

CONCEPCIÓN PARA LA CONSERVACIÓN INTEGRADA DE LA CALLE RONDA DE LA MARINA EN GIBARA, HOLGUÍN

CONCEPTION FOR THE INTEGRATED CONSERVATION OF RONDA DE LA MARINA STREET IN GIBARA, HOLGUÍN

Arq. Yisell Fernández Escobar¹ Dra.C Libys Martha Zúñiga Igarza²

¹Empresa de Ingeniería y Diseño Vértice, Cuba, yisell.fernandez@vertice.cu. ²Universidad de Holguín, Cuba, lmzi@uho.edu.cu

RESUMEN

La Villa de Gibara fundada en 1817 y declarada Monumento Nacional en 2004 es reconocida por su patrimonio natural y cultural. Desde los últimos años existe el interés estatal de incluir a Gibara en los planes de desarrollo turístico, donde destaca el turismo de ciudad como potencialidad. La entrada de la ciudad brinda al visitante un paisaje que conjuga naturaleza, historia y arquitectura, transitando por la calle del litoral Ronda de la Marina. Actualmente diversos factores atentan contra el patrimonio y la imagen urbana del área. El desarrollo de la zona puede concretarse a través de la aplicación de los principios de la Conservación Integrada. Por tal motivo se presenta el siguiente problema científico: ¿Cómo rescatar los valores del patrimonio construido de la calle Ronda de la Marina en la Ciudad de Gibara, Holguín? El objetivo de la investigación va dirigido a la realización de un diagnóstico a la calle Ronda de la Marina como punto de partida para una propuesta de Conservación Integrada, que ayude al mejoramiento de la imagen urbana del acceso a la ciudad, para ello se emplearán métodos teóricos y empíricos. El resultado de la investigación consiste en la obtención de elementos que permitan la realización futura de un modelo de intervención a nivel urbano basado en los principios de la Conservación Integrada, donde se conjugue la protección al medio ambiente, la salvaguarda de los valores patrimoniales y el respeto a la identidad del sitio, en consulta permanente con sus pobladores.

Palabras clave: diagnóstico, patrimonio construido, conservación integrada.

ABSTRACT

The Villa de Gibara founded in 1817 and declared a National Monument in 2004 is recognized for its natural and cultural heritage. Since recent years, there has been a state interest in including Gibara in tourism development plans, where city tourism stands out as a potential. The entrance of the city offers the visitor a landscape that combines nature, history and architecture, passing through the street of the Ronda de la Marina coast. At the moment diverse factors attempt against the patrimony and the urban image of the area. The development of the zone can be concretized through the application of the principles of Integrated Conservation. For this reason, the following scientific problem is presented: How to rescue the values of the built heritage of the Ronda de la Marina street in the City of Gibara, Holguín? The objective of the investigation is aimed at making a diagnosis to Ronda de la Marina street as a starting point for a proposal for Integrated Conservation, which will help improve the urban image of access to the city, using methods theoretical and empirical. The result of the research consists in obtaining elements that allow the future realization of an intervention model at an urban level based on the principles of Integrated Conservation, where the protection of the environment, the safeguarding of heritage values and the protection of the environment are combined. respect for the identity of the site, in permanent consultation with its inhabitants.

Keywords: diagnosis, built heritage, integrated conservation.

1- INTRODUCCIÓN

La ciudad es el escenario construido que engloba la realidad social de sus pobladores a lo largo de los años. En ella confluyen diversos factores determinantes como el medio geográfico, la morfología de la ciudad, los usos de sus espacios, así como la cultura y la historia impregnada en la memoria de sus habitantes. Esta memoria colectiva es la que genera fuertes vínculos entre el hombre y la ciudad, el primero aporta con cada generación elementos únicos de su tiempo y la ciudad es la que se rescribe continuamente a partir de las aspiraciones, los sucesos y la evolución tecnológica y espiritual del hombre. Toda esta dinámica se percibe principalmente desde el entorno urbano. Un análisis del mismo es el primer paso para definir el aporte que se llegará a las futuras generaciones.

La Villa de Gibara fundada en 1817 es una ciudad donde se respira un gran respeto por su historia y entorno construido. Desde 1975 es cabecera del municipio del mismo nombre, el cual pertenece a la provincia del Oriente Cubano, Holguín. La ciudad está ubicada al este del principal accidente costero del municipio, la Bahía de Gibara, bañada por las aguas del Océano Atlántico. La Villa Blanca como también se le conoce es reconocida por su entorno natural y su patrimonio cultural y declarada Monumento Nacional en 2004, ya que en ella se pueden encontrar valores urbano-arquitectónicos, valores históricos, así como valores artísticos y socio-culturales, todos reconocidos por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y la Comisión Nacional de Monumentos y referenciados en el Catálogo de Valores Patrimoniales de Gibara. Los siguientes acontecimientos son una muestra del devenir de la historia de esta ciudad.

En 1492 Cristóbal Colón, luego de su primer arribo a la Isla, navega desde la Bahía de Bariay hacia lo que llamaría Río de Mares, la Bahía de Gibara. No obstante, no fue hasta 1817 que se lleva a cabo la construcción en Punta de Yarey de la Batería Fernando VII para la defensa contra corsarios y piratas. El 16 de enero de 1817 es la fecha en la cual se considera fundado el pueblo de Gibara.

En siglo XIX es abierto oficialmente el puerto comercial y comienza un auge de la Industria Azucarera trayendo consigo el aumento de la población negra como fuerza de trabajo. En 1868 el estallido de la guerra de los Diez Años motiva el aumento del índice de la migración interna de personas afines a España, que veían la zona como refugio. En el marco de la guerra se llevó a cabo la construcción de fortines como el Fortín de Avanzada de la Tenerife. En 1883 comienza la construcción del ferrocarril Gibara-Holguín concluyendo las labores en 1893. En 1895 comienza otro proceso insurreccional que alentaría nuevamente la migración interna. Sin embargo, estas circunstancias no impidieron que en esos años llegara a la Villa la electricidad y el servicio telefónico. Desde 1861 en la ciudad se comienza a desarrollar su actividad turística, cuando asociado a la actividad portuaria el flujo de comerciantes posibilita el incremento de los servicios. Ya 1916 se referencia la Villa como balneario, con planes de inversión en el sector turístico, llegando a convertirse en uno de los balnearios más importantes de la región nororiental. En los años venideros de 1925 la apertura de la carretera central, el crecimiento del comercio terrestre y el poco calado del puerto trajeron consigo un declive de la economía del pueblo. En la década del 30 del siglo XX se gestan planes para derrocar a Machado. Es el primer lugar de la costa del norte oriental donde se fundó el movimiento 26 de julio en 1955. En la segunda mitad del siglo XX Gibara arriba al triunfo revolucionario con déficit de los servicios y una economía muy deprimida. El gobierno revolucionario decide entonces crear programas integrales para mejorar las condiciones socioeconómicas y una de las medidas fue el inicio de políticas del turismo en la ciudad.

La construcción de la carretera Holguín-Guardalavaca limita el desarrollo turístico de Gibara a partir de 1965. El Comandante de la Revolución Ernesto Guevara, fue el impulsor del desarrollo industrial en la ciudad a raíz sus visitas (1959-1960). En 1987 se inicia el desarrollo turístico internacional, por la zona costera entre los municipios de Gibara y Banes.

Desde entonces existe el interés estatal de incorporar a Gibara en los planes de desarrollo turístico, donde destaca el turismo de ciudad como potencialidad. En estudios realizados con anterioridad basados en la integración del sistema Turístico-Recreativo al sistema Patrimonial como mecanismo para la salvaguarda del propio patrimonio; se destacan sectores dentro de la ciudad con potencialidades para el desarrollo de esta actividad. Entre estos se encuentra el sector de la entrada, el cual brinda al visitante un paisaje que conjuga naturaleza, historia y arquitectura, transitando por la calle del litoral Ronda de la Marina hasta la Plaza de la Fortaleza.

La calle Ronda de la Marina es en la actualidad el acceso principal de la ciudad, forma parte de una de las tres áreas de valores relevantes que componen el Centro Histórico de Gibara, como plantea el Reglamento del Centro Histórico de Gibara elaborado por el Equipo Técnico de Monumento de la Villa en 2016: "Área conformada por la entrada de la ciudad, en la cual el entorno natural se conjuga con el urbano está comprendida por las Avenidas Rabí, y Ronda de la Marina desde el Puente de hierro hasta la Plaza de la Fortaleza".

Parte de la calle queda enmarcada también en los límites del Centro Histórico de Gibara Declarado Monumento Nacional en 2004, (partiendo desde la intersección con la calle Francisco Vicente Aguilera hasta la Plaza de la Fortaleza). Ronda de la Marina con una longitud es de 970 m, es una de las zonas de mayor vínculo de la ciudad con el mar. Su forma sinuosa se adapta a la morfología del litoral y posee un paisaje de gran calidad. La calle tuvo su origen desde el proceso de urbanización realizado en el propio año de fundación de la Villa, 1817, basado en la estructura que planteaban las Leyes de Indias. En ese entonces no fungía como acceso principal de la ciudad. La zona cobra mayor significación al concretarse en 1883 la decisión de construir una comunicación ferroviaria entre Gibara y Holguín, el primer tramo de la vía se ubica a un lateral de esta calle a la salida de la ciudad contrayéndose un túnel por donde pasaría la vía y un puente de hierro (Figura 1) que cruzaba el Río Cacoyuguín. De igual manera se construyó una estación de primera clase (Figura 2). Posteriormente en la década del 20 del siglo pasado a partir de las demandas de la población de la ciudad por llevar la carretera hasta Holguín, es que se consolida esta vía con los trabajos para la construcción de la carretera central, este acontecimiento ligado al declive de la actividad mercantil propiciaron el desuso del ferrocarril. La estación ferroviaria fue demolida en el año 1960 y el puente de hierro a causa del deterioro y el escaso mantenimiento colapsó poco tiempo después. Solo queda como testigo de esta obra ingeniera el túnel de la entrada y los restos del puente de hierro. En el año 2000 el túnel fue abierto al transporte automotor.



Figura 1 Puente de hierro.

Fuente: Oficina del historiador de la ciudad.



Figura 2. Antigua estación del ferrocarril

Fuente: Oficina del historiador de la ciudad.

En la actualidad la calle Ronda de la Marina constituye un eje recreativo-cultural. En ella se encuentran también algunos de los valores del patrimonio natural y cultural que ostenta la Villa.

Valores Urbano-Arquitectónicos:

- La forma urbana adoptada, integrada a la topografía, el mar y el río.
- La riqueza arquitectónica de sus inmuebles donde se aprecian exponentes del neoclásico, la arquitectura vernácula decimonónica, republicana y ecléctica.
- El paisaje conformado por el paisaje natural y el antrópico creado por el hombre, conforman un paisaje cultural.

Valores Históricos y socio-culturales.

- En sus inmediaciones se encuentra el llamado "paisaje del descubrimiento": Silla de Gibara, Bariay, bahía de Gibara (Río de Mares), reconocido desde 1492.

- Forma parte de las Ruinas del Sistema de Fortificaciones Militares de la Colonia de la que fue la segunda ciudad amurallada del país y centro principal de la estrategia militar española contra la insurgencia mambisa en la región desde 1868 hasta 1895.
- Primer pueblo de Cuba en tener un túnel bajo tierra para la línea del ferrocarril.
- Ejecución de obras sociales y para la industrialización del territorio bajo la dirección del Comandante Ernesto "Che" Guevara: puerto y cooperativa pesquera.
- Esta calle como arteria principal de acceso a la ciudad, ha sido anfitriona de actividades sociales, y recreativas, con una fuerte carga del patrimonio intangible, asociándolo a las playas y la costa.

En el área actualmente diversos factores atentan contra el patrimonio y la imagen urbana. Por lo tanto, es un problema científico actual: ¿Cómo rescatar los valores del patrimonio construido de la calle Ronda de la Marina en la Ciudad de Gibara, Holguín?

El objeto de investigación es La Conservación Integrada de los valores del patrimonio construido. Se escogió como campo de investigación La calle Ronda de la Marina en la Ciudad de Gibara, Holguín. La elección del sitio fue basada en la autenticidad de los valores del área que la colocan en una posición privilegiada dentro de los sectores de la ciudad, con un marcado potencial para el sector turístico.

El objetivo general es realizar un diagnóstico a la calle Ronda de la Marina como punto de partida para una propuesta de Conservación Integrada, que ayude a un mejoramiento de la imagen urbana del acceso a la ciudad.

La hipótesis a demostrar plantea que: Si se realiza un diagnóstico de los valores del patrimonio construido de la calle Ronda de la Marina y se considera la integración de estos con el paisaje natural se podrá lograr una propuesta de Conservación Integrada que mejore la imagen urbana del acceso a la ciudad.

Entre los antecedentes de estudio de la presente investigación destacan un Modelo de Ordenamiento Urbano basado en la Integración de los valores patrimoniales al Sistema Turístico, planteado en 2003, y una Propuesta de Plan General de Gestión del Centro Histórico Urbano de Gibara planteado en 2011, ambos con un alcance a escala urbana. La continuidad del primero está dada en la creación de una Metodología de Gestión ambiental urbana de recursos construidos de valor patrimonial con aplicación en la ciudad de Gibara desarrollada en 2011. Existen también estudios desarrollados por la Departamento de planificación física de la propia ciudad.

El alcance del trabajo será enmarcado en la escala urbana. Se analizará la evolución histórica de la ciudad y un diagnóstico de los valores del patrimonio construido para determinar las debilidades y fortalezas del sitio, así como las oportunidades y amenazas que pueden incidir en él. Se bridarán elementos para un análisis de los principios de la Conservación Integrada y su aplicación en la calle Ronda de la Marina en Gibara, Holguín.

2- METODOLOGÍA

En el desarrollo de esta investigación los métodos utilizados fueron teóricos y empíricos.

Dentro de los teóricos, el Histórico - Genético, relacionados con los análisis de la evolución-histórica de la ciudad y sus especificidades en el patrimonio, el Inductivo-deductivo asociados con los resultados y las propuestas, así como el Holístico, en integración con los análisis de los diferentes marcos y sistemas dentro de la ciudad. Dentro de los métodos empíricos evaluaron: la observación, la evaluación (computación y estadísticos) y la medición (cartográficos).

3- RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La investigación parte de definiciones sobre el diagnóstico y el patrimonio construido.

Significados Diagnóstico según el Diccionario de la Lengua Española se escogieron aquellos que más se ajustan al contexto de las investigaciones arquitectónicas referidos a:

1. Que sirve para reconocer.

2. Examen de una cosa, de un hecho o de una situación para realizar un análisis o para buscar una solución a sus problemas o dificultades.

Por otra parte, el patrimonio construido es el componente tangible del patrimonio cultural. En este sentido Gómez Consuegra en su escrito "Apuntes para un libro de texto de teoría e historia de la conservación. Tema 1: El patrimonio cultural y su conservación." expresa:

"El patrimonio edificado o inmueble debe entenderse en su acepción más amplia, los componentes arquitectónicos y urbanos, las edificaciones rurales y de producción, obras de ingeniería u obras puntuales, producidas por los intereses, valores, formas de construir y de vivir de diferentes colectivos humanos en distintas etapas históricas, contentivos de determinados valores. Las zonas de valor histórico-cultural, sitios arqueológicos o zonas urbanas, desempeñan un papel significativo ya que son áreas demostrativas del conjunto de valores de una cultura (o culturas) específicas. Se hace necesario ver la ciudad en su conjunto, la ciudad tradicional, su centro histórico, sus zonas internas y más aún, todo lo edificado, como portador de los valores que han de ser considerados en el momento de actuar sobre cualesquiera de las partes de la ciudad".

Accesibilidad

La calle Ronda de la Marina es una de las principales arterias de la ciudad y es accesible desde la entrada y por 11 de sus calles. También se puede acceder desde el mar a pie en horarios de marea baja por la zona cercana a las balsas. Es accesible desde el Río Cacoyugüín que cuenta con 5 Km de río navegables. Por ser en la actualidad la Bahía de Gibara una bahía de poco calado, solo acceden a ella embarcaciones pequeñas. **(Figura 3)**

Figura 3. Vistas hacia la bahía.

Fuente: Tomada por la autora.

Morfología urbana

Trama urbana semiregular. Se adapta a la morfología del litoral y a la topografía del terreno. Las manzanas en su mayoría poseen forma ortogonal y de medianas dimensiones. Los lotes aparecen medianeros, aislados o con pasillos laterales. Los edificios presentan en su mayoría 1 nivel presentándose también de 2 niveles. Bajo índice de ocupación del suelo.

Figura 4. Sección vial

Fuente: Tomada por la autora.

Movilidad

La sección vial presenta hasta 7 m de ancho, está pavimentada y posee doble direccionalidad. En la actualidad el túnel se encuentra abierto para el transporte automotor y peatonal. Parte del recorrido vehicular no posee aceras para los peatones. Las aceras existentes se encuentran en mal estado. No existe delimitación del espacio en zonas potencialmente peligrosas del borde costero. Ineficiente drenaje pluvial. Presenta gran cantidad de barreras arquitectónicas como: desniveles producto de la topografía; aceras en mal estado; ausencia de rampas. **(Figura 4)**





- **Figura 5. Túnel del ferrocarril** **Figura 6. Fortín**

Figura 7. Monumento a E. Laurent

Fuente: Tomada por la autora

Hitos de la zona

- Antiguo Túnel de entrada del ferrocarril de 150 m de longitud **(Figura 5)**
- Fortín de Avanzada de la Tenería. **(Figura 6)**
- Playa Bayado.
- Astillero.
- Monumento y parque Emilio Laurent **(Figura 7)**

La Imagen urbana

La imagen urbana representa un equilibrio entre lo natural y lo construido. Destacan los perfiles que dejan ver claramente el paso de cada época. En general los espacios públicos tienen un papel fundamental en el entorno. Todos se encuentran localizados en el perfil de la bahía, pudiéndose esta apreciar casi en su totalidad. La distribución espacial de los espacios públicos y su relación con el entorno marca en ellos grandes diferencias que ayudan a la diversidad de experiencias y percepciones, de quienes los visitan, hacia la naturaleza y el patrimonio construido. El cierre y apertura de la trama urbana que se adapta al litoral le aporta dinamismo al recorrido que más que una calle se percibe como un escenario de continua sorpresa para el transeúnte. En cuanto en el perfil predominan las viviendas de un solo nivel y el estado constructivo calificado de regular y bien.

Espacios públicos

En toda el área existe un gran número de espacios públicos. La calle en sí es un espacio público en toda su extensión a un lado o al otro del vial con amplias visuales a la bahía. Actualmente se encuentran descalificados debido a la carencia y escaso cuidado de las áreas verdes, donde la vegetación circundante del litoral es el que equilibra el ambiente seco de algunos espacios. Es notoria la escasez de elementos de protección solar, solo se cuenta con la sombra arrojada de los edificios o la vegetación de mayor follaje, por tal motivo la mayoría de estos espacios permanece despoblado en el horario diurno. A esto se une la carencia de servicios asociados que atraigan a la población y visitantes en general, lo que conlleva a que en ocasiones queden relegados a espacios solo de tránsito. La escasez de alumbrado también dificulta el uso de estos espacios en los horarios nocturnos.

Características de los inmuebles.

- El estado constructivo de los inmuebles es en su mayoría calificado de bueno y regular. No se perciben transformaciones irreversibles en fachadas que impliquen pérdidas de valores en las edificaciones. Existen inmuebles que pertenecen al siglo XIX y XX. En la zona han proliferado las edificaciones con carácter contemporáneo. Que en ocasiones no respetan la línea de fachada de la calle ni las dimensiones predominantes en el perfil. Existen inmuebles de estilo colonial, ecléctico, neocolonial y algunas no poseen un estilo definido. El uso del suelo está determinado mayoritariamente por el uso como vivienda,

también están presentes una serie de servicios como: educación, gastronomía, oficinas y comercio principalmente asociado a la pesca. Igualmente predominan los espacios públicos en el perfil del litoral.

Valor

Los inmuebles presentan en general un valor contextual y carácter armónico. Existen construcciones con valor histórico y arquitectónico como el Fortín de Avanzada de la Tenería con carácter excepcional y el antiguo Túnel del ferrocarril que presenta valor histórico y carácter igualmente excepcional. Otras construcciones poseen valor artístico e histórico como el monumento a Emilio Laurent en el parque que lleva su nombre. El edificio el Astillero posee valor histórico y contextual, con un carácter armónico.

En la zona se detectaron elementos internos (debilidades y fortalezas) y externos (amenazas y oportunidades), cuya identificación a partir del análisis realizado puede ayudar a potenciar o a mitigar según el caso a dichos elementos a partir de una acertada elección de las categorías de intervención a escala urbana y arquitectónica.

Las **debilidades** de la zona están dadas por:

- La actividad turística de la ciudad esta subexplotada.
- Baja satisfacción del descanso y la recreación.
- Patrimonio cultural subutilizado.
- Los recursos naturales asociados a la ciudad: bahía y ríos están subutilizados.
- Contaminación de las aguas y recursos naturales.
- No se cuenta con un planeamiento de conservación para el patrimonio de la zona y por consiguiente un marco financiero estable para su conservación y rescate.
- Pérdida de los valores del patrimonio construido por el alto grado de deterioro.
- Se han realizado inserciones no acordes con la tipología imperante.
- A pesar de que los espacios públicos con valores patrimoniales, poseen identidad ésta no se explota en beneficio de la zona.
- Los usos incompatibles deterioran algunas zonas.
- Las instalaciones que ocupan las redes de gastronomía, cultura, deportes y recreación, así como el alojamiento y comercio están deprimidos.
- El borde litoral no se aprovecha como actividad recreativa.
- El borde costero es interrumpido por actividades por actividades productivas: La Base de Pescadores y el Astillero.

Las **fortalezas** de la zona están dadas por:

- Es el principal acceso a la ciudad.
- Vínculo de la ciudad con el mar.
- Accesibilidad vial y náutica desde múltiples puntos.
- Suelo urbanizable suficiente para el crecimiento urbano, principalmente en las áreas cercanas a la entrada de la ciudad.
- Infraestructuras básicas de agua y electricidad para un desarrollo industrial y social.
- Potencial disponible de fuerza de trabajo de ambos géneros.
- Patrimonio urbano, arquitectónico e intangible de singularidad dentro de la ciudad, ostenta el Grado de Protección I.
- Gran número de espacios públicos.
- Diversidad de usos, a un extremo y al otro de la calle.
- Existen espacios para el descanso y recreación.
- Potencialidad para insertarse en el sector turístico ya que puede albergar nuevas zonas de alojamiento, potencialidad para el desarrollo de la actividad náutica y otras de carácter recreativo.
- Todos los inmuebles de la zona poseen vistas al mar.
- Cercanía al Río Cacoyuguín el cual posee 5km navegables.
- Forma parte de las Ruinas del Sistema de Fortificaciones Militares de la Colonia ya que contiene el Fortín de Avanzada de la tenería que constituye un hito urbano.
- La calle culmina en la plaza de la Fortaleza, la cual constituye un hito urbano en sí pero que además contiene otros hitos para la ciudad como la casa D'Silva y la Batería Fernando VII.

Se detectaron las siguientes **amenazas** para la zona:

- La ubicación geográfica que la ubica frente al mar la hacen padecer el clima agresivo del litoral, también presenta vulnerabilidad ante eventos climatológicos.
- La estructura de la población tiene tendencia al envejecimiento y un crecimiento poblacional casi nulo.
- Deterioro del fondo habitacional.
- Bajo ritmo constructivo de nuevas viviendas, así como de la reparación de las existentes.
- Contaminación de la Bahía, que, aunque se encuentra en los rangos permisibles, puede limitar su uso si no se detiene la contaminación.

Se detectaron las siguientes **oportunidades** para la zona:

- Interés estatal de potenciar la actividad turística, asociado al interés de rescatar el patrimonio cultural y desarrollar la ciudad.
- Base económica del sector terciario a partir de la potenciación de un Sistema Turístico-Recreativo, con vocación sociocultural, que la incluyen dentro de la Región turística Holguín.
- Accesibilidad terrestre automotor, náutica y con oportunidades de accesibilidad ferroviaria y aérea de la ciudad.
- La inserción de la ciudad dentro de una de las 8 Regiones turísticas priorizadas del país.

Criterios de intervención del área.

La propuesta de intervención del área tiene la finalidad de la preservación de los valores del patrimonio construido y dinamizar las actividades de la zona por medio de soluciones a nivel urbano y en casos específicos a nivel arquitectónico que satisfagan las necesidades más inmediatas de los vecinos. Para el desarrollo del modelo se determinaron dos fases. La Fase I responde a las concepciones y acciones más inmediatas que deben realizarse. Entre ellas se encuentran:

- Determinación de las categorías de intervención a aplicar en los casos específicos a nivel arquitectónico y a nivel urbano a partir del diagnóstico.
- El trabajo con los vecinos de la zona a modo de consultas, encuestas, debates y conferencias sobre el patrimonio.
- Debate y campañas dirigidas a la protección del medio ambiente, donde se lleven propuestas prácticas para su utilización en la zona como nuevas herramientas ecológicas que ayuden a preservar el paisaje natural circundante.
- Trabajos de higienización y limpieza de áreas que así lo requieran.

La Fase II responde a las acciones específicas que deben realizarse a nivel urbano y arquitectónico a partir de las categorías de intervención definidas en la Fase I. En la presente investigación solo se abordará la Fase I.

Fase Concepciones y acciones más inmediatas a realizarse.

La calle Ronda de Marina posee valores del patrimonio construido dignos de su conservación, ya que encierra vínculos con el pasado que constituyen bienes irremplazables de la cultura gibareña y de la Provincia de Holguín. La Conservación Integrada brinda herramientas que posibilitan la preservación en el tiempo de estos valores, por tal motivo se asume en la presente investigación como categoría de intervención a aplicar a escala urbana. En la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico (26-setiembre-1975) queda planteado el siguiente concepto de Conservación Integrada:

“La conservación integrada es el resultado de la acción conjunta de las técnicas de la restauración e investigación de las funciones apropiadas. La evolución histórica ha conducido a los centros degradados de las ciudades, y en ocasiones a los pueblos abandonados, a convertirse en reservas de alojamientos baratos. Su restauración debe ser llevada a cabo con un espíritu de justicia social y no debe ir acompañada del éxodo de todos los habitantes de condición social modesta. Así la conservación integrada debe constituir uno de los pasos previos de las planificaciones urbanas y regionales.

Conviene resaltar que esta conservación integrada no excluye la arquitectura contemporánea en los barrios antiguos, sino que ella deberá tener muy en cuenta el marco existente, respetar las proporciones, la forma y la disposición de los volúmenes, así como los materiales tradicionales. ”

Este concepto contiene elementos de justicia social y de la colocación del hombre y su vínculo espiritual con el patrimonio como el principal ente para la conservación de dicho patrimonio. Este fundamento se ha de tener en cuenta por encima de cualquier objetivo perseguido por la conservación de conjuntos históricos. De igual manera se defiende el necesario equilibrio a establecerse entre la arquitectura del pasado y la realizada en el presente, basado en el respeto de aquellos elementos compositivos legados del pasado que dan coherencia a la imagen urbana.

Otros documentos internacionales se hacen eco de la necesaria aplicación de la Conservación Integrada como punto de partida de planificaciones urbanas en conjuntos históricos. Se aboga por modelos de preservación del patrimonio construido más eficiente y que engloben todos los factores que influyen en él y que de una forma u otra se vean involucrados en el proceso.

Respecto al planteamiento anterior cabe destacar algunas ideas presentadas en la Declaración de Ámsterdam 1975:

“La conservación integrada involucra la responsabilidad de las autoridades municipales y reclama la participación de los ciudadanos.” El éxito de cualquier política de conservación integrada depende de tomar en consideración los factores sociales.” “La conservación integrada requiere la adaptación de normas legislativas y administrativas. “La conservación integrada requiere medios financieros apropiados.” “La conservación integrada requiere la promoción de métodos, técnicas y habilidades para la restauración y la rehabilitación.”

En el caso específico de la calle Ronda de la Marina en Gibara, Holguín. Se plantean además categorías asociadas de intervención a nivel arquitectónico.

Se realizará Mantenimiento, a aquellos inmuebles recientemente intervenidos y con buen estado constructivo. Ejemplo: La unidad edificatoria referida a los lotes de vivienda # 51 y # 53, que actualmente se encuentra en proceso constructivo de Rehabilitación con cambios de uso a Hotel donde además se realizó la integración del área adyacente como continuidad del edificio donde anteriormente existía un espacio público.

Se realizará la Consolidación estructural de aquellos lotes debido a su estado constructivo calificado de mal desde el punto de vista estructural y que vean comprometida su estabilidad. Esta categoría de intervención se realizará para asegurar la permanencia de estos bienes en espera de la realización de intervenciones más profundas. Ejemplo:

- Fortín de Avanzada de la Tenería. Presenta muros agrietados y pérdida total de la cubierta.
- Inmueble #25 % actual SEPMI. Que presenta la pérdida paulatina de sus elementos constructivos, con desaparición de elementos estructurales significativos como la cubierta.

Se realizará la Rehabilitación: de aquellos inmuebles que necesiten el rescate de valores que pueden conservarse para que sigan brindando su función. Ejemplo: # 77 % Calixto García y J. Peralta. Oficinas Administrativas de los Astilleros.

Se realizará la Integración: de nueva arquitectura para contener nuevos servicios dentro del área, siempre respetando elementos significativos de fachadas existentes con valor patrimonial. Además, debe estar contenido en su diseño una relación armónica con el entorno paisajístico. Permitiendo las visuales al mar.

Se propone la Reintegración del puente de hierro a la entrada de la ciudad que puede ser utilizado como un espacio público más, reinterpretando con elementos actuales el uso original del mismo.

Se propone Reciclaje o reuso de instalaciones como el Astillero, pueden servir como contenedor de actividades destinadas a la recreación turística, con vocación náutica. De igual manera se propone el reuso de Fortín de Avanzada de la Tenería, que pudiera funcionar como mirador, además de contener información sobre el sistema defensivo del que forma parte.

Todos los espacios públicos serán objetos de reanimación urbana, con lo cual se dotará a estos sitios de mobiliario, contenedores de basura y de vegetación, soluciones de alumbrado público, áreas de sombra, teléfonos y tratamiento de piso. Además, se integrará el diseño de todos los elementos que los componen dándole una continuidad a lo largo del recorrido, como un único paseo marítimo. También se realizarán en todo el recorrido del vial trabajos de higienización y limpieza de áreas que así lo requieran.

El segundo aspecto a tratar en la Fase I es el trabajo con la población. Debe tenerse presente que los vecinos de la zona son los principales beneficiados o afectados con los cambios en el entorno. Ellos

además deben tener claridad sobre los trabajos que se realizarán, cuál es la importancia de su patrimonio y como protegerlo. Para esto deben realizarse consultas y encuestas donde queden reflejadas las necesidades y aspiraciones tanto de los vecinos como de los visitantes. Resultarán de gran ayuda debates sobre el patrimonio de forma tal que la población tenga en sus manos herramientas intelectuales para la protección del mismo. También pueden los medios de comunicación y la gráfica aportar formas más amenas de llegar a todos los públicos. Este indispensable proceso con la población es el que va marcar la efectividad de los trabajos y la asertividad de las decisiones; lo que va a permitir que las acciones que se acometan perduren en el tiempo. De igual manera deben tratarse los temas medioambientales.

4- CONCLUSIONES

1. La calle Ronda de la Marina posee valores patrimoniales que la ubican como un área con potencialidades para contener actividades turísticas- recreativas que posibiliten obtener ingresos para la conservación del patrimonio y el desarrollo de la Villa en general.
2. En la actualidad el patrimonio construido se ve amenazado por factores que atentan contra su preservación en el tiempo.
3. El diagnóstico realizado a los valores del patrimonio construido arrojó los elementos necesarios para llevar a cabo la primera etapa de un modelo de intervención a nivel urbano.
4. El modelo de intervención urbana debe contener, aspectos económicos, sociales y ambientales basados en una política de Conservación Integrada para lograr resultados más abarcadores en el ámbito de la conservación del patrimonio.

5- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Doimiados. E. y Hernández. M. (2008). Apuntes para una historia del municipio Gibara 1492- 1878. Holguín, Cuba. Ediciones Holguín.

Gómez, L. y Pérez, K. (2011). Reflexiones sobre patrimonio cultural. Lo inmaterial del centro Histórico de Camagüey, patrimonio mundial. En: Apuntes 24 (2): 260-275

Gómez, L. (2005). Apuntes para un libro de texto de teoría e historia de la conservación. Tema 1: el patrimonio cultural y su conservación.

Zúñiga. L. (2003) La Integración de los Valores Patrimoniales al Sistema Turístico. Un enfoque desde el modelo de ordenamiento urbano. Núcleo urbano de Gibara. Holguín. Tesis en opción al título de Máster.

Zúñiga. L. (2003) Metodología: Gestión ambiental urbana de recursos construidos de valor patrimonial. Aplicación en Gibara, Holguín. Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Técnicas.

SOBRE LOS AUTORES.

Yisell Fernández Escobar: Arquitecta. Proyectista de la Empresa de Ingeniería y Diseño Vértice, Holguín.

Libys Martha Zúñiga Igarza: Arquitecta. Máster en gestión de los asentamientos humanos. Doctora en Ciencias Técnicas por el Instituto Superior de Ciencias y Tecnologías Aplicadas, INSTEC, La Habana. Profesora Titular. Posdoctorada en Ciencias Sociales Aplicadas por la Universidad Federal de Rio de Janeiro, Brasil. Profesional de alto nivel y Premio Provincial a la Trayectoria Profesional en Arquitectura y Urbanismo de la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC). Dos premios nacionales por el Instituto de Planificación Física (2003, en investigaciones; y 2010, en publicaciones de libros. Premio Provincial de la Academia de Ciencias de Cuba en la provincia en los años (2010, 2013, 2016), y de innovación tecnológica (2016). Más de 20 años de experiencia en el Ordenamiento Territorial y Urbano y la docencia universitaria. Trabaja el tema de la Ordenación urbano territorial y la gestión ambiental. Ha publicado más de 20 artículos científicos.