



Vista aérea de la Calzada de Güines, desde San Miguel del Padrón hacia La Habana, en 1955, con urbanizaciones residenciales en proceso de ejecución. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas.

Los repartos residenciales del Término Municipal de Guanabacoa [1948-1959]

Residential Neighborhoods of the Municipal District of Guanabacoa [1948-1959]

Alexis Jesús Rouco Méndez
Ruslan Muñoz Hernández
Susana Cordovés Pupo

RESUMEN: Durante las décadas de 1940 y 1950, La Habana experimentó un crecimiento de su mancha urbana que conllevó a la conurbación de sus municipios. Con el propósito de obtener una mejor comprensión del proceso de crecimiento de la ciudad, el presente estudio aborda la expansión urbana del antiguo Término Municipal de Guanabacoa en el periodo 1948-1959, territorio situado al sureste de la ciudad y, según su población, tercero en importancia de la capital. A través de métodos de análisis documental e histórico-lógico, apoyados en trabajo de campo y de archivo, la investigación tuvo como objetivo identificar, clasificar y caracterizar las parcelaciones residenciales de la zona centro-sur del Término Municipal de Guanabacoa. Se concluye que este crecimiento urbano se debió a un nuevo y amplio sistema de infraestructuras que valorizó los terrenos para la expansión industrial y residencial en ese sector de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: expansión urbana, Guanabacoa, La Habana

ABSTRACT: During the 1940s and 1950s, Havana experienced a growth in its urban sprawl that led to the conurbation of its old municipalities. With the purpose of obtaining a better understanding of the growth process of the city, this study deals with the urban expansion of the former Municipal District of Guanabacoa in the period 1948-1959, a territory located to the southeast of the city and, according to its population, third in importance of the capital. Through documentary and historical-logical analysis methods, supported by field and archive work, the research aimed to identify, classify and characterize the residential subdivisions of the central-south zone of the Municipal District of Guanabacoa. It is concluded that this urban growth was due to a new and extensive infrastructure system that enhanced the land for industrial and residential expansion on that sector of the city.

KEYWORDS: urban growth, Guanabacoa, Havana

RECIBIDO: 26 junio 2022 APROBADO: 6 septiembre 2022

Introducción

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, y hasta 1960, La Habana experimentó un acelerado crecimiento urbano de su periferia, a causa de un notable aumento demográfico. Durante este periodo la ciudad alcanzó dimensiones y complejidades de escala metropolitana. Tanto las áreas intersticiales del área consolidada como las periferias, fueron ocupándose gracias al desarrollo de la transportación y a un marco legal que fomentó la construcción.

Existe una voluminosa bibliografía que documenta, con diferentes alcances, los procesos de urbanización de la ciudad de La Habana, pero no es un tema agotado pues aún existen vacíos en la literatura especializada. De los empeños por ir reconstruyendo paulatinamente esas microhistorias se destacan varios textos, entre ellos: “De cuando la retícula ortogonal era considerada ineficaz y aburrida” (2006), del arquitecto Ángel Manuel Álvarez Gómez, y “La Habana del Oeste” (2008), de la Dra. María V. Zardoya Loureda, los que, desde alcances y miradas diferentes, documentan la expansión del antiguo Término Municipal de Marianao, el segundo en importancia después del municipio La Habana. Por otro lado, en el Boletín N° 8 de Docomomo Cuba (abril de 2012), se analizaron diferentes fragmentos urbanos que crecieron a la par de la consolidación del lenguaje del Movimiento Moderno, como parte de esa expansión de postguerra: La Puntilla, Nuevo Vedado, Santa Catalina y Altahabana.

Asimismo, existe un grupo de estudios territoriales valiosos, desarrollados por el Instituto de Historia de Cuba bajo el amparo del Proyecto Nacional de Historias Provinciales y Municipales, surgido en 1987, que publicó entre 2002 y 2005 las referidas a La Habana [1]¹. Como parte de estos esfuerzos sobresale el texto de 2015, “La Habana Ciudad Azul. Metrópolis cubana” [2], del historiador Rolando J. Rensoli. Más reciente, otros trabajos² han continuado en la indagación sobre las urbanizaciones de este periodo, ya que los desarrollos urbanos alejados de los centros consolidados de La Habana son aún lo menos explorados.

Esta investigación centra su estudio en la evolución urbana del antiguo Término Municipal de Guanabacoa (TMG), uno de los cuatro municipios (junto a Marianao, Regla y Santiago de las Vegas) comúnmente asociados a La Habana en su reconocimiento como capital del país [2]. Sus límites geográficos surgieron a finales del siglo XIX y se mantuvieron vigentes hasta la división político administrativa de 1976, cuando fue desintegrado, y sus territorios pasaron a conformar los actuales municipios Guanabacoa y San Miguel del Padrón, La Habana del Este casi completa y una porción de Regla. (Figura 1)

- [1] Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios [Multimedia en 4 tomos]. La Habana: Oficina de Asuntos Históricos del CP PCC de Ciudad de La Habana y Publicitaria Imágenes CIMEX; 2006.
- [2] Rensoli R. La Habana Ciudad Azul. Metrópolis cubana. 2da ed. La Habana: Ediciones Extramuros; 2015.
- [3] Oficina Nacional de los Censos Demográfico y Electoral de Cuba. Censos de Población, viviendas y Electoral 1953: Informe General. La Habana: P. Fernández; 1955.
- [4] Guía Provincial de La Habana comercial, industrial, profesional, agrícola y social 1944. La Habana: Panamericana; 1944-1945.

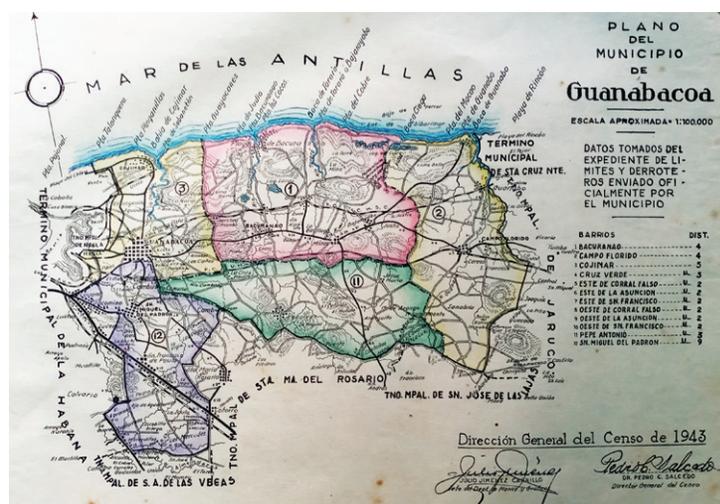


Figura 1. Plano del Término Municipal de Guanabacoa, donde se identifican sus límites y sus 12 barrios. Fuente: Atlas del Informe General del Censo de 1943.

A partir de la década de 1940, el TMG comenzó a experimentar un crecimiento más allá de los límites de sus áreas fundacionales, para fusionarse con otros asentamientos cercanos al sur, como el barrio de San Miguel del Padrón y sus poblados, y alcanzar en 1953 una población de 112 333 habitantes [3]. Sus derroteros administrativos se expandieron para convertirse en uno de los términos municipales más importantes de la provincia. La Carretera Central y luego la Vía Blanca, junto a su potente desarrollo industrial [4], constituyeron

¹ Las historias municipales se publicaron íntegramente en una multimedia en cuatro tomos: Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios, por la Oficina de Asuntos Históricos del Comité Provincial PCC de Ciudad de la Habana y Publicitaria Imágenes de CIMEX, en 2006.

² Ver: “La periferia habanera 1940-1960: una mirada a su retícula urbana” (Ruslan Muñoz y Alexis J. Rouco, 2019), “El patrimonio urbano del sur de La Habana” (Yaneli Leal, 2020) y “Expansión Urbana de La Habana: El Cerro 1925-1960” (Alexis J. Rouco y Ruslan Muñoz, 2022).

los resortes principales del crecimiento urbano de este territorio [5], en el cual convergieron diversos tipos de tramas urbanas en un intenso proceso expansivo de poco más de una década de gestación, de ahí que amerite su reconstrucción.

Sobre el territorio guanabacoense en específico se cuenta con estudios diversos, desde análisis históricos hasta investigaciones de rehabilitación y rescate de su amplio patrimonio material e inmaterial, enfocados fundamentalmente en los períodos de consolidación y desarrollo de la antigua villa de Guanabacoa en los siglos XVIII³ y XIX [6]. En 2009, parte del territorio del TMG fue analizado y documentado en la investigación de maestría "Influencias del Movimiento Moderno en el patrimonio urbano-arquitectónico Guanabacoense en la segunda mitad del siglo XX", de la licenciada Ana Teresita García Fortún, bajo la tutoría de la Dra. Eliana Cárdenas [7]. Mientras que la franja costera del término, asociada a los repartos de ocio y veraneo impulsados a partir de la inauguración del túnel de la bahía fue abordada en el trabajo de diploma "Desarrollo histórico-urbano del Litoral Este de la Ciudad de La Habana. Zonas Residenciales", de Lesly Robaina, dirigido por la Dra. María E. Martín, donde se precisa su proceso de formación y se detallan sus componentes urbanos [8]. Por otra parte, en los archivos locales se encuentran algunos trabajos no publicados [9], que poseen mayor profundidad en la escala arquitectónica.

Estas contribuciones, aunque constituyen valiosos referentes de partida, en su mayoría son miradas muy generales o hacen énfasis en determinadas áreas que, por su centralidad, ilustran algunos elementos del proceso de crecimiento de La Habana, por lo que ofrecen una visión fraccionada de la evolución del territorio.

Con el empeño de aportar una visión más completa, la presente investigación dirige su mirada, de manera particular, hacia la zona centro-sur del TMG. Para ello, se propuso, a partir de variables de análisis y mapas urbanos, identificar y caracterizar las parcelaciones residenciales que protagonizaron este crecimiento en el periodo de mayor esplendor del territorio (1948-1959), así como su relación con La Habana.

Materiales y métodos

La investigación, de carácter histórico, se desarrolló en tres etapas, y se emplearon métodos combinados, cuantitativos y cualitativos, para su desarrollo. En la primera y en la segunda se realizó la búsqueda y recopilación de información relacionada con el contexto de la evolución urbana del TMG. Los límites temporales se enmarcaron entre 1948 y 1959, período de mayor intensidad en el fomento de parcelaciones residenciales en la zona centro-sur del antiguo TMG, en gran medida por el desarrollo de la Vía Blanca y otras arterias viales, y a la intensa gestión del Alcalde José C. Villalobos y Olivera⁴. Se empleó como método el análisis documental, apoyado por el trabajo de campo a partir de la observación, identificación, registro y elaboración de fichas.

Para la caracterización de las urbanizaciones, se partió de la consulta, procesamiento e interpretación de la amplia y valiosa documentación de archivo, que incluyeron las Actas Capitulares del Ayuntamiento y los proyectos urbanos, localizados en los archivos de los museos municipales de Guanabacoa y Santiago de las Vegas, la Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de La Habana, y los fondos documentales de la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí. Fue necesario auxiliarse, además, de imágenes satelitales actuales de la ciudad, que permitiera realizar precisiones y comparaciones, con las que se procedió a la ubicación exacta

[5] San Martín JR. El Plan de Obras Públicas del gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín (1944-1948). Un informe a la nación. La Habana: Ministerio de Obras Públicas; 1948.

[6] Rodríguez MA. Crecimiento urbano de Guanabacoa. Evolución urbana. Arquitectura y Urbanismo. 1992; 13(3):29-36.

[7] García AT. Influencias del Movimiento Moderno en el patrimonio urbano-arquitectónico guanabacoense en la segunda mitad del siglo XX [Maestría]. La Habana: Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2009.

[8] Robaina L. Desarrollo histórico-urbano del Litoral Este de la Ciudad de La Habana. Zonas Residenciales [Diploma]. La Habana: Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2006.

[9] García AT. Valoración preliminar de la arquitectura moderna en Guanabacoa. Primera versión del Inventario. Coloquio de Historia de Guanabacoa, Guanabacoa. La Habana: Archivo del Museo Municipal de Guanabacoa; 2007.

³ El 14 de agosto de 1743 se le otorga el título de Real Villa de la Asunción de Guanabacoa, acompañado de un Escudo de Armas que ha identificado a esta Villa hasta la actualidad.

⁴ José C. Villalobos y Olivera (1913-1997), fue una figura política esencial en la historia del TMG. Durante su administración, promovió obras de relevancia y cambios sociales, hecho que propició que fuese reelegido en seis ocasiones, permaneciendo en el poder por casi 20 años. Ver: Guía Provincial de La Habana comercial, industrial, profesional, agrícola y social 1944.

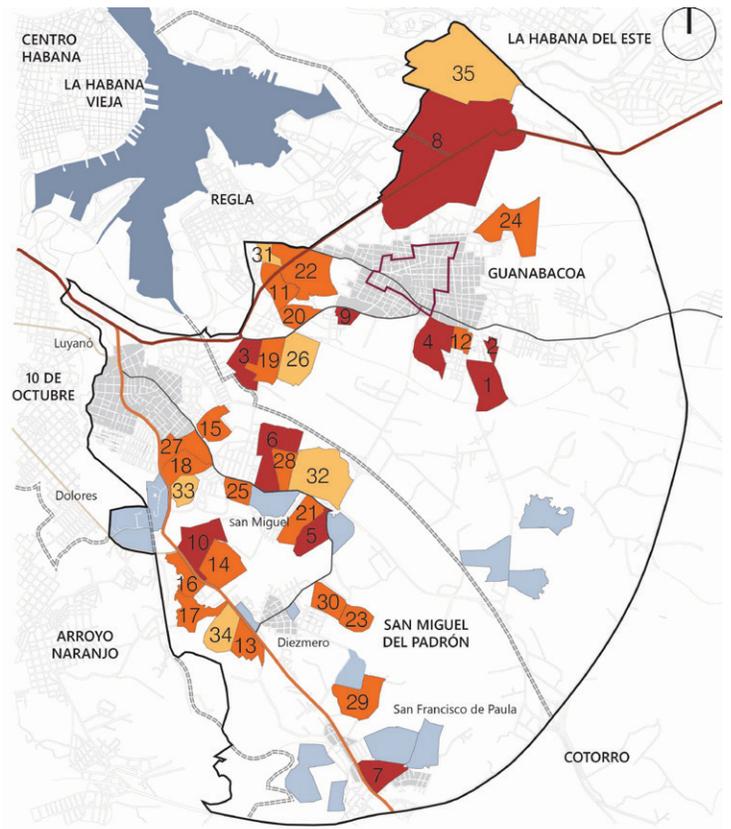
de cada reparto. Asimismo, se intentó el completamiento de datos explorando otras fuentes documentales.

Se localizaron 62 urbanizaciones y se consultaron 151 documentos de archivo, de ellos 99 expedientes de repartos y parcelaciones, cuyo análisis permitió obtener datos precisos en cuanto a fechas de construcción, proyectistas, promotores y otros aspectos de interés que facilitaron su mapeo. De igual forma, en las Actas Capitulares se consultaron 40 solicitudes de aprobación de proyectos urbanos que aportaron fechas de aprobación, propietarios, compañías urbanizadoras y elementos generales -trazado, abastecimiento de agua, drenaje pluvial, alcantarillado-, así como las principales condicionales de fabricación, datos que fueron conciliados con los obtenidos en los planos parcelarios.

Como resultado, esta investigación logró contabilizar hasta el momento 65 repartos en el centro-sur del TMG, territorio definido como Área de Estudio (ÁE). De ellos, se legalizaron tres que habían sido ejecutados clandestinamente antes de 1948, se aprobaron 62 y se construyeron 58, siendo la década de 1950, específicamente los años 1953 al 1956, los que marcaron el mayor auge urbanizador en el territorio.

El posterior trabajo de campo, en el que se emplearon diferentes técnicas (observación, recolección de datos, registros fotográficos y entrevistas), permitió reconocer los repartos ejecutados y recoger datos de los mismos, completando así la visión preliminar del proceso de urbanización en el ÁE y contribuyendo a definir la Muestra de Estudio (ME). Se decantaron las urbanizaciones de las que no se disponía de expediente en archivo, o la información sobre ellas era insuficiente para establecer su caracterización. Asimismo, se desecharon los repartos construidos fuera del marco temporal definido, aunque hayan sido legalizados en este periodo, y aquellos que no llegaron a ejecutarse.

Luego de este proceso, la ME quedó compuesta por 35 repartos (Figura 2), pertenecientes a los antiguos barrios de San Miguel del Padrón (32) y Cojímar (3), y que actualmente forman parte de los municipios Guanabacoa (9), San Miguel del Padrón (23), La Habana del Este (2) y Regla (2).



LEYENDA

- Centro Histórico de Guanabacoa. Monumento Nacional
- Delimitación del Área de Estudio
- División política-administrativa actual
- Vía rápida que comunica con el litoral costero
- Vía que comunica con el resto del país
- Vías que conectan el municipio internamente
- Vías que conectan el municipio con el resto de la ciudad
- Terrenos urbanizados en el TGM antes de 1948
- Repartos del área de Estudio aprobados entre 1948 y 1959, que no integran la Muestra de Estudio
- Repartos del área de Estudio aprobados entre 1948 y 1951
- Repartos del área de Estudio aprobados entre 1952 y 1955
- Repartos del área de Estudio aprobados entre 1956 y 1959

1. Nalón	6. Luyanó Moderno
2. Pomo de Oro	7. Emilio Mola
3. Vía Blanca	8. Residencial Bahía
4. De Beche	9. La Azotea
5. Alturas de San Miguel	10. Avenida Dolores

11. Alturas de la Vía Blanca	23. Alturas de El Mirador
12. Ampliación de Guanabacoa	24. El Roble
13. María Luisa	25. Bellavista de San Miguel o El Afán
14. Residencial La Cumbre	26. Alturas del Residencial Mañana
15. Ciudadamar	27. Residencial Carolina
16. San Matías	28. Vista Hermosa
17. Ampliación de San Matías	29. Las Piedras
18. María Cristina	30. El Mirador
19. Residencial Mañana	
20. Ampliación de Bellavista	
21. Residencial San Miguel	
22. Ampliación de Habana Nueva	

31. Avenida Rotaria	35. Residencial Veracruz
32. Residencial Monterrey	34. Residencial Vía Túnel
33. La Florida	

Figura 2. Repartos que integran el Área de Estudio. Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

La escasez de información documental disponible impidió tomar una muestra mayor. De cada reparto de la ME se realizó una ficha de inventario (Figura 3), que posteriormente permitió tabular sus características.

En la tercera etapa, a partir de los datos volcados en las fichas, se realizaron evaluaciones y análisis de la ME, cualitativos y comparativos, con un enfoque histórico-lógico. Las conclusiones a las que se arriban están basadas fundamentalmente en la consulta de fuentes primarias de información de diferente carácter.

Resultados y discusión

La Habana y Guanabacoa. Manchas conurbadas en el siglo XX

El periodo 1940-1959 marcó el clímax de la expansión capitalina hacia las zonas rurales que existían alrededor de la ciudad consolidada. La reactivación constructiva interrumpida por la crisis económica de los años treinta, se aceleró luego de 1940, fecha en que las finanzas cubanas mejoraron debido al incremento del precio del azúcar en el mercado internacional a consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. Para ese momento, ya el oeste de la ciudad se encontraba en franca expansión, los municipios Marianao y La Habana se habían conurbado, gracias a una moderna red de avenidas que permitió a una sólida burguesía residir en los nuevos y florecientes barrios periféricos.

La mancha urbana absorbió cuanto terreno quedaba disponible, llegando a tensar la infraestructura existente. Los problemas de congestión del tránsito, y la falta de estacionamiento, agua, espacios públicos, y el hacinamiento saltaban las alertas de arquitectos y urbanistas. Mientras, en la zona sureste de la bahía, el viejo centro fundacional de Guanabacoa ya desbordaba sus límites.

Desde la aprobación y entrada en vigor de la Ley Orgánica de los Municipios [10] en 1908, Guanabacoa mantuvo su composición, de siete barrios urbanos que constituían el centro tradicional de Guanabacoa -propia cabecera municipal- y sus ampliaciones, y cinco barrios rurales, grandes extensiones de terreno que agrupaban pequeños asentamientos aislados situados en las inmediaciones y que se conectaban entre ellos y con Guanabacoa por caminos vecinales.

La presión demográfica y la necesaria inversión industrial necesitaban nuevas áreas para canalizarse. Bajo el mandato presidencial de Ramón Grau San Martín (1944-1948) se materializan acciones de un Plan Regulador de La Habana. El Plan contó con la asesoría del arquitecto Pedro Martínez Inclán, que propuso como premisa fundamental, incrementar la red de avenidas primarias que mejoraran la movilidad de la ciudad

[10] El cincuentenario de la Ley orgánica de los Municipios 1908-1958. Cuadernos de Historia 65. La Habana: Oficina del Historiador de La Habana; 1958.

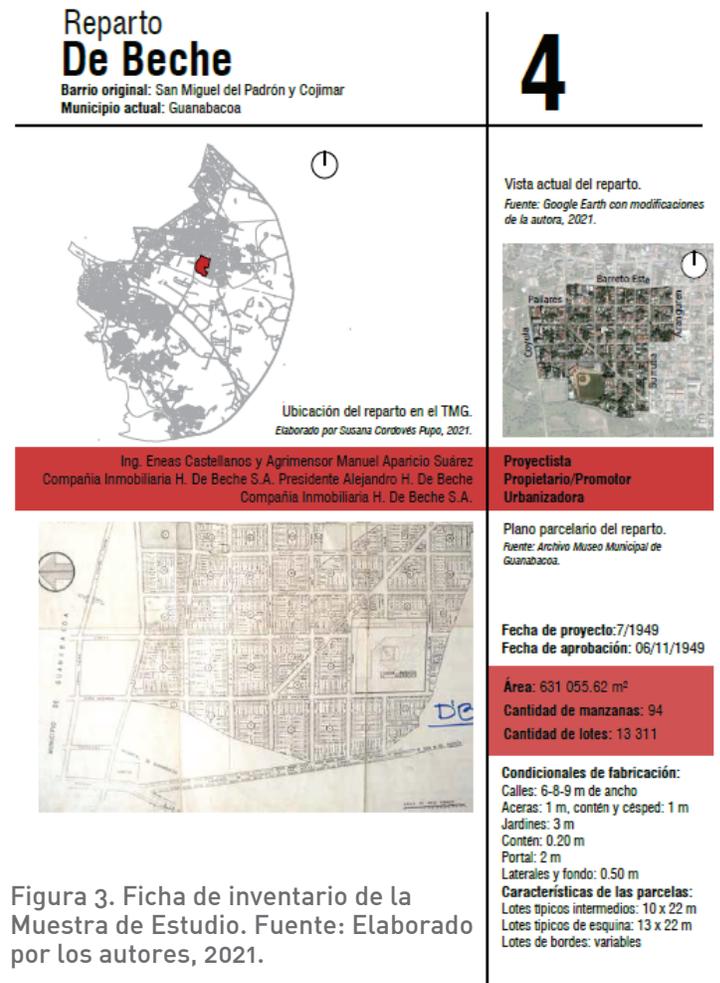


Figura 3. Ficha de inventario de la Muestra de Estudio. Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

y que revalorizaran los terrenos inmediatos para su urbanización. Dentro de este sistema de nuevas avenidas, hay dos que fueron esenciales en la conexión entre los municipios La Habana y Guanabacoa. La Vía Blanca, por el centro del territorio, que partía inicialmente de la Plazuela de Agua Dulce, y que, extendida por tramos, comunicó a La Habana con las playas del este, Matanzas y Varadero. Su importancia en la conectividad de las zonas de expansión urbana atrajo la ubicación de nuevas instalaciones, mayormente asociadas a la industria. La Avenida Dolores fue la segunda arteria relevante, ya que conectó por el sur los desarrollos residenciales del municipio La Habana con la Carretera Central hacia el interior del país.

Otra de las soluciones urbanas significativas dentro de la infraestructura vial del Plan fue la Plazuela de la Virgen del Camino, ejecutada entre 1946 y 1948, que dio respuesta al encuentro entre las calzadas de San Miguel y de Güines por el este, en su conexión con la Calzada de Luyanó proveniente del oeste, y con la Vía Blanca hacia el norte. El nodo vial resultante canalizó el intenso tránsito, aliviando los atascos que se producían frecuentemente en la Calzada de Luyanó al cruzar el viejo Puente Alcoy⁵, ampliado posteriormente. Para ese momento, una de las compañías de transporte más importantes, la Cooperativa de Ómnibus Aliados (COA), operaba en el TMG con cuatro de sus terminales. [11]

Como parte del Plan, para fomentar el desarrollo de la agricultura, la industria y el comercio, se implementaron regulaciones para las parcelaciones suburbanas que debían ajustarse a la red de vías, caminos vecinales y proyectos de utilidad pública, así como guardar relación y tener acceso a ellos. A su vez, además de la destinada a la vialidad, era obligatorio reservar el 10% de su área para parques, escuelas, mercados y otros edificios o espacios de uso público. [12] Por otro lado, para el fomento de Zonas Residenciales Económicas, las nuevas urbanizaciones debían ubicarse a una distancia no mayor de ocho kilómetros de la ciudad, centro industrial o población [13]. De ahí que estos repartos se fomentaran en torno a potentes ejes industriales, dos de los cuales, la Carretera Central y la Vía Blanca, gestados entre 1930 y 1950, atravesaban el territorio del TMG. La Avenida Monumental por el norte, que partía del Túnel de la Bahía hasta entroncar con la Vía Blanca, cerró este intenso periodo de desarrollo urbano del TGM, pues permitía conectar esas urbanizaciones en gestación en la zona denominada como La Habana del Este Metropolitana, donde surgieron los modernos repartos Vía Túnel y Parque Residencial Bahía.

Tales condicionantes favorecieron la parcelación de extensos terrenos, que unido a la ley del Seguro de Hipotecas, conocida como FHA y aprobada en 1953, alimentó el sueño de la casa propia, permitiendo a un considerable sector social adquirir terrenos y viviendas abonando pagos mensuales, financiados por entidades bancarias.

El Área de Estudio

Para seleccionar el ÁE, se establecieron como premisas: ser áreas urbanizadas y no contar con estudios previos. Como resultado quedó definida la porción centro-sur del antiguo TMG, que comprende la zona urbanizada del antiguo barrio de San Miguel del Padrón y parte del antiguo barrio de Cojímar, según el Atlas del Informe General del Censo de 1943 [14]. Posee una extensión aproximada de 9.63 km², que representa el 3.33% de los 289 km² del territorio del antiguo TMG y el 15.3% del total de su área urbanizada, incluidos sus centros históricos. Las zonas residenciales que integran el ÁE responden a patrones diversos en su concepción. Muchas fueron proyectadas por agrimensores, e ingenieros civiles y arquitectos, desde anónimos hasta renombrados y de prestigio en el país; entre ellos Francisco Pividal, Jorge Luis Echarte, Germán Delamartter-Scott Tapia, Luis Torriente Nethol, Bernardo Sánchez Montoya, Jacobo Sólon y Basilio del Real, este último, propietario de la empresa Urbanización y Fomento de Viviendas, S.A., del reparto Alturas del Mañana y de la Rotonda de Guanabacoa. [15]

[11] Cooperativa de Ómnibus Aliados, la mayor empresa de transporte de su época en Cuba. Havanacarhistory [serie en Internet]. 27 diciembre 2020 [consultado 20 diciembre 2021]. Disponible en: <https://havanacarhistory.com/2020/12/27/cooperativa-de-omnibus-aliados-la-mayor-empres-de-transporte-de-su-epoca-en-cuba/>.

[12] Parcelaciones urbanas. Decreto No. 613, de 19 de marzo de 1946. En: Valladares ÁL. Urbanismo y construcción. 2da ed. La Habana: P. Fernández y Cía; 1954. p. 559-562.

[13] Zonas Residenciales Económicas. Estimúlase con la exención de impuestos la creación de Zonas Residenciales Económicas. Decreto N°. 3213. En: Valladares ÁL. Urbanismo y construcción. 2da ed. La Habana: P. Fernández y Cía; 1954. p. 628-631.

[14] Atlas del informe General del Censo de 1943. La Habana: Dirección General del Censo de 1943, Departamento de Planos y Gráficos; 1943. Archivo del Museo Municipal de Santiago de las Vegas, La Habana.

[15] Jiménez G. Los propietarios de Cuba 1958. La Habana: Ciencias Sociales; 2007.

⁵ Ver: Consideraciones sobre el mejoramiento del tránsito de vehículos en la ciudad de La Habana (Alberto Prieto) y Los problemas del tránsito y parqueo en la ciudad de La Habana (Luis Bonich), ambos trabajos publicados en el N° 184-185 de 1948, de la revista Arquitectura, del Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba.

Análisis de la Muestra de Estudio. Definición de variables y clasificación preliminar

A los efectos de esta investigación, para determinar las variables de análisis se revisaron cuatro investigaciones del contexto nacional, cuyos alcances, temáticas y objetos de estudio son similares y analizan características de urbanizaciones [7, 16, 17, 18]. En ellas se incluye la definición de las cualidades contextuales de su emplazamiento, la estructura urbana y el equipamiento de servicios, y las características del trazado vial, de manzanas y de lotes, variables que fueron asumidas para este estudio. Los repartos de la ME se agruparon y clasificaron según tres aspectos que fueron detectados durante la pesquisa: su origen legal, su emplazamiento y su estándar, lo que facilitó su análisis y permitió lograr una mejor evaluación. (Figura 4)



Figura 4. Distribución de los repartos de la ME según su origen legal, su emplazamiento y su estándar. Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

Para determinar su origen legal, se asumió la clasificación definida por García Fortún [7], que diferencia las urbanizaciones en autorizadas y clandestinas. Según se ha podido documentar, la mayoría de los repartos analizados fueron autorizados (25, el 71.4% del total), solo se han identificado seis de ellos iniciados sin aprobación (17.2%) y que luego comenzaron su proceso de legalización. Se presume que haya sido resultado de dictarse en 1953, en el municipio de La Habana, una resolución que prohibía en lo sucesivo conceder licencias para construcciones de ninguna clase en repartos o lugares no aprobados por el Ayuntamiento [19].

Aunque el emplazamiento respondía al lugar donde estuviera la finca de origen, es posible considerar que siguieron tres patrones de ubicación en su desarrollo: adosados a la trama consolidada, adosados a vías interurbanas (calzadas y avenidas importantes), y adosados a vías suburbanas (carreteras y caminos vecinales).

A pesar de poseer un trazado irregular, con manzanas de formas geométricas diversas y calles estrechas, con giros caprichosos e inesperados, algunos nuevos repartos se convirtieron en ensanche del tejido urbano de la villa fundacional, modificando sus bordes y constituyeron prolongaciones del área consolidada de Guanabacoa⁶. En algunos casos, utilizaban la continuidad del trazado existente y de sus calles, o la forma y proporción de sus manzanas, ampliando su sección para facilitar el tránsito vial, o acomodándose a vías suburbanas salientes, como la Carretera a Santa María del Rosario.

La creación de arterias interurbanas -como Vía Blanca y Vía Monumental- o la modernización de otras ya existentes -como las calzadas de Güines y de San Miguel del Padrón-, hizo que propietarios de fincas, promotores y repartistas descubrieran las potencialidades futuras de los terrenos anexos

- [16] Batista Y. Las viviendas del Movimiento Moderno en la ciudad de Holguín [Maestría]. La Habana: Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2009.
- [17] Muñoz R. La obra del Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda en La Habana [Maestría]. La Habana: Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2015.
- [18] Rouco AJ. El legado urbano-arquitectónico residencial del Movimiento Moderno en el municipio Cerro [Maestría]. La Habana: Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, 2020.
- [19] Repartos clandestinos o repartos no aprobados. En: Valladares ÁL. Urbanismo y construcción. 2da ed. La Habana: P. Fernández y Cía; 1954. p. 599-601.

⁶ Por ejemplo, Nalón (1947), Pomo de Oro (1948), De Beche (1949) y Ampliación de Guanabacoa (1953) hacia el sureste, y El Roble (1954) hacia el norte.

a ellas. Estar adosados a estas vías posibilitó una rápida conectividad con la periferia recién urbanizada y, sobre todo, con el centro de la ciudad, factor siempre presente en la propaganda de la época para estimular la compra de sus parcelas.

El mayor número de repartos que integraban la porción sur del antiguo barrio de San Miguel del Padrón, se desarrolló a lo largo de las calzadas de Güines y de San Miguel del Padrón (20, el 29.4% del total) los cuales debieron adaptarse a sus formas sinuosas para desarrollar su propio trazado (Figura 5). Fueron escasos los nuevos repartos que se adosaron a la Carretera de Guanabacoa (hoy Calzada Vieja de Guanabacoa), proveniente de La Habana. Adosados a Vía Blanca se encuentran urbanizaciones que demostraron mejores cualidades urbanísticas y un mayor estándar. (Tabla 1)

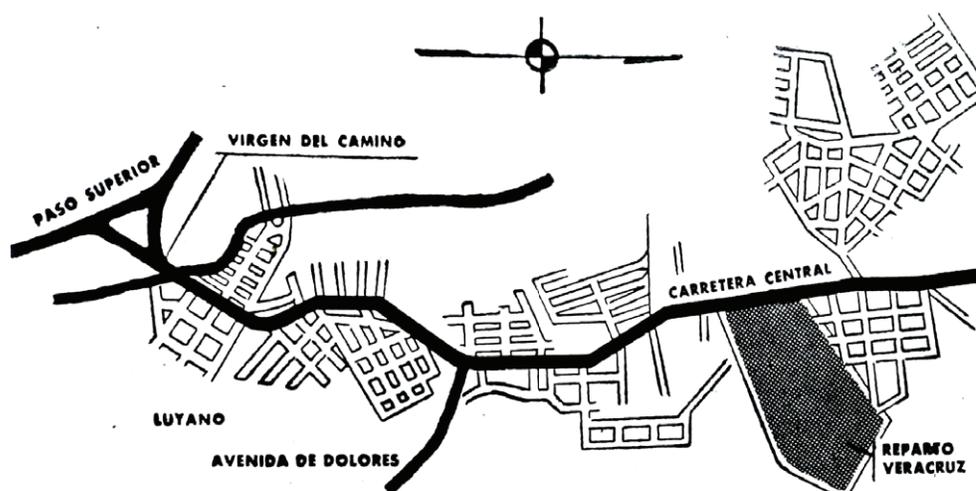


Figura 5. Ubicación del Residencial Veracruz y otros repartos adosados a la Carretera Central. Fuente: Periódico Prensa Libre, 15 de junio de 1958.

Tabla 1. Clasificación de repartos según su emplazamiento adosado a vías.

Repartos asociados a vías interurbanas (calzadas y avenidas importantes)				
Vía Blanca	Calzada de Güines (Carretera Central)	Calzada de San Miguel del Padrón	Carretera de Guanabacoa (hoy Calzada Vieja de Guanabacoa)	Vía Monumental
Parque Residencial Bahía (1951)	Emilio Mola (1950)	Luyanó Moderno (1950)	La Azotea (1951)	Residencial Vía Túnel (1958)
Alturas de la Vía Blanca (1952)	Avenida Dolores (1951)	Ciudamar (1953)	Residencial Mañana (1954)	
Avenida Rotaria (1956)	Residencial La Cumbre (1954)	Residencial San Miguel (1954)		
	Residencial Carolina (1955)	Vista Hermosa (1955)		
	La Florida (1956)	El Afán (1955)		
	Residencial Veracruz (1958)	Residencial Monterrey (1956)		
Repartos adosados a vías suburbanas (carreteras y caminos vecinales)				

Varios surgieron conectados a las carreteras a Regla, Campo Florido, Santa María del Rosario, San Francisco: Las Piedras (1955), y San Miguel del Padrón: Alturas del Mirador (1949) y El Mirador (1955).

Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

Clasificaron como adosados a vías suburbanas, aquellas parcelaciones cuya conexión con la red vial de la ciudad consolidada se establecía a través de caminos independientes del trazado urbano, la mayoría de ellos heredados del periodo colonial, que aún interconectaban pequeños pueblos y caseríos rurales de la periferia, y con la villa. Eran vías estrechas, identificadas como carreteras o caminos de carácter local, y estrechas para el flujo vehicular actual. Aunque algunas de las parcelaciones adosadas a estas vías fueron destinadas a quintas de recreo, eventualmente se urbanizaron repartos residenciales.

No existen marcadas diferencias entre las urbanizaciones del ÁE, sin embargo, durante su estudio y evaluación se pudo observar la existencia de gradaciones dentro de ese estándar. En este sentido, y aunque hubo excepciones, los repartos más próximos a la Calzada de Güines tuvieron mejores cualidades, mientras que los adosados a la de San Miguel del Padrón poseían lotes más reducidos y un carácter más modesto.

Para definir este aspecto se tomaron como elementos de base los indicados en el Decreto N°. 3213 de 1948 sobre Zonas Residenciales Económicas [13], que, entre otros aspectos generales, como el emplazamiento urbano, la gestión y el financiamiento, la dotación de servicios, y las características de las construcciones, establecía que las nuevas parcelaciones deberían contar con no menos de mil lotes, cada uno con no menos de 10 metros de frente por 25 metros de profundidad (250 m² de área).

Como resultado de lo anterior, se clasifican en repartos modestos, los de menor estándar, aquellos que, de modo general, no cumplen con lo establecido en el citado decreto (23, el 65.7% del total), y como económicos los de mayor estándar, aquellos que sí satisfacían las exigencias de la ley (12, el 34.3% del total). Los primeros fueron ocupados, generalmente, por obreros vinculados a centros productivos e industriales próximos (por ejemplo: Vía Blanca, El Afán, y Avenida Rotaria); y los últimos, por una clase media de profesionales, comerciantes y pequeños propietarios, (por ejemplo: Alturas de la Vía Blanca, Residencial Monterrey y Residencial Vía Túnel).

Características generales de los repartos de la Muestra de Estudio

Trazado vial, tramas urbanas y manzanas

Los nuevos repartos poseían diversas formas geométricas y trazados viales, como resultado de la irregularidad de los límites de las fincas de origen o las colindancias con áreas ya urbanizadas, vías de

comunicación y accidentes geográficos. Sin embargo, sus cualidades morfológicas también pueden diferenciarse según su periodo de ejecución y su estándar.

Los repartos concebidos a finales de la década de 1940, mantuvieron la cuadrícula tradicional de base cuadrada, como estructuradora del espacio urbano. De Beche y Ampliación de Guanabacoa, aprobados entre 1949 y 1953, asumieron una retícula semi cuadrada, con algunas manzanas irregulares, como aproximación a las características urbanas de la villa tradicional, cuyo fin era constituir una extensión de la trama existente. (Figura 6) Debido a que Ampliación de Guanabacoa surgió en una estrecha franja situada entre el De Beche y la Carretera a Santa María del Rosario, posee una continuidad morfológica con este, incluso en la denominación de sus calles, que los hacen parecer uno solo.

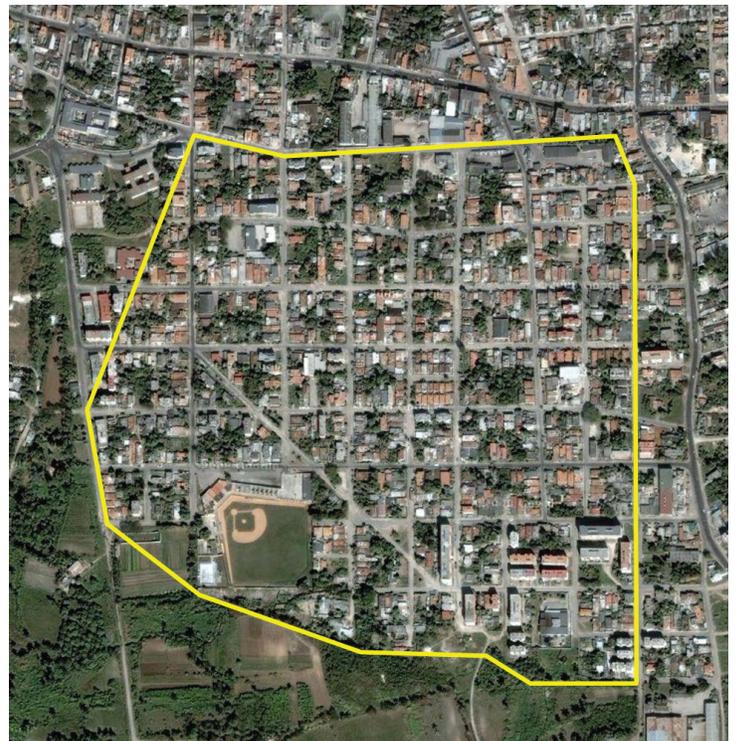


Figura 6. Vista aérea de De Beche (1949), reparto que mantuvo la cuadrícula tradicional. Fuente: Google Earth 2022, con anotaciones de los autores.

Las estructuras urbanas de Emilio Mola (1950), San Matías (construido antes de 1951 y legalizado en 1953) y otros repartos pequeños e irregulares, debieron lidiar con áreas de terreno reducidas, instalaciones pre-existentes, y linderos con vías férreas y accidentes geográficos, como ríos y afluentes, que condicionaron la concepción y diseño de su trazado.

Avanzada la década de 1950, la necesidad del aprovechamiento máximo del terreno conllevó a que propietarios, promotores y repartistas decidieran utilizar en los trazados un amanzanamiento marcadamente rectangular, una práctica extendida en otras urbanizaciones de la década [20]. Esta proporción modificó la sección de las calles, con niveles jerárquicos según el diseño del reparto, y su comunicación con las vías principales del territorio, además de que comenzaron a tener mayor connotación parterres y jardines al aumentar sus dimensiones. En el TMG, los intentos iniciales a la rectangularización de la manzana desarrollaron una retícula mixta -como en Ampliación de Guanabacoa (1953), Ampliación de Bellavista (1954) y Residencial Mañana (1954)- o rectangular de pequeñas proporciones -como El Roble (1954) y Residencial Guanabacoa (1955)-, que generaban una mayor superficie para las vías. Paulatinamente, se intensificó la experimentación, llegando a ejecutarse trazados con manzanas “estiradas”, o sea muy estrechas y de mayor longitud. (Figura 7)



Figura 7. Vista aérea de Bellavista de San Miguel o El Afán (1955), reparto con manzanas rectangulares, acentuadamente alargadas y estrechas. Fuente: Google Earth 2022, con anotaciones de los autores.

La geometría rectangular fue la más utilizada, en manzanas con disímiles conformaciones, orientaciones y dimensiones. El comportamiento de la relación ancho-largo osciló entre 1-2 hasta 1-5, lo que resultaba en piezas urbanas excesivamente extensas y generaba largos recorridos. Predominaron las longitudes entre 100 y 175 m, aunque en algunos casos excepcionales alcanzaron 296 m (Parque Residencial Bahía) y 298 m (Residencial Veracruz). El rango en sus anchos se mantuvo entre 40 y 70 m, con predominio de los 50 m. Esta menor variabilidad en los anchos de las manzanas posibilitaba la contención de dos lotes de 20-35 m de profundidad, cada uno con frente a la calle opuesta, característica que conducía a la más absoluta homogeneización del loteo, y favorecía la construcción de viviendas modelo para su venta. Tal variedad, hizo que las manzanas pudieran contener cualquier cantidad de lotes, desde 26 en las más pequeñas hasta el doble en las grandes. (Figura 8)

[20] Muñoz R, Rouco AJ. La periferia habanera 1940-1960: una mirada a su retícula urbana. AU [Internet]. 2019 [consultado: 25 de octubre 2021]; 40(3):[5-20 pp.]. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/558/526>.

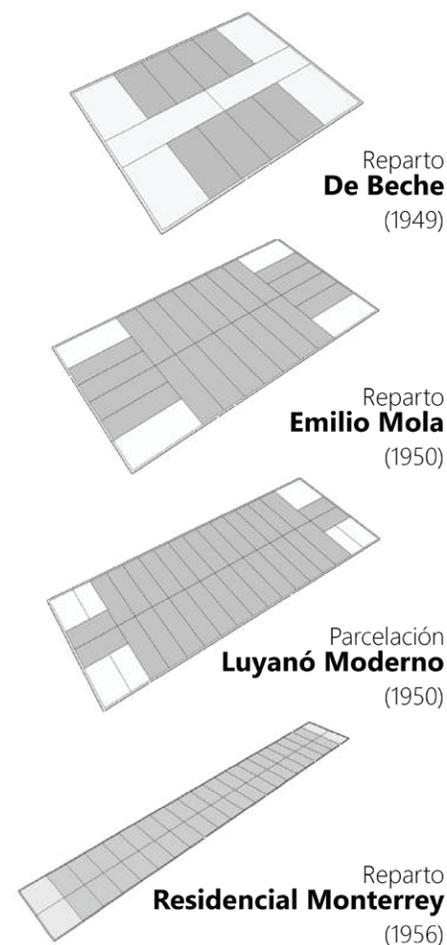


Figura 8. Manzanas típicas de repartos seleccionados, con su lotificación modular. Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

En cuanto a la lotificación, se observan parcelaciones económicas, que cumplieran con el mínimo de 250 m² establecido por la ley [12], como Emilio Mola, Ampliación de Guanabacoa, Ampliación de San Matías y El Roble. En algunos repartos, el lote típico sobrepasaba esta cifra de manera significativa, como en Parque Residencial Bahía (280 m²), Residencial Monterrey (308 m²), Nalón (322 m²), Residencial Guanabacoa (entre 362-452 m²) y Alturas de la Vía Blanca (450 m²), con frentes que oscilaban entre 10 y 15 m. Sin embargo, en la mayoría de las urbanizaciones se manejaron cifras inferiores a estas, incluso por debajo de 200 m², con frentes de 8.48 m o inferiores. (Figura 9) En el diseño del loteo se buscaba la mayor cantidad de parcelas con dimensiones y emplazamiento similares, con una proporción de frente-profundidad de 1:2.5 y 1:3, que facilitara su rápida ocupación con viviendas modelo. (Figura 10)

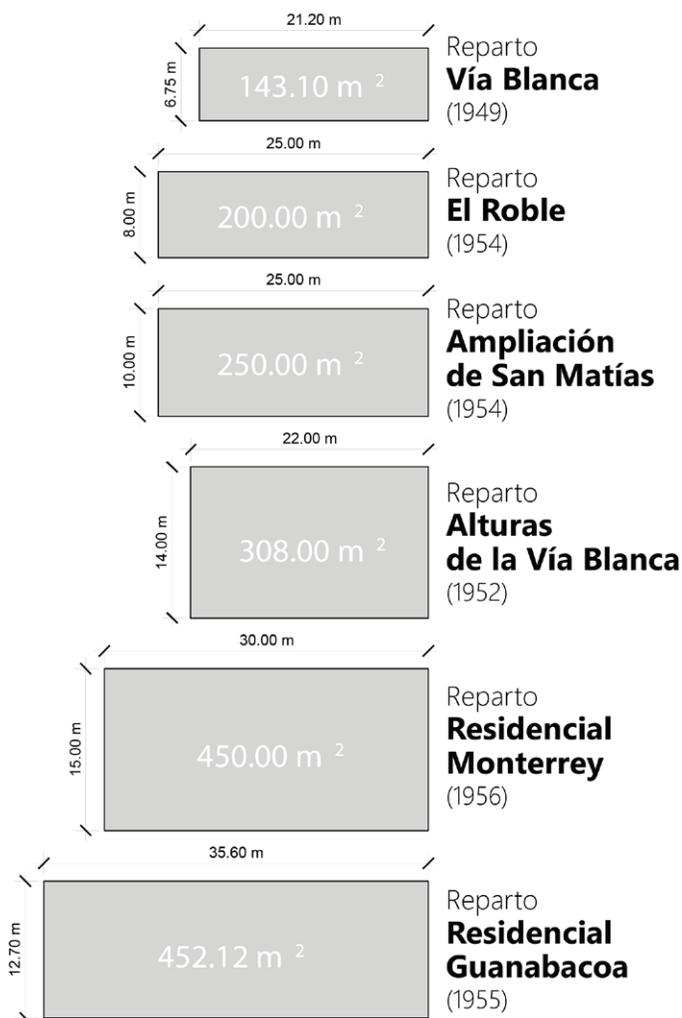


Figura 9. Tipos de lotes regulares en repartos seleccionados, donde se constata la diferenciación de estándar. Fuente: Elaborado por los autores, 2021.



Figura 10. Modelos de vivienda seriada construidos en repartos del TMG. De mayor estándar: Residencial Alturas de Mañana (arriba) y de menor estándar: De Beche (abajo). Fuente: Alexis J. Rouco, 2019.

A su vez, en sentido general, los trazados viales pueden clasificarse por su geometría en regulares, irregulares y libres. Los regulares generaban manzanas cuadradas, semi cuadradas y rectangulares, en una retícula ortogonal que cubrían toda el área del terreno disponible y culminaba en los bordes con manzanas incompletas. Los irregulares, en un afán de adaptación a las terminales de vías de las urbanizaciones colindantes, accidentes geográficos y otras pre-existencias, generaban manzanas trapezoidales, romboides, o con bordes sinuosos o curvos, aunque también podían contener algunas ortogonales. Los de trazado libres, fueron condicionadas por la naturaleza del lugar (topografía irregular, accidentes naturales o arbolado exuberante); y en aras de aprovechar los factores climáticos, visuales y paisajísticos, sus calles se flexionaron siguiendo diversos recorridos. Inevitablemente recuerdan la sinuosidad de algunos barrios del oeste de la ciudad de las primeras décadas del siglo XX fomentados para las clases media y alta de la sociedad, influenciados por el movimiento de la ciudad jardín [21].

A medida que el proceso de urbanización se intensificó, las nuevas parcelaciones fueron rellenando los espacios disponibles en ambos bordes de las vías interurbanas, suburbanas o locales, fundamentalmente las calzadas de Güines y de San Miguel del Padrón, hasta ocupar una franja que se desarrollaba hacia el interior del territorio. En este proceso de ocupación, se observan varios tipos de trama urbana: abierta, cerrada y mixta. (Figura 11)



[21] Álvarez Á. De cuando la retícula ortogonal era considerada ineficaz y aburrida. *Planificación Física*. 2006;(11):14-22.

Figura 11. Tipos de trama urbana en repartos seleccionados: a) abierta (Ciudamar), b) cerrada (Residencial Monterrey) y c) mixta (La Florida). Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

Los repartos con trama abierta permitían su futura ampliación, o ser continuadas por otra parcelación, utilizando el trazado de las calles ya construidas. En estos casos, las franjas de contacto entre ambas tramas se convertían en zonas de costura con escasas incongruencias, de modo que los recorridos se extendían y se facilitaba la interconexión entre lo existente y lo nuevo. Las parcelaciones cerradas estaban conformadas por grupos de manzanas que se conectaban con la ciudad solo por un punto. Generalmente, el acceso a la urbanización se realizaba por una calle o avenida cercana, que conectaba todas las manzanas a través de un recorrido circular o sinuoso, dejando solo una hilera de lotes de borde en su límite perimetral. Los repartos de trama mixta mezclaron atributos de las variantes anteriores, su calle principal es un lazo que entra y sale tras recorrer todas las manzanas, mientras que son atravesados por calles transversales. En sentido general, sus estructuras ofrecieron sentido y orientación, y debido a que las urbanizaciones no eran muy extensas (generalmente se aproximaban a los mil lotes), la mayoría de sus recorridos tienden a ser cortos y peatonales, a escala caminable. (Tabla 2)

Tabla 2. Clasificación de los repartos de la ME según trazados viales y trama urbana.

Trazados viales		
Regulares	Irregulares	Libres
Vía Blanca (1952)	Avenida Dolores (1951)	Residencial Veracruz (1958)
Ampliación de San Matías (1953)	María Cristina (1953)	
El Roble (1954)	Residencial Carolina (1955)	
Trama urbana		
Abierta	Cerrada	Mixta
De Beche (1949)	Residencial Monterrey (1956)	Avenida Dolores (1951)
Luyanó Moderno (1950)	El Afán (1955)	Residencial La Cumbre (1954)
Residencial Mañana (1954)	Vista Hermosa (1955)	
	La Florida (1956)	
	Residencial Veracruz (1958)	

Fuente: Elaborado por los autores, 2021.

Infraestructura y equipamiento de servicios

Un recurso empleado para estimular la compra de solares en varios repartos fue exaltar los elementos técnicos de su infraestructura, como el alumbrado público, los eficientes sistemas de alcantarillado y suministro de agua⁷, e incluso la existencia de una red telefónica directa. Las parcelaciones de mayor estándar como Residencial Monterrey y Vía Túnel, gozaron de más propaganda mediática en catálogos y anuncios de prensa. Sus calles asfaltadas y alumbradas con luces de mercurio [22], poseían un ancho de 14.50 m, con aceras de 1.25 m y parterres de 3 m [23]. Las avenidas del Gran Residencial Vía Túnel poseían 16, 20, 30 y hasta 50 metros de ancho [24].

Por otro lado, cada nueva urbanización debía contar con un sistema de servicio público a diferentes escalas, que permitiera en cierta medida su independencia de la ciudad. En la ME se observan tres modos diferentes de resolver por promotores y proyectistas el emplazamiento del 10% del área establecida para servicios procomunales dentro de las urbanizaciones: por localización previa, por selección posterior y por zonificación integral.

En algunos repartos, desde el proyecto, se reservaban para el Ayuntamiento manzanas completas o grupos de lotes de grandes dimensiones situados en hilera, ya fuera en áreas centrales o con frente a la vía importante a la que se adosaba el reparto. (Figura 12) En otras parcelaciones, los emplazamientos elegidos no siempre eran los más adecuados para situar servicios públicos,

- [22] Residencial Monterrey ¡una obra ejemplar! Prensa Libre. 19 enero 1958; 8.
- [23] ¡La mejor oferta de todas! Ya hay nuevamente casas disponibles. Prensa Libre. 30 junio 1957; 3.
- [24] Morales R. El ocaso del millonario negocio de la Gran Habana del este: publicidad y realidad. Proyecto Estudio Memoria Histórica del Cartel Cubano. Historia, Arte y Comunicación [serie en Internet]. [Consultado 20 diciembre 2021]. Disponible en: <https://m.monografias.com/trabajos93/ocaso-del-millonario-negocio-gran-habana-del-este/ocaso-del-millonario-negocio-gran-habana-del-este.shtml>.



Figura 12. Calzada de San Miguel del Padrón, eje vial importante con servicios asociados a sus bordes. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas.

⁷ En Actas Capitulares de los repartos del periodo, se especifica que el suministro de agua provendrá del Acueducto de Guanabacoa, obra impulsada también por la alcaldía de Villalobos.

pues generalmente se relegaban para ello lugares extremos del reparto y lotes irregulares o residuales que no eran favorables para la inversión inmobiliaria. En muchos casos el completamiento de los servicios fue asumido posteriormente por la iniciativa privada, con comercios de diferente tipo, bodegas, tiendas, farmacias, peluquerías, entre otros, que se situaban en pequeños lotes de esquina y en plantas bajas de edificios multifamiliares.

Algunas urbanizaciones de mayor estándar fueron concebidas mediante una zonificación integral, que incluía en su diseño la ubicación de un centro comercial, escuela, servicios básicos y un sistema de plazas, parques y otras áreas libres. El Parque Residencial Bahía (1951) se organizó a partir de la Plaza del Este, gran espacio urbano de forma circular desde donde partían avenidas arboladas que permeaban el reparto⁸. Otros grandes parques verdes ocupaban manzanas completas o mitades de ellas, y estaban distribuidos uniformemente en la urbanización. Años más tarde, el Residencial Vía Túnel (1958), como parte integrante de la futura Gran Habana del Este Metropolitana, símbolo del estatus de modernidad al que aspiraba la capital en la década de 1950, fue concebido con criterio de ciudad y bajo los preceptos urbanísticos del Movimiento Moderno. La urbanización se basaba en una distribución por sectores vecinales con áreas irregulares, que segregaba la industria, el comercio, la residencia y la administración. Estas estructuras urbanas definían vecindarios destinados mayormente a uso residencial, que incluían parque, comercio local, zona escolar y otros servicios vinculados al hábitat. También planificó amplios estacionamientos y áreas verdes distribuidas uniformemente en isletas de vías, interiores de las manzanas y bordes del reparto⁹. Asimismo, las regulaciones dejaban clara la prohibición de construcciones hoteleras y casinos en el área. [8, 24] (Figura 13)

El final del boom urbanizador

Durante la década del 50 se presentaron ante el Ayuntamiento Municipal de Guanabacoa numerosos proyectos de urbanización. Sin embargo, algunos no llegaron a construirse, quedando solo como propuestas en planos y memorias descriptivas, como los repartos Alturas del Lucero (1951) y Ciudad Gráfica (1956). En tanto, otras parcelaciones fuera las áreas de estudio, también quedaron inconclusas en su trazado y ocupación, sobre todo las ubicadas en el litoral.

En 1959, las medidas establecidas por el Gobierno Revolucionario frenaron la venta de terrenos y propiedades urbanas. El 7 de abril de este mismo año se aprobó la Ley N°. 218 sobre los Solares Yermos, que estipuló su venta forzosa para el fomento de viviendas y edificaciones de utilidad pública [25]. El traspaso al Estado de las empresas privadas dedicadas al negocio inmobiliario motivó el éxodo de un número significativo de propietarios de compañías urbanizadoras y profesionales de la construcción, fuerza impulsora de los desarrollos urbanos en la época. [26].

En general, las acciones estatales acometidas en el TGM estuvieron dirigidas al completamiento de las urbanizaciones existentes, unas con un grado de ocupación mayor que otras, y, por lo tanto, fue necesario terminar lo que aún faltaba por ejecutar: infraestructura técnica, pavimentación de viales y aceras, áreas de parques, zonas de servicios comunales, comercios y escuelas. De esta forma, se buscó incrementar en el territorio las obras de utilidad públicas deficitarias, para beneficio de las mayorías sociales. La intervención posterior en las parcelaciones heredadas alteró la lotificación prevista.

[25] Ley sobre los solares yermos. Revolución. 8 abril 1959; 14.

[26] Muñoz R. La arquitectura habanera de los años 60. Edificios y espacios públicos para todos. Revista Arquitectura y Urbanismo [Internet]. 2017 [consultado: 25 de octubre 2021]; 40(1):61-74 pp.]. Disponible en: <https://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/399/374>.



Figura 13. Promoción del Residencial Vía Túnel, donde se muestra su zonificación urbana en sectores funcionales. Fuente: Periódico Prensa Libre, 2 de febrero de 1956.

⁸ Ver: Plano parcelario del Parque Residencial Bahía (1950). Expediente N°. 121, del Fondo de Parcelarios de Archivo de la Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana.

⁹ Ver: Plano parcelario del reparto Residencial Vía Túnel (1957). Expediente N°. 260, del Fondo de Parcelarios de Archivo de la Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana.

Conclusiones

El crecimiento del TGM se produce paralelo a la expansión de otras áreas urbanas de la ciudad, fruto de condicionantes demográficas, políticas y económicas que demandaron y condicionaron ese desarrollo. Dentro de este contexto, los resortes iniciales para el incremento urbano de este lado de la ciudad y su conurbación con el municipio de La Habana, fueron la apertura de nuevos ejes viales como Vía Blanca y la Avenida Dolores, unido a otras obras de infraestructura concebidas dentro del Plan Regulador de La Habana impulsado por Ramón Grau San Martín (1944-1948) y la posterior apertura del túnel bajo la bahía de La Habana.

El impacto de esta infraestructura revalorizó los terrenos, fundamentalmente los situados próximos a las vías interurbanas (calzadas y avenidas importantes), estableciendo diferentes precios en el mercado inmobiliario. En el ÁE se observó una gradación en el estándar de las urbanizaciones que permitió clasificarlas en modestas y económicas. Según los aspectos evaluados, se pudo comprobar que los repartos del sur acogieron fundamentalmente a sectores sociales de estratos populares y medios vinculados a nuevas industrias instaladas en los ejes, facilitado por los bajos precios de los terrenos, mientras que al norte se fomentaron repartos asociados a la Vía Blanca y Monumental por la conexión con el este, dirigidos a los sectores medios como consta en las propagandas comerciales de la época, cuyos precios de mercado fueron más altos.

El trabajo documental permitió concluir que entre 1948 y 1959 se aprobaron, construyeron o legalizaron 68 desarrollos residenciales en el TMG. Según se ha podido documentar, la mayoría de los repartos analizados fueron autorizados (71.4%). Solo entre 1953 y 1956, se concibieron 31 (45.6%), siendo este lapso el de mayor auge urbanizador en el territorio. La muestra de estudio final permitió comprobar que de los 35 repartos analizados, la mayor parte se ubicó en el barrio de San Miguel del Padrón (32), básicamente a largo de las calzadas de Güines y de San Miguel del Padrón (47.1%).

Los nuevos repartos poseen diversidad de formas geométricas y trazados viales, derivados de los límites de las fincas de origen o las colindancias con áreas ya urbanizadas, vías de comunicación y accidentes geográficos. Sus tramas urbanas y trazados viales asumieron desde la cuadrícula tradicional hasta un amanzanamiento marcadamente rectangular. Este patrón de manzanas condujo a la más absoluta homogeneización del loteo, que favoreció la construcción de viviendas modelo para su venta, práctica utilizada por los urbanizadores que es apreciable también en otras áreas de la ciudad.



Alexis J. Rouco Méndez

MSc. Arquitecto, Profesor del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, CUJAE. La Habana, Cuba.

E-mail: ajroucos8@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-5296-8185>



Ruslan Muñoz Hernández

Doctor Arquitecto, Profesor del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, CUJAE, La Habana, Cuba.

E-mail: ruslan@arquitectura.cujae.edu.cu

<https://orcid.org/0000-0002-8441-4133>



Susana Cordovés Pupo

Arquitecta, Docente del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, CUJAE. La Habana, Cuba.

E-mail: susanaco@arquitectura.cujae.edu.cu

<https://orcid.org/0000-0002-2493-5850>

DECLARACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE LOS AUTORES

Alexis Jesús Rouco Méndez, <https://orcid.org/0000-0001-5296-8185>

Conceptualización, administración del proyecto, análisis formal, investigación, metodología, visualización, redacción (borrador original, revisión y edición).

Ruslan Muñoz Hernández, <https://orcid.org/0000-0002-8441-4133>

Conceptualización, administración del proyecto, análisis formal, investigación, metodología, visualización, redacción (borrador original, revisión y edición).

Susana Cordovés Pupo, <https://orcid.org/0000-0002-2493-5850>

Análisis formal, investigación, visualización.

DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses que pongan en riesgo la publicación del artículo.



Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)