



La Avenida de Rancho Boyeros, eje estructurador principal del crecimiento urbano de La Habana hacia el sur. Fuente: Archivo del Museo Municipal de Boyeros.

El desarrollo urbano de Santiago de las Vegas en La Habana [1930-1960]: entre modernidad y tradición

The Urban Development of Santiago de las Vegas in Havana [1930-1960]: Between Modernity and Tradition

Alexis Jesús Rouco-Méndez, Ruslan Muñoz-Hernández y Rosa María Bualle-Pupo

RESUMEN: El antiguo Término Municipal Santiago de las Vegas, en la provincia La Habana, experimentó entre 1930 y 1960 un acelerado proceso de urbanización, motivado por la ampliación del Aeropuerto Internacional y un marco legal que favoreció la promoción de nuevos repartos. Estos siguieron los patrones del urbanismo moderno empleados en la periferia habanera en el periodo analizado, en un proceso poco documentado en la literatura especializada. En este trabajo se caracteriza, desde la perspectiva histórica, dicho desarrollo, tras analizar las condicionantes contextuales que condujeron al surgimiento de sus parcelaciones residenciales, mediante análisis documental y estudio de campo. Los resultados muestran las particularidades del crecimiento urbano del término municipal y de sus parcelaciones, concluyéndose que su mancha urbana, menor que en otros lugares de la ciudad, fue lineal y más concentrada en los bordes de la Avenida de Rancho Boyeros, con trazados urbanos que variaron significativamente en cualidades y estándares.

PALABRAS CLAVE: Santiago de las Vegas, desarrollo urbano, urbanismo del Movimiento Moderno, La Habana

ABSTRACT: The former Municipal District of Santiago de las Vegas, in the province of Havana, experienced an accelerated process of urbanization between 1930 and 1960, motivated by the expansion of the International Airport and a legal framework that favored the promotion of new subdivisions. These followed the patterns of modern urbanism used in the Havana periphery in the period analyzed, in a process that is poorly documented in the specialized literature. This work characterizes, from a historical perspective, said development, after analyzing the contextual conditions that led to the emergence of its residential subdivisions, through documentary analysis and field study. The results show the particularities of the urban growth of the municipal district and its subdivisions, concluding that its urban area, smaller than in other places in the city, was linear and more concentrated on the edges of Avenida de Rancho Boyeros, with urban layouts that varied significantly in qualities and standards.

KEYWORDS: Santiago de las Vegas, urban development, urban planning of the Modern Movement, Havana

RECIBIDO: 12 agosto 2024

ACEPTADO: 10 diciembre 2024

Introducción

A partir de 1940 y hasta 1960, La Habana experimentó un acelerado crecimiento urbano de su periferia, motivado por un notable aumento demográfico. La conurbación de sus antiguos términos municipales fue el resultado, a su vez, de la flexibilidad de un marco legal que favoreció la construcción, así como el mejoramiento de la infraestructura vial y el auge industrial. Uno de esos territorios fue el Término Municipal Santiago de las Vegas (TMSV), de fuerte vocación agrícola y fabril, situado al sur de ciudad.

Tras ser reconocida como ciudad en 1824, Santiago de Las Vegas se convirtió en un término municipal de La Habana. Con el avance del siglo XX, fue mayor su progreso económico, sobre todo en el sector alfarero, cuya producción de ladrillos sirvió para levantar edificaciones del centro urbano de La Habana y de otras localidades. Precisamente, este desarrollo fabril hizo que sus conexiones férreas y viales con los municipios vecinos La Habana y Marianao ayudaran a la conurbación de sus crecimientos urbanos. El emplazamiento del aeropuerto en su territorio, en la década de 1930, constituyó un suceso trascendental, que le otorgó mayor importancia dentro de la ciudad. Para el censo de 1953, el TMSV poseía una población que rondaba los 33 mil habitantes.

La mayor parte de los estudios sobre la evolución de Santiago de las Vegas se centra en los periodos fundacionales, entre los siglos XVIII¹ y XIX [1, 2], que esencialmente han partido de la obra de divulgación realizada por el Museo Municipal de Boyeros, y de algunos investigadores locales². Desde la academia, otros estudios también han abordado el territorio con variados alcances y objetivos [3- 6], siendo a su vez los precedentes para continuar profundizando en su desarrollo histórico urbano. Sin embargo, en la bibliografía especializada aún no son suficientes los análisis que permitan tener una visión más amplia e integral de la evolución del TMSV.

En el presente texto se ofrecen los resultados de una investigación iniciada en 2022 con una tesis de diploma [7] que se centró en documentar y caracterizar el proceso de urbanización del término municipal entre 1930 y 1960. El artículo se enfoca en precisar las condicionantes contextuales que hicieron posible el surgimiento de parcelaciones residenciales en ese periodo dentro del territorio, e identificar sus singularidades a partir del análisis de parámetros urbanos.

Materiales y método

La investigación es de carácter histórico y forma parte de un estudio mayor, en curso, que involucra las urbanizaciones surgidas en La Habana entre 1940 y 1960, así como su influencia en el crecimiento de la ciudad. Como límite geográfico se tomó el territorio del antiguo TMSV, que ocupa un área menor que el actual municipio Boyeros, y aunque sus derroteros físicos no coinciden, la porción que diferencia al municipio antiguo del actual fue poco urbanizada. Como límite temporal se estableció 1930-1960, periodo en que se fomentaron con mayor intensidad parcelaciones residenciales en la definida como Zona de Estudio (ZE). (Figura 1)

- [1] Fina García F. Historia de Santiago de las Vegas. Santiago de las Vegas: Antena; 1954.
- [2] Fina García F, Bundo Puig J. Santiago de las Vegas por dentro. Santiago de las Vegas: Ediciones La Victoria; 1959.
- [3] Villaescusa Padrón I. Desarrollo Industrial del Municipio de Boyeros. En: Estrada Rodríguez A, Campos Orovio AN, editores. Historia de Boyeros [Multimedia en 4 CD-ROM]. La Habana: Oficina de Asuntos Históricos del CP PCC de Ciudad de La Habana y Publicitaria Imágenes CIMEX; 2006.
- [4] Llanes Ramírez M, Medina Medina D. El Reparto Lutgardita [tesis]. La Habana: Universidad de La Habana. Facultad de Artes y Letras; 2011.
- [5] Muñoz Hernández R, Peñate Díaz F. Arquitectura moderna y patrimonio industrial en el municipio Rancho Boyeros, La Habana. Arquitectura y Urbanismo [Internet]. 2014 [consultado: 30 de julio de 2024]; 35(2):49-62. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/301/276>.
- [6] Fleites González AO. Propuesta para Monumento Nacional del reparto Lutgardita [tesis]. La Habana: Facultad de Arquitectura. Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría; 2015.
- [7] Bualle Pupo RM. Desarrollo histórico urbano del antiguo Término Municipal de Santiago de las Vegas [tesis]. Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría. Facultad de Arquitectura; 2022.

¹ El 24 de febrero de 1791 se le otorga el título de Villa Real de Santiago de Compostela de Burgos de las Vegas, acompañado del Escudo de Armas que la identifica hasta la actualidad.

² "Historia de un parque y un Monumento" (2015) de Miguel Bonera, "Recuerdos de Rancho Boyeros" (2015) de Reinaldo Delgado, y "Zonas urbanas de Santiago de las Vegas" (2019) y "La Avenida Independencia" (2019), ambos de Emba Milián, todos manuscritos no publicados, disponibles en los archivos del Museo Municipal de Boyeros.

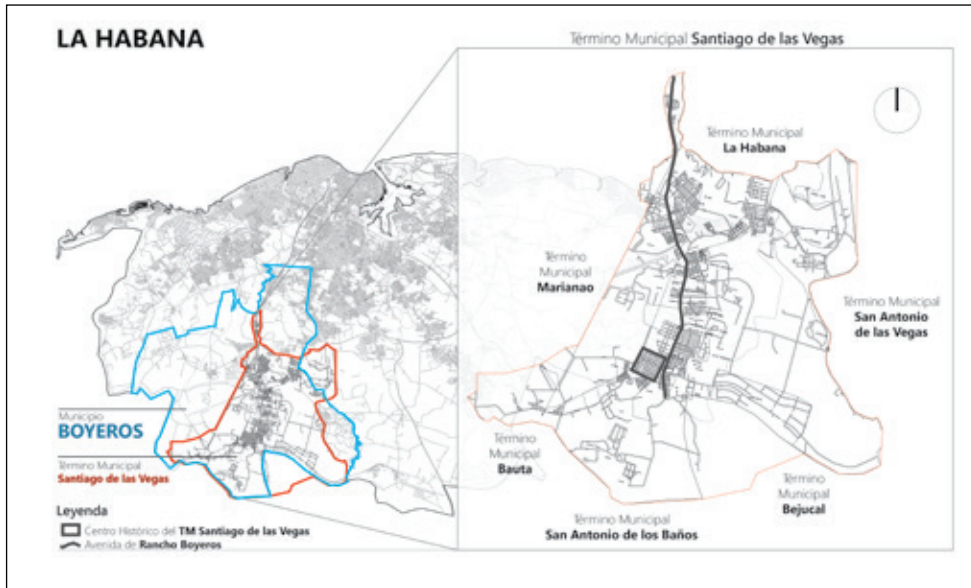


Figura 1. A la izquierda: localización de la Zona de Estudio en el mapa de la ciudad de La Habana. A la derecha: detalle de la ZE, con el centro histórico de Santiago de las Vegas y la Avenida de Rancho Boyeros. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, en este trabajo se aborda el objeto de estudio a partir de fuentes documentales primarias y trabajo de campo. Los autores han utilizado este enfoque en estudios precedentes para otras zonas de La Habana [8-12], lo que ha permitido sistematizar y visibilizar resultados.

La investigación se desarrolló en tres etapas. En un inicio, utilizando métodos de análisis documental, se realizó una búsqueda y recopilación de información relacionada con el TMSV, a partir de la consulta de fuentes primarias de información de diverso carácter. Se revisaron las Actas Capitulares del Ayuntamiento municipal y otros documentos en los repositorios del Museo Municipal de Boyeros, la Dirección Provincial de Ordenamiento Territorial y Urbanismo (DPOTU) de La Habana, el Archivo Nacional de Cuba (ANC), y otras instituciones. Se consultaron 93 expedientes de proyectos de urbanizaciones, lo que posibilitó identificar y mapear las concebidas en el periodo de estudio, precisar promotores, proyectistas, urbanizadores, fechas de aprobación, condicionantes generales y rasgos particulares.

En paralelo, se desarrolló el trabajo de campo, aplicando técnicas de observación, identificación, registros fotográficos, recolección de datos y entrevistas, lo que posibilitó verificar, cotejar y completar la información de archivo. Este proceso simultáneo permitió comprender con mayor profundidad el desarrollo urbano en la ZE durante el periodo, y determinar una Muestra de Estudio (ME) integrada por 30 urbanizaciones, tras un proceso de selección que decantó: las ejecutadas fuera del límite temporal predefinido; las proyectadas y aprobadas, pero no construidas; las que fueron construidas y luego demolidas; y las que no disponían de suficiente documentación que permitiera su análisis y evaluación. (Tabla 1)

- [8] Rouco Méndez AJ, Báez Bolet VM. El reparto Casino Deportivo: una historia no contada. *Arquitectura y Urbanismo* [Internet]. 2017 [consultado: 15 de agosto de 2024]. 38(1):75-88. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/450/422>.
- [9] Muñoz Hernández R, Rouco Méndez AJ. La periferia habanera 1940-1960: una mirada a su retícula urbana. *Arquitectura y Urbanismo* [Internet]. 2019 [consultado: 30 de julio de 2024]; 40(3):5-20. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/558/526>.
- [10] Rouco Méndez AJ, Muñoz Hernández R, Cordovés Pupo S. Los repartos residenciales del Término Municipal de Guanabacoa [1948-1959]. *Arquitectura y Urbanismo* [Internet]. 2022 [consultado: 15 de agosto de 2024]; 43(2):37-51. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/681/643>.
- [11] Rouco Méndez AJ, Muñoz Hernández R. Expansión urbana de La Habana: El Cerro 1925-1960. *IJCS* [Internet]. 2022 [consultado: 30 de julio de 2024]; 14(1):63-91. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/48675900>.
- [12] Muñoz Hernández R, Rouco Méndez AJ, Cordovés Pupo S. Guanabacoa, Término Municipal de la Gran Habana [1948-1958]. *Bitácora Urbano Territorial* [Internet]. 2023 [consultado: 30 de julio de 2024]; 33(2):153-165. Disponible en: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v33n2.103857>.

Tabla 1. Repartos seleccionados como Muestra de Estudio.

No.	Reparto	Área (km ²)	Manzanas/ Lotes	Fecha	Promotor/ Proyectista	Finca de Origen/ Barrio
1	Lutgardita	65,88	87/ 698	Proyectado: 1929 Aprobado: 1930	Cía. Reparto Lutgardita S.A./ Govantes y Cabarocas, Ingenieros y Arquitectos	Lutgardita/ General Peraza
2	Ampliación de Lutgardita	30,34	15/ 84	Proyectado y aprobado: 1931	Cía. Reparto Lutgardita S.A./ Govantes y Cabarocas, Ingenieros y Arquitectos	Parte de la finca Doña Juana/ General Peraza
3	Residencial Río Verde	65,74	72/ 1484	Proyectado: 1943	Se desconoce/ Se desconoce	Finca Baluarte/ General Peraza
4	Lídice	0,30	7/ 132	Proyectado: 1944	Dr. Matías Milla Solsona/ Agrim. Oscar Batista	Parte de la finca Fausta/ Doña María
5	La Loma	0,15	2/ 38	Proyectado: 1946	José Rodríguez y Orestes Vélez Menéndez/ Ing. Civil Jacobo Sólon	Lotes A y B, finca La Loma/ General Peraza
6	Dinorah	0,91	8/ 99	Proyectado: 1948	Se desconoce/ Agrim. Oscar Batista	Finca Baluarte/ General Peraza
7	El Especial	0,74	9/ 332	Proyectado: 1949	Se desconoce/ Se desconoce	Finca Deseo/ Rincón
8	Villanueva	1,45	29/ 478	Proyectado: 1949 Aprobado: 1950	Cía. Reparto Villanueva S.A./ Arq. Guillermo Plasencia Cremata y Agrim. Oscar Batista	Finca Villanueva/ General Peraza
9	Residencial Guadalupe	0,11	17/ 180	Proyectado y aprobado: 1951	Se desconoce/ Se desconoce	Finca La Caridad/ General Peraza
10	Ampliación de Mulgoba	0,54	21/ 1146	Proyectado y aprobado: 1951	Cía. Territorial Yola S.A./ Se desconoce	Finca Yola/ General Peraza
11	Jesús Nazareno	0,76	4/ 69	Proyectado: 1952 Aprobado: 1954	Sociedad Civil Cartaya, Fabelo y Compañía/ Agrim. Juan Vélez	Finca Jesús Nazareno/ Calabazar
12	La Caridad	0,77	12/ 150	Proyectado: 1950 Aprobado: 1953	María del Socorro de las Mercedes Mencía y Arrondo/ Agrim. Oscar Batista	Finca La Caridad/ General Peraza
13	Residencial María del Carmen	2,14	11/ 81	Proyectado: 1953	Cía. Alfarera Azorín S.A./ Ing. Civil-Arq. Rogelio Santana	Finca Tejar El Retiro/ General Peraza
14	La Catalina	0,43	9/ 227	Proyectado: 1952 Aprobado: 1953	Josefina Rodríguez, Genaro Prieto, Francisco Labrador/ Ing. Civil Francisco Salaya	Finca La Catalina/ Rincón
15	Ampliación de Lídice	0,09	1/ 48	Proyectado: 1953	José Rodríguez y Orestes Vélez/ Ing. Civil-Arq. Jacobo Sólon	Lotes C y parte del B, finca La Caridad/ General Peraza
16	Ampliación de Calabazar	0,48	10/ 168	Proyectado: 1954	José Nabal y Pedro Abresu/ Ing. Civil Félix Pérez y Agrim. Oscar Batista	Finca La Eugenia/ Calabazar
17	Baluarte (quintas de recreo)	0,64	5/ 89	Proyectado: 1941 Aprobado: 1954	Se desconoce/ Arq. Francisco Salaya y José Rodríguez González	Finca Baluarte/ General Peraza
18	Parcelación Santa Susana (quintas de recreo)	1,94	7/ 72	Proyectado: 1954	José L. Sosa Jiménez-Joaquín L. Sosa Rodríguez/ Ing. Civil Jacobo Sólon y Agrim. Gonzalo López Uribe/ Urbanizador: Cía. Rodríguez & Vélez	Finca La Dificultad y parte de La Mayita/ Rincón
19	Pan America (PanAm)	0,75	15/ 379	Proyectado: 1953 Aprobado: 1954	Pan American Land Co. S.A./ Ing. Agron. Luis Caralt Ventura / Urbanizador: Sociedad Civil Sastres, Blanco y Junco	Fincas Juana Emilia y parte de Campeche/ General Peraza
20	Residencial Tessie	0,67	11/ 142	Proyectado: 1947 Aprobado: 1954	Altagracia Tío Magenat/ Arq. Guillermo Plasencia Cremata y Agrim. R. González Abreu	Finca San José/ Rincón

Tabla 1. Repartos seleccionados como Muestra de Estudio. (Continuación)

No.	Reparto	Área (km ²)	Manzanas/ Lotes	Fecha	Promotor/ Proyectista	Finca de Origen/ Barrio
21	Alturas del Aeropuerto	0,77	6/ 94	Proyectado: 1955	Cía. Urbanizadora Alturas del Aeropuerto S.A./ Ing. Civil Jorge Echarte Romero	Finca Cervantes/ General Peraza
22	Ampliación de Baluarte	0,26	3/ 92	Proyectado: 1949 Aprobado: 1955	J. Rodríguez González Inversiones/ Se desconoce	Finca Baluarte/ General Peraza
23	Parcelación La Unión	0,63	3/ 35	Proyectado: 1955 Aprobado: 1956	Sabino García y Antonia A. Hernández/ Ing. Civil Feliberto Lazo Rodríguez	Finca La Unión/ Doña María
24	Residencial Nuevo Santiago	0,67	13/ 247	Proyectado: 1954 Aprobado: 1955	Arq. José Canavés Ugalde/ Ing. Civil Manuel E. Babé/ Urbanizador: Cía. E. Labrador y F. Labrador	Fincas Gabriela y Recuerdo, y parte de Los Cocos/ Rincón
25	Parcelación Río Cristal Club	0,44	5/ 103	Proyectado y aprobado: 1956	Se desconoce/ Ing. Civil Jorge L. Quadreny	Finca Río Cristal/ General Peraza
26	El Marañón (fincas de recreo)	1,88	7/ 37	Proyectado y aprobado: 1956	Charles J. Mason/ Morales y Cía. Arquitectos	Finca El Marañón/ Rincón
27	Nueva Aurora	1,29	12/ 290	Proyectado y aprobado: 1957	Urbanizadora del Golfo S.A./ Ing. Civil Manuel Arvesú y Gasset del Castillo	Finca La Julia/ General Peraza
28	Arboleda	4,99	33/ 1000	Proyectado y aprobado: 1957	Territorial Las Vegas S.A./ Arq. Eduardo Montouliou e Ing. Civil José L. Díaz de Villegas	Parte de las fincas Santa Rita y Carmona/ General Peraza
29	Parcelación Colinas del Cacahual	2,28	9/ 89	Proyectado: 1958	Inversiones Kansas S.A./ Ing. Civil Enrique Alein	Finca Las Mercedes/ Rincón
30	Ranchos Naroca (fincas de recreo)	26,44	39/ 1153	Proyectado y aprobado: 1958	Cía. Urbanizadora Naroca S.A./ Ing. Civil O. Ferrer Meneses	Parte de la finca Nueva Luisa/ Doña María

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación disponible en los archivos consultados.

Como resultado, se identificaron, clasificaron y registraron, mediante la elaboración de fichas, las características de las urbanizaciones seleccionadas, definiendo aspectos morfo tipológicos de carácter urbano, tales como: emplazamiento, trazado, forma de manzanas y lotes, infraestructura y equipamiento de servicios, parámetros de análisis asumidos por varios autores [13-17] que permitieron conducir los análisis cuantitativos, cualitativos y comparativos de las parcelaciones. El proceso se articuló, a su vez, con el método histórico-lógico mediante el cual se reconstruyó y caracterizó la evolución urbana del TMSV en su periodo de mayor intensidad constructiva.

Resultados

Santiago de las Vegas en la primera mitad del siglo XX

Orígenes y desarrollo hasta 1930

Los primeros asentamientos en esta región datan de 1575, cuando tuvo lugar la división de La Habana en Hatos y Corrales. Esto permitió la petición, por parte de los campesinos, de tierras para el cultivo del tabaco y la ganadería. En 1629, el gobernador de la Isla, Don Lorenzo Cabrera, dictó una ley que prohibía el cultivo

- [13] García Fortún AT. Influencias del Movimiento Moderno en el patrimonio urbano-arquitectónico guanabacoense en la segunda mitad del siglo XX [tesis de máster]. La Habana: Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2009.
- [14] Muñoz Hernández R. La obra del Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda en La Habana [tesis de máster]. La Habana: Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2015.
- [15] Leal del Ojo de la Cruz Y. El patrimonio urbano del sur de La Habana. New York: Peter Lang Publishing; 2020.
- [16] Rouco Méndez AJ. El legado urbano-arquitectónico residencial del Movimiento Moderno en el municipio Cerro [tesis de máster]. La Habana: Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, 2020.
- [17] Cordovés Pupo S. Guanabacoa. Historia urbana de su término municipal 1948-1959 [tesis]. La Habana: Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría, 2021.

El Término Municipal entre 1930-1960

En un cruce de caminos donde convergían la línea del tren de los Ferrocarriles Unidos del Oeste, una casa de impuestos de la Real Hacienda –que cobraba desde 1840 el peaje a los boyeros– y el Camino Real del Sur, se había establecido un pequeño pueblo con ranchos para la parada y el descanso de los comerciantes, que popularmente comenzó a ser conocido como Rancho Boyeros. [1]

La dinámica comercial y de movilidad de esta zona propició, para 1928 y bajo la campaña política del presidente Gerardo Machado y su amplio Plan de Obras Públicas, la construcción del reparto Lutgardita, en terrenos de su propiedad en el barrio General Peraza. El pintoresco reparto se estructuró en una retícula de 87 manzanas y, como un pequeño Company Town, se convirtió en un centro de ciudad, con fábricas de diversas producciones asociadas a una estructura residencial segregada en zona para obreros y zona para los vecinos de la clase propietaria. Varios edificios de carácter público, como la Escuela Técnica Industrial para varones Presidente Gerardo Machado y la Escuela Técnica para señoritas de la Fundación Rosalía Abreu³, el Cine-Teatro Paramount y una oficina de Correos y Telégrafos, dotaron a ese entorno urbano de una imagen de progreso y modernidad. Con la caída del gobierno de Gerardo Machado en 1933, el reparto sufrió la paralización de sus construcciones y muchas viviendas no vieron su culminación. De igual forma, las producciones industriales quedaron detenidas y no es hasta la década de 1950 que se retoman las obras en el reparto, con nuevas inserciones de viviendas. (Figura 4)



Figura 4. Casas de obreros en el reparto Lutgardita. Fuente: Archivo personal de María Victoria Zardoya.

Esta misma zona de Rancho Boyeros, punto intermedio entre el centro de Santiago de las Vegas y la capital, a solo 18 kilómetros de esta, y sin salirse de los márgenes de la denominada Gran Habana, devino lugar estratégico para la ubicación del Aeropuerto Internacional de La

[20] Milián Bernal E. El Aeropuerto de Rancho Boyeros. Lo que muchos desconocen del origen de este aeródromo. Pueblos de mi Municipio. Historia y Tradición [publicado: 2018; consultado: 12 de noviembre de 2022]. Disponible en: <https://pueblos-de-mi-municipio3.webnode.es/el-aeropuerto-de-rancho-boyeros/>.

[21] Fernández Simón A. Tendencia sociológica, de salubridad pública y de fomento urbano del tercer acueducto de La Habana. Arquitectura. 1950; 18(203):276-278.

Habana. Surgido con el nombre de Campo de Aviación Curtiss, por ser esa la primera aerolínea que voló en el territorio nacional, su inauguración se efectuó el 24 de febrero de 1930, en una celebración multitudinaria, con acrobacias aéreas y el despliegue de la flota aérea existente en el país en ese momento, pasando de inmediato a llamarse Aeropuerto General Machado. En 1933, se transfirió su administración a la compañía norteamericana Pan American World Airways (Pan Am), que paulatinamente fue disminuyendo su participación, hasta que en 1952 quedó totalmente en manos cubanas. [1]

Al ser comprados los terrenos de varias fincas por la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A., parte de la línea del Ferrocarril Habana-Güines quedó en los predios del nuevo proyecto, de ahí que se suspendiera años más tarde la circulación férrea por esta zona por cuestiones de peligrosidad. El agrimensor local Oscar Batista fue el encargado de su medición y evaluación, determinando la refundición de los terrenos comprados para la construcción de los campos de aterrizaje.

En sus inicios, el complejo contaba con tres pistas, cruzadas en ángulos de 60 grados, la principal con 524 m de largo y 36 m de ancho. El aeródromo contó inicialmente con un pequeño edificio, que fue ampliándose hasta construirse la torre de control con los equipos más avanzados de la época. En febrero de 1941, se realizaron las primeras modificaciones de la Estación de Pasajeros del aeropuerto, por el arquitecto Federico Rocha y del Castillo; en diciembre de 1950 fueron acometidas nuevas modificaciones por el arquitecto Armando Núñez; y ya en 1948 se había procedido a la ampliación de la segunda pista. En 1953, en homenaje al centenario del Apóstol de la Independencia de Cuba, la instalación cambió su nombre a Aeropuerto Internacional José Martí, y comenzaron a incrementarse sus operaciones a partir del aumento del turismo internacional en la Isla. [20] Esta primera construcción se conoce hoy como Terminal 1 y su acceso se realiza a través de la Avenida Van Troi, antes llamada General Machado. (Figura 5)

³ Rosalía Abreu fue la principal benefactora del reparto.



Figura 5. Aeropuerto Internacional de La Habana en la década de 1940. Fuente: Archivo del Museo Municipal de Boyeros.

El propio auge del aeródromo sirvió como soporte económico del territorio, pues la generación de empleo y de ingresos suplió la crisis que había significado la paralización industrial de Lutgardita durante el fin del gobierno de Machado. La presencia del aeropuerto estimuló la construcción de las parcelaciones aledañas y significó el despegue del desarrollo urbano del término municipal. Para su conexión expedita con la ciudad, en 1935 se habían asfaltado las primeras áreas de la Avenida de Rancho Boyeros, que ya contaba con dos carriles, vía a la que con el tiempo fueron adosándose industrias y nuevas urbanizaciones [19]. Construida en 1930 por la Secretaría de Obras Públicas como Avenida de El Cacahual, de trazado llano y recto hacia el sur, esta vía conectó al Aeropuerto y a Santiago de las Vegas, luego de cruzar El Cerro, Capdevila, Vento y Mazorra. (Figura 6)

El incremento del tráfico y de las operaciones aéreas llevó a una ampliación del eje de Rancho Boyeros en 1951. Tras su ensanche, se convirtió en una moderna calzada, denominada Avenida de la Independencia o Doble Vía a Rancho Boyeros, cuya franja vial de 30 m de ancho contenía dos sendas de 9 m cada una, un parterre central y amplias aceras a ambos lados [21], que conectó a su vez a las obras de la Plaza Cívica y favoreció la aparición de edificaciones en varias áreas a lo largo de su recorrido, incorporando el TMSV al área metropolitana de La Habana. Años más tarde, fue prolongada su longitud hacia el sur hasta el Mausoleo de El Cacahual y se ampliaron las sendas en este tramo, favoreciendo una mayor circulación de vehículos entre los puntos que conectaba. (Figura 7)

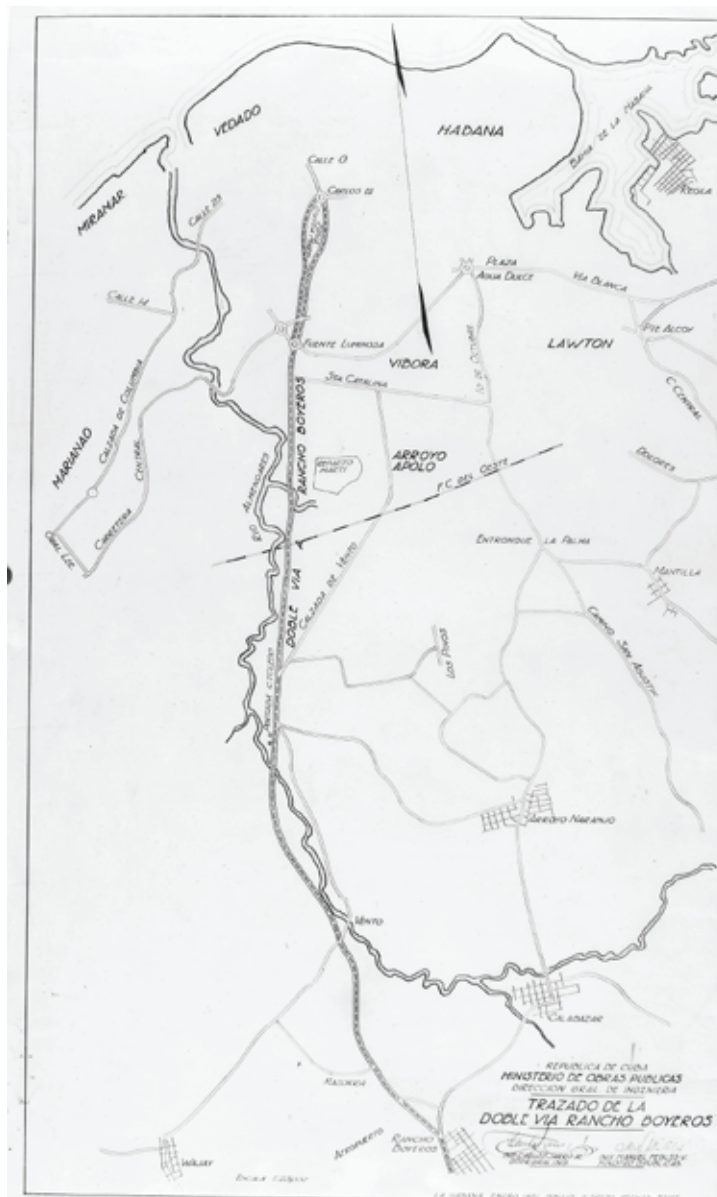


Figura 6. Trazado de la Doble Vía a Rancho Boyeros y su conexión con La Habana en 1951. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas.



Figura 7. Labores de ampliación de la Avenida de Rancho Boyeros en junio de 1950. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas.

Por otro lado, desde inicios del siglo XX y hasta entrada la década de 1940, con el auge constructivo en la ciudad y el propósito de evitar la contaminación de sus áreas urbanas con polvo y ruido, se fueron estableciendo en las inmediaciones de la casi despoblada Avenida de Rancho Boyeros diferentes industrias dedicadas a la producción de materiales de construcción. En este periodo, en Rancho Boyeros, Capdevila, Calabazar y Santiago de las Vegas, se producían ladrillos de barro, carpintería y componentes de aluminio, elementos de asbesto cemento, prefabricados de terrazo, pinturas, y hormigón premezclado.

A partir de la década de 1950, con la urbanización de sus terrenos aledaños con repartos para diferentes grupos sociales, además de almacenes y oficinas comerciales, comenzaron a proliferar a ambos lados de la vía o próximos a ella las llamadas industrias limpias: calzado, tejidos, refrescos, envases de cartón, fósforos y muebles. De líneas racionalistas y volúmenes puros en su arquitectura, alrededor de 18 nuevas fábricas de disímiles sectores florecieron hasta 1959, con expresiones formales que le conferían a la avenida una visión de modernidad y progreso, coherente con la política económica e imagen comercial con la que se quería dotar a La Habana. [5] (Figura 8)



Figura 8. Planta embotelladora de la Compañía Cawy del Oeste S.A. (1952), proyecto del Arq. Roberto R. Franklin. Fuente: Archivo personal de Emba Milián Bernal.

A la par de las obras mencionadas, entre 1944 y 1948, bajo las acciones del Plan de Obras Públicas de la presidencia de Ramon Grau San Martín, se ejecutó la reparación del Hospital de Dementes de Mazorra y se construyeron dos nuevos pabellones. Más tarde, en 1956, se ejecutó el Hospital Cristo de Limpias (hoy Hospital Julio Díaz), de los arquitectos Nicolás Arroyo y Gabriela

- [22] Decreto sobre parcelaciones suburbanas. Arquitectura. 1946; 14(152):99-100.
- [23] Zonas Residenciales Económicas. Decreto No. 3213/1948 de 7 de octubre. Gaceta Oficial de la República de Cuba (14 -10-1948).
- [24] Cooperativa de Ómnibus Aliados, la mayor empresa de transporte de su época en Cuba. Havanacarhistory [publicado: 27 de diciembre de 2020; consultado: 20 de diciembre de 2021]. Disponible en: <https://havanacarhistory.com/2020/12/27/cooperativa-de-omnibus-aliados-la-mayor-empres-detransporte-de-su-epoca-encuba/>.
- [25] De la Havana Electric Railway Light and Power Company a la empresa de Autobuses Modernos S.A. La metamorfosis de los tranvías de La Habana. Havanacarhistory [publicado: 19 de enero de 2021; consultado: 20 de diciembre de 2021]. Disponible en: <https://havanacarhistory.com/2021/01/19/de-la-habana-electric-railwaylight-and-power-company-a-la-empresa-deautobuses-modernos-s-a-la-metamorfosis-de-lostranvias-de-la-habana/>.

Menéndez. Ambas instalaciones están situadas en la Avenida de Rancho Boyeros.

Asimismo, en 1946 se había dictado el Decreto No. 613, instaurando regulaciones para las nuevas parcelaciones suburbanas, que exigían para su aprobación adosarse a vías principales, proyectos urbanos o zonas industriales [22]. Dos años más tarde, se dictó el Decreto No. 3213 de 1948, sobre Zonas Residenciales Económicas, que estableció para las nuevas urbanizaciones una distancia máxima de ocho kilómetros de la ciudad [23]. Ambas leyes impulsaron la creación de nuevos repartos en el eje de Rancho Boyeros, pues su carácter expedito entre el norte y sur de la ciudad atrajo el interés de urbanizadoras e inversionistas industriales para establecerse en sus márgenes, que previeron un aumento en la importancia de este enclave a escala metropolitana. El propio movimiento pendular de población flotante hizo que Santiago de las Vegas contara con su Terminal de Ómnibus, inaugurada el 12 de septiembre de 1954 [1], desde donde partían rutas hacia la capital y los pueblos aledaños. [24, 25]

Caracterización de los repartos de la Muestra de Estudio

Clasificación preliminar

Como primera aproximación a la ZE, para caracterizar y evaluar la incidencia de sus parcelaciones en la conformación de la mancha urbana del antiguo TMSV, se procedió a clasificar los repartos de la ME según su periodo de aprobación, su dimensión, su emplazamiento y su estándar.

- Según su periodo de aprobación

Aunque en otras áreas de La Habana se ha documentado la existencia de numerosos repartos construidos inicialmente sin aprobación [10], en el TMSV apenas se ha detectado tal condición según la

documentación analizada. Por tanto, en esta investigación, y a partir de hechos y circunstancias que condicionaron el crecimiento urbano de la ciudad en general y de la ZE en particular, el periodo de estudio se dividió en tres etapas (Figura 9):

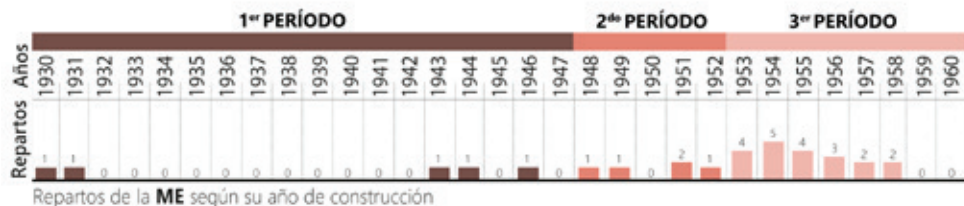


Figura 9. Clasificación de la ME según su periodo de aprobación. Fuente: Elaboración propia, 2022.

Primer periodo: 1930-1947. Inicio marcado por la inauguración del Aeropuerto Internacional de La Habana y la ejecución del reparto Lutgardita, hasta la aplicación del Decreto No. 613 de 1946, que estableció reglas sobre las parcelaciones suburbanas. (Se documentaron 5 urbanizaciones) (Figura 10a)

Segundo periodo: 1948-1952. Desde que se dicta del Decreto No. 3213 de 1948, con regulaciones para estimular el fomento de Zonas Residenciales Económicas y coincidiendo con las obras de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de La Habana. (Se documentaron 5 urbanizaciones) (Figura 10b)

Tercer periodo: 1953-1960. A partir de aplicación de la Ley-Decreto No. 750 de 1953, sobre el Seguro de Hipoteca [26], hasta los procesos derivados de la implementación de la Ley de Reforma Urbana. (Se ha logrado documentar que en solo siete años se ejecutaron 24 repartos, quedando en el papel otro numeroso grupo cuyos proyectos fueron aprobados, pero no llegaron a construirse o no se completó su trazado u ocupación) (Figura 10c)

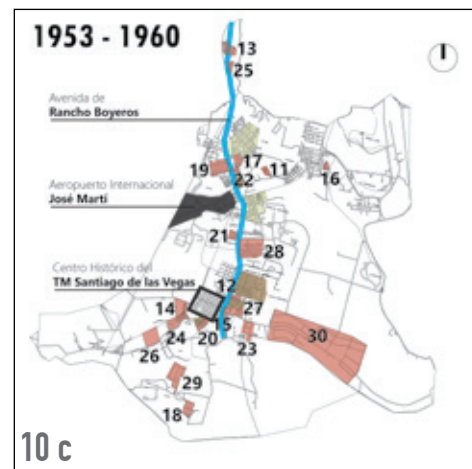
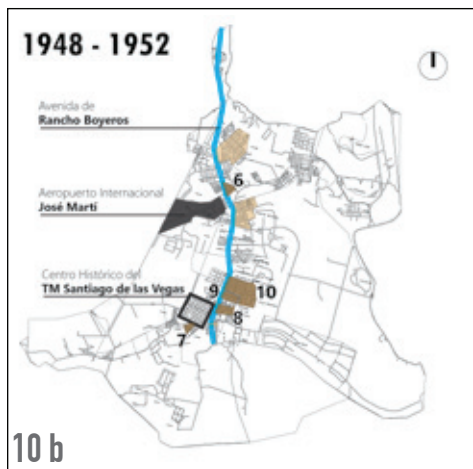
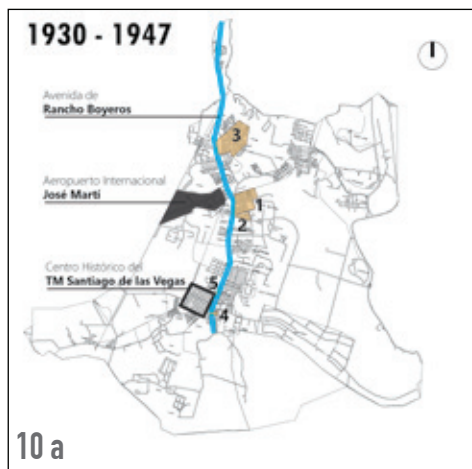


Figura 10. Crecimiento urbano en el Término Municipal por periodos. **10a) 1930-1947:** (1) Lutgardita; (2) Ampliación de Lutgardita; (3) Residencial Río Verde; (4) Lídice; (5) La Loma. **10b) 1948-1952:** (6) Dinorah; (7) El Especial; (8) Villanueva; (9) Ampliación de Mulgoba; (10) Residencial Guadalupe; (11) Jesús Nazareno. **10c) 1953-1960:** (12) La Caridad; (13) María del Carmen; (14) La Catalina; (15) Ampliación de Lídice; (16) Ampliación de Calabazar; (17) Baluarte; (18) Parcelación Santa Susana; (19) Pan America; (20) Tessie; (21) Alturas del Aeropuerto; (22) Ampliación de Baluarte; (23) Parcelación La Unión; (24) Residencial Nuevo Santiago; (25) Residencial Río Cristal Club; (26) El Marañón; (27) Nueva Aurora; (28) Arboleda; Parcelación Colinas del Cacahual; (30) Ranchos Naroca. Fuente: Elaboración propia, 2022.

[26] Muñoz Hernández R, Rouco Méndez AJ, González Paneca C. Periferias hipotecadas. El impacto de la FHA en el crecimiento urbano de La Habana [1953-1963]. CyTET [Internet]. 2023 [consultado: 30 de julio de 2024]; 55(216):467-486. Disponible en: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.216.11>.

- Según su dimensión

Tomando como base el citado Decreto sobre Zonas Residenciales Económicas, que establecía que las nuevas parcelaciones debían poseer no menos de mil lotes, los repartos del TMSV se clasificaron para esta investigación como: grandes (área superior a 0,5 km²; con 1000 o más lotes), medianos (área entre 0,09 y 0,5 km²; entre 100 y 1000 lotes) y pequeños (área inferior a 0,09 km²; con menos de 100 lotes) (Figura 11). Solo 3 repartos de la ME son grandes y 14 son medianos. Sin embargo, es notoria la cantidad de urbanizaciones pequeñas (13), con pocas manzanas y menos de 100 lotes, que constituyeron realengos o completamientos entre fincas urbanizadas, o porciones de lotes mayores que fueron eventualmente segregados para su parcelación.

- Según su emplazamiento

Como en otros lugares de la ciudad, la ubicación de toda nueva parcelación respondía al emplazamiento de su finca de origen, que podía ocupar amplias extensiones de terreno o no. Los repartos del TMSV siguieron los tres patrones básicos identificados también en igual periodo en el Término Municipal de Guanabacoa [10]: adosados a la trama consolidada, adosados a vías interurbanas (calzadas y avenidas importantes que conectan a La Habana con otras ciudades) y adosados a vías suburbanas (carreteras y caminos vecinales que interconectan poblados y asentamientos), al que se suma un cuarto patrón definido en esta investigación: con acceso por servidumbre de paso (cuando el propietario de una finca o heredad, enclavada entre otras ajenas y sin salida a camino público, establece un paso por las heredades vecinas hacia la suya, previa correspondiente indemnización).

Los repartos adosados a la trama consolidada constituyen extensión o ampliación de los asentamientos urbanos establecidos desde el siglo XIX y de planimetría en cuadrícula perfecta: el centro histórico de Santiago de las Vegas o el antiguo poblado de Calabazar. A diferencia de otras zonas de la ciudad, los nuevos repartos no continuaron los trazados y distribución de manzanas de la trama a la que se anexaron, y experimentaron con diversas geometrías no coincidentes. En la ME, se adosaron cinco a Santiago de las Vegas y uno a Calabazar.

Los repartos adosados a vías interurbanas se ejecutaron en bordes de comunicación entre asentamientos principales de los términos municipales y La Habana. A la Avenida de Rancho Boyeros o Doble Vía, en diferentes periodos históricos y con diversidad de cualidades urbanas, se adosaron 13 repartos (casi la mitad de la ME). (Figura 12)

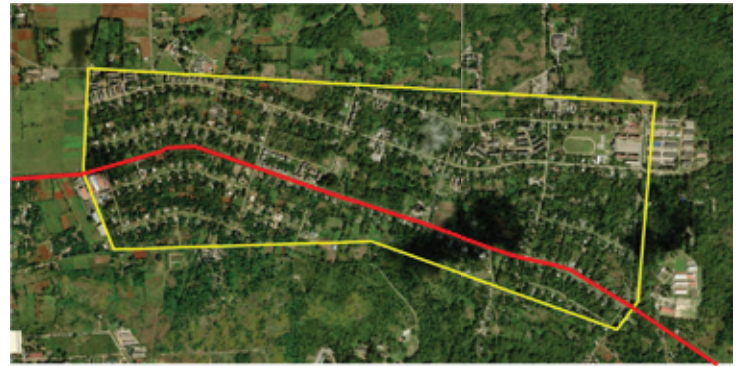


Figura 11. Vista aérea actual de Ranchos Naroca, el reparto más grande de la ME, atravesado por la Carretera a Managua. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025, con anotaciones de los autores.



Figura 12. Reparto adosado a la Doble Vía al Cacahual en 1951. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas.

Las urbanizaciones adosadas a vías suburbanas se conectaron con la trama de la ciudad tradicional a través de carreteras o caminos de carácter local que, a la vez, interconectaban pequeños pueblos y caseríos rurales de la periferia. Estas vías antiguas, generalmente sinuosas y estrechas para el flujo vehicular actual, eran independientes del trazado vial de la ciudad. En este caso, se identificaron siete repartos adosados a las carreteras de Calabazar, de Managua, de Murgas, y al Rincón.

El centro histórico de Santiago de las Vegas, conformado por una cuadrícula adosada a la Avenida de Rancho Boyeros (que continúa hacia el sur como Carretera al Cacahual), posee calles secundarias cuyas prolongaciones se convierten en vías suburbanas, por lo

que, en este estudio y como casos particulares, algunos repartos puedan responder a dos clasificaciones de emplazamiento, no excluyentes.

Por último, el carácter básicamente rural del territorio condicionó su subdivisión en fincas rústicas con limitada conexión a la red vial de la ciudad. Aunque muchas gozaron de una posición privilegiada, al estar próximas a la Avenida de Rancho Boyeros o a las carreteras que conectaban poblados y asentamientos periféricos, otras se encontraban internadas en territorio rural y sin salida a camino público, cuyo acceso debía realizarse por carreteras asfaltadas pero estrechas, que constituían servidumbres de paso entre fincas vecinas y ajenas. Con tal característica, se documentaron cuatro repartos. (Figura 13)

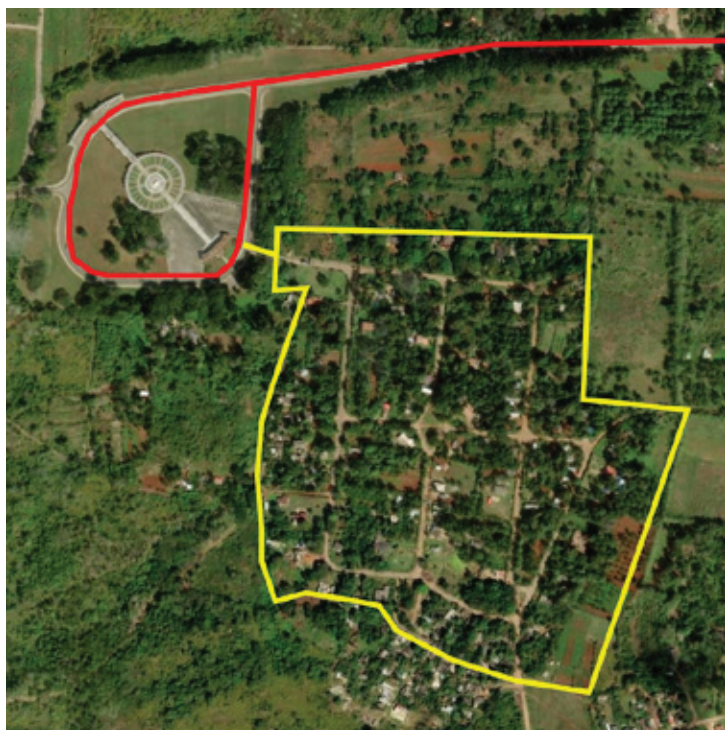


Figura 13. Vista aérea actual de Parcelación Santa Susana, ejemplo de reparto con acceso por servidumbre de paso desde la Carretera del Cacahual. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025, con anotaciones de los autores.

- Según su estándar

La definición de la gradación de estándar tuvo en cuenta el propósito de la urbanización (residencial o recreo), así como también las dimensiones y el área de sus lotes regulares o típicos, con una ligera flexibilidad en los rangos para lograr unificación. Para esta investigación, los repartos se agruparon en:

- Repartos modestos: lotes regulares o típicos con áreas menores de 250 m² y frentes menores de 10 m. (Se documentaron 13)
- Repartos económicos (aunque se incluyen aquellos que sobrepasan en un 20 % la indicada como área

mínima en el Decreto de Zonas Residenciales Económicas): lotes regulares o típicos con áreas entre 250 y 300 m² y frentes de 10 m. (Se documentaron cuatro)

- Repartos de estándar medio (no concebidos como quintas de recreo.): lotes regulares o típicos con áreas mayores de 300 m² y frentes mayores de 10 m, generalmente entre 12 y 18-20 m. (Se documentaron cinco)
- Quintas de recreo: lotes con áreas y frentes superiores a los especificados en los tres grupos anteriores. (Se documentaron siete)

Como excepción, Ampliación de Mulgoba, reparto proyectado y concebido como una unidad, posee porciones de territorio con diferencias notables en cuanto a estos parámetros, por lo que, durante la investigación y donde corresponda, se evaluaron los rasgos de cada porción, según la variable en análisis. Igualmente, en la primera ampliación de Lutgardita se reservó una franja de terreno sin lotificar para su distribución en lotes destinados a pequeñas fincas de recreo.

Morfología urbana y trazado vial

La cuadrícula del núcleo fundacional de Santiago de las Vegas no fue continuada por las parcelaciones surgidas posteriormente como ensanches adosados a su perímetro, por lo que aún se conservan bien definidos sus límites originales. Excepto el reparto Villanueva (también identificado como Ampliación de Santiago de las Vegas), proyectado en 1949, aprobado un año después y luego ajustado tras las Ordenanzas de 1953, mantuvo la continuidad de la red vial y el patrón de trazado del área fundacional, asumiendo su nomenclatura en las calles con orientación este-oeste, y usando letras en las norte-sur, con la Avenida de Rancho Boyeros como punto 0 de referencia. (Figura 14)



Figura 14. Trazado ortogonal con manzanas y parcelas del reparto Villanueva (1949). Fuente: Contrato de Compra-Venta del Reparto Villanueva, otorgado en 1950, Archivo del Museo Municipal de Boyeros.

El proceso de abandono de la cuadrícula tradicional fue resultado de una exploración iniciada en 1929 en el reparto Lutgardita, cuya retícula parcialmente rectangular tuvo proporciones diferentes según la jerarquía social: más amplias en la Zona Residencial para la clase alta y más estrechas para la Zona de Obreros. En 1951, Guadalupe y la porción regular de Ampliación de Mulgoba, repartos proyectados uno a continuación del otro, se concibieron con amanzanamiento rectangular, pero con diferente orientación, en el primer caso este-oeste y en el segundo norte-sur, creando una comunicación entre ambos por una calle central.

La diversidad de trazados y tramas de los repartos del TMSV se debe, en gran medida, a las condicionantes del lugar donde se proyectaron, ya fuera por la forma geométrica de la finca de origen y la irregularidad de sus derroteros, por constituir completamientos entre áreas urbanizadas a las que se adosaron, o por los requerimientos de estándar de su población potencial. En sentido general, sus trazados pueden clasificarse como: regulares, irregulares y libres; y sus tramas como abiertas, cerradas o mixtas.

Constituido por una trama de calles paralelas y perpendiculares, que generan manzanas cuadradas o rectangulares, el trazado regular aprovecha al máximo el área a urbanizar y, por lo general, sus bordes son terminados con alguna calle, línea de tren o límite de la finca colindante. Entre los 16 repartos identificados con este trazado se encuentran Villanueva (1949), con retícula semi cuadrada, y Guadalupe (1951), con retícula rectangular.

Los irregulares poseen redes viales con geometría diversa, conformando manzanas de dimensiones variables y formas igualmente diversas, incluso sinuosas o curvas, con el propósito de adaptarse a trazados colindantes o sortear las irregularidades naturales del terreno. En la ME, se detectaron ocho repartos, destacándose Residencial Río Verde (1943), con una mezcla de trazados que responden a sus diferentes periodos de ampliación, manzanas de proporción estrecha y alargada, pero con formas geométricas que van desde el rectángulo hasta el trapecio o el rombo. El reparto Arboleda (1957), sin embargo, está conformado por calles sinuosas. (Figura 15)

Los repartos con trazados libres se caracterizan por respetar y adaptarse al entorno aprovechando las bondades del paisaje, observándose con frecuencia en urbanizaciones destinadas al veraneo. Poseen trazados extensos y generalmente combinados, con manzanas de grandes dimensiones y calles sinuosas que funcionan como recorridos para paseos en automóvil. De entre los 6 identificados, Ranchos Naroca (1958) agrupaba quintas de recreo destinadas a la clase media alta,

[27] Resolución Ordenanza Municipal sobre ensanches, parcelaciones y urbanizaciones, emitida por la Alcaldía Municipal de Santiago de las Vegas, en fecha 21 de agosto de 1953. Disponible en: Archivo del Museo Municipal de Boyeros, La Habana.

constituyendo un retiro en la periferia de la ciudad; sus grandes parcelas y amplias zonas de uso privado para los vecinos, eran conectadas por calles y avenidas de trazado sinuoso que se adaptaban al exuberante arbolado y a los accidentes naturales del lugar.

Los trazados con trama abierta pueden extenderse por cualesquiera de sus lados, prolongando sus vías y replicando manzanas a continuación de las existentes. Fueron concebidos previendo futuras ampliaciones, para unir parcelaciones contiguas y de trama similar, o para rellenar intersticios urbanos perimetralmente consolidados. En todos los casos, permitían la adecuada adaptabilidad a lo existente o lo futuro, evitando incongruencias, y facilitando recorridos y conexiones internas. De los 14 repartos identificados, son ejemplos: Lutgardita (1929), Residencial Guadalupe (1951) y Residencial Nuevo Santiago (1955).

A pesar de que la Ordenanza Municipal para Santiago de las Vegas [27] no aceptaba proyectos donde las calles no tocaran o llegaran a los linderos de las fincas colindantes para propiciar posibles o futuras conexiones, un grupo de repartos no cumplieron con ello y desarrollaron una trama cerrada. Los grupos de manzanas que las integraban se conectaban a la ciudad solo a través de un punto, generalmente el acceso a la urbanización, que lo separaba de la vía a la que se adosaba. Una calle o avenida cercana al perímetro conectaba todas las manzanas a través de un recorrido que bordeaba el reparto, como circuito cerrado, con una hilera continua de lotes perimetrales. De los 11 identificados, son ejemplo: Alturas del Aeropuerto (1955), conectado a la Avenida de Rancho Boyeros por un



Figura 15. Vista aérea actual de la porción urbanizada del reparto Arboleda, trazado libre y trama cerrada. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025.

único acceso; y las parcelaciones Santa Susana (1954) (Figura 13) y Colinas del Cacahual (1958), ambas en el límite sur del TMSV y muy próximos entre sí, con accesos independientes desde la Carretera del Cacahual. (Figura 16)

Los repartos de trama mixta mezclan atributos de las variantes anteriores, como poseer un único acceso o varios, o jerarquizar determinadas calles vinculadas a una entrada o ciertas partes del reparto, lo que creaba una trama urbana compleja. Generalmente, su calle principal es un lazo que bordea todas las manzanas y es atravesado transversalmente por las calles de menor rango que, a veces, permiten la continuidad vial más allá del perímetro del reparto. El ejemplo más notable de los cinco identificados es Ampliación de Mulgoba (1951), con dos porciones bien diferenciadas entre sí, una primera con trama abierta y trazado regular, adosada a la Avenida de Rancho Boyeros, y una segunda con trama cerrada y trazado libre, con calles escasas y sinuosas, a continuación de la trama regular y conectada con ella a través de una de sus vías. Esta segunda porción está en el interior del TMSV y muy alejada de sus avenidas principales. (Figura 17)



Figura 16. Vista aérea actual del reparto Alturas del Aeropuerto, trama cerrada adosada a la Avenida de Rancho Boyeros. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025, con anotaciones de los autores.

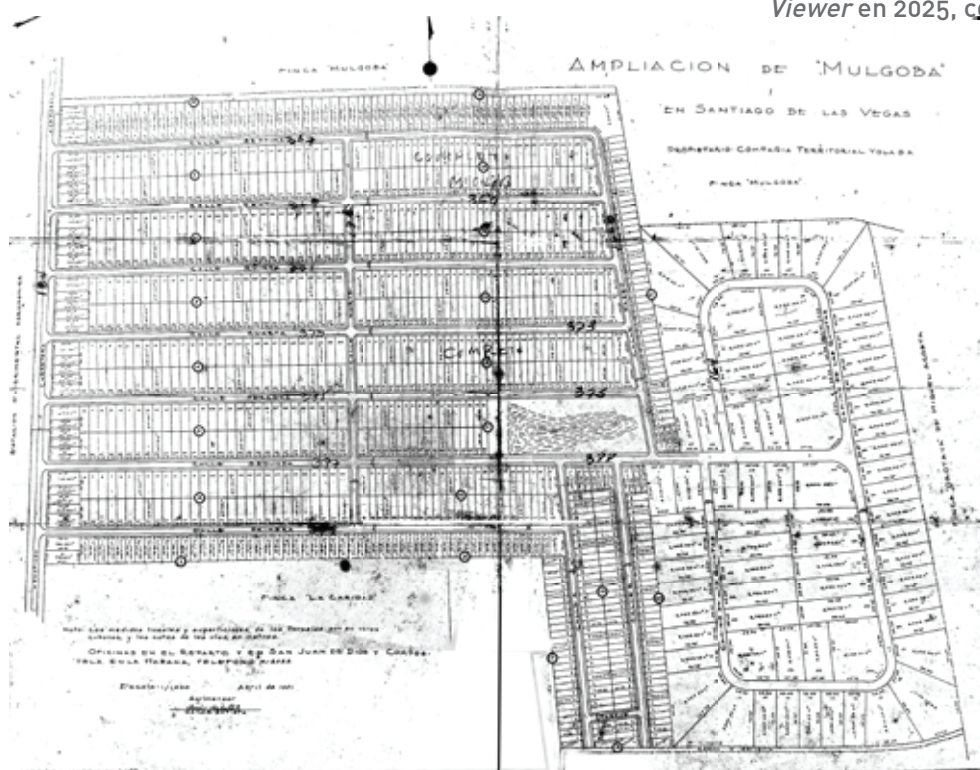


Figura 17. Plano de parcelación de Ampliación de Mulgoba, donde se observa la división en dos porciones con manzanas diferentes. Fuente: Expediente No. 40, Archivo de la Dirección Provincial de Ordenamiento Territorial y Urbano (DPOTU) de La Habana.

Con respecto a la denominación de las calles, la mayoría de los nuevos repartos se caracterizaron por emplear la combinación de números y letras. Excepcionalmente, algunos tuvieron nomenclaturas particulares, como Pan America (ciudades americanas), Baluarte (ciudades españolas), Residencial Tessie (referencias argentinas), y otros ejemplos que emplearon nombres de personalidades históricas.

Manzanas y lotes

Según la trama urbana, las manzanas poseen diversas formas, en su mayoría irregulares. Para su análisis, se tomaron como variables su ubicación dentro del reparto y la forma geométrica (acorde con el trazado vial).

En cuanto a su ubicación dentro del reparto, se dividieron en interiores y de borde, y según la trama urbana, se observó la existencia de formas diversas, en su mayoría irregulares. En gran parte de los repartos, las manzanas interiores poseen formas rectangulares y alargadas, que permitía que todos sus lotes tuvieran frente de calle; mientras que las de borde seguían un patrón muy común, independientemente del tipo de trama urbana, quedaban incompletas, poseían formas sinuosas, o sus límites eran marcados por carreteras, vías férreas, ríos u otros accidentes geográficos. Como peculiaridad, la Zona Obrera de Lutgardita posee Pasajes (calles estrechas de circulación interior, con sección de 5 m), que generan manzanas rectangulares de 60 por 30 m o cuadradas de 30 por 30 m, con lotes de 10 por 15 m en ambos casos, siendo las más pequeñas dentro del reparto y del TMSV.

Según su forma geométrica, las manzanas se clasifican como regulares (cuadradas o rectangulares) e irregulares, en dependencia de su función, las condicionantes del terreno o del contexto urbano y sus regulaciones, o por interés del urbanizador. En la ME, no se observan repartos de trama regular cuadrada. Villanueva (1949) posee manzanas semi cuadradas, dispuestas en un trazado ortogonal; sus lotes regulares en interiores poseen 230 m² como promedio, y de 300 m² en los bordes, todos con frentes de 5,60 m.

Las manzanas rectangulares son más recurrentes, con variedad en proporciones y longitudes, sus anchos fluctúan ente 40 y 60 m, permitiendo una distribución regular de lotes a ambos frentes de calles opuestas. En La Caridad (1953), son de 35 m de ancho y 70 m de largo, para una proporción de 1:2, con parcelas interiores de 180 m² como promedio, que lo convertían en un reparto modesto. En Pan America (1954), con proporción ancho-largo de 1:2,2, sus manzanas se alargan hasta los 164 m, con ancho de 60 m; sus lotes promediaban entre 390 m² (interior) y 480 m² (de borde), con frentes de 10 m en la mayoría de ellos. Mientras que en Río Verde (1943) las proporciones fueron de 1:4 (200 m de largo y 50 m de ancho), con lotes de 300 m² como promedio, tanto para borde como interior, con frentes de entre 10 y 12 m, y profundidad de 30 m (Figura 18). Las manzanas de Ampliación de Mulgoba (1951) paralelas a la Avenida de Rancho Boyeros, son más alargadas, alcanzan los 255 m de largo y 42 m de ancho, lo que resulta en una proporción ancho-largo de 1:6. En su primera sección, el área promedio de los lotes es de 230 m² (regulares intermedios) y 370 m² (de esquina); mientras que en la segunda sección todos son irregulares de 2000 m² de

área como promedio, y fueron destinados a fincas de recreo. (Figura 17)

Las manzanas irregulares adoptaban formas triangulares, trapezoidales u orgánicas; podían constituir una urbanización completa o encontrarse eventualmente en repartos con trama regular para completamiento intersticial, uniones con colindantes, o por peculiares límites del terreno. Aunque sus proporciones y dimensiones son muy variadas, resulta interesante y único el reparto Residencial Río Cristal Club (1956), con todas sus manzanas orgánicas, ordenadas a partir de un trazado vial libre y sinuoso, como consecuencia de la topografía del lugar de asiento. Sus lotes son irregulares y sus dimensiones promedian entre 360 m² para interiores y 450 m² para borde. (Figura 19)



Figura 18. Vista aérea actual de parte del reparto Río Verde, con manzanas rectangulares alargadas y estrechas. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025.



Figura 19. Vista aérea actual del reparto Residencial Río Cristal Club, con parcelas grandes e irregulares, adaptadas a la topografía. Fuente: Imagen obtenida de NOAA Data Access Viewer en 2025, con anotaciones de los autores.

El TMSV presenta gran variedad de parcelas en área y cualidades, desde muy modestas y económicas hasta muy grandes. El 20 % de la ME lo constituyen parcelaciones de recreo, sin rasgos específicos de emplazamiento o trazado, lotes generalmente irregulares con áreas mayores de 1000 m²: Ranchos Naroca (1958) con área promedio de 2875 m² y frentes de 35 m en lotes típicos; Colinas del Cacahual (1958) con área promedio de 4500 m² en lotes intermedios y 5500 m² en lotes de borde; y Residencial María del Carmen (1953) con área promedio de 700 m² en lotes intermedios y 2400 m² en lotes de borde.

Infraestructura y equipamiento de servicios

A partir de la década de 1950 se incrementa la propaganda para atraer potenciales familias a adquirir propiedades en los nuevos repartos del territorio, con anuncios donde se acentuaba, mediante dibujos y pequeños esquemas, tanto la cercanía a La Habana como al Aeropuerto, siendo la Avenida de Rancho Boyeros la principal conectora. (Figura 20) También se apuntaba que los nuevos hogares dispondrían de las ventajas de la vida moderna: luz eléctrica, servicios de gas y de telefonía fija. Ranchos Naroca, por ejemplo, promocionaba el uso de una infraestructura eléctrica soterrada, en cumplimiento de la Ordenanza Municipal del término [27, Segunda Sección, Artículo 12] y grandes espacios públicos, pues se vendía como sitio ideal de veraneo para las familias ricas de La Habana.

El Decreto sobre Zonas Residenciales Económicas había establecido la donación de la urbanización a la municipalidad de terrenos o manzanas que serían destinadas a servicios públicos. Según la Ordenanza Municipal [27, Sección Primera, Artículo 3], todo proyecto a presentar para su aprobación, además de la división en parcelas o manzanas y las vías de comunicación, debía contener áreas para parques, mercados y escuelas, cuya dimensión era prefijada por el Ayuntamiento para cada reparto en proporción con el terreno parcelado. Se debía detallar la cantidad a ceder al Municipio para cada servicio y las condiciones que habían de cumplir los adquirientes de dichas parcelas o lotes, además de los requisitos de fabricación y sus condiciones. Estos servicios públicos poseían diferentes escalas, según las necesidades y el emplazamiento del reparto, y su relación con otras áreas urbanizadas del término municipal y con La Habana. En este caso se asumió la clasificación: localización previa, selección posterior o zonificación integral definida previamente por los autores [10].

Algunos proyectos de urbanización preveían la ubicación de los servicios, aunque no se correspondiera con una visión integral del conjunto. Generalmente, para esta localización previa se designaban manzanas completas o partes de ellas, ubicadas en espacios favorecidos dentro del reparto, ya fuera en grupos de lotes en hilera o frentes de calle, adosados a vías y ejes importantes, o en los interiores de las urbanizaciones próximo a los límites con otros repartos. Resultaban convenientes los emplazamientos de esquina, por su identificación desde varias perspectivas, y los centros de urbanización, por su ubicación geográfica equidistante. Se aprovecharon accidentes naturales, como ríos o lagunas, asociándose a parques que podían abarcar manzanas enteras, como en Residencial María del Carmen (1953), Pan America (1954) y Residencial Río Cristal Club (1956).

En otros repartos, el proceso de selección de las áreas para servicios se realizó posterior a la realización del proyecto, y muchas veces se indicó dibujado a mano sobre el plano. En estos casos, la ubicación no era la más idónea, o bien lo propuesto a ceder al Ayuntamiento eran lotes o manzanas

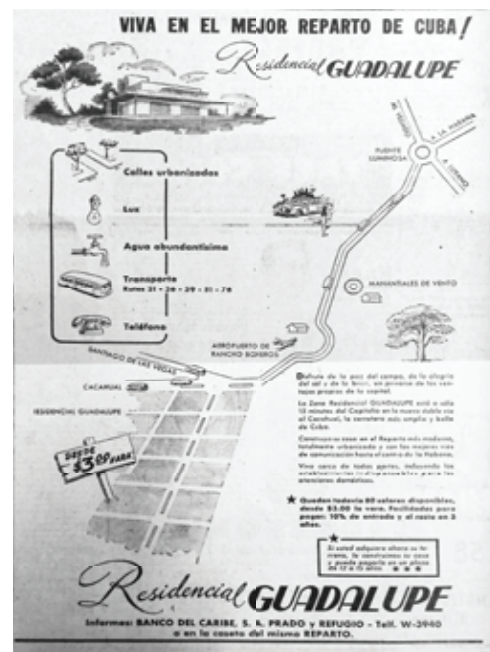


Figura 20. Promoción del reparto Guadalupe. Fuente: Periódico Prensa Libre, martes 11 de noviembre de 1952.

irregulares o con emplazamientos desfavorables en la urbanización, como sucedió en Villanueva (1949), Jesús Nazareno (1952) y La Catalina (1953).

Los grandes repartos fueron proyectados bajo una zonificación integral, que permitió dividir por zonas sus áreas y establecer jerarquías según la concepción del proyecto. Los servicios públicos, por lo general, ocupaban los sectores más valiosos de la urbanización, mientras se lograba una distribución coherente de funciones y actividades en las zonas residenciales. En muchos casos, las áreas públicas y los parques se encontraban próximos a la entrada del reparto, sirviendo de atracción al visitante y como barrera para disipar los ruidos generados por el transporte externo; en otros, solían ser porciones extensas y abarcar manzanas interiores completas y situadas al centro de la urbanización, como sucedió en Ampliación de Mulgoba (1951), Parcelación Santa Susana (1954) y Alturas del Aeropuerto (1955). En Arboleda (1957), la entrada estaba conformada por un conjunto de parques y áreas de servicios.

A pesar de sus años de diferencia, Lutgardita (1929) y Ranchos Naroca (1958) fueron dos parcelaciones zonificadas desde su diseño, donde quedaban previamente indicadas todas las áreas destinadas a parques, plazas y servicios públicos. En ambas se delimitan claramente manzanas y lotes a utilizar por la municipalidad para las obras procomunales, así como los espacios residenciales y las áreas de recreo. En el caso particular de Lutgardita, se fijó la franja industrial dividiendo el reparto en clases sociales, con el sector residencial para obreros al fondo y más alejado de la Avenida de Rancho Boyeros, lo que evidenciaba su carácter clasista. (Figura 21)

Proyectos no ejecutados, inconclusos o demolidos

A partir de la década de 1950, con el aumento de proyectos urbanos hacia el sur de la ciudad, se observa que, a pesar de haber sido aprobados por el Ayuntamiento Municipal, algunos no llegaron a ejecutarse o se hallaban incompletos en 1959, por lo que no fueron terminados por las urbanizadoras que los iniciaron y su conclusión estuvo en manos de entidades y organismos estatales. Aunque en estos casos el objetivo fue la conclusión de la trama urbana heredada y el completamiento del equipamiento de servicios y de la infraestructura técnica, la disparidad de la escala de las edificaciones insertadas en relación con lo existente ignoró el loteo original y modificó la estructura urbana, creando un desequilibrio en la morfología de las parcelaciones que alteró significativamente su imagen. Ejemplos de conclusión forzada, con soluciones de ocupación muy diferentes de sus proyectos originales, son Ampliación de Mulgoba (1951), La Unión (1955), Arboleda (1957), Ranchos Naroca (1958) y Buenos Aires (1958).

Constituye un caso particular el reparto Mercedes, construido en 1954 en una zona industrial restringida, que fuera demolido en 1960 pues su proximidad al aeropuerto lo hacía vulnerable a accidentes (adosado a la Avenida de Rancho Boyeros, su borde posterior colindaba con el final de la pista del aeropuerto, propiciándose aterrizajes forzosos en sus límites).

Discusión

A pesar de la inauguración del aeropuerto en 1930, factor que contribuyó a valorizar los terrenos, y la creación de Lutgardita, reparto que visibilizó la posibilidad de construir un núcleo urbano alejado de la ciudad, en los 20 años posteriores hubo muy poca intensidad urbanizadora en el TMSV, donde solo se han identificado diez parcelaciones aprobadas y construidas en el periodo entre 1930 y 1952.

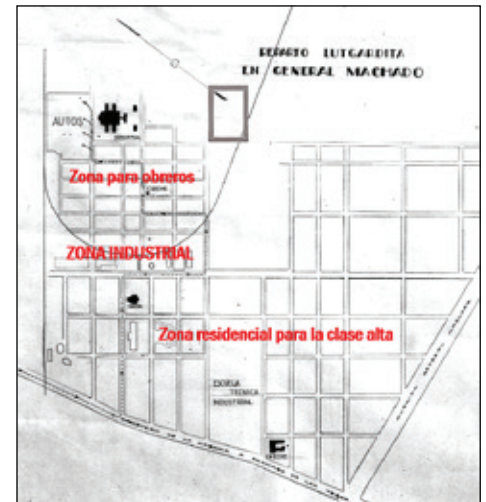


Figura 21. Plano urbanización del Reparto Lutgardita, con la zonificación funcional. Fuente: Archivo fotográfico del Ministerio de Obras públicas, con anotaciones de los autores.

Posiblemente, las exigencias precisadas por el Decreto No, 613 de 1946 para las nuevas parcelaciones suburbanas pudo haber limitado el proceso de urbanización del territorio. De igual modo, la regulación establecida por el Ayuntamiento municipal de no permitir la construcción o fabricación de edificios en forma alguna sin haberse aprobado el proyecto de parcelación del reparto [27, Disposiciones finales, Artículo 16], pudo haber influido en su dilatada ocupación y que muchos lotes aún estuvieran sin construir en 1959.

Este lento y fragmentado proceso pudo también ser reflejo del aún insuficiente peso y consenso de pensamiento en una planificación integral para el TMSV. Desde la década del 40, iba madurando una conciencia urbanística en general de la ciudad de La Habana, a tono con sus complejidades. Guanabacoa, por ejemplo, era objeto de estudios urbanos por la Facultad de Arquitectura, con Pedro Martínez Inclán con la dirección de la tesis "Ante-Proyecto del Plano Regulador de Guanabacoa" en 1948 [28], en tanto los arquitectos Miguel Gastón y Martín Domínguez redactaban las "Ideas para un plano regulador de Marianao", a solicitud del alcalde municipal en 1950 [29]. En cambio, el TMSV al tener un menor ritmo de crecimiento comparado con sus vecinos pudo haber condicionado una menor influencia en acciones en este sentido.

Los análisis realizados demuestran la diversidad de formas de ocupación de estos desarrollos urbanos. Como característica principal, la mayoría de las urbanizaciones se adosaron a vías principales o suburbanas, o a zonas de desarrollo industrial que propiciaran la formación de barrios para obreros. En este caso, el eje de la Avenida de Rancho Boyeros y sus ramificaciones viales hacia poblados y asentamientos vecinos, marcó en gran medida la formación de la trama urbana y el trazado vial del territorio. El 88 % de los repartos estudiados surgen adosados a alguna de estas avenidas o carreteras, variando sus características morfológicas, pero acentuando un recorrido norte-sur en la zona central del término, coincidente con la Avenida de Rancho Boyeros.

Varios repartos se adosaron a las carreteras de segundo orden que unían a Santiago de las Vegas con los poblados vecinos; sin embargo, la consolidación de la trama urbana en estas áreas no fructificó, lo que generó puntos residenciales aislados o en las proximidades de la ciudad original. De ahí que la mayor concentración de parcelaciones se desarrollara en los bordes de la Avenida de Rancho Boyeros, con un ligero engrosamiento desde ella hacia el interior. Es muy posible que este fenómeno se diese por la menor importancia a escala urbana del crecimiento de la ciudad hacia el sur, mientras que los ensanches al este y al oeste tenían como protagonistas al litoral y las playas, con los planes de desarrollo turístico previstos en la década de 1950, además de las propias condiciones que propiciaron tales expansiones.

En sentido general, los trazados poseen geometrías y orientaciones diversas, notándose disgregación y distanciamiento entre ellos, con una prevalencia de su relación con el eje al que se adosan. Como resultado, se percibe una acentuada fragmentación en la continuidad del área urbanizada y una marcada limitación en el crecimiento hacia el interior de las áreas rurales. El terreno llano que caracteriza al TMSV propició que los nuevos desarrollos debieran su irregularidad perimetral a la delimitación de la finca de origen o la colindancia con repartos existentes. En la mayoría de los casos, el amanzanamiento fue rectangular, o trapezoidal para completamientos o uniones. Sin embargo, la cualidad del territorio sigue siendo su marcado carácter rural o menos urbano.

[28] Ante-Proyecto del Plano Regulador de Guanabacoa. Arquitectura. 1948; 16(176):83-85.

[29] Gastón M, Domínguez M. Inicio del Plano Regulador de la ciudad de Marianao. La Habana: s.e.; 1950.

Las principales diferencias observadas en cuanto al estándar están directamente relacionadas con el propósito con el que fue concebido cada reparto. Si en investigaciones previas [16, 17] para su clasificación era factible basarse en el área de los lotes y la dimensión de su frente, en el TMSV no se observan coincidencias en ese sentido. Muchas parcelaciones fueron el resultado de la subdivisión de fincas muy pequeñas o porciones de ellas, de perímetro irregular, que cubrieron rellenos entre tramas existentes o debieron adaptarse al trazado no siempre lineal de las vías circundantes o de acceso, por lo que sus manzanas tuvieron formas diversas que generaron lotes también diversos en geometría y área.

Los lotes de las urbanizaciones aprobadas antes de 1948, poseían dimensiones por debajo de los 250 m². Los intermedios eran modulares, para una mejor ocupación de la manzana, mientras que los de esquina aumentaban en muchos casos su área en beneficio de sus potenciales edificaciones. Después de este periodo, aumentaron notablemente sus dimensiones, aunque siguieron proyectándose repartos modestos, incluso con lotes menores que los considerados económicos. Como particularidad, fueron recurrentes las fincas de recreo (el 20 % de los repartos estudiados), cuyos lotes poseían áreas por encima de los 1000 m². Las variaciones de sus cualidades urbanas obedecieron igualmente a los grupos sociales para quienes se concibieron.

El peso industrial del territorio, sobre todo de aquellas fábricas dedicadas al giro de los materiales de construcción en el eje de Rancho Boyeros, supusieron un incentivo que facilitó y estimuló la actividad constructiva, pues la producción local de materiales e insumos abarataba los costos de traslado.

El equipamiento de servicios en la mayoría de los repartos se realizó de manera coherente y planificada, ya fuera por zonificación integral o por localización previa. Los servicios abarcaban la escala del reparto y respondían a los intereses de los nuevos asentamientos urbanos, aunque en determinadas áreas alcanzaba una escala de mayor rango como sucedió en el entorno de Lutgardita. En la mayoría de los casos, y a escalas más pequeñas, el completamiento de los servicios fue no planificado y asumido por la iniciativa privada.

Conclusiones

El TMSV estuvo siempre ligado al desarrollo agrícola e industrial desde sus inicios, siendo uno de los menos urbanizados de la Gran Habana. La fundación de Lutgardita y el aeropuerto internacional constituyeron el impulso necesario para su crecimiento urbano, principalmente en su zona centro-sur que, unido a una mayor generación de empleos, lo convirtió en un municipio eminentemente para obreros.

La década de 1930 tuvo un gran significado para Santiago de las Vegas, ya que ubicó de nuevo al término municipal en el mapa de la urbanización territorial. Las obras del eje de Rancho Boyeros, comenzadas en 1930 y concluidas en la década de 1950, permitieron la conexión con la ciudad consolidada y el fomento industrial que caracterizaría al municipio. La iniciativa privada aprovechó estos fenómenos geoeconómicos para la construcción de repartos y parcelaciones, principalmente adosados a esta avenida, que permitieron el crecimiento poblacional del TMSV y el aumento de la mano de obra para la industria. La ocupación espacial se llevó a cabo de manera fragmentada y aislada en lugares estratégicos, cerca de fábricas o adosada a ejes viales de importancia.

El mayor período de ocupación urbana fue entre 1953 y 1959, y aunque algunos quedaron inconclusos, llegaron a ejecutarse más de 15 repartos, adosados a varios ejes viales, fundamentalmente la Avenida de Rancho Boyeros, como extensión de la trama urbana consolidada o rellenando vacíos intersticiales. Estas nuevas urbanizaciones mantuvieron algunas características morfológicas de sus predecesoras, pero tomaron la retícula rectangular con lotificación regular para el amanzanamiento, y asumieron los principios de zonificación funcional, valorizando de manera particular las condicionantes contextuales del territorio. La variedad de estándares hizo coincidir asentamientos para trabajadores con quintas de recreo, manteniendo una segregación según su localización: los primeros próximos a los sectores industriales y los segundos como urbanizaciones cerradas en zonas interiores.

La recopilación de información de fuentes primarias y documentos de archivo permitió reconstruir la memoria histórica urbana del término, al no disponerse de fuentes bibliográficas especializadas que se centraran en el estudio del territorio, sino solo de algunas de sus áreas. Esta investigación constituye el primer documento que sistematiza y reconstruye la evolución del TMSV en sus periodos de mayor expansión urbana, a través de mapeos, tablas y gráficos. De este modo, se intenta avanzar en la documentación de la periferia de la ciudad de La Habana, con el objetivo de tener una mejor comprensión de su proceso de expansión entre 1940 y 1960.

Agradecimientos

A los trabajadores y especialistas del Museo Municipal de Boyeros, por facilitar el acceso a sus fondos documentales y apoyar con enorme motivación esta investigación.



Alexis Jesús Rouco-Méndez
Arquitecto. Máster en Vivienda Social.
Profesor Auxiliar de Diseño Arquitectónico
y Urbano, 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
Arquitecto. Doctor en Ciencias Técnicas.
Profesor Auxiliar de Teoría e Historia de la
Arquitectura y el Urbanismo. Facultad de
Arquitectura, Universidad Tecnológica de La
Habana José Antonio Echeverría, Cujae, La
Habana, Cuba.
E-mail: ruslanmunoz@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-8441-4133>



Rosa María Bualle-Pupo
Arquitecta. Especialista C en Proyectos e
Ingeniería. Empresa de Proyectos de Obras
de Arquitectura, Emproy 2.
E-mail: rosybualle@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0008-6469-6541>

DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses que representen riesgos para la publicación del artículo.

DECLARACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DE LOS AUTORES:

Alexis Jesús Rouco Méndez:
Conceptualización, investigación, metodología, redacción, revisión y edición del manuscrito.

Ruslan Muñoz Hernández:
Conceptualización, investigación, metodología, redacción, revisión y edición del manuscrito.

Rosa María Bualle Pupo: Investigación, metodología, redacción, revisión y edición del manuscrito.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376881958004>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Alexis Jesús Rouco-Méndez, Ruslan Muñoz-Hernández,
Rosa María Bualle-Pupo

**El desarrollo urbano de Santiago de las Vegas en La
Habana (1930-1960): entre modernidad y tradición**
**The Urban Development of Santiago de las Vegas in
Havana (1930-1960): Between Modernity and Tradition**

Arquitectura y Urbanismo

vol. XLV, núm. 3, p. 39 - 58, 2024

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría,

ISSN: 0258-591X

ISSN-E: 1815-5898