



# Guanabacoa,

## Término Municipal de La Gran Habana [1948-1959]<sup>[1]</sup>

Guanabacoa,  
 Municipality of Greater Havana  
 [1948-1959]

Guanabacoa,  
 Município da Grande Havana  
 [1948-1959]

Guanabacoa,  
 municipalité de la Grande Havane  
 [1948-1959]

Plaza de la Virgen del Camino (1948).  
**Fuente:** Archivo fotográfico del Ministerio de  
 Obras Públicas (MOP).

**Recibido:** 21/07/2022  
**Aprobado:** 04/05/2023

### Cómo citar este artículo:

Muñoz Hernández, R; Rouco Méndez, A. J.  
 y Cordovés Pupo, S. Guanabacoa, Término  
 Municipal de La Gran Habana [1948-1959].  
*Bitácora Urbana Territorial*, 33 (II): 153-165.  
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v33n2.103857>

### Autores

#### Susana Cordovés Pupo

Departamento de Arquitectura y  
 Urbanismo, Facultad de Arquitectura,  
 Universidad Tecnológica de La  
 Habana José Antonio Echeverría,  
 Cujae  
[susanaco@arquitectura.cujae.edu.cu](mailto:susanaco@arquitectura.cujae.edu.cu),  
[susicp98@gmail.com](mailto:susicp98@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-2493-5850>

#### Ruslan Muñoz Hernández

Departamento de Arquitectura y  
 Urbanismo, Facultad de Arquitectura,  
 Universidad Tecnológica de La  
 Habana José Antonio Echeverría,  
 Cujae  
[ruslanmunoz@gmail.com](mailto:ruslanmunoz@gmail.com), [ruslan@arquitectura.cujae.edu.cu](mailto:ruslan@arquitectura.cujae.edu.cu)  
<https://orcid.org/0000-0002-8441-4133>

#### Alexis Jesús Rouco Méndez

Departamento de Arquitectura y  
 Urbanismo, Facultad de Arquitectura,  
 Universidad Tecnológica de La  
 Habana José Antonio Echeverría,  
 Cujae  
[ajroucos8@gmail.com](mailto:ajroucos8@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0001-5296-8185>

[1] La investigación se inició en 2020 y concluyó en 2022, y es autofinanciada por los autores dentro del Grupo de Investigación Conservación del Patrimonio.

## Resumen

---

El antiguo Término Municipal de Guanabacoa (TMG) constituyó el tercer municipio en importancia dentro de la ciudad de La Habana durante el periodo republicano, debido a una rápida expansión urbana experimentada entre 1940 y 1960. Por medio de la revisión de fuentes documentales de diverso carácter y con el empleo de métodos de análisis mixtos, apoyado por el trabajo de campo y el análisis histórico-lógico, el artículo busca exponer y precisar los antecedentes y factores que condicionaron su desarrollo urbano entre 1948 y 1959, y su relación con el crecimiento de la ciudad de La Habana, con el propósito de obtener una visión más amplia e integral de esta evolución. Se concluye que la materialización del amplio Plan de Obras Públicas impulsado por el gobierno de Ramón Grau San Martín, fue el motor dinamizador que abrió el camino del municipio a la modernidad, propició la expansión industrial y el surgimiento de nuevos desarrollos residenciales, amparados en un amplio marco legislativo que favoreció el crecimiento y condujo a la conurbación con la marcha urbana metropolitana.

**Palabras clave:** desarrollo urbano, conurbación, La Habana

## Autor

---

### Ruslan Muñoz Hernández

Arquitecto, Máster en Vivienda Social. Doctor en Ciencias Técnicas; Decano de la Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, Cujae; Profesor Auxiliar de Teoría e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo; Grupo de Investigación Conservación del Patrimonio; Miembro de Docomomo Cuba.

### Alexis Jesús Rouco Méndez

Arquitecto, Máster en Vivienda Social; Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, Cujae; Profesor Auxiliar de Diseño arquitectónico y Urbano; Grupo de Investigación de Diseño; Grupo de Investigación Conservación del Patrimonio; Miembro de Docomomo Cuba.

### Susana Cordovés Pupo

Arquitecta, estudiante de la Maestría Hábitat y Pobreza Urbana en América Latina, UBA; Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, Cujae; Publicaciones: Los repartos residenciales del Término Municipal de Guanabacoa [1948-1959] (AU, 2022).

## Abstract

---

The former Municipality of Guanabacoa (TMG) was the third most important municipality within the city of Havana during the republican period, due to a rapid urban expansion experienced between 1940 and 1960. Through the review of documentary sources of diverse character and with the use of mixed methods of analysis, supported by field work and historical-logical analysis, the article seeks to expose and specify the background and factors that conditioned its urban development between 1948 and 1959 and its relationship with growth of the city of Havana, with the purpose of obtaining a broader and more comprehensive vision of this evolution. It is concluded that the materialization of the broad Public Works Plan promoted by the government of Ramón Grau San Martín, was the driving force that opened the way for the municipality to modernity, fostered industrial expansion and the emergence of new residential developments, protected by a broad legislative framework that favored growth and led to the conurbation with the metropolitan urban march.

**Keywords:** urban development, conurbation, La Habana

## Résumé

---

L'ancienne municipalité de Guanabacoa (TMG) était la troisième municipalité la plus importante de la ville de La Havane pendant la période républicaine, en raison d'une expansion urbaine rapide vécue entre 1940 et 1960. Grâce à l'examen de sources documentaires de caractère divers et avec la utilisant des méthodes d'analyse mixtes, appuyées par un travail de terrain et une analyse historico-logique, l'article cherche à exposer et à préciser le contexte et les facteurs qui ont conditionné son développement urbain entre 1948 et 1959 et sa relation avec la croissance de la ville de La Havane, avec le dans le but d'avoir une vision plus large et plus complète de cette évolution. Il est conclu que la matérialisation du vaste plan de travaux publics promu par le gouvernement de Ramón Grau San Martín, a été le moteur qui a ouvert la voie à la modernité de la municipalité, a favorisé l'expansion industrielle et l'émergence de nouveaux développements résidentiels, protégés par un cadre législatif large qui a favorisé la croissance et conduit à l'agglomération avec la marche urbaine métropolitaine.

## Resumo

---

O antigo Município de Guanabacoa (TMG) foi o terceiro município mais importante da cidade de Havana durante o período republicano, devido a uma rápida expansão urbana experimentada entre 1940 e 1960. Através da revisão de fontes documentais de caráter diverso e com a Utilizando métodos mistos de análise, apoiados em trabalho de campo e análise histórico-lógica, o artigo busca expor e especificar os antecedentes e fatores que condicionaram seu desenvolvimento urbano entre 1948 e 1959 e sua relação com o crescimento da cidade de Havana, com a objetivo de obter uma visão mais ampla e abrangente dessa evolução. Conclui-se que a materialização do amplo Plano de Obras Públicas promovido pelo governo de Ramón Grau San Martín, foi o motor que abriu caminho para a modernidade do município, fomentou a expansão industrial e o surgimento de novos empreendimentos residenciais, protegidos por um amplo quadro legislativo que favoreceu o crescimento e levou à conurbação com a marcha urbana metropolitana.

**Palavras-chave:** desenvolvimento urbano, conurbação, A Havana

The logo features a stylized white 'B' on a grey background, followed by the text '33(2)' in a bold, sans-serif font.

**Guanabacoa,**  
Término Municipal de La Gran Habana [1948-1959]

**Mots-clés:** développement urbain, agglomération, La Habana

*La presente investigación centra su estudio en la evolución urbana del antiguo Término Municipal de Guanabacoa (TMG), un territorio integrado por los actuales municipios Guanabacoa y San Miguel del Padrón, La Habana del Este, casi totalmente, y una porción de Regla. La expansión de sus derroteros administrativos lo convirtió en uno de los términos municipales más importante de la provincia y la ciudad de La Habana*

## Introducción

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial y hasta 1960, La Habana experimentó una acelerada urbanización de su periferia, generada por un notable aumento de su población. En este proceso se rellenaron las áreas intersticiales de la ciudad consolidada y los espacios libres que habían quedado entre sus ejes de crecimiento. La flexibilidad de un marco legal que favoreció la construcción y el incremento del transporte privado acompañaron este desarrollo, caracterizado por la individualidad del hábitat.

Esta expansión es ampliamente apreciable en los mapas que la documentan de manera periódica, sobre todo hasta 1930. Para las siguientes décadas, la información gráfica se fragmenta y se dispersa. Curiosamente, el periodo que constituyó el segundo momento de mayor crecimiento de la urbe en el siglo XX es el menos documentado, no solo gráficamente. Entre los tantos fragmentos de su historia urbana que continúan pendientes de exploración, se encuentran los desarrollos urbanos de las áreas alejadas de los centros consolidados, que formaron parte de la expansión entre las décadas de 1940 y 1960. Durante este periodo, fueron conquistándose las periferias de forma acelerada, en una etapa en que la ciudad poseía dimensiones y complejidades de escala metropolitana. Si bien existe una voluminosa bibliografía que documenta, con diferentes alcances, los procesos de urbanización de la ciudad, para nada es un tema agotado, pues aún existen vacíos dentro de la literatura especializada<sup>[2]</sup>.

Aunque constituyen miradas muy generales, o solo enfatizan determinadas áreas que por su centralidad ilustran o concretan algunos elementos de estos procesos de crecimiento, varias publicaciones resultan importantes, como los estudios territoriales referidos a La Habana, desarrollados entre 2002 y 2005 por el Instituto de Historia de Cuba (IHC), y que forman parte del Proyecto Nacional de Historias Provinciales y Municipales<sup>[3]</sup>; el texto *La Habana Ciudad Azul. Metrópolis cubana*, del historiador Rolando J. Rensoli (2015); y *El patrimonio urbano del sur de La Habana*, de la historiadora del arte Yaneli Leal (2020), que aporta una visión más amplia e integral de la evolución urbana del sur del antiguo municipio de La Habana.

La presente investigación centra su estudio en la evolución urbana del antiguo Término Municipal de Guanabacoa (TMG), un territorio integrado por los actuales municipios Guanabacoa y San Miguel del Padrón, La Habana del Este, casi totalmente, y una porción de Regla. La expansión de sus derroteros administrativos lo convirtió en uno de los términos municipales más importante de la provincia y la ciudad de La Habana. Varios estudios se han acercado al territorio, principalmente de Guanabacoa como núcleo fundacional, desde análisis históricos hasta investigaciones

[2] Sobre este segundo momento de gran expansión urbana, autores cubanos como María Victoria Zardoya y Enrique Fernández, el arquitecto italo-argentino Roberto Segre, el geógrafo español Gabino Ponce Herrero y arquitecto español Francisco Gómez Díaz entre otros, han contribuido con otros trabajos.

[3] Véase: *Ciudad de La Habana, La identidad de la provincia y sus municipios* (2006), multimedia publicada por la Oficina de Asuntos Históricos del Comité Provincial PCC de Ciudad de La Habana.

de rehabilitación y rescate de su amplio patrimonio material e inmaterial. Estos análisis se han centrado fundamentalmente en los períodos de consolidación y desarrollo de la antigua villa entre los siglos XVIII<sup>[4]</sup> y XIX (Rodríguez, 1992).

En 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, mientras que a partir de la década siguiente cobró importancia el litoral norte al potenciarse como zona turística. Diversas circunstancias influyeron en este rápido ascenso, cuya población en el censo de 1953 alcanzaba los 112,333 habitantes (Rensoli, 2015). Sin embargo, poco se ha documentado sobre este desarrollo histórico urbano en el siglo XX, solo se han encontrado investigaciones y textos (Robaina, 2006; García, 2007; García, 2009) que no han sido publicados y cuyo alcance es limitado.

El trabajo se propuso precisar los antecedentes y factores que condicionaron el desarrollo urbano del antiguo TMG y su relación con el desarrollo urbano de la propia ciudad, con el propósito de obtener una visión más amplia e integral de esta evolución y visibilizar el crecimiento urbano hacia el sureste de La Habana.

## Materiales y Métodos

---

Los resultados que se muestran forman parte de una investigación mayor, en curso, sobre el desarrollo histórico urbano de la ciudad de La Habana y sus términos municipales durante el siglo XX, y se fundamentan en la consulta de fuentes primarias de diferente carácter. La investigación se desarrolló en tres etapas y en ella se emplearon métodos combinados, cuantitativos y cualitativos. El artículo expone lo referido al antiguo TMG, sobre el cual se realizó una búsqueda y recopilación de información relacionada con el contexto de su evolución urbana y los territorios que lo conformaron, en relación y como parte del propio crecimiento de la ciudad de La Habana.

Como límite geográfico quedó definido el territorio del antiguo TMG, hoy compartido por los municipios actuales de Guanabacoa, San Miguel del Padrón, La Habana del Este y Regla. Como límite temporal se

tomó 1948-1959, por constituir el período de mayor actividad urbanizadora y de ocupación en el TMG, bajo la gestión de la alcaldía José C. Villalobos y Olivera, que propició un intenso desarrollo vial e industrial.

Con vistas a la identificación y caracterización de las urbanizaciones concebidas y ejecutadas en el periodo de estudio, se partió de la consulta, procesamiento e interpretación de la documentación de archivo disponible en el Museo Municipal de Guanabacoa, en la Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de La Habana, y en los fondos documentales de la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí. Se revisaron las Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa, y los proyectos urbanos contenidos en 99 expedientes de parcelaciones y repartos pertenecientes a los actuales municipios Guanabacoa, San Miguel del Padrón, La Habana del Este y Regla, lo que contribuyó a corroborar documentalmente la intensidad del rápido proceso de urbanización del territorio entre 1948 y 1959. Paralelamente, y con el fin de precisar y fortalecer un primer acercamiento a este proceso histórico, el trabajo se nutrió de un constante mapeo de la información, apoyado en un intenso trabajo de campo y en la elaboración de fichas de cada reparto.

## Guanabacoa: de Villa a Término Municipal. Formación de Barrios Urbanos y Rurales

---

Tras ser fundada en 1554, como asentamiento solo para aborígenes<sup>[5]</sup>, Nuestra Señora de la Asunción de Guanabacoa fue consolidándose hasta el siglo XVIII. En 1743 se le confirió el título de villa, aunque desde la primera mitad del siglo XVI, para referirse a ella, ya se utilizaban indistintamente los términos de ciudad, villa o pueblo. (De las Cuevas y Rey, 2015). Su trazado urbano durante el siglo XVII, se gestó con un marcado carácter espontáneo y alejado del ideal urbano iberoamericano, que se regía por las designaciones de las Leyes de Indias. En el siglo XVIII, se consolidó el sistema de edificios religiosos, con la construcción de la Iglesia Conventual de Santo Domingo y el Conjunto de los Escolapios, así como un sistema de pequeñas plazuelas (Rodríguez, 1992). Para el XIX, se fueron introduciendo paulatinamente los cambios propios del

[4] 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.

[5] La fundación de pueblos para indios libertos estaba amparada jurídicamente por una ley promulgada en Cigales por el emperador Carlos V, el 21 de marzo de 1551, y aparece en la Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias.

concepto de ciudad neoclásica y ciudad de higiene; su conexión por ferrocarril y la apertura de nuevos caminos habían llevado a un incremento de su población y, por ende, a una expansión de su zona urbana consolidada, ahora de mayor complejidad, y a su posterior conurbación con La Habana (Leal, 2020).

## La Habana. Expansión y Conformación de su Periferia en el siglo XX

Con el inicio de la República<sup>9</sup> en 1902, La Habana había heredado un sólido tejido urbano, integrado por poblaciones dispersas, conectadas por ferrocarril, y una amplia red de caminos. Los nuevos adelantos tecnológicos, la modernización paulatina de la matriz productiva e industrial y el incremento de la población, conllevaron una expansión urbana acelerada de la ciudad. Para la década de 1930, el alto precio del suelo en las áreas centrales y la franja próxima al mar, ocupadas por los sectores de ingresos económicos más elevados, se tradujo en un incremento de los alquileres, obligando a una parte de las clases populares a establecerse en áreas alejadas de los centros. Estas asimetrías igualmente diferenciaron los tipos de urbanización y las tipologías arquitectónicas que distinguen actualmente la ciudad, en un proceso que comenzó desde el inicio del siglo XX.

Entre las décadas de 1940 y 1950, y gracias a la estabilidad en los precios del azúcar, principal rubro exportable de Cuba, la recuperación económica impulsó significativamente la industria de la construcción, marcando un ritmo ascendente, fundamentalmente en La Habana (Las construcciones siguieron marcando un ritmo ascendente, 1957), donde el incremento continuo de la población urbana y suburbana había estimulado el acelerado desarrollo de la ciudad.

Alejada de los centros consolidados, se extendía una mancha urbana de baja densidad hacia la periferia, que asumía como patrones los suburbios estadounidenses de posguerra. Mientras los términos municipales de Marianao y La Habana fueron los núcleos del crecimiento urbano hacia el sur y el oeste durante las primeras décadas del siglo XX, Guanabacoa se extendió hacia el este a partir de los años cincuenta, al contener en su seno no solo la promisorio Habana del Este, como expansión lógica y natural de la ciudad, sino también un gran número de parcelaciones articuladas por las arterias viales y polos industriales

creados en el periodo. Para entonces, La Gran Habana de fines de la década de 1950 superaba el millón de habitantes (Muñoz y Rouco, 2019).

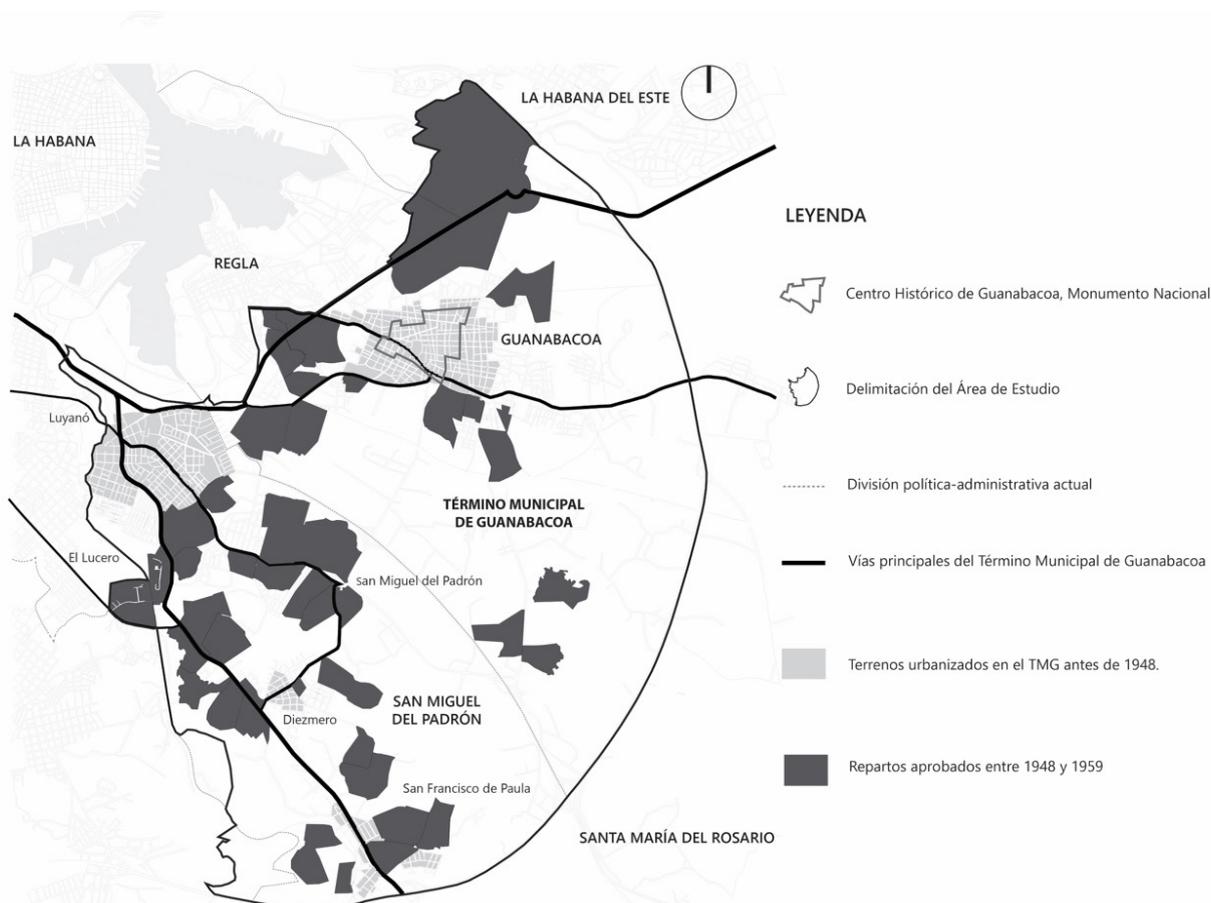
## El Término Municipal de Guanabacoa entre 1948-1959

El siglo XX marcó el clímax de la expansión capitalina hacia las zonas rurales que existían alrededor de la ciudad consolidada. La unión entre Guanabacoa y La Habana se dio a través del entonces barrio rural guanabacoense de San Miguel del Padrón, el cual empezó a dejar de ser considerado así por el desarrollo de nuevos repartos que unieron a ese primitivo asentamiento con Jacomino, Lucero, Diezmero y San Francisco de Paula. Las nuevas urbanizaciones propiciaron la unificación del gran barrio de San Miguel del Padrón con la antigua ciudad de Guanabacoa y, a su vez, con La Habana (Rodríguez, 1992).

El surgimiento de repartos en el este y el sur de la ciudad consolidada reflejaron un ascenso poblacional que se mantuvo después de la década de 1930. En 1907, Guanabacoa era el tercer municipio habanero más poblado, con 24,968 habitantes, precedido solo por La Habana y Marianao, en ese orden. Ya en 1943, poseía 64,000 habitantes y diez años más tarde había crecido considerablemente, llegando a superar los 100,000 habitantes (Rensoli, 2015). El Censo de 1953, indica que el 93.4% de sus 112,333 habitantes era considerada población urbana (Oficina Nacional de los Censos Demográfico y Electoral de Cuba, 1955)<sup>[6]</sup>. Este crecimiento poblacional sostenido ilustra de manera elocuente el auge del desarrollo, la modernización y la concentración industrial en la zona, que necesitaba de fuerza de trabajo local en un extenso territorio periférico que contaba con amplios espacios disponibles para construir. A partir de la década de 1940, la composición social del municipio estuvo constituida por trabajadores de las industrias de la zona, a la que se integraron sectores sociales de las capas medias, artistas, intelectuales, profesionales, pequeños propietarios y comerciantes.

En los comicios municipales de 1940, resultó electo el que devino figura política esencial en la historia del territorio, José C. Villalobos y Olivera (Jaruco

[6] El Censo de 1953 consideró como 'urbano' todo núcleo de población de 150 habitantes y más, en determinadas condiciones cualitativas, como la existencia de fluido eléctrico y servicios médicos; y como 'rural', el resto de la población que no tuviera tales condiciones.



**Figura 1.** El Término Municipal de Guanabacoa y las áreas urbanizadas en su porción centro-sur (1959)

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

1913-Miami 1997), perteneciente al Partido Revolucionario Cubano Auténtico (Guía Provincial de La Habana comercial, industrial, profesional, agrícola y social 1944, 1945). Con solo 27 años fue elegido Alcalde, el más joven de los políticos que asumiera en Guanabacoa tan elevada posición. La campaña electoral de Villalobos vino respaldada por un ambicioso y amplio programa de cambios sociales, hecho que propició que fuese reelegido en seis ocasiones, permaneciendo en el poder por casi 20 años. Tuvo la suficiente habilidad para capitalizar políticamente las diversas coyunturas de estabilidad económica y ganar prestigio y popularidad, a medida que aumentaban las rentas del municipio con su despegue económico.

Lolo Villalobos, como le llamaban en algunos escenarios de la vida política, durante sus primeros años de administración (1940-1943) llevó a cabo varias obras de relevancia dentro de la cabecera municipal, como la construcción de parques, la reconstrucción y ampliación del cementerio, la renovación de los servicios médicos y la construcción y reparación de varias

calles. Bajo su administración, el TMG se benefició de un acueducto local, aprobado en marzo de 1946 (Memoria del Plan de Obras del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín 1947). Esta infraestructura fue esencial para la futura expansión residencial e industrial del territorio. Entre sus contribuciones estuvieron la creación del Boletín Oficial del Municipio y la confección del Catastro Municipal (Guía Provincial de La Habana comercial, industrial, profesional, agrícola y social 1944, 1945), así como la construcción del Palacio Municipal de Guanabacoa en 1946. En dos décadas de gestión logró que el TGM pasara de ser un territorio rural y de pobres caseríos a un municipio industrial y pujante, completamente integrado a La Gran Habana (ver Figura 1).



**Figura 2.** Talleres del Ministerio de Obras Públicas en el eje industrial de la Vía Blanca (1956)

Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

## Guanabacoa. Ciudad Industrial

Con el avance de la República, Guanabacoa consolidó importantes renglones de la economía en la localidad, que se concentraron fundamentalmente en medianas y grandes empresas e industrias asociadas a tejidos y confecciones, producción de alimentos, embotelladoras y petróleo (Jiménez, 2015). Para los años 40 y 50, había ganado el epíteto de ‘Ciudad Industrial’, pues llegó a convertirse en uno de los territorios más industrializados de la capital, junto a Santiago de las Vegas y Marianao (ver Figura 2).

De las 27 marcas de agua mineral que se comercializaban en Cuba hasta 1956, once pertenecían a Guanabacoa. La de mayor relevancia fue La Cotorra, que llegó a convertirse en la mayor embotelladora de aguas minerales de Cuba, con 96 sucursales en todo el país y más de 200 carros distribuidores. Todo ello afianzó el significado de Guanabacoa como ‘Sitio de Aguas’.

Por otro lado, desde el siglo XIX y hasta 1959, la ciudad guanabacoense contó con una de las empresas importadoras y exportadoras más importante del municipio: la Torrefactora Regil, de Trueba, Hermano y Compañía, cuya marca de igual nombre era la más antigua y famosa de cafés cubanos y una de más vendidas antes de 1959. Las industrias de textiles y calzados también se extendieron por el territorio, algunas únicas en el país. Entre ellas, Comercial Textil La Rosalía S. A. (fabricante de toallas), Concordia Textil S. A. (que

dedicaba el 65% de su producción a la fabricación de tejidos y el 35% a la de cintas y etiquetas) y Productos Textiles S. A. (productora de frazadas, toallas y tapicería elaboradas a partir de desperdicios). Igualmente, la Compañía Textilera Amazonas S. A. se erigía como la tercera mayor fábrica de toallas en Cuba hacia 1956.

El territorio guanabacoense estuvo marcado desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX por una fuerte presencia de la industria petrolera. Se destacaban la Compañía Petrolera Shell de Cuba (que contaba con una refinería de petróleo y fungía como distribuidora de los derivados de la marca Shell) y Esso Standard Oil Company, la más antigua de las cuatro existentes en el país (importadora de petróleo crudo y productora y refinadora de sus derivados).

## La Habana y Guanabacoa se unen

La expansión y el desarrollo urbano del TGM a mediados del siglo XX están estrechamente ligados al Plan de Obras Públicas y al Plan Regulador de La Habana, impulsados por el mandato presidencial de Ramón Grau San Martín (1944-1948). Sus objetivos eran modernizar los viejos trazados de las principales ciudades cubanas mediante planes reguladores de avanzada, distribuir los espacios funcionales de las ciudades, facilitar las comunicaciones y crear obras de utilidad pública de trascendencia. Este plan garantizó el empleo de más de 30 mil jornaleros y de cerca de mil técnicos en obras de ingeniería y arquitectura, por un valor total de 157 millones de pesos. Era el resultado de un periodo de recuperación de las finanzas cubanas, que vieron crecer el precio del azúcar en el mercado internacional como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.

En el Plan Regulador de La Habana, que contó con la asesoría del arquitecto Pedro Martínez Inclán y con previsión hasta 1970, se propuso como premisa fundamental incrementar la red de avenidas primarias que mejoraran la movilidad de la ciudad 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, y la Avenida Dolores, por el sur. La Vía Blanca, que partía inicialmente de la Plazuela de Agua Dulce, se extendió 1.3 kilómetros hasta la Carretera de Regla, proceso que continuaría otros

tramos en años posteriores con el fin de comunicar a La Habana con las playas del este, Matanzas y Varadero. La importancia de Vía Blanca 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 y 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; la Calzada de Luyanó, proveniente del oeste, y la Vía Blanca, hacia el norte. Para lograr esta vinculación fue necesario abrir una calle de enlace que prolongó la Carretera Central hacia el Norte hasta entroncar con la Vía Blanca, lo que llevó la demolición de la loma de Los Ángeles y parte del caserío Luyanó.

El nodo vial canalizaba el intenso tránsito, aliviando los atascos que se producían frecuentemente en la Calzada de Luyanó al cruzar el viejo Puente Alcoy (Bonich, 1948). En 1956, se terminó la ampliación del puente, con una segunda vía de hormigón armado adosada a la original, que mejoró considerablemente el tráfico en la zona. En las inmediaciones, fueron construidos el edificio del Distrito de Obras Públicas, para oficinas, talleres, almacenes y laboratorios, y el Centro Escolar No. 27 de la Virgen del Camino. Luego se incorporaron nuevas arterias que favorecieron la parcelación y consolidación de los terrenos inmediatos. Paulatinamente, la actividad comercial se incrementó y se fueron erigieron edificios de carácter público, cuya construcción fue facilitada por las rutas de transporte, entre ellos, los cines Continental (1956), en Jacomino, Jorge (1959), en San Miguel del Padrón, y Central Cinema (1950-1951), en Diezmero (Zardoya y Marrero, 2018). Este intenso periodo de desarrollo urbano del TGM se cerró con la Avenida Monumental por el norte y a lo largo del litoral. Este nuevo eje partía del Túnel de la Bahía hasta entroncar con la Vía Blanca, para conectar las nuevas urbanizaciones que se venían gestando en la zona denominada La Habana del Este Metropolitana, escenario en que surgieron los modernos repartos Vía Túnel y Parque Residencial Bahía.



Figura 3. Parque Residencial Obrero de Luyanó (1948)

Fuente: Archivo fotográfico del MOP.

## Una Ciudad Obrera. El Parque Residencial Obrero de Luyanó

Una de las piezas urbanas más importantes de este gran Plan de Obras Públicas fue sin dudas el Parque Residencial Obrero de Luyanó, conocido como el Barrio Obrero de Luyanó (ver Figura 3). La zona a urbanizar estaba limitada por la Vía Blanca al norte, por los repartos Guardiola y Rocafort al oeste, por el reparto Ampliación de Alturas de Luyanó y tierras de cultivo al sur, y por el reparto Martín Pérez y el río del mismo nombre al este. El proyecto destinaba un 20% de su área total para calles y otro 20% para parques, a la vez que contemplaba 1,145 solares de 240 m<sup>2</sup> para las viviendas (Terminada ya la primera vivienda para obreros en el Reparto Modelo, 1947). La concepción principal del Barrio Obrero pesó en los hombros del arquitecto Pedro Martínez Inclán, con la colaboración de Mario Romañach, Antonio Quintana y Jorge Mantilla, recién graduados que luego se convertirían en pilares de la arquitectura moderna cubana.

Con su frente hacia la Vía Blanca, la distribución urbana de este vecindario organizaba, alternadamente alrededor de un parque, bloques de apartamentos y manzanas de casas unifamiliares rodeadas de jardines. Se construyeron ocho edificios de cuatro niveles con servicios en la planta baja y 193 casas unifamiliares de un único modelo, que se complementaron con un mercado, un centro escolar, un campo de deportes, un asilo y una guardería. Esta primera sección fue

inaugurada el 20 de mayo de 1947, cuando ya estaban terminadas más de 100 casas y el resto de las obras en ejecución (Memoria del Plan de Obras del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín, 1947), y constituyó uno de los símbolos visibles del nuevo plan de inversiones, que contribuyó a fortalecer el carácter moderno de este eje vial de la zona sur de la bahía.

Sin embargo, su construcción se detuvo al terminar el periodo de presidencia de Grau San Martín, y su ocupación fue dilatada. El proyecto fue continuado por la Comisión Nacional de Vivienda, con el nombre de Reparto Aranguren, y concluido solo parcialmente en 1953, pues nunca llegaron a trazarse 29 manzanas del proyecto original. En esta nueva etapa se levantaron dos nuevos bloques de 32 apartamentos cada uno, con dos habitaciones, sala-comedor, terrazas en ambas fachadas y demás comodidades. Asimismo, se construyeron 83 viviendas individuales de una planta, tanto aisladas como pareadas, y 20 viviendas de dos niveles en tira (En el 25º Aniversario de la Revolución del 4 de Septiembre de 1933, 1958).

## Los Desarrollos Residenciales surgidos entre 1948 y 1959

Paralelo a las acciones urbanas derivadas del Plan de Obras Públicas de Grau San Martín y la Alcaldía Villalobos, el crecimiento urbano del TMG también estuvo favorecido, estimulado y regulado por diversas leyes de impacto nacional. El Decreto No 613 del 19 de marzo de 1946 dictaminaba un grupo de regulaciones para las parcelaciones suburbanas, donde se indicaba que debían ajustarse a la red vial de la ciudad (Decreto sobre parcelaciones suburbanas, 1946).

Por otro lado, el 7 de octubre de 1948 se dictó el Decreto No. 3213 para el fomento de Zonas Residenciales Económicas, que ofrecía ventajas a todas aquellas entidades que parcelaran, urbanizaran o edificaran en terrenos vinculados a estas (Valladares, 1954). También debían cumplir con diversas exigencias, como ubicarse a una distancia menor de ocho kilómetros de la ciudad, centro industrial o población, lo que hizo que se fomentara una mayor cantidad de repartos en torno a los principales ejes industriales situados en la Carretera Central, la Calzada de San Miguel del Padrón y la Vía Blanca (Muñoz y Rouco, 2019) (ver Figura 4).

Unos años después, con el propósito de estimular la fabricación de viviendas, el 20 de marzo de 1953 se dictó la Ley-Decreto No. 750, mediante la cual se estableció el seguro de hipoteca (Ley-Decreto 750, 1963). Este nuevo sistema consentía el pago de las casas mediante plazos mensuales, que incluían una tasa de interés y amortización, y la supervisión de la construcción; además, como instrumento jurídico permitió a las empresas urbanizadoras fomentar decenas de repartos en terrenos económicos. El surgimiento de este gran número de urbanizaciones en la zona permitió el ensanche de la ciudad y contribuyó al proceso de consolidación urbana del territorio guanabacoense y de los bordes de la ciudad, como parte de una conurbación urbana en desarrollo, que llegaría a conformar lo que se denominó La Gran Habana.

Desde la década de 1940, periodo de un boom de parcelaciones en la ciudad, la ocupación intensiva de los nuevos repartos había tenido lugar gracias a la gestión del sector empresarial privado, que aprovechó el enorme déficit habitacional para promover la construcción de viviendas seriadas. El objetivo soñado y ambicionado de poseer una vivienda propia, asociado con el bienestar y la seguridad de una posición social, fue el gancho perfecto aprovechado por varias empresas de la época, vinculadas con la producción de bienes de consumo masivo o del monopolio periodístico y publicitario de la radio y la televisión, para organizar, promocionar y ofertar una casa como trofeo de sus grandes planes de regalos y sorteos (Rodríguez, 2019).

Aunque se mantuvo la variante tradicional de comprar el terreno y construir la vivienda por medios propios, se hizo frecuente la opción de comprarla a su gusto, según modelos prediseñados que podían seleccionarse mediante catálogos comerciales. Estas viviendas eran, generalmente, de una planta, con dos o tres dormitorios, jardín, portal y estacionamiento vehicular. Los promotores de los repartos atraían a la clase media mediante campañas publicitarias a través de la prensa, con sensacionales eslóganes que destacaban su centralidad, su buena conexión con la ciudad y su elevada cualificación ambiental (Muñoz y Rouco, 2019) (ver Figura 5).

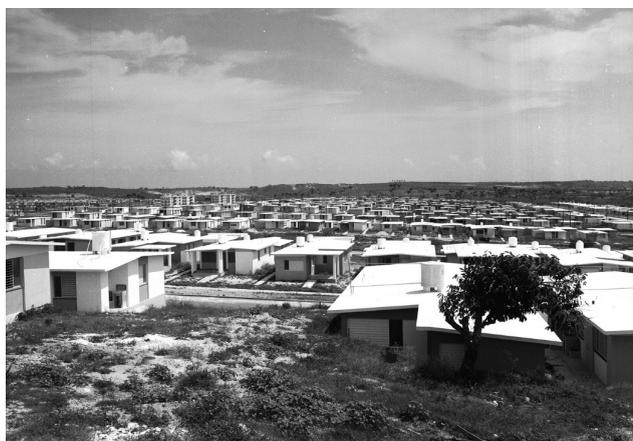
Para mediados de la década de 1950, la expansión incontrolada de la ciudad hizo impostergable la necesidad de una planificación urbana integral; de ahí que se emitiera la Ley de Planificación Nacional<sup>[7]</sup>, que derivó, entre otras cosas, en la creación de la Junta

[7] La importancia de la Ley de Planificación Nacional hizo que la revista *Arquitectura* le dedicara el número monográfico 260, en el año 1955.



**Figura 4.** Nuevas urbanizaciones residenciales adosadas a la Carretera Central (1955)

**Fuente:** Archivo fotográfico del MOP.



**Figura 5.** Viviendas modelo aisladas construidas en el Gran Parque Residencial Bahía (1960)

**Fuente:** Archivo fotográfico del MOP.

Nacional de Planificación (JNP, 1955) y en la celebración del Primer Congreso Nacional de Planificación, en diciembre de 1956. En este escenario se acometieron acciones para un nuevo plan director, el Plan Piloto de La Habana (1958), a cargo de la *Town Planning Associates*, firma consultora de New York dirigida por el arquitecto José Luis Sert y sus socios Paul Lester Wiener y Paul Schulz, que trabajarían en colaboración con el arquitecto Mario Románach. La propuesta, concebida para una futura población de tres millones de habitantes, dividió la ciudad en sectores que se centrifugaban en anillos de alta, mediana y baja densidad, partiendo del centro geográfico de la ciudad vieja. Además, proponía un sistema de parques y áreas verdes, entretejido en la ciudad, respaldada esta por estudios tipológicos de agrupaciones de viviendas apropiadas para diferentes densidades urbanas y para diversos niveles de ingresos.

Con la visión de Sert de gran metrópoli, el TMG quedaba completamente conectado a la ciudad mediante grandes autopistas, una de las cuales sería la Calzada de Güines como Carretera Central, que la enlazaría con el resto del país por el este, y que se prolongaría linealmente en sentido opuesto hasta conectar con Avenida Paseo y el Centro Cívico. En un punto próximo a la actual unión de la Avenida Dolores con la Calzada de Güines, se entroncaría para bifurcarse en dos conexiones, una que la llevaría a comunicar los suburbios y zonas industriales del sur, y otra hacia el noreste, a conectar con los repartos del litoral. Si bien tuvo aspectos positivos, la propuesta comprometía el legado patrimonial heredado. Particularmente en el TGM, las arterias expeditas hubiesen destruido a su paso parte del tejido urbano histórico de la cabecera municipal. A su vez, el Plan arrastraba las limitaciones del proyecto moderno bajo los paradigmas del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), como la estricta zonificación.

Los nuevos repartos guanabacoenses surgidos entre fines de la década de 1940 y la siguiente, partieron de la parcelación de las diversas fincas rústicas privadas existentes en el territorio, lo que conllevó que sus límites no fueran siempre bien definidos. Varios investigadores (Rodríguez, et al., s.f.) coinciden en señalar que las urbanizaciones de este periodo siguieron dos patrones básicos en cuanto a su origen, fenómeno manifestado, de manera general, también en otras áreas de la ciudad. La mayoría de los repartos fueron diseñados por ingenieros y arquitectos, y sometidos a la aprobación del Ayuntamiento municipal; además, contaban con la infraestructura necesaria y se regían por las leyes sanitarias y ordenanzas de construcción vigentes. Sin embargo, algunos otros que se habían ejecutado de manera libre o espontánea se identificaban como clandestinos, no contaban con proyectos reguladores ni aprobación del gobierno municipal y poseían una infraestructura precaria (García, 2009).

Algunos repartos que iniciaron su construcción sin estar aprobados quedaron amparados legalmente por el Acuerdo No. 395 del 26 de febrero de 1953. El documento jurídico exigió el establecimiento de determinadas condicionales de fabricación a cumplir por todas las construcciones, en relación con las dimensiones del jardín y portal, los pasillos sanitarios, las cercas divisorias entre solares, así como el ancho mínimo de 14 metros para las calles (Valladares, 1954).

Solo en la década de 1950, en el área centro-sur del TGM, se fomentaron una treintena de nuevos repartos residenciales para dar cabida a una población en ascenso. La intensidad y el ritmo de urbanización, unidos a la fuerte segregación socio espacial que se establecía al ocupar los terrenos, perpetuaban el modelo dual de ciudad: al norte los sectores privilegiados de la sociedad y al sur las capas medias y obreras de la población. El trabajo documental arrojó que entre 1948 y 1959 se aprobaron, construyeron o legalizaron 68 desarrollos residenciales en el TMG, la mayoría autorizados (71.4%). Solo entre 1953 y 1956 se concibieron 31 (45.6%), siendo este periodo el de mayor auge urbanizador en el territorio (Rouco et al., 2022).

En general, la enorme especulación del suelo y el libre mercado habían provocado una fiebre urbanizadora que se detuvo en 1959, cuando la vivienda dejó de verse como una mercancía y se desmontó el mercado inmobiliario con la aplicación de nuevas leyes (Muñoz y Zardoya, 2022). Decenas de parcelaciones quedaron paralizadas aun sin completar sus infraestructuras y su carácter precario frenó su posterior ocupación. En esa 'imagen inacabada' subyacen parte de los orígenes de las actuales desventajas socioespaciales y urbanas que poseen estas periferias inconclusas. La precariedad lastrada desde esos horizontes, marcada también por la lejanía de los centros de atracción y la complejidad de la movilidad, no ha podido ser superada del todo. Sin embargo, interpretar esta lectura urbana constituye una valiosa herramienta para la comprensión actual de sus problemáticas urbanas, así como de las posibles vías y acciones para trabajar sobre ellas a partir de las actuales y futuras estrategias y programas de desarrollo territoriales.

## Conclusiones

---

A partir de la década de 1940, el TMG experimentó un crecimiento acelerado de su población que motivó la expansión de áreas urbanizadas alrededor de la cabecera municipal y asociadas a las nuevas arterias viales creadas. La recuperación económica tras la Segunda Guerra Mundial, motivó el impulso de políticas de desarrollo industrial, urbano y social. La materialización del amplio Plan de Obras Públicas impulsado por el gobierno de Grau San Martín, y su reflejo en el TGM, fueron el motor dinamizador que abrió el camino del municipio a la modernidad. La apertura de la Vía Blanca, así como la ampliación y

mejora de las calzadas de Güines y de San Miguel del Padrón, unidas al desarrollo del transporte público, permitieron la rápida ocupación del territorio con nuevas áreas residenciales, que surgieron amparadas en un amplio marco legislativo que favoreció la expansión. Solo entre 1953 y 1956 se concibieron 31 repartos, siendo este periodo el de mayor auge urbanizador en el territorio. En este contexto, la Alcaldía de Villalobos en el TMG jugó un rol esencial en la materialización de un conjunto de obras de importancia para el territorio.

La vocación industrial se consolidó con el establecimiento de nuevas instalaciones productivas vinculadas a las industrias petroquímica, automotriz y de alimentos, factor relevante para el desarrollo urbano. Se buscó construir viviendas para sus trabajadores muy cerca de las fábricas, en una intensa y progresiva ocupación territorial que se vio favorecida por el bajo costo del suelo y las amplias áreas vacías con capacidades de construcción.

Estos factores condicionantes fueron moldeando el mosaico social del TMG, haciéndolo mucho más diverso. Si en sus inicios estuvo integrado básicamente por obreros, a su población se fue sumando un amplio espectro de sectores medios, constituidos por familias y propietarios de fincas, comercios, y pequeñas y medianas industrias. La ocupación de los nuevos repartos, estimulada por una amplia propaganda comercial, convirtió al municipio en el tercero de importancia en la ciudad de La Habana, quedando conurbado con la marcha urbana metropolitana.

## Referencias

BONICH, L. (1948). Consideraciones sobre el mejoramiento del tránsito de vehículos en la ciudad de La Habana. *Arquitectura*, 16(184-185), 306-307.

DE LAS CUEVAS, J. Y REY G. (2015). *Las construcciones cuentan su historia. Ciudades, pueblos y caseríos de Cuba*. Ediciones Boloña.

DECRETO SOBRE PARCELACIONES SUBURBANAS. (1946). *Arquitectura*, 14(152), 99-100.

GARCÍA, A. T. (2007, 30 DE OCTUBRE). Valoración preliminar de la arquitectura moderna en Guanabacoa. *Primera versión del Inventario* [sesión de conferencia]. Coloquio de Historia de Guanabacoa, La Habana, Cuba.

GARCÍA, A. T. (2009). *Influencias del Movimiento Moderno en el patrimonio urbano-arquitectónico guanabacoense en la segunda mitad del siglo XX* [tesis de maestría no publicada, Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, La Habana].

*Guía Provincial de La Habana comercial, industrial, profesional, agrícola y social 1944*. (1945). Editorial Panamericana.

JIMÉNEZ, G. (2014). *Las empresas de Cuba 1958* (5.ª ed.). Ciencias Sociales.

REVISTA NACIONAL DE LA PROPIEDAD URBANA (1957). Las construcciones siguieron marcando un ritmo ascendente. *Revista Nacional de la Propiedad Urbana*, 24(275), 11.

LEAL, Y. (2020). *El Patrimonio urbano del sur de La Habana*. Peter Lang.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE CUBA. (1953, 20 DE MARZO). *Ley-Decreto 750. Sobre el Seguro de Hipotecas*. Gaceta Oficial N° 24, 21 de marzo de 1953.

PRENSA LIBRE (1958, 3 DE SEPTIEMBRE). *En el 25º Aniversario de la Revolución del 4 de septiembre de 1933*. *Prensa Libre*, 6-7.

*Memoria del Plan de Obras del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín*. (1947). Ministerio de Obras Públicas.

MUÑOZ, R. Y ROUCO, A. J. (2019). La periferia habanera 1940-1960: una mirada a su retícula urbana. *Arquitectura y Urbanismo*, 40(3), 5-20. <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/558/526>.

MUÑOZ, R. Y ZARDOYA, M. V. (2022). La producción habitacional estatal en La Habana entre 1959 y 1964 a través de sus entidades ejecutoras. *Registros*, 18(1), 43-62. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/558>.

OFICINA DE LOS CENSOS DEMOGRÁFICO Y ELECTORAL DE CUBA. (1955). *Censos de Población, Viviendas y Electoral 1953: Informe General*. P. Fernández.

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA (1958). *El cincuentenario de la Ley orgánica de los Municipios 1908-1958*. Cuadernos de Historia 65.

RENSOLI, R. J. (2015). *La Habana Ciudad Azul. Metrópolis cubana* (2.ª ed.). Extramuros.

ROBAINA, L. (2006). *Desarrollo histórico-urbano del Litoral Este de la Ciudad de La Habana. Zonas Residenciales* [tesis de diploma no publicada, Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, La Habana].

RODRÍGUEZ, M. A. (1992). Crecimiento urbano de Guanabacoa. Evolución urbana. En: *Arquitectura y Urbanismo*, 13(3), 29-36.

RODRÍGUEZ, J. J. (2019). *La vivienda seriada promovida a través de sorteos por la empresa privada en La Habana entre 1930-1960* [tesis de diploma no publicada, Facultad de Arquitectura, Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, La Habana].

RODRÍGUEZ, M. A.; MARTÍNEZ, X.; GONZÁLEZ, B.; SOROA, A. G.; ROQUE, ODL. (S.E.). Historia de Guanabacoa. En: *Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios* [multimedia]. Oficina de Asuntos Históricos del CP PCC de Ciudad de La Habana y Publicitaria Imágenes CIMEX.

ROUCO, A. J.; MUÑOZ, R. Y CORDOVÉS, S. (2022). Los repartos residenciales del Término Municipal de Guanabacoa [1948-1959]. *Arquitectura y Urbanismo*, 43(2), 37-51. <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/681/643>

TERMINADA YA LA PRIMERA VIVIENDA PARA OBREROS EN EL REPARTO MODELO. (1947, 23 DE FEBRERO). *El País*, 21-22.

VALLADARES, Á. L. (1954). *Urbanismo y construcción*. (2.ª ed.). P. Fernández y Cía.

ZARDOYA, M. V. Y MARRERO, M. (2018). *Los cines de la Habana*. Ediciones Boloña.

### Lista de abreviaturas, acrónimos y siglas:

TMG	Término Municipal de Guanabacoa
MOP	Ministerio de Obras Públicas
IHC	Instituto de Historia de Cuba
DPPF	Dirección Provincial de Planificación Física
FHA	Fomento de Hipotecas Aseguradas
BANFAIC	Banco de Fomento de Agrícola e Industrial de Cuba
JNP	Junta Nacional de Planificación
CIAM	Congreso Internacional de Arquitectura Moderna