

millones de viviendas baratas en las ciudades y su entorno debida a la «nueva pobreza» (4 millones de «pobres oficiales», pero quizás el quíntuple en la realidad) por aumento de los bajos salarios o contratos basura, de los parados (4-6 millones), de los sin-techo (1 millón), de los «marginados» (cientos de miles), de las víctimas de la reunificación nacional y la inmigración, etc. Se agravan otras tareas urgentes: reformar las finanzas municipales, recuperar el control sobre el suelo para fines públicos y sociales, bajar alquileres impagables para obreros o incluso altos empleados, frenar la suburbanización, mejorar las barriadas dormitorio y los cascos urbanos conservando a sus antiguos habitantes, salvaguardar los pueblos en su entorno rural, etc. Las alternativas urbanísticas, socioeconómicas y políticas son contradictorias o ya superadas y, ante la magnitud de los problemas, insuficientes: Las viejas «ciudades obreras» aún existentes son reapropiadas por

nuevos grupos económicamente desahogados, mientras que su teoría decimonónica es replanteada por la administración y las grandes empresas como solución para albergar a los propios empleados; zonas y objetos industriales abandonados son reutilizados selectivamente para la pequeña producción, el comercio, la cultura y, a veces, para pequeñas viviendas; renacen cooperativas de grupos con medios propios, mientras que al resto de la clase baja sin tales medios se les propone autoconstrucción o autoayuda solidaria; para todos se exigen las ya fracasadas intervenciones públicas, etc.

6. 1997-hasta hoy (**Vuelta a la intervención pública**): El nuevo gobierno socialdemócrata, frente a tales tareas y problemas heredados, está planteando la repolitización de la cuestión de la vivienda desde promesas a veces mínimas, a veces incumplidas: reducir el aumento permitido de alquiler del 30% al 20% cada 3 años, subvencionar la casa popular de alquiler, luchar contra el desempleo, etc.

## Brasil

Roberto SEGRE

PROURB, Rio de Janeiro

### CERDÁ EN EL MAR DEL CARIBE

La edición del número especial 119-120 de CyTET dedicado a *Cerdá y su influjo en los ensaches de poblaciones*, aportó nuevas interpretaciones sobre la originalidad, el contenido innovador y la trascendencia a escala nacional e internacional de las propuestas urbanísticas de Ildefonso Cerdá, que la crítica especializada (JÜRGENS, 1992: 27) subvaloró por algún tiempo. Sin embargo, en el conjunto de ensayos presentados, faltó una apreciación de la influencia de Cerdá en

América Latina. Fernando de Terán, en su texto *El urbanismo europeo en América y el uso de la cuadrícula. Cerdá y la ciudad cuadrangular*, se refirió a los posibles modelos asumidos por Cerdá desde el damero de las Leyes de Indias aplicado en América Latina hasta finales del siglo XIX, no sólo en las ciudades fundadas por España durante el período colonial, sino también en aquellas nuevas, creadas por la política de poblamiento llevada a cabo por las jóvenes repúblicas latinoamericanas, como ocurrió en la Argentina, principal ejemplo citado.

Cabe dudar de la importancia de estas referencias, ya que se trataban siempre de esquemas geométricos abstractos sin identificaciones funcionales o volumétricas respecto a las manzanas, históricamente repetidos desde Hipodamo de Mileto. No constituían innovaciones sobre la herencia colonial española ni proponían soluciones alternativas a la manzana bloqueada de viviendas bajas. A su vez, Terán presenta un plano de La Habana de 1849, bastante anterior a las iniciativas de Cerdá, en el que no aparecen los primeros trazados del Vedado, cuya genealogía con las innovaciones cerdianas, mostraremos de inmediato. O sea, tan importante resultó la presencia de los modelos latinos y norteamericanos en la obra de Cerdá –al citar en su «Teoría de la Construcción de las Ciudades» a Buenos Aires, Boston, Filadelfia y Savannah (MARTÍ ARIS, 1999: 42)–, como la asimilación de sus ideas (o quizás la coincidencia de las iniciativas), tanto en el Caribe como en los posteriores planes directores de las ciudades de La Plata y Belo Horizonte, cuyos trazados, a nuestro modo de ver, tienen una posible deuda con el plan de Barcelona, tema que no ha sido todavía suficientemente estudiado.

No es objetivo de esta nota realizar un ensayo sobre la influencia de Cerdá en las islas de Cuba y Puerto Rico, sino de transcribir algunos textos documentales e interpretativos que demuestran la contemporaneidad de algunas propuestas urbanas con aquellas formuladas por Cerdá en España, representativas de los vasos comunicantes existentes entre la Madre Patria y las últimas posesiones ultramarinas, conservadas a lo largo del siglo XIX. En el número 116 de CytET dedicado a *Territorio y ciudades coloniales españolas de ultramar*, mientras Sergio Baroni y Roberto Segre en La Habana, vinculan genéricamente El Vedado al modelo de Cerdá; Aníbal Sepúlveda, al referirse a los «Ensanches» de San Juan en el siglo XIX, no cita la influencia del proyecto urbano cerdiano, ya que el primero ejecutado, de La Puntilla (1865), lo asocia con la traza de Barceloneta; y en el segundo de Santurce (1881), infiere reminiscencias de la Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata, quién fuera Diputado a Cortes por Puerto Rico (SEPÚLVEDA, 1998: 343). Sin embargo,

el arquitecto e historiador Jorge Rigau, señala la inmediata influencia que tuvieron en las obras públicas de Puerto Rico, los ingenieros graduados de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, a partir de 1839, entre ellos Antonio Mantilla y Félix Vidal D'Ors, estrechamente relacionados con la *Revista de Obras Públicas* editada en Madrid.

«En La Habana, en 1861, el ingeniero Antonio Mantilla incluyó los portales como requisito obligatorio en uno de los primeros códigos urbanos de la colonia. Se definió un conjunto de normas que resultaron determinantes en la definición del carácter de la capital cubana, en particular del sector residencial denominado El Vedado. En Ponce, Puerto Rico, en 1868, el ingeniero Félix Vidal D'Ors estableció la obligatoriedad del uso de los chanfles esquineros en las calles definidas por nuevas manzanas urbanas. Ellos asimilaron de la *Revista de Obras Públicas* las innovaciones técnicas y profesionales que se desarrollaban en España. Fundada en 1853 y ampliamente difundida constituía un foro importante de debate sobre los temas urbanos: sistemas viales, técnicas constructivas, infraestructuras urbanas, higiene y salud pública, constituían los temas dominantes. Su orientación se identificaba con la ideología civilizatoria del progreso. Entre 1856 y 1862, dos proyectos que incidieron en la visión de la ciudad y su trazado sustentada por Vidal D'Ors, fueron ampliamente debatidos en la revista: la propuesta de Ildefonso Cerdá para el Ensanche de Barcelona (1859) y la de Carlos María de Castro (1860) para la expansión de Madrid. La documentación elaborada por Vidal D'Ors para Ponce demuestra en sus estrategias, enfoques y terminología profesional, el estrecho vínculo con las ideas de Cerdá y Castro, expuestas en la *Revista*. Esto aparece en las soluciones planteadas, a pedido del gobierno, para la expansión de Ponce y un proyecto de regularización del trazado de calles y de alineación de fachadas. En los esquemas presentados por el ingeniero, aparece el desarrollo de un catálogo de «tipos de intersecciones viales», con instrucciones precisas sobre los chanfles esquineros. No cabe duda, la referencia a los diseños de Cerdá. (RIGAU, 1994: 237-251).

Sin embargo, la urbanización del barrio residencial El Vedado de La Habana expresa la convergencia más importante con las nuevas ideas aplicadas en el Ensache de Barcelona. Mientras en Ponce, San Juan o la expansión de La Habana Centro hasta la calle Infanta, las manzanas conservan su carácter compacto bloqueado, en El Vedado, la articulación entre llenos y vacíos, entre espacios libres y espacios edificados, adquiere una nueva dimensión, coincidente con la trama abierta establecida por Cerdá. Tanto las teorías higienistas como las inminentes transformaciones en el sistema de transporte, al surgir la locomoción a vapor y eléctrica, establecen las nuevas pautas de los trazados suburbanos, de vías arboladas, de espacios libres en el interior de las manzanas regulares que conservan la traza de la cuadrícula, ajena a todo pintoresquismo asumido de las sinuosidades de la *Garden City*. En este sentido, en El Vedado se resumen las diferentes alternativas residenciales que, luego, caracterizaron las propuestas del fin de siglo en Europa y Estados Unidos: desde la significación de la naturaleza en los diseños de Frederick Law Olmsted; la trama abierta de la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard y las propuestas de organización multifuncional del tejido del hábitat planteado por Cerdá (SEGRE, BARONI, 1998: 351-379). Síntesis que además refleja la adecuación del espacio urbano a las condiciones climáticas del Trópico.

Consideramos de interés la transcripción de algunos documentos que explican la formación de El Vedado. El Historiador de la Ciudad de La Habana, Emilio Roig de Leuchsenring, fue el primero que se refirió a su significación urbanística: «La creación del Vedado como barrio residencial, comenzó en 1858 al aprobar el Ayuntamiento la parcelación de la estancia El Carmelo, propiedad de Domingo Trigo y Juan Espino, y que comprendía desde el río Almendares, las calles 21, Paseo y la línea de la costa, en un total de 105 manzanas. Pero adquirió mayor importancia cuándo, en 1859 el famoso economista y publicista Conde de Pozos Dulces, y sus hermanas Dolores y Ana de Frías obtuvieron la parcelación de su espléndida finca El Vedado, originalmente en 29 manzanas, entre las calles G y 9 y los antiguos terrenos de El Carmelo.

(...) Las manzanas medían uniformemente 100 m por cada costado, y por primera vez se introdujo el uso, muy racional, de números y letras para distinguir las calles (evidente influencia de Estados Unidos, R.S.), en lugar del antiguo, indudablemente más pintoresco, que se empleaba en La Habana Vieja y sus posteriores ampliaciones. La calle de Línea fue la primera en trazarse, y por ella comenzaron a circular tranvías tirados por caballos, a los que sustituyó "la cucaracha", una maquina de vapor que fue el primer vehículo de tracción no animal que tuvo La Habana, y que salía de la esquina del Paseo del Prado y la calle de San Lázaro y circuló hasta 1900, en que se introdujeron los tranvías movidos por electricidad. En El Vedado fue donde, en 1868, se empezó a jugar beisbol, y donde se estableció el primer terreno adecuado para el juego, con glorieta para los espectadores. Luego en 1883 se edificó en madera el hotel de lujo Trotcha. (...) Con el comienzo de la República El Vedado adquirió un auge inusitado; muchos de los jefes libertadores que habían recibido la paga de sus haberes compraron allí terrenos para levantar sus casas; y además, se fue volcando allí, en chalets, palacetes y residencias diversas en tamaño, lujo y estilo, muchísimo de la riqueza, de todas procedencias, que iba dando a La Habana su aspecto de prosperidad más o menos falsa o exclusiva» (ROIG DE LEUCHSENRING, 1963: 21-22).

El ingeniero Abel Fernández y Simón, al describir la evolución de los diferentes trazados que configuraron La Habana desde sus inicios, resalta la significación del Vedado:

«Según opinión de algunos ilustrados urbanistas contemporáneos resulta difícil, por no decir imposible, encontrar en las principales ciudades del continente americano y aún en las de la vieja Europa, un ejemplo de planeamiento urbano destinado a residencias privadas, que date de mediados del siglo pasado, que contenga tantos perfeccionamientos y ventajas, como el conocido con el nombre de El Vedado, en la Ciudad de La Habana. (...) Por sus anchas calles y hermosas avenidas y paseos, parques y

monumentos, por sus jardines privados y especialmente por sus incontrables edificios destinados a residencias, particulares o colectivas, artísticos y suntuosos, proyectados y construidos por los Arquitectos cubanos del siglo actual, haciendo derroche de inventiva, buen gusto y refinamiento arquitectónico, es que El Vedado constituye un legítimo orgullo para los habaneros, que lo reputan como el más alto exponente del avance urbano alcanzado por nuestra Capital en los últimos decenios, con raíces casi centenarias en su concepción, trazado y desarrollo primitivo».

Luego, pasa a enumerar las características fundamentales de la urbanización: sobre 500 hectáreas se estableció una trama de manzanas de 100 metros de lado con una densidad de 160 hab./Há y una ocupación edilicia que deja libre entre el 30 y el 55 por ciento de la superficie total; calles de 16 m de ancho; avenidas hasta de 50 m de ancho con parterre central; un sistema de articulación entre el espacio público y privado por medio de las aceras arboladas (4.50 m), un jardín privado (5.00 m) y un portal obligatorio en cada vivienda (4.00 m), que conforma el predominio de la vegetación a lo largo de las calles (FERNÁNDEZ Y SIMÓN, 1956, 1995: 176).

El arquitecto Mario Coyula escribió recientemente varios ensayos rescatando la significación de El Vedado, como barrio a ser defendido y salvaguardado en los futuros cambios que se realizarán en la Ciudad de La Habana, frente a una posible presencia de iniciativas especulativas que, como en el resto de América Latina y el Caribe —recordemos el caso de Gazcue en Santo Domingo y de Santurce en Puerto Rico—, barrieron con las estructuras urbanas de comienzos de siglo. Transcribo algunos fragmentos significativos de sus análisis:

«(En La Habana) El Vedado ocupa un lugar muy destacado. Ya desde su mismo origen en 1859, esta urbanización, promovida por José Domingo Trigo, tuvo un carácter de vanguardia, ubicándose en la misma línea con los Ensanches que

contemporáneamente se estaban realizando en Barcelona, Viena y otras grandes ciudades europeas(1). El trazado inicial por el ingeniero Luis Yboleón Bosque, con más de cien manzanas cuadradas de cien metros de lado y una retícula regular que incorporó por primera vez en Cuba el arbolado como elemento estructurador del trazado, fue indudablemente la iniciativa urbana más importante del período colonial, superando incluso relevantes actuaciones anteriores.» (...)

«La trama vial fue inteligentemente orientada para facilitar la entrada de las brisas diurnas y nocturnas. Las calles, rectas y amplias, fueron rodeadas de *parterres* arbolados, con calles más anchas cada cierto tiempo (las actuales Paseo y Avenida de los Presidentes o Calle G) que funcionan como ejes jerarquizados, organizados a lo largo de un tramo central arbolado que resultaba ser como un parque lineal, y facilitaban también la entrada de la brisa marina hacia el interior de la urbanización. Otro elemento importante en el diseño urbano fue la presencia (después reducida en número por la especulación) de una cantidad de manzanas sin construir, distribuidas en la trama urbana, que se arbolaban y dotaban de iluminación, aceras internas, asientos, y generalmente un podio central elevado, quedando como espacios públicos: el tradicional *parque republicano*. Las manzanas se subdividían en parcelas estrechas y profundas, con parcelas dobles en las esquinas. Esa lotificación marcaba un ritmo y una textura urbana, permitiendo además el relleno gradual del asentamiento con edificaciones pertenecientes a épocas distintas, y con programas y estilos arquitectónicos diferentes».

«Por ser mayores y por lo tanto más caras, así como por estar situadas en los puntos más visibles y accesibles de la retícula regular, las parcelas de esquinas fueron empleadas por viviendas más grandes y lujosas, o por comercios primarios —principalmente bodegas y farmacias—, en servicios de la cuadra. Esto reforzaba la imagen de la esquina, con su fuerte pregnancia visual. Las bodegas ofrecían no

(1) El «Ring» de Viena fue aprobado en 1857, el ensanche de Barcelona sólo sería conocido desde 1859 y el ensanche de

Madrid desde 1860. La Ley de Ensanche de Poblaciones es de 1864 (n.e).

sólo venta de víveres para cocinar en la casa, sino también comestibles ligeros para consumir en el lugar, y además bebidas; todo ello con un horario extendido. A veces, la centralidad incipiente generada por esos servicios atraía a otros, como carnicería, pescadería, venta de huevos, reparación de calzado, quincalla, etc.. Los portales de esos comercios agrupaban otros servicios menores y móviles, como limpiabotas y venta de periódicos; y funcionaban como un estar público a nivel de cuadra. Otras instalaciones de servicios que por su frecuencia y calidad caracterizaron El Vedado fueron las farmacias, los teatros y salas de cine, los restaurantes y cafeterías, y finalmente los hoteles. De esta manera, esta zona fue asumiendo una centralidad muy importante dentro de la capital, que se concretó en la década de los cincuenta y se consolidó en los sesenta. Ello se explica por el hecho de que la ciudad creció sin autodestruirse. Las zonas más antiguas fueron haciéndose más inaccesibles y menos elegantes, lo que, por otra parte, salvó a ese patrimonio construido de una demolición impuesta por el desarrollo inmobiliario especulativo». (COYULA, 1999: 21-22).

En resumen, así como Barcelona logró mantener a lo largo de este siglo el trazado, dinamismo y el espíritu del Ensanche de Cerdá, adecuándolo a los cambios de funciones, tecnologías, necesidades y expresiones arquitectónicas y culturales; en La Habana, el Vedado, expresión de una modernidad urbana flexible que sustituyó y continuó la cuadrícula colonial, consiguió adaptarse a los cambios acaecidos en la vida urbana a lo largo del siglo XX, e inclusive asimilando las fuertes transformaciones acaecidas en la etapa de la Revolución. Fueron justamente su trama abierta y la existencia de usos mixtos los factores esenciales de su vitalidad (MARTÍN ZEQUEIRA, 1999: 10-13), absorbiendo tanto la majestuosidad de las grandes residencias eclécticas y la frondosidad de árboles centenarios, como las múltiples versiones del *kitsch* miamense en hoteles y edificios de apartamentos. Evidentemente, la lección de Cerdá no cayó en vano, y su vigencia perdura incólume, pese a las ansiedades de tierra arrasada de los agentes de la globalización y el neoliberalismo.

## BIBLIOGRAFÍA

- COYULA, Mario (1999): «En defensa del Vedado», en *Revolución y Cultura* N.º 5, Época IV, La Habana, septiembre-octubre, pp. 21-25.
- DE TERÁN, Fernando (1999): «El urbanismo europeo en América y el uso de la cuadrícula. Cerdá y la ciudad cuadrícula», *CIUDAD Y TERRITORIO, Estudios Territoriales*, Vol XXXI, N.º 119-120, Madrid, primavera-verano, pp. 21-40.
- FERNÁNDEZ Y SIMÓN, Abel (1956-1995): «Los distintos Tipos de Urbanizaciones que fueron Establecidas en la Ciudad de La Habana durante su Época colonial», *Ingeniería*, Vol. VII, N.º 8, La Habana, pp. 559-629; en Felipe PRESTAMO y HERNÁNDEZ, CUBA. *Arquitectura y Urbanismo*, Ediciones Universal, Miami, pp. 163-180.
- JÜRGENS, Oskar (1926): *Ciudades españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*, Ministerio para las Administraciones Públicas, Madrid 1992
- MARTÍ ARÍS, Carlos (1999): «Cerdá: un puente entre dos civilizaciones», en *CIUDAD Y TERRITORIO, Estudios Territoriales* Vol. XXXI, N.º 119-120, Madrid, primavera-verano, pp. 41-54.
- MARTÍN ZEQUEIRA, María E. (1999): «Una ciudad con vista al mar. Conversación con Andrés Duany», *La Gaceta de Cuba*, La Habana, marzo-abril, pp. 10-13.
- RIGAU, Jorge (1994): «No Longer Islands: Dissemination of Architectural Ideas in the Hispanic Caribbean, 1890-1930», en *The Journal of Decorative and Propaganda Arts* N.º 20, Miami, pp. 237-251.
- ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio (1963): *La Habana. Apuntes Históricos*, Tomo II, Consejo Nacional de Cultura, La Habana.
- SEGRE, Roberto & Sergio BARONI, (1998): «Cuba y La Habana. Historia, población y territorio», en *CIUDAD Y TERRITORIO, Estudios Territoriales*, Vol. XXX, N.º 116, Madrid, verano, pp. 351-379.
- SEPÚLVEDA RIVERA, Anibal (1998): «Puerto Rico: Territorio y ciudad», en *CIUDAD Y TERRITORIO, Estudios Territoriales*, Vol. XXX, N.º 116, Madrid, verano, pp. 321- 350.