoma algunos aspectos de la fisonomía de la ciudad colonial, como son los corredores en la calle central y alrededor del parque Maceo, y se levanta el Ayuntamiento en el sitio que antes ocupara el cuartel de telégrafos (actualmente Museo Provincial)

El Centro Tradicional coincide con el núcleo primitivo de la ciudad, donde se ubicaron las mejores viviendas, amplias y hermosas, caracterizadas por corredores continuos y techos planos aprovechadas por las familias para desarrollar veladas en las calurosas noches de verano, un gran número de instalaciones comerciales sobredimensionadas con respecto al número de habitantes, almacenes, fondas, tabaquerías, tiendas mixtas, cafés y hosterías. Las calles principales estaban pavimentadas con piedras y adoquines y en la periferia manteniendo su trazado se fueron ubicando las casas de madera y guano de las clases más pobres.

De 1880 a 1920 hubo una emigración de población española hacia Las Tunas, que tuvo pocas oportunidades de aportar su cultura arquitectónica, pues las casas respondían al modelo norteamericano, adaptándose sus costumbres a ese espacio habitacional; también hubo emigraciones Árabes y Chinas en esta década, apareciendo las Sociedades, Colonias y Logias que contribuyeron a la cultura del pueblo.

Esta etapa tuvo su mayor aporte con la construcción del Ferrocarril en 1901 y de la Carretera Central en 1930, acrecentando su vocación de ciudad de paso, lo que motiva el incremento y evolución de las instalaciones de comercio. Las clases acomodadas amplían sus áreas de ocupación, por lo que zonas que se definían como residencia de las clases humildes con edificaciones de madera y guano, ven surgir viviendas de mampostería, con amplios portales, balaustradas y columnas.

La ciudad pierde su carácter defensivo, desaparecen los fuertes y crece aceleradamente en todas direcciones a partir del centro, primero hacia el norte y después hacia el oeste y sur, concentrándose fundamentalmente a lo largo de la calle Roosevelt (hoy Frank País) que desemboca a la carretera central.

De 1930 a 1958 la ciudad continua su crecimiento acelerado, surgen nuevos barrios residenciales de las clases media y pobre, bien diferenciadas entre sí, y los barrios marginales ocupados por la población de escasos recursos, este crecimiento se realiza de forma anárquica, aunque mantiene el trazado de las calles respetando las cuadrículas ya establecidas, va dejando extensas áreas libres dentro del perímetro urbano por su tenencia particular.

El acelerado crecimiento espacial de la ciudad no sigue similar proceso en el centro tradicional, ya que esta zona está densamente ocupada y no permite nuevas edificaciones, por lo que el crecimiento es cuantitativo a partir de los cambios de uso en el sector residencial por instalaciones de servicios, las clases acomodadas se construyen nuevas viviendas y utilizan o alquilan las viejas para funciones comerciales, las nuevas zonas residenciales solo promueven

el surgimiento de un subcentro de servicios en los alrededores de la Estación Ferroviaria y en el resto de las áreas solo aparecen algunas bodegas aisladas.

No contaba con suministro de agua, esta era repartida en botellones y pipas por particulares, aparece el alumbrado público, las instalaciones de servicio a la Salud eran muy escasas, por lo que está se encontraba en manos de espiritistas y curanderos, muchos de origen indígena y otros negros africanos, herederos de generación en generación de su sabiduría hasta la aparición de los boticarios, aunque contaba con un Hospital Civil de 24 camas, 6 Clínicas Privadas con 132 camas, 1 Casa de Socorro y 14 Farmacias.

Hasta 1959 el proceso de urbanización de la ciudad no tuvo un desarrollo planificado, incrementando y recrudesciendo fenómenos de marginalidad producto del sistema social, que estaba determinado en primer lugar por planes de interés particular, el propietario se adjudicaba el derecho de vender los terrenos con la autorización del notario, tanto para la construcción de viviendas como de instalaciones comerciales, la ciudad creció de forma lineal a ambos lados de la carretera central continuando las retículas según el modelo inicial, trazado que coincide con el actual y se fue extendiendo hacia el norte y el Este.

No se encontraba entre las ciudades más desarrolladas que oscilaban entre 53 000 y 10 000 habitantes,¹ aunque contaba al final del período con una población de 31 900 habitantes y un área de 249.5 ha para una densidad de 127.8 hab/ha.

Etapa 1959 – 1975

A partir de 1959, Victoria de Las Tunas pasó a ser un municipio de la Provincia de Oriente constituyendo una región hasta 1976 en que se constituye la provincia de Las Tunas, estructurada en 8 municipios y recupera el nombre de Las Tunas. En este período se realizó el primer Censo de Población y viviendas en 1970 reflejando indicadores que permiten avalar los indicadores de crecimiento.

El proceso de urbanización estaba determinado por planes regionales especiales, se realizaron muchos cambios de uso fundamentalmente en el Centro de la ciudad que no experimentó un crecimiento físico, pero aumentan considerablemente los cambios de uso en detrimento de los servicios sociales, la función residencial disminuyó con el abandono del país de representantes de las clases acomodadas y estas instalaciones por sus características fueron destinadas a instalaciones administrativas y de servicios, apareciendo algunas actividades incompatibles como son almacenes e industrias.

En esta década se crea el Instituto de Planificación Física que se ha ocupado del ordenamiento territorial y el urbanismo, del espacio físico, de concebir un desarrollo integrado de ciudades y regiones, materializado en programas de transformación económicos y sociales para dar respuesta a los principales problemas del uso del suelo; primero como un Departamento del Ministerio de Obras Públicas, realizando estudios especializados y proyectos territoriales, para el nivel de organización de las regiones.

En el año setenta se realiza el primer Plan Quinquenal y se definen las diferentes funciones de áreas: de viviendas, centros de servicios, áreas verdes y zonas industriales, se crea el movimiento de microbrigadas sociales y se impulsa la construcción masiva de viviendas con el desarrollo de sistemas constructivos prefabricados de alta tecnología, a pesar de ello la calidad en la terminación no fue la mejor.

Este tipo de construcciones no respondía al medio físico (clima y contexto) ni a las tradiciones socioculturales, espacios y estilos de vida. Junto a este sistema se desarrolló la vivienda por medios propios, casas unifamiliares que generan bajo aprovechamiento del suelo con sistemas constructivos tradicionales. Se desarrollan nuevos subcentros de servicios: La Feria, el Tanque, Casa Piedra, además se incrementan los servicios aislados por todas las zonas residenciales, aunque el centro de servicios continua siendo el tradicional. El mantenimiento del centro tradicional como centro de servicios de la ciudad obedece fundamentalmente a la buena vinculación vial, existencia de actividades comerciales y administrativas, alta animación cultural heredada de etapas anteriores.

En 1975 la Ciudad ocupaba un área de 958 ha, contaba con una población de 62 015 habitantes en 11963 viviendas, para una densidad de 64.7 hab/ha y un índice de habitabilidad de 5,2 hab/viv. El crecimiento fundamental fue hacia los repartos Casa Piedra, Velásquez, Aurora y Pena completando áreas y hacia la periferia de Buena Vista, Aeropuerto, La Victoria y Aguilera.

¹ LE RIVEREND, JULIO. (1974). Historia económica de Cuba. _ La Habana: Instituto Cubano del Libro. pág. 564

Etapa 1976 – 1989

En 1976 se crea el Poder Popular y Planificación Física pasa del nivel regional a ser una Institución adscrita a la Junta Central de Planificación, con doble subordinación a los Gobiernos Provinciales, se realiza el primer **Plan Director** que analiza la etapa 1970 – 1975, la ciudad se había desarrollado hacia el norte y hacia el este y oeste, aparecen los barrios precarios y continua el desarrollo industrial.

Estos planes trazan lineamientos para el proceso de desarrollo de la ciudad con un horizonte temporal de 5 a 10 años, aunque no se cumplieron en su totalidad, muestran un territorio mejor conformado con un aumento de la satisfacción de los servicios, del empleo, persisten deficiencias en cuanto a desaprovechamiento del suelo, insuficiente atención al fondo edificado, priorización de las nuevas construcciones y localización de instalaciones en áreas no previstas, dificultades de integración entre lo nuevo y lo viejo, fundamentalmente en el centro.

El incremento de equipamiento de servicios en zonas residenciales no satisface las demandas reales, a partir de este año se comienza a crecer en altura y se crean dos nuevos subcentros de servicios, el Ferrocarril y La Martilla.

En esta etapa se construyen las grandes Instalaciones de Salud, se continua la construcción en altura en Plan Masivo y se inician dos nuevas áreas de edificios multifamiliares (frente a la Terminal de Ómnibus y en Camilo Cienfuegos) se fortalece la localización de inversiones en las zonas industriales Oeste, Este y Sur. Se inician ejes viales importantes: Circunvalante, Ave. Moncada, Accesos a instalaciones de producción y vías interiores de zonas de viviendas.

Surge en esta década la llamada vivienda económica a partir de la venta modulada de materiales de construcción y diversidad de proyectos, pero aumentan los barrios insalubres con una explosión demográfica dada fundamentalmente por el proceso migratorio de áreas rurales, con una supuesta disminución del hacinamiento interno urbano.

Se incorporan al área urbana los barrios Jericó y Río Potrero y los islotes de Club Familiar, San Antonio y San José. Se encuentra población ubicada de forma ilegal en zonas industriales, áreas de nuevo desarrollo, instalaciones deportivas y viviendas periféricas en Río Potrero, Las Margaritas, área de la salud, San Antonio, Reclusorio de Menores, Club Familiar, Carretera de Jobabo y la Canoa.

A partir de esta fecha se realizan sucesivas revisiones y nuevos diagnósticos y planes de desarrollo, incluyendo un Plan Director a la Zona Industrial Norte, Este y Oeste en el año 1985, así como estudios sobre el Perfeccionamiento de los Sistemas de Asentamientos Poblacionales. En este mismo año se crean las Direcciones Municipales de Arquitectura y Urbanismo (DAU) a partir de los Departamentos de Control Urbano y comienza la coordinación de los planes físicos con los económicos.

En 1988 se realiza un Esquema de Desarrollo Urbano al año 2000, en esta fecha la ciudad contaba con un área de 1971 ha, una población de 110 000 habitantes en 29 934 viviendas para una densidad de 122 hab/ha y un índice de habitabilidad de 3,6 hab/viv. El índice había disminuido, pero aumentaron los barrios periféricos precarios con 2139 viviendas; se hacen modificaciones al esquema anterior y se plantea lo siguiente: reubicar 1060 viviendas, erradicar 1613 viviendas en barrios insalubres y desarrollar nuevas áreas para viviendas en los Rptos. Finlay, La Victoria Sur, Plan Masivo, Jerico y Alturas de Buena Vista. Este esquema es revisado nuevamente en 1989, surgiendo nuevos ajustes en las propuestas.

Etapa 1990 – 2008

Con el surgimiento del Instituto Nacional de la Vivienda (Resolución No. 330/01) Ley No. 65 de 23 de Dic. de 1988, que es modificada en el 2000 por el Decreto Ley 211 de 19 de julio de 2000 que faculta a las Direcciones Municipales de la Vivienda a expedir las Licencias de Construcción, además del Reglamento para la construcción de viviendas por esfuerzo propio, facultades que hasta la fecha habían tenido las Direcciones Municipales de Planificación Física, trajo como consecuencias negativas por no contar con personal preparado sobre el urbanismo y con desconocimiento sobre las regulaciones, un mal uso y control del territorio.

En el año 1992 surge el movimiento popular o de bajo consumo con el objetivo de continuar la construcción de viviendas a la población con una reducción de los costos iniciales y un posible desarrollo progresivo según la situación económica lo permitiera. A pesar de las dificultades y limitaciones materiales el proceso constructivo ha tenido resultados positivos, se ha evolucionado en el fondo habitacional de manera positiva elevando la calidad de vida de la población, aunque se ve un deterioro progresivo de las edificaciones multifamiliares y del centro tradicional.

En Julio de 1995 se realiza otro Diagnóstico a la Ciudad y se evalúa el periodo 89 – 94, en esta fecha ocupaba un área de 2837 ha, una población de 131163 habitantes en 35292 viviendas, con una densidad de 46.2 hab/ha y un índice de habitabilidad de 3.5 hab/viv. Se siguen incrementando los barrios insalubres y se propone erradicar 5 de

ellos: Aeropuerto, Canoa II, Reclusorio, Cuatro Caminos y Conductor Final y transformar el resto que incluía al Deportivo, San José, Km 2 ½ y La Canoa I. En 1999 se hace una validación del Esquema de Desarrollo Y se mantiene lo propuesto en el 1995.

En el 2001 se hace el Plan General de Ordenamiento Territorial Urbano, ya la ciudad contaba con un área de 2785.42 ha, una población de 139 051 habitantes en 38 046 viviendas para una densidad de 49,9 hab/ha y un índice de habitabilidad de 3.6 hab/viv. Este PGOTU es actualizado en junio de 2005, incrementándose a un área de 3150 ha, una población de 141 600 habitantes en 38 867 viviendas para una densidad de 44.9 hab/ha y 13 viv/ha, y un índice de habitabilidad de 3.6 hab/viv. Este Plan General fue revisado y actualizado en el año 2005 y proponiendo soluciones mas objetivas y convenientes con los organismos implicados.

Se puede observar que ha tenido un gran crecimiento, lo que podemos apreciar en la evolución de los indicadores por etapas. Su crecimiento ha sido a lo largo de las vías principales de forma alargada que se acentúa en el eje de Este a Oeste y el incremento de las zonas industriales ha sido favorable aumentando el empleo y completando las infraestructuras.

En estos últimos años al caminar la ciudad del centro hacia las afueras podemos observar que se edificaron instalaciones que por su tipología constructiva, altura y diseño no armonizan con el ambiente organizativo general y en algunos casos demoliendo o transformando instalaciones con valores patrimoniales por ejemplo en el centro se encuentran la Heladería Tres Copas, la Glorieta al lado de la Iglesia Católica ubicada en el parque central que está en peligro de derrumbe y no se reconstruye por falta de consenso entre las partes.

Un marcado cambio en los barrios periféricos en cuanto a tipologías urbanísticas y arquitectónicas, distancia entre edificaciones, cercas, ausencia de aceras, mobiliario urbano, etc.

Las áreas libres destinadas al nuevo desarrollo con crecimiento en alturas se han ocupado con viviendas de una y dos plantas, tanto por el estado como de forma ilegal.

A raíz de este proceso comienzan a generarse manifestaciones que en su conjunto conforman la marginalidad y es necesario realizar un estudio etnográfico desde el contexto para potenciar de conocimiento a los jóvenes que tendrán la responsabilidad de construir la sociedad del mañana, razón por la cual se realiza el estudio en un grupo de estudiantes de la educación preuniversitaria que interactúan entre sí al proceder de barrios centros y periferias. De esta forma se fue perfilando el carácter heterogéneo del grupo ellos provienen de zonas periféricas pero en su relación con el centro no todas están ubicadas a la misma distancia del Casco Histórico, que en el caso de las Tunas, aglutina en su entorno la vida socio-cultural de la ciudad, sin embargo la influencia del centro hacia la periferia no es homogénea las zonas Aeropuerto, San José, San Antonio, se encuentran en mejores condiciones que Palancón, Chicha Coja, el Parnaso, Las Catalinas, La Canoa, Jericó, Las Margaritas, debido a las políticas de desarrollo urbano y social.

Para realizar el estudio etnográfico se hizo necesario subdividir por zonas y consejos populares lo que permitió caracterizar las comunidades y de esta forma establecer las relaciones que se revelan entre el “Centro” y la “Periferia”, y desplegar el trabajo preventivo que como categoría que ha emanado del contexto formativo que se desarrolla en el Instituto Preuniversitario y en él, su unidad social educativa.

1. Consejo Popular # 1 (Casco Histórico).
2. Consejo Popular # 2 (Chincha Coja)
3. Consejo Popular # 4 y # 19 (Sosa, La Canoa).
4. Consejo popular # 5 (Buena Vista, Palancón, Aeropuerto).
5. Consejo Popular # 16 (El Parnaso, Las Margaritas)
6. Consejo Popular # 17 (San Antonio, Las Catalinas)
7. Consejo Popular # 18 (Alturas de Buena Vista, Jericó, Río Potrero, San José).

De esta manera fue revelada la existencia de diferentes grupos dentro de la misma unidad social educativa, que refiere peculiaridades que por su naturaleza explicaremos a continuación:

Los estudiantes que provienen del consejo popular 1 específicamente los que vienen del **caso histórico** de la ciudad, esta parte es la zona más antigua, allí se concentra las instituciones socioculturales, comerciales, es decir, la vida política, social y cultural de la ciudad, aquí los estudiantes entran en contacto con las galerías, la música, teatros, casas de cultura, así como la socialización de las experiencias cognitivas y volitivas adquiridas en los diferentes contextos por lo que se advierte rasgos comunes en la forma de proyectarse ante la vida y las expectativas que poseen los miembros de esta comunidad. Esta zona cuenta con un potencial histórico, económico de gran relevancia pues es síntesis de la cultura e identidad tunera.

Por otra parte los grupos de estudiantes que provienen de los **consejos populares 6, 16 y 15** gravitan con relación al casco histórico a pesar de que ocupa desde el punto de vista geográfico, un espacio relativamente pequeño, se advierten características peculiares que los distinguen y los ponen en estrecho vínculo con los estudiantes del consejo 1.

Respecto al consejo 5, que involucra al reparto de **Buena Vista**, el más populoso y poblado de la ciudad acogen en su geografía a las zonas de Alturas de Buena Vista, Palancón, Aeropuerto, y las variadas ubicadas en la periferia, que la obra creadora de la Revolución ha favorecido con los servicios indispensables para su habitabilidad, no obstante su ubicación geográfica los condena a la periferia y a la condición en el caso de Aeropuerto de suburbanos, razón por la cual se torna interesante el estudio de los sujetos que pernotan allí, los cuales refieren términos dentro de su norma lingüística como es: “acere, amba, y consorte”, para referirse a un compañero; poseen posiciones fatalistas y muchas veces enajenados ante las situaciones y problemas que ocurren en el grupo. También refieren que ellos y sus familiares juegan folio y dominan la charada, ven con naturalidad y justifican las manifestaciones de prostitución que conocen y la mayoría de las veces no se muestran interesados en continuar estudios.

Los que provienen de consejo 2, 17, 18 y 19, acogen en ellos a Cincha Coja, La Canoa, Sosa y Nuevo Sosa, San Antonio, Las Catalinas, Jericó, San José, Río Potrero. Son barriadas, en el caso de Cincha Coja, El Parnaso, Jericó y La Canoa, de características específicas de un ambiente marginal donde no existen servicios y las viviendas son las denominadas “rancho” casi inhabitables, los sujetos que provienen de este entorno refieren pésimas conductas, vocabulario inadecuado, manifiestan rechazo a la escuela, se han presentado problemas de hurto y riñas violentas con coetáneos y personal docente, poseen costumbres de ingerir bebidas alcohólicas, tienen vicios de fumar, su relación con el centro de la ciudad es pobre y solo ocurre de forma ocasional y por lo general por una finalidad comercial.

Las familias poseen un bajo nivel cultural, de las familias estudiadas no refieren personas con estudios universitarios y la escolaridad promedio es de octavo grado y la generación más longeva releva 58 analfabetos.

La relación hogar escuela no es buena y se advierte el consumo de fármacos ligados con alcohol para lograr la enajenación; a consecuencia de ello la violencia familiar y el abuso al sexo femenino se presenta aquí como rasgo típico de este entorno, elemento que ha sido extrapolado en el modo de actuación de los estudiantes, al querer mantener relaciones con una compañera, cuando estas no desean poseer relaciones sexuales o noviazgos con ellos.

A continuación exponemos una breve caracterización de las zonas marginales donde provienen los estudiantes, también se hace referencia al centro histórico como elemento contrastante y que también acoge a estudiantes de este grupo.

Caracterización de las zonas marginales

Como su nombre lo indica constituye zonas con proyección a la eliminación total de las viviendas en los barrios insalubres y la reubicación de vivienda, en otros barrios o zonas de la ciudad que si permitan la construcción y urbanización de las mismas. En el caso de la ciudad existen 5 barrios en esta situación.

- **Chincha Coja o Reparto lácteo:** corresponde a 43 viviendas ubicadas al sur de la ciudad por la circunvalante sur, siendo este el de peores condiciones higiénico sanitarias y de contaminación, por la cercanía que tiene a un vertedero localizado al sur del barrio, está afectado por la contaminación de los gases de la Planta de Acetileno y por inundaciones severas del río hormigo que bordea el barrio y por el vertimiento de residuales líquidos y sólidos aguas arriba del barrio. Propuesta de reubicación Reparto La Victoria.

- **Las Catalinas:** ubicada al oeste de la ciudad próxima a la zona industrial, desvinculada del resto de las zonas de viviendas, cuenta con 157 viviendas, de ella 9 sólidas en buen estado. Se encuentra afectada por la cercanía al vertedero municipal, se encuentra dentro de la cota de inundación de la micro-presa Hormigo II y cercana a la laguna de oxidación de la escuela Camilo Cienfuegos. Protesta de reubicación en el barrio de San Antonio.
- **La Presa:** Ubicada al sur de la ciudad, cuenta con 45 viviendas. Se encuentran afectadas por la cota de inundación de la presa San Gregorio.

La erradicación de estos barrios necesita un gran número de recursos materiales para su eliminación y una política por parte del gobierno encaminada a lograr este objetivo, por lo que se hace difícil la realización del mismo.

En el año 98 se declararon 5 zonas de erradicación, actualmente solo se mantienen 3 por que las otras han sufrido transformaciones en la vivienda y se han rectificado las vías. A pesar de continuar con limitaciones físicas la población ha trabajado de forma ilegal en esta zona, siendo actualmente imposible la erradicación de los dos barrios, los mismos son:

- **La Canoa II:** ubicada al norte de la ciudad formando un islote sobre el trazado de la circunvalante norte cuenta con 53 viviendas, se encuentra afectada por la cota de inundación del embalse la Canoa.
- **Aeropuerto II:** corresponde a 50 viviendas situadas en el trazado de la circunvalante Norte y muy próxima a la pista del aeropuerto, transformaciones de la vivienda por la población, rectificación del trazado vial y colocación de servicios básicos para la población ejemplo “Mercaditos”
- **Palancón Gallinera:** Localizado al este de la cabecera a 1.8 Km se vincula a la carretera de Puerto Padre por un terraplén que se encuentra en regular estado. Cuenta con una población de 150 habitantes y 30 viviendas en un área de 5,0 ha, el 80 % de ellas se encuentran en mal estado. Está afectada por la contaminación de la granja avícola al encontrarse en su radio de acción no tiene ningún tipo de servicios, gravitando sobre la ciudad en búsqueda de los mismos. Se propone su reubicación al poblado de Becerra.
- **KM 21/2:** Surge en 1996, localizado en la carretera a Jobabo al oeste de la ciudad aproximadamente a 4 kilómetros, tiene una población concentrada de 129 ha y 35 viviendas en regular y mal estado, no tiene servicios ni propuesta de crecimiento. Se propone desestimular su desarrollo ya que la población su desarrollo ya que la población residente péndula diariamente en búsqueda de empleo y servicios. Se propone reubicar hacia Km. 2 ½.

Conclusiones

- ❖ El estudio de fuentes históricas permite elaborar una propuesta de periodización del desarrollo de la Ciudad de Las Tunas.
- ❖ El proceso desarrollo no ha estado determinado por un plan de ordenamiento territorial consecuente con su crecimiento, lo que se observa en los indicadores analizados en cada una de sus etapas.
- ❖ La caracterización de la Ciudad de Las Tunas nos muestra que a pesar del desarrollo alcanzado continua siendo una ciudad de tránsito con intensos movimientos pendulares en búsqueda de servicios especializados y de enlace entre distintas rutas de transporte, incluida la capital del país.

Bibliografía

- COLECTIVO DE AUTORES, (2007). Las Tunas a través del tiempo. _ Las Tunas: Ed. Sanlope. (Filial UNHIC Las Tunas)
- DMPF LAS TUNAS (1995). Diagnóstico Municipio de Las Tunas.
- DMPF LAS TUNAS (1996). Evolución de áreas para determinar proceso de urbanización de los barrios precarios de la Ciudad de Las Tunas.
- DMPF LAS TUNAS (1999). Esquema de desarrollo Ciudad de Las Tunas (Validación).
- DMPF LAS TUNAS (2001). Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano de Las Tunas.
- DMPF LAS TUNAS (2005). Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano de Las Tunas.
- DPPF LAS TUNAS (1975). Plan Director Las Tunas.
- DPPF LAS TUNAS (1982). Diagnóstico de desarrollo urbano al año 2000. Las Tunas.
- DPPF LAS TUNAS (1986). Plan Director Las Tunas.
- DPPF LAS TUNAS (1988). Esquema de desarrollo urbano al año 2000, Las Tunas.
- DPPF LAS TUNAS (2005). Diagnóstico y caracterización de la Provincia de Las Tunas.
- LE RIVEREND, JULIO. (1974). Historia económica de Cuba. _ La Habana: Instituto Cubano del Libro. (Autora)
- MARRERO SALDIVAR, VICTOR (2006). Las Tunas: localidad, cultura e identidad. _ Las Tunas: Ed. Sanlope. (Filial UNHIC Las Tunas)
- ONE. (Oficina Nacional de Estadísticas). Cierre de Población y viviendas 1959 - 2007. _ Las Tunas.
- Revista Las Tunas de Ayer y de Hoy. (1951). _ Las Tunas. (Archivo Histórico Las Tunas)
- Técnicas de participación. (1999). _ La Habana : Ed. Caminos. (Autora)
- Carreras i Verdaguier, Carles. La ciudad: enseñanzas del fenómeno urbano. Ed. Anaya (S.A.) Madrid, 1983.
- Fernández Figueroa, Enrique Juan de Dios. Cuba: La Historia como condicionante del territorio. El caso de Cuba. Ed. Grafinat (S.A.) Madrid, 1995
- Problemas de la historia urbana y regional. Ed. Centro de Investigaciones ambientales, la Habana, 1998. En DPPF La Habana.
- Revista Arquitectura – Cuba 340. Artículo La metrópoli ficticia del subdesarrollo. Ciudad Habana, pag. 60
- Revista Diseño y Sociedad No. 21, 2006 otoño. División de Ciencias y Artes para el diseño. Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, Mario Coyula Cowley: Ensayo: El trinquenio amargo y la ciudad distópica. Autopsia de una utopía.
- Segre, Roberto y Joaquín Rallo. Introducción histórica a las estructuras urbanas y territoriales de Cuba (1519 – 1959) ISPJAE, 1981. En Universidad de La Habana.
- Segre, Roberto, Eliana Cárdenas y Lohania Aruja. Historia de la arquitectura y del urbanismo: América Latina y Cuba. Ed. Pueblo y Educación, Ciudad de La Habana, 1981, 1986 En: Biblioteca IPF.
- Segre, Roberto. Lectura crítica del entorno cubano. Ed. Letras Cubanas, La Habana, 1990
- Habana I Número monográfico: Arquitectura – Cuba 340. La Habana, 1971 (Artículo: La Metrópoli ficticia del subdesarrollo)
- Diez años de arquitectura en Cuba revolucionaria. Cuadernos Unión, La Habana, 1970
- La vivienda en Cuba en el siglo XX: República y Revolución. México, Ed. Concepto (S.A.), 1980 (primera edición) en: DPPF La Habana
- Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Moderno, I. MINED. (apuntes para un libro de texto) en: DPPF La Habana.
- Sjoberg, Giedion. El origen y evolución de las ciudades, sept. 1965 En: Revista seleccionada de Scientific American. La Ciudad. Su origen, crecimiento e impacto en el hombre, Madrid, 1976.

EVOLUCION URBANISTICA CIUDAD DE LAS TUNAS

