

Puerto Rico: Territorio y ciudad

Aníbal SEPÚLVEDA RIVERA

Prof. Dr. Esc. Graduada Planificación Urbana, Univ. Puerto Rico; Centr. Investig. CARIMAR.

RESUMEN: El artículo reseña cinco siglos de urbanismo puertorriqueño desde el siglo XVI al presente y se enfoca en su capital, San Juan de Puerto Rico. En ese recorrido se examinan la herencia constructiva española y las influencias norteamericanas que han marcado la historia social y urbana del país. El autor se sirve de la investigación en archivos de Puerto Rico y España y de la interpretación de planos inéditos de los espacios urbanos puertorriqueños. Para el período colonial español examina la legislación que influyó la creación de los espacios que hoy son los tejidos históricos. El autor anota la bibliografía reciente sobre el tema y va señalando asuntos que requieren futura investigación. Las buenas lecciones y los malos ejemplos de la historia están plasmados en el territorio nacional como memoria viva de la tradición urbana.

Descriptores: Territorio. Historia del Urbanismo. Puerto Rico.

La iniciativa de examinar el urbanismo en los ex-territorios coloniales españoles del Caribe y el Pacífico en el entorno de la Guerra del 1898 añade, para los planificadores urbanos y los arquitectos, una dimensión adicional a esta conmemoración. Creo que por primera vez se va a tener una reseña panorámica de conjunto acerca de la evolución y el estado actual del urbanismo en estos lugares.

En este ensayo examino el caso de Puerto Rico, particularmente el urbanismo de San Juan, su capital. Incluyo una bibliografía mínima de los trabajos recientes que se han ido produciendo sobre la historia del urbanismo en Puerto Rico y aprovecho además esta oportunidad para compartir con colegas parte de una investigación que

probablemente se publique y que por ahora lleva el nombre de *Atlas histórico de la ciudad puertorriqueña*. Ese futuro atlas se concibe como una aportación para conocer el urbanismo heredado y la evolución reciente del urbanismo en el país.

El urbanismo español en América comenzó en las grandes Antillas y fue en Cuba y Puerto Rico donde oficialmente terminó. Contrario a la imagen exuberante que se vende al turismo internacional, el Caribe isleño es hoy una región urbanizada donde la mayoría de la población vive en ciudades que nada tienen que ver con lo exótico y playero que anuncia la propaganda. Puerto Rico es una de las más urbanizadas y en materia de urbanismo tiene muchas lecciones que aprender y muchas experiencias que compartir. Al igual que el resto del Caribe, el urbanismo puertorriqueño recibió influencias foráneas a

la vez que desarrolló formas urbanas adaptadas a su particular situación económica, política, geográfica y cultural. Esa situación conformó un urbanismo particular que en general compartía su fisonomía con el Caribe hispánico, en especial con Cuba.

I. ENCUADRE POLÍTICO Y TERRITORIAL

I.1. Encuadre político

Las circunstancias geopolíticas en que ha estado inmerso Puerto Rico han determinado que las influencias principales sobre su urbanismo hayan provenído primero de España y a partir del siglo XIX de los Estados Unidos (inclusive con anterioridad a 1898). Mi abuelo, Cástor Lino Rivera, nació ciudadano español el 23 de septiembre de 1881 en el pueblo de San Germán, en la costa occidental de la Isla [ver Figuras 1 y 2], el segundo asentamiento que los colonizadores fundaron en el país en el siglo XVI. Siendo adolescente, los norteamericanos invadieron la isla desembarcando en el cercano pueblo de Guánica, el día de Santiago de 1898. Cuentan en la familia que mi abuelo, junto con muchos otros amigos, hizo el corto viaje entre San Germán y Guánica para curiosear la operación militar de los gringos. En 1904, sin ser todavía ciudadano norteamericano (la ciudadanía nos la otorgaron en 1917), mi bisabuelo lo envió, junto con otros cinco primos-hermanos, al estado de Virginia en los Estados Unidos en donde terminaron la preparatoria para luego estudiar diferentes carreras universitarias. Mi abuelo Cástor estudió medicina en Washington DC y en 1910 se casó con mi abuela materna, una norteamericana de origen alemán llamada Mary Evelyn Easterday. Terminada su carrera regresó a Puerto Rico en donde vivió por el resto de sus días hasta el 1977.

Esta historia ocurrió en una familia de criollos acomodados, pero en ese período muchos puertorriqueños de familias menos pudientes se marcharon de la Isla *enganchados* por contratistas inescrupulosos para trabajar como peones (casi esclavos) en el distante Hawaii, otra de las nuevas posesiones de los Estados Unidos en el

Océano Pacífico. A diferencia de mi abuelo, casi ninguno regresó. Durante todo el siglo XX, los puertorriqueños han estado yendo y viniendo (sobre todo yéndose) a los Estados Unidos. En 1998 todos tenemos una historia personal que contar sobre la relación entre el pasado español y el presente norteamericano de esta Isla que se llama Puerto Rico y que realmente no lo es tanto. Esas historias las contamos según la agenda de cada cual y las actitudes que se tengan sobre la aún vigente situación colonial del país.

Hoy día las tendencias políticas en Puerto Rico son, hasta cierto punto, muy similares a las de hace cien años. En el 1898 había puertorriqueños o españoles incondicionales, autonomistas e independentistas. En 1998 las tres tendencias siguen vigentes respecto a la ya no tan nueva metrópoli, los Estados Unidos de América.

I.2. Encuadre Territorial

En su escuela elemental, mi abuelo Cástor usó la sexta edición del libro *Elementos de Geografía de la Isla de Puerto Rico*. Se trataba de una obra escrita para los niños de la Isla por Manuel QUINTANA Y CORTÓN y *declarada de texto para todas las escuelas de esta Provincia* desde su primera edición en 1870. El libro enmarca a Puerto Rico en un contexto isleño, con frecuentes alusiones y datos al resto del archipiélago caribeño, encuadrándolo territorialmente como "una de las grandes Antillas pertenecientes a España" (en ese momento sólo Cuba, la más extensa, y Puerto Rico, la más pequeña, eran españolas). La superficie en kilómetros cuadrados de cada una de las grandes Antillas es la siguiente: Cuba 110.861; La Española 76.484 (República Dominicana 48.734 y Haití 27.750); Jamaica 10.991 y Puerto Rico 8.960. El libro del abuelo da las cifras en leguas cuadradas aunque ya para esa fecha se había adoptado en Puerto Rico el sistema métrico.

La Isla principal (en realidad es un archipiélago) es casi rectangular y está atravesada de este a oeste por una cadena de montañas con alturas máximas de unos 1.300 metros (ver fig. 2). Por el norte está el océano Atlántico y por el sur el mar Caribe. La distribución de las lluvias es muy desigual en el territorio, los Vientos Alisios

dejan la mayor parte de su humedad al norte de la cordillera central. Los ríos que desembocan en el norte (Atlántico) son mucho más extensos y caudalosos que los que desembocan por el sur (Caribe). Este patrón topográfico e hidrográfico determinó en gran medida la ocupación del territorio de la isla ya que los ríos que cruzaban los valles costeros, con sus fértiles riberas, sirvieron de vías de penetración al territorio. Muchos de los primeros asentamientos de españoles y criollos llevaron el prefijo de *riberas* y también se denominaban algunos como *Boca del Río* ... y a continuación el nombre del río en cuestión. La fig. 1 es de un mapa impreso en 1853 en Barcelona, mostrando las divisiones político-administrativas de la Isla (líneas en rojo). La fig. 2 es uno de los planos impresos por los norteamericanos el mismo año de la toma de la Isla.

1.2.1. Los primeros asentamientos: A diferencia de las culturas del continente americano, las culturas prehispánicas que habitaron Puerto Rico no se organizaron en ciudades. Así, la historia del urbanismo en la Isla comenzó propiamente a partir del siglo

XVI. Los pueblos creados en la Península durante la llamada Reconquista, las *factorías* portuguesas en las costas de África y la ocupación de la Islas Canarias son referencias obligadas para estudiar el inicio de las formas urbanas en el Caribe isleño. Faltan, no obstante, por estudiar las posibles influencias del urbanismo provenientes de las diferentes regiones del continente africano desde donde sustrajeron la población africana que llegó a la Isla. En Puerto Rico un primer modelo de ocupación, ensayado previamente en La Española, tuvo como prioridad establecer cabezas de playa desde donde se pudiera supervisar la extracción de oro. En las primeras décadas que siguieron al 1493 los conquistadores españoles se dispersaron por el territorio siguiendo la ubicación de los yacimientos de oro y forzando a la población indígena encomendada a relocalizarse de acuerdo a estos objetivos. Como consecuencia, en 1511 hubo una gran rebelión indígena y a partir de entonces la población (mano de obra) que se pretendía colonizar comenzó a desaparecer aceleradamente.

Los primeros dos asentamientos fundados por los españoles tuvieron, como los del resto

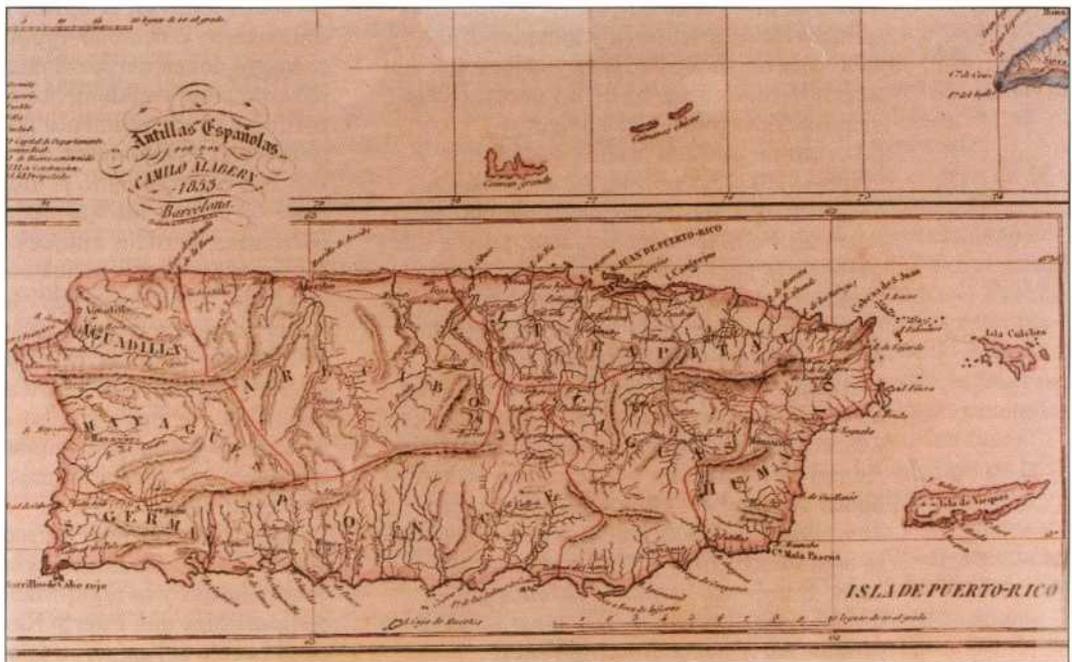


FIGURA 1: Mapa de Puerto Rico, 1853 (detalle).

Fuente: Camilo Alabern, Barcelona. Sala de Puerto Rico, Biblioteca General, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.

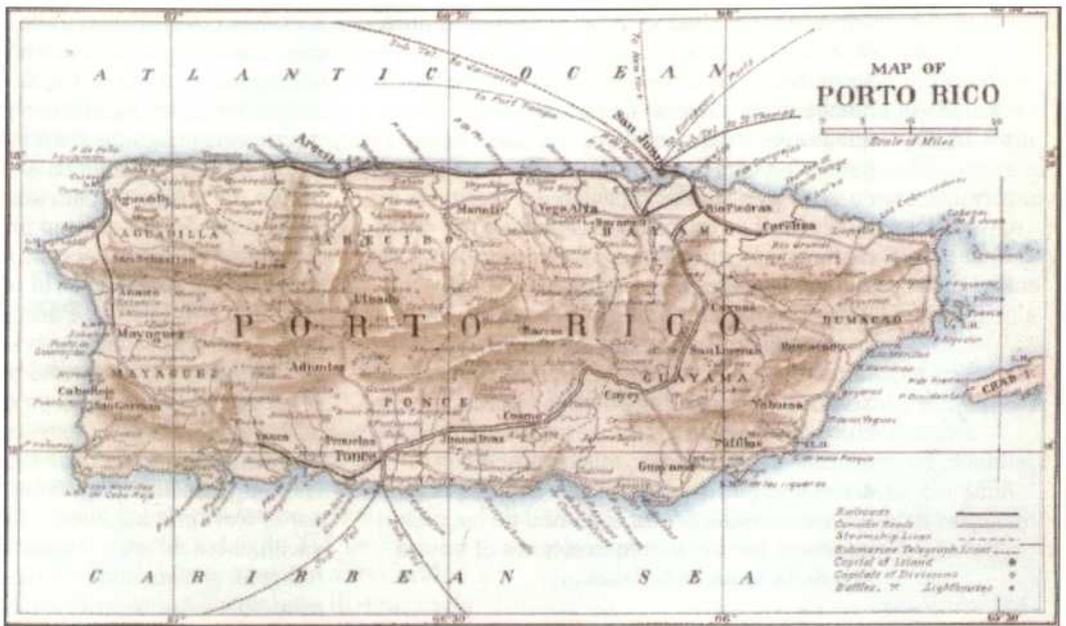


FIGURA 2: Mapa de la isla de Puerto Rico.

Fuente: Richard Harding Davis, 1898.

del Caribe, una existencia peregrina. La primera ubicación de San Juan se llamó Caparra, al sur de la bahía, cerca del valle inundable del río Toa (La Plata) donde había minas de oro, por lo que consecuentemente se desarrolló agricultura y ganadería. Se sabe poco de su forma física y sólo se pueden inferir detalles a partir de las excavaciones arqueológicas y de los documentos y descripciones de sus propios habitantes (1508-1519). Muy pronto, sin embargo, se evidenció una contradicción fundamental entre los habitantes de Caparra, pues a una parte de la población le interesaba más la localización de la ciudad frente al puerto, en la isleta que domina la bahía. El comercio era para ellos lo más importante y la localización de Caparra, alejada del puerto, no era la más apropiada. La ciudad marinera y mercantil terminó por imponerse sobre la ciudad de labriegos y mineros, aun en contra de los argumentos del propio gobernador Juan Ponce de León. Caparra se trasladó a la isleta entre 1519 y 1521 y más tarde se llamó San Juan. Las instrucciones que se dieron para el traslado de Caparra a la isleta forman parte del cuerpo legal sobre

planificación urbana del período formativo del urbanismo español en América (1).

Una vez descubierto el Continente e iniciadas las conquistas de México y Perú, las condiciones en el Caribe isleño comenzaron a cambiar rápidamente. De ser el centro del esfuerzo colonizador, las islas pasaron a ser rápidamente una especie de periferia no directamente productiva, aunque céntrica al tráfico marítimo. San Germán, el segundo asentamiento de importancia, al oeste de la Isla, intentó varias localizaciones portuarias, pero los ataques de indios y corsarios precipitaron sus mudanzas. Por otro lado, su vocación marina orientada al comercio perdió relevancia ante el desarrollo del sistema de flotas. En la década de 1570 se estableció tierra adentro en su lugar definitivo. De forma similar se puede hablar de otros pequeños asentamientos cuyos pobladores se dedicaron más a la producción que al comercio.

La crisis del primer período minero, el desvío del interés hacia los territorios continentales y la organización del sistema de flotas hizo que Puerto Rico dejara de estar en el centro del esfuerzo colonizador. Los

(1) El texto de estas instrucciones se puede encontrar en *Colección de Documentos inéditos relativos al descubrimiento,*

conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, Serie I, Tomo 36: 523, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1881.

pocos habitantes que fueron quedando en Puerto Rico (el censo de 1530 indica que por cada vecino español existían varios indios y negros esclavos), acabaron por darle la espalda al mar y desentenderse de los grandes acontecimientos geopolíticos que ocurrían en otras partes. Puerto Rico, y en especial su capital, se definió en el sistema urbano de las Américas, no como un eslabón productor de riquezas, sino como puerto de escala y un bastión militar. Pronto se militarizó el sistema político ante las imperiosas necesidades de defensa. En 1564, con Francisco de Bahamonde, se inicia la época de los gobernadores militares que durará hasta el fin de la colonización española e inclusive durante los primeros años de la ocupación norteamericana.

La población de Puerto Rico durante los siglos XVI y XVII es muy difícil de estimar. Con la excepción del censo de 1530, no se cuenta con un intento sistemático de enumerar toda la población hasta 176 (2). Aunque se han hecho cálculos, lo cierto es que la población durante esos dos siglos no parece haber excedido los 10.000 habitantes. La distribución de la población era dispersa y se ubicaba principalmente en los valles costeros. Las condiciones socioeconómicas de la Isla sólo permitieron el desarrollo de no más de diez pequeños asentamientos fuera de la capital.

Durante el siglo XVIII esa situación comenzó a cambiar a medida que la Isla se fue integrando a los mercados internacionales. En términos económicos se habían establecido las bases para una distribución de tierras y comenzaba a desarrollarse una agricultura que permitió un aumento significativo de la población (de unos 7.400 habitantes en el año de 1700 a cerca de 155.000 a final del siglo). Esta población seguía siendo fundamentalmente rural.

A comienzos del siglo XVIII existían en Puerto Rico unos ocho o nueve pueblos, pero sólo San Juan exhibía características de ciudad. Al terminar el siglo los asentamientos llegaron a ser alrededor de cuarenta. La mayoría de estos pueblos estaban en la costa, con la excepción de unos pocos valles interiores, aún no se iniciaba la

ocupación sistemática del interior. Para ese entonces las costas del país habían sido efectivamente ocupadas y comenzaba a organizarse un sistema urbano más o menos coherente en la Isla(3).

1.2.2. Consolidación de un sistema urbano: La ciudad militar de San Juan se definió como capital administrativa y punto estratégico de defensa. Por ser la sede del gobierno y puerto principal de entrada de mercancías, aunque no de exportación, fue siempre la ciudad más poblada y la más *española* de la Isla. Sin embargo, a partir del siglo XVIII, pero sobre todo en el XIX, se fueron dando las condiciones para que en la Isla se desarrollaran nuevos asentamientos. A comienzos del siglo XIX se liberalizaron la inmigración, la importación de esclavos y las políticas relativas a los impuestos. El sistema de plantación, orientado a la exportación, favoreció la fundación de nuevos pueblos y potenció el crecimiento de los existentes. La producción agrícola, el comercio (incluido el contrabando), los transportes y el aumento de la población fueron factores determinantes. En general, durante la primera mitad del siglo XIX las llanuras costeras, (sobre todo la del sur) se cubrieron de caña de azúcar y con ella los pueblos costeros comenzaron a prosperar. Vale mencionar aquí que aquel libro *Elementos de Geografía* que usó mi abuelo en su escuela dice lo siguiente al describir el aspecto físico de la isla: "la costa sur presenta una extensa llanura de más de 14 leguas con muchos ingenios de azúcar".

En el desarrollo de un sistema urbano en el territorio puertorriqueño, habrá que tener en mente que la población urbana de Puerto Rico durante el período colonial español fue siempre exigua. En la década de 1770 la población propiamente *urbana* de la Isla era insignificante, existían sólo 30 asentamientos y solamente cuatro de ellos podrían tener más de 1.000 habitantes. La mayoría de la población vivía dispersa sobre el territorio y este aspecto preocupaba a las autoridades y a las clases dominantes que veían mermada su autoridad a la vez que escaseaba la mano de obra. Casi todos los pueblos no eran sino

(2) El libro de SILVESTRINIY & LUQUE (1992) da algunas cifras de población y es el que se utiliza hoy en las escuelas puertorriqueñas.

(3) El artículo de PADILLA ESCABÍ (1985) es un adelanto de un trabajo aún inédito sobre la demografía y distribución de la población en Puerto Rico en ese período.

pequeñas aldeas con algunas casas y bohíos de paja que cobraban vida solamente los domingos y algunos días festivos en que la población dispersa acudía al pueblo. Al comienzo del siglo XIX, en 1824, existían 52 pueblos (aparte de la capital) y de esos sólo nueve tendrían más de 1.000 habitantes. La mayoría eran pueblos costeros vinculados con la producción de la caña de azúcar. Más tarde en el siglo, en 1878 el número de pueblos había crecido a 69. De éstos, al menos 44 tenían una población superior a los 1.000 habitantes (4). Sin embargo, a pesar del aumento en asentamientos, la población conjunta de los 69 pueblos sólo rondaba el 20 por ciento del total de la Isla. En realidad en ese año sólo San Juan intramuros y Ponce sobrepasaban los 10.000 habitantes. La reducida escala del fenómeno urbano es un asunto pertinente en el estudio del Puerto Rico decimonónico.

Un dato interesante levantado por el historiador Fernando PICÓ (1996), uno de los historiadores más destacados en Puerto Rico, vincula la preocupación de las autoridades por concentrar la población con el crecimiento de la población urbana y las consecuencias epidemiológicas del cólera. Se trataba de una política para coartar la población de jornaleros. Entre 1849 y el 1855 los cascos urbanos crecieron rápidamente como consecuencia de una orden del gobernador Juan de la Pezuela para que los *agregados* (gentes sin tierras) que no tuviesen contratos de *mozos de labor* o arrendaran sus servicios a terratenientes, se mudasen a un poblado. Esa situación quedó evidenciada en varios de los planos de alineación de algunos pueblos. En estos planos se muestra la localización con el topónimo de *calle de jornaleros*. [En la figura 9 se muestra la calle de Jornaleros en el año de 1869 en el pequeño pueblo de Rincón, al oeste de la Isla]. La pobreza y condiciones de salubridad y hacinamiento en estos lugares se aduce como una de las variables significativas en la rápida expansión de una epidemia de cólera que estalló en 1855-56 y que afectó sobre todo a las mujeres y los niños de los jornaleros forzados a vivir concentrados en los pueblos.

En la segunda mitad del siglo XIX el

desarrollo de la economía cafetalera y, en menor escala, la tabacalera, permitió cierto desarrollo urbano en los pueblos del interior del país. Al cambiar el centro de gravedad de la economía puertorriqueña, se favoreció el crecimiento de los pueblos de montaña y el florecimiento de los costeros que exportaban los productos.

La primacía de la capital fue desafiada económicamente por otros núcleos urbanos que adquirieron su rango-tamaño de acuerdo a la capacidad productiva de sus respectivos entornos. La división territorial de la Isla se organizó en Departamentos con siete cabeceras. Las Cabeceras de Departamentos rivalizaban con San Juan en producción y población. Cada una administraba varios municipalidades en sus respectivas regiones. El manual del abuelo enumera los siguientes [ver Figuras 1 y 2]: Bayamón (cercano a la capital al sur de la bahía) tenía 13 pueblos, Arecibo, el puerto más importante al norte contaba con 8 pueblos, Aguadilla, una ciudad portuaria en el oeste, tenía 7 pueblos, Mayagüez, la tercera ciudad en importancia del país, aglutinaba 8 pueblos, Ponce, la segunda ciudad y *capital alterna* en el sur contaba con 11 pueblos, Guayama, en las llanuras ganaderas del sureste, tenía 11 pueblos, y Humacao, en el este, contaba con 9 pueblos. A pesar de que San Juan seguía siendo la ciudad más poblada, la Isla se encaminaba a una distribución poblacional más proporcionada y adecuada a las características geográficas de cada región.

En el siglo XIX la población de Puerto Rico creció desde poco menos de 155.000 a cerca de un millón en 1898 y ocupó la totalidad del territorio. Se estableció una red más eficaz de asentamientos urbanos como los protagonistas de la actividad comercial y económica del país. En 1815 se otorgó a Puerto Rico una medida de corte liberal (curiosamente en un período de reacción fernandina) que intentaba, entre otras cosas evitar el contacto ideológico de las corrientes independentistas del continente y retener la buena voluntad de algunos sectores locales, además de hacerle frente a la pérdida del subsidio mexicano, que había financiado gran parte de las construcciones y la administración militar de la Isla. La medida

(4) Hace algunos años intenté estimar la población urbana en diferentes períodos. Los cuadros con los datos específicos

para cada pueblo en la década de 1770 y en 1878 se encuentran en SEPÚLVEDA, 1989: 102 y 188-9.

ayudaba a rehabilitar la hacienda, fomentar la inmigración y estimular la economía. Por otra parte, gracias a las condiciones de los mercados internacionales, creció en la Isla la siembra de caña de azúcar y con ello la posibilidad de algunos pueblos costeros de iniciar un despegue en la jerarquía urbana.

2. LA CAPITAL: EL FACTOR MILITAR DETERMINA SU HISTORIA URBANA

Tras el breve auge minero, Puerto Rico adquiere muy pronto su función definitiva y dominante en la geopolítica de las Américas. A la isla y en especial a su capital se le asignó un papel predominante en la defensa del sistema de navegación de la región caribeña. Ya desde el siglo XVI adquiere un carácter de frontera que detendrá el avance de las invasiones extranjeras que fueron ocupando las Antillas menores en el Caribe oriental. Más tarde, pasa a ser uno de los ápices del triángulo defensivo español junto con Cartagena de Indias y La Habana. Sólo en ese contexto se puede entender la enorme cantidad de recursos que la Corona española invirtió en la construcción y mantenimiento de uno de los sistemas defensivos más complejos y extraordinarios de toda América.

Por su posición estratégica la isla fue blanco de numerosas invasiones. El manual del abuelo señala en 1886 que Puerto Rico había sido invadido en nueve ocasiones. Los intentos más importantes de apoderarse de la isla por "la codicia de los extranjeros" han ocurrido curiosamente en períodos de fin de siglo. A fines del siglo XVI, San Juan fue invadido en dos ocasiones por los ingleses (1595 y 1598).

Para ese entonces la ciudad contaba con varias edificaciones militares de importancia. La primitiva fortaleza que defendía el muelle, de estilo medieval con dos torres almenadas es aún hoy la casa oficial de los gobernadores. Por otro lado, San Felipe del Morro, en la entrada de la bahía, era también una sencilla torre medieval que fue transformada, siguiendo el diseño de Juan de Tejeda y Bautista Antonelli. En esos años del fin del siglo XVI ambos visitaron las Antillas y parte de las costas continentales para diseñar un plan de defensas regional que integraba a los principales puertos de la región. Desde entonces San Juan

se colocó en el mapa del Caribe como un bastión militar de primera importancia con el apelativo de *la llave de las Antillas*. La transformación del Castillo de San Felipe del Morro en una compleja estructura renacentista abaluartada complementa la historia de los estilos constructivos militares en el continente americano.

En 1625 la ciudad sufrió otra invasión, esta vez por parte de los holandeses. A raíz de esta agresión, se decidió construir el primer cerco amurallado de la ciudad. A partir de entonces comenzó a diferenciarse claramente el espacio intramuros de los sectores extramuros de la ciudad. Esa primera muralla se terminó de construir en 1638 e incluyó la construcción de un segundo fuerte de grandes proporciones que defendía el frente de tierra. Se trata del castillo de San Cristóbal, otra de las extraordinarias piezas del sistema defensivo de la ciudad.

Ya en el siglo XVIII, luego de la toma de La Habana por los ingleses, se enviaron a San Juan destacados ingenieros quienes, bajo las órdenes iniciales de Alejandro O'Reilly, iniciaron en San Juan y su hinterland un nuevo auge militar y constructivo que alcanzó su esplendor en las últimas décadas del siglo XVIII, justo antes de la invasión inglesa de 1797. En ese período se modernizó todo el sistema, se terminaron los lienzos de las murallas al norte y se construyeron numerosas instalaciones complementarias en las cercanías de la ciudad. La lista de ingenieros participantes en tan ingente obra es larga y mucho más larga la de los obreros que levantaron tan imponente sistema de murallas. Algunos de los más destacados ingenieros responsables del diseño y construcción de este fenomenal sistema defensivo fueron Miguel de León, Tomás O'Daly, Juan Francisco Mestre, Tomás Sedeño y Manuel de la Cruz, entre otros. Gracias en parte a esas defensas, la ciudad pudo repeler la invasión inglesa de 1797. En esa ocasión la armada inglesa ni siquiera intentó forzar la entrada a la bahía. Las batallas principales se libraron en el hinterland inmediato a la ciudad y en ella se destacaron los habitantes negros del antiguo territorio de Cangrejos (*Crab Island*) (5).

(5) Una referencia sobre este acontecimiento en la historia de San Juan es el libro de ALONSO & FLORES (1997).

Un plano manuscrito y firmado por Juan Francisco Mestre el 17 de noviembre de 1792 (6) muestra a San Juan en el pico de su condición de plaza fuerte (ver Figura 3). Como investigador y amante de la cartografía, siento especial afinidad por este hermoso documento y es que además de su belleza, el plano es una herramienta extremadamente útil para entender muchos aspectos de la morfología de la ciudad. El plano fue remitido secretamente a Madrid para informar a las autoridades castrenses cómo había concluido el enorme esfuerzo constructivo de muchas décadas de trabajo. A partir de entonces San Juan adquirió su definitiva fisonomía abaluartada. Ese carácter de ciudad murada estableció una nítida diferencia entre la capital y el resto de los pueblos de la Isla. San Juan le debe hoy parte de su economía turística a esas obras iniciadas en el siglo XVI y prácticamente concluidas a finales del siglo XVIII. Con el tiempo los usos castrenses se transformaron en extraordinarios recursos que siguen dando a la ciudad su carácter único y espectacular.

Un siglo más tarde, el 12 de mayo de 1898, esas mismas murallas, ya obsoletas y de interés más histórico que militar, resistieron el bombardeo americano. Para esa fecha se habían añadido algunos elementos modernos a sus defensas, y más tarde, durante la Segunda Guerra Mundial volvieron a intervenir. Así, San Juan cuenta con inventario completo de cada una de las tipologías edificatorias militares que va desde las primeras estructuras medievales hasta el apogeo de la fortificación abaluartada en las últimas décadas del siglo XVIII, y las modernas del siglo XIX y el XX (7). La Figura 4 es un detalle de un plano manuscrito poco conocido, firmado por Manuel Soriano en 1885. Muestra la isleta donde está enclavada la ciudad.

También es importante señalar que durante el siglo XIX se construyó en el resto de la Isla un sistema de baterías y fuertes costaneros que complementaron el inventario castrense legado por España en Puerto Rico. La Asociación de Amigos de los Castillos de

Puerto Rico realizó en 1989 un inventario histórico arquitectónico de ese sistema defensivo documentando estructuras en catorce pueblos y ciudades costeras. La mayoría de estos recursos están abandonados a su suerte y se deterioran o desaparecen sin que se aprovechen como recursos urbanos contemporáneos. Desafortunadamente, solo San Juan ha acaparado la mayor parte de los recursos de conservación de este patrimonio español en la Isla.

En esta breve reseña he querido destacar el carácter castrense de San Juan a través de los siglos. Su importancia parece continuar en este nuevo fin de siglo cuando se pretende trasladar desde Panamá el Comando Sur norteamericano a Puerto Rico.

3. DIVISIÓN ESPACIAL DE CLASES Y BARRIOS DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA CAPITAL HASTA 1898

Siendo una sociedad eminentemente rural hasta hace muy poco (sólo a partir del censo de 1970 la mayoría de los puertorriqueños vivimos en áreas urbanas), la historiografía tradicional no enfocó temas propiamente urbanos. Sin embargo, en las últimas décadas han comenzado a surgir novedosos e importantes trabajos que van llenando el vacío. Los temas de economía, sociología y de división social en los espacios urbanos comienzan a ser objeto de creciente interés en tesis de postgrado (maestría y doctorado) y en trabajos publicados. Se puede afirmar que para cada pueblo (hay 78 municipios en todo el país incluyendo las islas de Vieques y Culebra) existe al menos un mínimo de trabajos que, aunque desiguales, de algún modo u otro tocan estos asuntos, pues existe una creciente preocupación por temas urbanos entre los historiadores e investigadores contemporáneos.

Como regla general, los municipios decimonónicos estaban subdivididos en barrios, casi todos rurales. En el caso de los pueblos más grandes, la zona urbana estaba

(6) El plano está publicado en SEPÚLVEDA, 1989: 128-9, y su original se encuentra en el Servicio Histórico Militar, número 5.795, Madrid.

(7) Los trabajos de ZAPATERO (1964) y (1978) son dos fuentes

importantes de consulta para conocer el desarrollo del sistema defensivo en San Juan. Ver también el artículo de GUTIERREZ ESCUDERO (1985) que en sus págs. 154-6 y 392-5 recoge planos antiguos y fotos de las fortificaciones de San Juan.



FIGURA 4: San Juan, 1885 (detalle).

Fuente: Manuel Soriano, Sala de Puerto Rico, Biblioteca General, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.

también subdividida administrativamente en barrios. Los barrios urbanos de la capital se dividían fundamentalmente en dos categorías: los barrios intramuros y los extramuros. Los intramuros llegaron a ser cinco y se llamaron Ballajá, Santo Domingo, Santa Bárbara, San Juan y San Francisco [ver Figuras 5 y 6]. Los barrios extramuros se fueron añadiendo a medida que la ciudad creció fuera de su perímetro amurallado y se llamaron La Puntilla/Marina, Puerta de Tierra y Santurce. En varias ocasiones se intentó incorporar también a Cataño, un poblado al oeste de la bahía, pero éste nunca llegó a pertenecer a la estructura administrativa de la capital.

Como he señalado anteriormente, entre los barrios extramuros existió una cierta especialización del suelo urbano diferenciándose en usos portuarios e industriales o barrios con gran concentración de obreros o de casas suburbanas de las clases dominantes. Ese no fue el caso en los barrios intramuros donde los usos del suelo y las clases sociales se amalgamaban. Un caso interesante fue el del barrio de Ballajá, último en conformarse en la periferia noreste del tejido intramuros. En ese barrio residían mayoritariamente familias de muy escasos

recursos. El valor del suelo (en el caso de Ballajá era el menor de todos los barrios intramuros), probablemente determinó que fuera en este sector donde se ubicaron grandes edificios institucionales que desplazaron las viviendas. Baste señalar que para la construcción del Cuartel de Ballajá (1853-1863) se demolieron seis de las nueve manzanas que constituían el barrio. Subsecuentemente se ubicaron también allí otros edificios de gran porte que definieron el lugar como un distrito monumental de edificios de estilo neoclásico (8).

La construcción de la plaza del mercado (1853) fue otro ejemplo de intervención urbanística que rebasó la escala propiamente arquitectónica. El proyecto se concibió como un conjunto armónico en la cual el edificio se integró con el diseño de las nuevas calles y las fachadas en el entorno (9). Para la construcción de dicha plaza se desplazaron a su vez numerosas familias de muy escasos recursos que habitaban en el lugar.

Existen aún pocos trabajos dedicados a entender la composición social, racial y residencial de cada uno de los barrios, pero los pocos existentes arrojan suficiente información que ayuda a entender la composición de los mismos. Jay KINSBRUNER

(8) El libro de CASTRO (1980) es una obra de consulta obligada para conocer el desarrollo del neoclásico en San Juan.

(9) Los planos de la Plaza del Mercado fueron publicados en SEPÚLVEDA, 1989: 266-267.

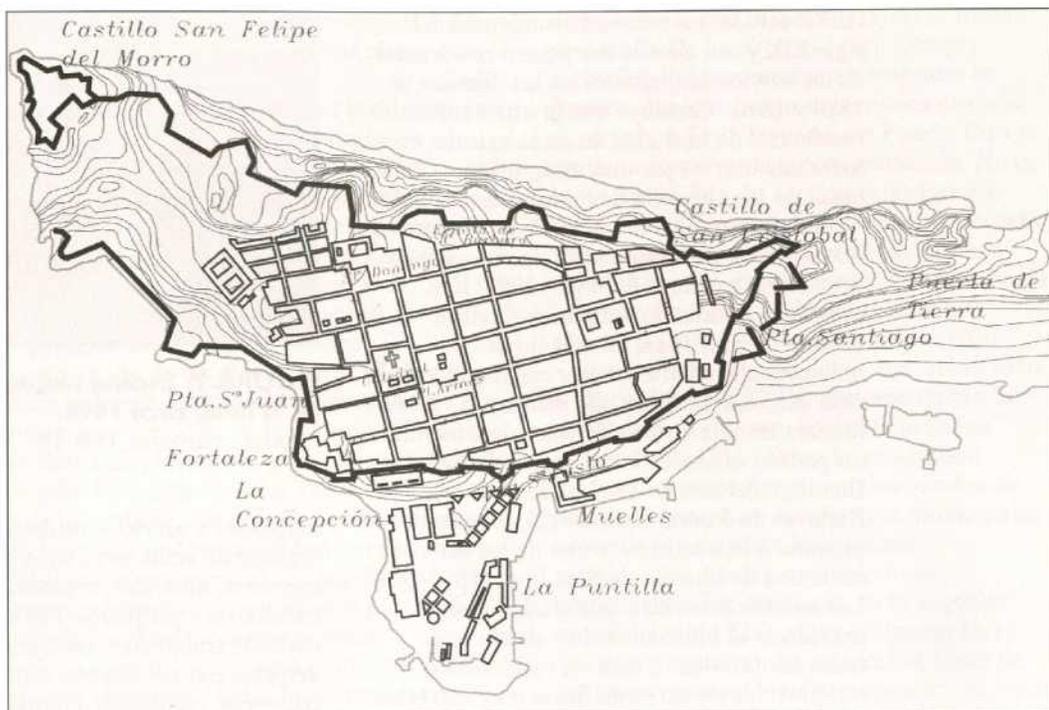


FIGURA 5: Plano esquemático de San Juan, circa 1850.

Fuente: SEPULVEDA, 1989: 249.

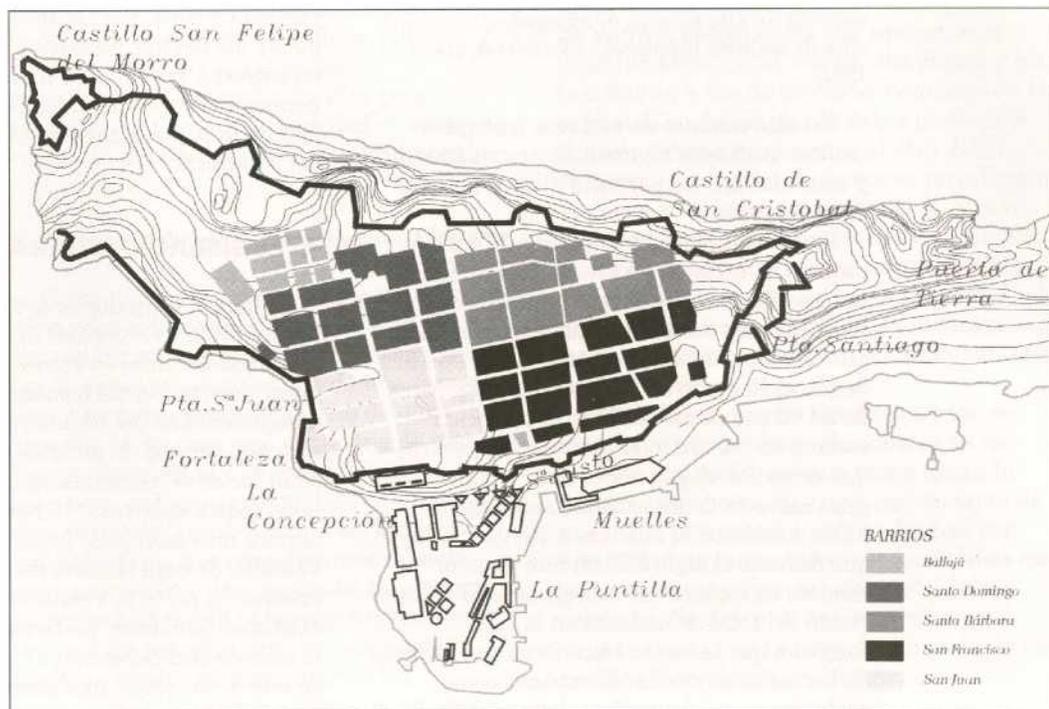


FIGURA 6: Plano esquemático de la división de los cinco barrios de la ciudad, circa, 1841-1847.

Fuente: de CASTRO, 1980: 135, repr. en SEPULVEDA, 1989: 249.

(1983) estudió los censos de comienzos del siglo XIX y con ellos la estructura residencial de los barrios sanjuaneros en las décadas de 1820 y 1840. Concluye que la estructura residencial de la ciudad se caracterizaba en todos sus barrios por una integración racial a pesar de la existencia de *castas* diferenciables.

Por su parte, los investigadores NEGRÓN & MAYO (1992) y la ampliación en su segundo libro NEGRÓN, MAYO & MAYO (1997) han estudiado detalladamente la esclavitud urbana en San Juan, siendo obras indispensables para conocer ese aspecto de la vida sanjuanera. Para ello utilizaron varias fuentes de extraordinario valor documental: un padrón de esclavos del barrio de Santo Domingo del año de 1846, el Registro de Esclavos de Puerto Rico (1872), preparado próximo a la abolición, y uno de los libros de contratos de libertos de San Juan (1873-76). Los autores describen una ciudad donde prevalecía el hacinamiento y donde casi todas las familias vivían en residencias compartidas en cercanía física muy estrecha:

«Frecuentemente, los esclavos habitaban en viviendas de diversos inquilinos y en grupos familiares (algunos vecinos negros) con los cuales convivía un alto número de agregados, muchos de ellos de sectores populares.» (NEGRÓN & MAYO, 1992).

Un alto número de esclavos trabajaba incluso mediante régimen de arrendamiento y esta libertad les permitía vivir separados de sus dueños.

En la segunda mitad del siglo XIX el número de esclavos en Puerto Rico se fue reduciendo; este fue el caso también con respecto a los esclavos urbanos en San Juan que se redujo de 1.334 en 1869 a 890 en 1872. Según el Registro de Esclavos de 1872, cerca de un 60 por ciento (528) de la población esclava en San Juan eran mujeres mientras que cerca del 40 por ciento eran varones. La gran mayoría de los esclavos sanjuaneros había nacido en la Isla. Los autores concluyen que durante el siglo XIX en San Juan el número de esclavos no sobrepasaba el tres por ciento del total de esclavos en la Isla. Recalcan que la visión tradicional que se tenía de los esclavos y esclavas urbanas como exclusivamente domésticos debe modificarse, toda vez que se dedicaron a una gran diversidad de oficios. En el barrio de Santo Domingo, por ejemplo, en 1846 había esclavos



FIGURA 7: Escena sanjuanera en la calle de la luna, circa 1898.

Publicada en SEPULVEDA, 1989: 310.

dedicados a servicios no domésticos y trabajaban como jornaleros, panaderos, cocineros, albañiles, zapateros, tabaqueros, carniceros y porqueros. Por su parte las esclavas trabajaban, mediante diferentes arreglos con sus dueños, como lavanderas, cocineras, reposteras o jornaleras.

Luego de la abolición de la esclavitud, la división espacial de clases y razas no parece haber cambiado significativamente. En el cambio de siglo, San Juan era una ciudad en donde los negros, mulatos y blancos vivían en estrecha proximidad física aunque no necesariamente social. La Figura 7 es una foto de la popular calle de la Luna en el fin del siglo XIX.

4. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

El libro del capitán de artillería Angel RIVERO (1922), *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico* (10), es la mejor descripción del bombardeo norteamericano del 12 de mayo de 1898. El resumen general de muertos y heridos en San Juan fue de 56 personas. Entre los civiles, hubo cuatro muertos y 16 heridos. Uno de esos heridos muy bien pudo haber sido doña Rosa Vassallo, de cuya historia me valgo ahora para mostrar en parte la legislación urbanística que existía en San Juan. La fachada de su casa, en la calle de San Sebastián 21, sufrió el impacto de uno de los proyectiles americanos. Aún en

(10) Gracias a este importante libro de RIVERO, publicado por uno de los protagonistas puertorriqueños de la Guerra, se tienen recuentos detallados de primera mano.

tiempo de guerra, para reparar su casa doña Rosa Vassallo tuvo que someterse a una estricta legislación.

Repuesta ya del trauma del bombardeo, el 16 de septiembre de 1898 —aún los americanos no habían entrado en San Juan—, doña Rosa firmó una petición al Ayuntamiento solicitando permiso para reparar los daños causados a su modesta casa por el bombardeo americano.

Como era requerido, la solicitud de reparación de la casa debía estar acompañada de un plano y para ello doña Rosa se buscó a Armando Morales. Este señor, muy conocido en la historia dibujada de San Juan, levantó el plano de la fachada y de paso hizo más altos los vanos de la puerta y de la ventana. Este plano resulta ser una de las pocas imágenes del bombardeo de las residencias sanjuaneras. La legislación requería levantar un expediente para cada una de las construcciones privadas y exigía la autorización del arquitecto municipal para otorgar permisos. Dadas las circunstancias —nada menos que “el cambio de soberanía”—, al parecer el trámite burocrático no resultó excesivamente largo. El 21 de diciembre de 1898 don Gregorio Guñals, el contratista de la obra, en nombre de doña Rosa, pidió permiso para colocar los andamios correspondientes y pagar los diez pesos señalados por la tarifa municipal en esos casos. Un día después se le otorgó el permiso.

4.1. Normativas de Ordenación Urbana

Como parte del proceso de construcción de los tejidos urbanos decimonónicos en Puerto Rico se tienen que examinar necesariamente las disposiciones legales que de una forma u otra rigieron el proceso. El caso de doña Rosa Vassallo es un caso real y humano de cómo los ayuntamientos y la población civil pensaron, redactaron e implantaron las leyes de ordenación que definieron los espacios habitables que hoy consideramos como los *cascos históricos*. Por supuesto, no siempre se seguían al pie de la letra y muchas veces se pasaban por alto, pero en todo caso las medidas legales forman parte de las aspiraciones y la visión urbana de ese momento.

Algunas medidas de lo que hoy llamamos planificación urbana fueron implantadas

directamente por la metrópoli, otras fueron desarrolladas localmente, pero siempre siguiendo los parámetros establecidos en España. La legislación urbanística durante el período colonial español en Puerto Rico es un tema importante y poco estudiado. No es la intención de esta sección remediar ese vacío, sin embargo, es preciso incluir en este trabajo algunas piezas que consideramos relevantes para entender mejor el proceso de construcción de los tejidos urbanos puertorriqueños, sobre todo en la capital.

Por un lado existían leyes que, sobre todo a partir del siglo XVIII, reglamentaban las construcciones dentro de áreas urbanas consolidadas (11). Estas leyes estaban contenidas generalmente en los *bandos de policía urbana* o en ordenanzas municipales específicas y tocaban los asuntos relacionados con las construcciones particulares. Por otro lado, en la segunda mitad del siglo XIX, se promulgaron leyes que reglamentaban los ensanches fuera de las áreas construidas. Otro conjunto de leyes consideraba los procedimientos para la fundación oficial de nuevos pueblos.

Como uno de los procedimientos para la fundación de nuevos pueblos se requería de los vecinos proponentes que costearan el levantamiento de, al menos, dos planos y los sometieran a las Autoridades centrales en la capital. Uno de los planos debía mostrar el trazado urbano propuesto y el otro debía demarcar los límites de la nueva jurisdicción. También se exigían otros planos de escala arquitectónica relacionados con los edificios públicos. Estos planos eran levantados por agrimensores a sueldo o por ingenieros militares a los que, por falta de recursos humanos, también se les encomendaban este tipo de tareas.

He dedicado mucho tiempo a tratar de encontrar planos prefundacionales de los pueblos puertorriqueños y hasta ahora he hallado muy pocos. Se trata casi siempre de modestas piezas manuscritas, hechas por agrimensores contratados por los vecinos que siempre se quejaban del alto costo de sus servicios. No dejan de ser, sin embargo, valiosas piezas en la historia dibujada de los pueblos. Son planos de dimensiones

(11) Véanse, por ejemplo, las ordenanzas municipales de San Germán (1735) en CARO COSTAS (1971).

reducidas, piezas únicas que revelan parte de la historia del urbanismo y de la cartografía en Puerto Rico. La Figura 8 muestra un pequeño plano manuscrito hecho en 1824 como parte de los procedimientos legales de fundación del pueblo de Naranjito en el centro de la Isla. Con muy pocas excepciones (entre ellas San Juan), prácticamente no existe cartografía urbana de Puerto Rico previa al siglo XIX. Los planos de nueva planta que hasta ahora he encontrado son casi todos de la primera mitad del siglo XIX cuando aún seguían fundándose nuevos pueblos en la Isla.

Por otro lado, los *bandos* que regulaban las construcciones dentro de los espacios urbanos construidos tomaban muy en cuenta, entre otros, los asuntos relacionados con la alineación de las fachadas, las líneas de propiedad, los materiales de construcción, las alturas, las construcciones en azoteas, las elevaciones mínimas del suelo, el área edificable por parcela, la separación de las construcciones de madera para prevenir incendios. Todos estos asuntos mostraban siempre una clara visión de conjunto en donde lo particular se supeditaba a lo colectivo. Esta visión unitaria ayudó a conformar los tejidos urbanos de lo que hoy son los centros urbanos históricos de Puerto Rico.

En el caso de San Juan, la alineación de las fachadas y la altura de los edificios particulares son temas recurrentes desde la primera mitad del siglo XIX. En la década de 1840 comienzan a aparecer numerosos expedientes que evidencian una creciente preocupación por garantizar la alineación de fachadas, entre otras cosas, buen ejemplo de la inmediata transcripción a las colonias de la Real Orden de Isabel II, de 25 de julio de 1846, sobre *Planos geométricos de las poblaciones de crecido vecindario* que obligaba a los ayuntamientos a realizar planos a escala 1/1.250 señalando con “líneas convencionales” las “alteraciones que hayan de hacerse para la alineación futura de cada calle, plaza, etc.” (12). Luego de numerosos intentos por sistematizar la ordenación de las construcciones privadas se produce en 1849 el *Bando de policía* y

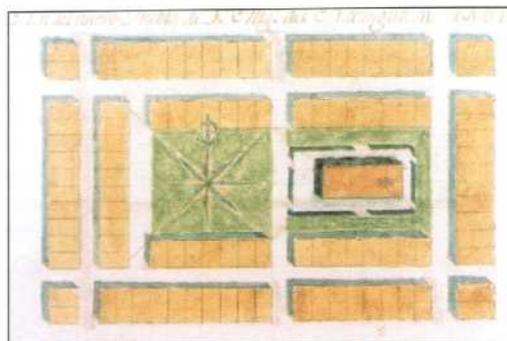


FIGURA 8: Plano de fundación del pueblo de Naranjito, noviembre de 1824.

De autor desconocido. [Fuente: Archivo General de Puerto Rico, San Juan].

buen gobierno sobre las edificaciones particulares.

4.2. La Ley de Alineaciones de 1867

El 9 de julio de 1867 una Real Orden requirió de los ayuntamientos y municipios «formar proyectos de alineaciones y planos de la población» [Ver su transcripción en “Memoria Histórica”, §3 de este mismo n.º de CyTET]. La R.O. incluía dos planos a color como modelos; se intentaba uniformar con ellos los elementos representativos, las escalas etc. Hasta ahora he estudiado al menos una veintena de los planos levantados bajo las disposiciones de esta norma. Como parte del plan de alineaciones de cada pueblo se requería un plano urbano general y varios planos con secciones longitudinales y transversales de las calles. Aunque no siempre, muchos pueblos siguieron los diseños propuestos y su morfología prevalece hasta hoy.

Gran parte de este conjunto de planos y sus memoriales están firmados por el arquitecto Ramón Soler Tort quien de forma incansable aprovechó esa coyuntura e hizo de estos proyectos un complemento rentable de su trabajo. Curiosamente, fueron pequeñas municipalidades poco afluentes las

(12) Esta R.O. está reproducida íntegramente en *Ciudad y Territorio*, vol. XXVIII, n.º 107-108: 316-7 (prim.-ver. 1996), número monográfico sobre “Siglo y medio de urbanismo en España”, junto con otras normas clave, pioneras del urbanismo europeo, como las de Enajenación Forzosa de 1836, o como la

R.O. de 10 de junio de 1854 sobre clasificación de las calles y alturas correspondientes de los edificios, según la regla de vez y media su anchura, las primeras leyes de *Ensanche de Poblaciones* de 1864 y 1876, etc (ver *CyTET*, vol. XXVIII núms 109: 555-8 y 110: 841-9).

varios terremotos acaecidos en 1868— se preparó una nueva reglamentación urbanística que normaría las construcciones particulares. Se trataba de reglamentar no sólo la alineación sino casi todos los aspectos urbanísticos que preocupaban a las autoridades del período. Aunque los daños de los terremotos afectaron mayormente a San Juan, la reglamentación se aplicó a todas las poblaciones de la Isla. El Gobierno Superior Civil encargó a la Inspección de Obras Públicas que propusiera la nueva reglamentación. El 13 de marzo de 1868 se publicaron en *La Gaceta* las nuevas disposiciones para «la buena y segura construcción de edificios». Se aclaró que el citado Bando regía por disposición del Gobierno Superior de la Isla y no por Real Orden. El nuevo Bando incluía 16 artículos entre los cuales cito parte de los que considero más relevantes (14). El Reglamento de 1868 disponía, en primer lugar, que:

«Antes de comenzar la construcción de un edificio particular en las cabeceras de jurisdicción de los diversos términos de la Isla [Bayamón, Arecibo, Aguadilla, Mayagüez, Ponce, Guayama, y Humacao] se solicitará por escrito el permiso a la autoridad local expresando la clase y objeto de la edificación que se intente, y pidiendo la demarcación de la línea que haya de separar el solar de la vía pública, acompañando el plano de la fachada de la casa...»

Gracias a este artículo existen en muchos de los archivos municipales gran cantidad de planos arquitectónicos de construcciones civiles que se deterioran con el tiempo sin que aún se investiguen sistemáticamente. La Figura 10 es un ejemplo de un plano de fachada que se sometió en 1878 a las autoridades locales (en este caso de San Germán) como parte de los trámites de permisos de construcciones particulares.

En segundo lugar, el Reglamento señalaba lo siguiente:

«Queda prohibida la construcción de bohíos de paja o yaguas en la capital, Ponce, Mayagüez y San Germán y en las calles principales de las demás poblaciones.»

Los bohíos de paja o yaguas [hojas de palma] fueron desde el momento del contacto

con los indios taínos en el siglo XVI hasta bien entrado el siglo XX las estructuras domésticas de las clases pobres. La cultura colonizadora adoptó y adaptó las técnicas y los materiales de construcción de la población indígena y el bohío se convirtió en la tipología edificatoria doméstica para la mayoría de los habitantes del país. Los bohíos se usaron tanto en los pueblos como en los campos. Mucha de la cartografía urbana ilustra la localización de estas estructuras: «bohíos de pobres, de negros o de jornaleros». La segregación social de los espacios decimonónicos se evidencia así nítidamente en algunos planos. A diez años de promulgado este reglamento, en 1878 existían en las poblaciones de la Isla 6.603 bohíos. Esa cifra representaba el 32 por ciento del inventario de vivienda urbana en todo el país.

En tercer lugar, el Reglamento de 1868 recalca

«que tampoco se permitirá la construcción de edificios particulares de más de dos pisos ni que sobre los techos de los pisos se establezcan más fábricas que las necesarias para salir a la azotea o cubierta.»

Esta es en general la escala de alturas prevaleciente en las estructuras del período colonial español en todo Puerto Rico.

Otros artículos de dicho Reglamento atendían asuntos como la elevación, altura, razón de área construida y solar, y varias disposiciones en cuanto a prevención de incendios. Se evidencia en este Reglamento una clara preocupación por la higiene y la seguridad a la vez que por el ornato público.

Las influencias directas de los reglamentos peninsulares o de otras posesiones españolas de ultramar están aún por estudiarse. La aplicación y puesta en vigor de estas disposiciones se dejaban a cargo de las autoridades locales y también está por estudiarse su aplicación universal en la Isla. Además de este Reglamento del Gobierno Superior Civil de la Isla, existen posteriores ordenanzas municipales que también atendían asuntos de planificación urbana.

Por otro lado, en San Juan, sede del gobierno central, se publicaron en julio de 1889 las *Reglas aprobadas por el Excmo. Sr. Gobernador General á que han de sujetarse las construcciones de casas particulares en el término municipal de esta Ciudad y que formarán parte de sus ordenanzas*

(14) El texto íntegro de esta Ley se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, Madrid, Ultramar, Fomento, Legajo 370/ 7.

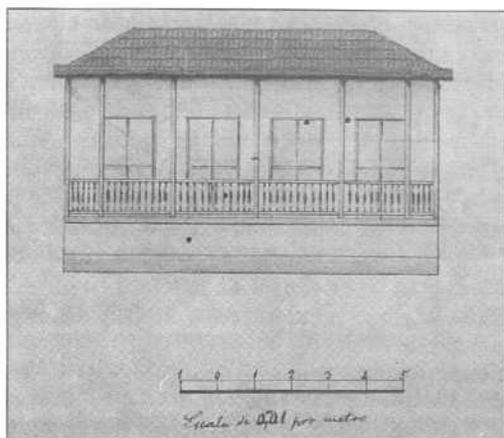


FIGURA 10: Permiso de construcción para la vivienda de Letronia Ramírez en la calle de la Luna de San Germán, 1878.

Autor desconocido, Archivo Histórico de San Germán.

municipales. Estas reglas estaban vigentes en 1898 cuando doña Rosa Vassallo tuvo que someter el plano de reparaciones para su casa bombardeada.

En cuanto a los ensanches de las poblaciones, a partir de la década de 1860, luego de los famosos modelos de Barcelona y Madrid en la península y de La Habana en Cuba, comienzan a aparecer en Puerto Rico referencias a los mismos. Hay que recordar que hasta bien entrado el siglo XIX el desarrollo de la economía y el crecimiento poblacional no permiten crecimientos significativos en las áreas urbanas. Sólo a partir de entonces se hace más evidente la necesidad de atender sistemáticamente el crecimiento de los pueblos. Otra vez de manera curiosa, dos municipalidades pequeñas del sur: Yauco (economía cafetalera) y Juana Díaz (caña de azúcar) abogan en la década del 1860 por que se adoptasen en la Isla las disposiciones que sobre los ensanches existían en España. En 1864 se hacía extensiva a la Isla la ley de 29 de junio de 1864 que regulaba los ensanches urbanos en la metrópoli.

5. LOS ENSANCHES DECIMONÓNICOS DE SAN JUAN

En el siglo XIX la ciudad de San Juan intramuros rebasó definitivamente el cerco amurallado. El crecimiento ocurrió en varios

sectores conocidos como La Puntilla/Marina, Puerta de Tierra y Cangrejos/Santurce. Con sus características particulares, cada uno de estos sectores se fue incorporando a la estructura administrativa de la ciudad como barrios extramuros. Así, la Puntilla/Marina se definió fundamentalmente como un área dedicada al comercio mayorista y portuario mientras que en Puerta de Tierra se fue asentando el hábitat de una creciente población jornalera y obrera. Por otro lado, el crecimiento de Cangrejos/Santurce fue eminentemente suburbano de negros libertos y de las clases dominantes que alinearon sus quintas a lo largo de la carretera y más tarde de las líneas del tranvía y el ferrocarril. También, aunque en menor escala, se ubicaron en el sector extramuros del norte, conocido como La Perla, algunos usos como el cementerio y el matadero que a su vez estimularon el asentamiento de familias pobres en el lugar.

En cada uno de esos barrios se ensayaron nuevas tipologías urbanísticas y arquitectónicas dentro del marco de posibilidades geográficas, de las restricciones de los militares (siempre presentes), las condiciones socioeconómicas, los recursos humanos y técnicos disponibles y bajo la influencia de los ensanches de la metrópoli. Para cada uno de esos sectores se diseñaron, se negociaron y finalmente se implantaron total o parcialmente planes de ensanche que pasamos a reseñar brevemente.

5.1. Planes de Ensanche en La Puntilla/Marina (15)

San Juan, al igual que Cádiz, está ubicada en una isleta que domina la entrada a la Bahía (véanse las fig. 3 4 y 5). La Puntilla es una pequeña península de la isleta que quedó extramuros cuando en el siglo XVII se construyó el primer cerco de murallas. El área permaneció prácticamente desocupada hasta comienzos del siglo XIX cuando se ubicaron allí la cárcel, varias de las dependencias del puerto (aduana, arsenal, muelles, almacenes), además de algunas viviendas. A

(15) Los ensanches de San Juan en la Puntilla y la Isleta fueron analizados detalladamente el capítulo 7, "El crecimiento fuera de las murallas", de SEPÚLVEDA (1989: 195-208 y otras).

finales de la década de 1840, un decreto real permitió construir en La Puntilla de manera sistemática. La presión ejercida por los comerciantes y por el gobierno municipal en busca de espacios edificables logró matizar las restricciones militares que imponían reservas a la construcción en el lugar. Para ello se necesitó un plan de ensanche que se materializó en 1849. El plan proponía un trazado de 36 manzanas cuadradas con una red vial orientada hacia la puerta de San Justo, entrada principal del sur desde la zona portuaria a la ciudad intramuros. El sistema y la orientación de las calles en la Puntilla recuerdan en parte al barrio de la Barceloneta en Barcelona. De inmediato el plan comenzó a implantarse aunque en la década de 1860 se evidenció la necesidad de alterar la escala de las manzanas para adecuarlas a las necesidades de almacenes y usos industriales que se ubicaban en el sector. En 1865 se produjo la reforma que definió con nitidez el tejido urbano hasta que fuera demolido un siglo más tarde en aras del *urban renewal* que asoló muchos de los centros urbanos norteamericanos y como consecuencia los de Puerto Rico.

El plan incluía un elegante paseo arbolado y un jardín botánico diseñados en 1852 por Manuel Lombera con evidente influencia de los diseños de Ventura Rodríguez en Madrid. Comenzaba a darse en San Juan un modesto movimiento para proveer espacios acotados para el ocio en sectores extramuros. Poco antes, se había diseñado otro paseo en Puerta de Tierra en el este de la isleta, siguiendo los ejemplos habaneros y metropolitanos. [ver Figura 11]

5.2. Ensanches hacia Puerta de Tierra

Los antiguos ejidos en la isleta fueron pronto monopolizados por los militares que construyeron un elaborado sistema de líneas de defensa y militarizaron gran parte del territorio en la isleta, determinando así hasta hoy día la tenencia del suelo y la morfología de los espacios construidos en el sector. La alineación de la carretera central que conectaba a la capital con el resto de la isla, la estrecha geografía de la isleta y las construcciones militares definieron parte del desarrollo en el área.

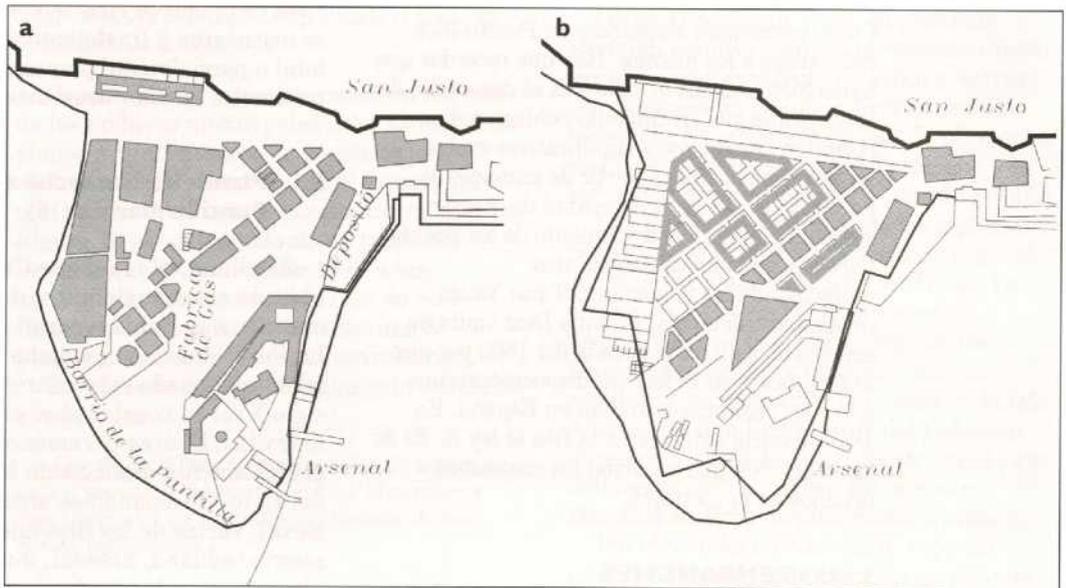


FIGURA 11: La Puntilla. (a) Plano de su estado en 1868; (b) Reforma del Plan para la Puntilla.

Por José López Bagó, de 1865, adaptando la propuesta anterior de Manuel J. Castro y López Bagó de 1862 (digit. adaptada de Sepulveda, 1989: 200-203).

Como se ha insistido, hasta el siglo XIX en San Juan no se dieron las condiciones socioeconómicas para el crecimiento sistemático extramuros de la ciudad. Las presiones para urbanizar el sector enfrentaron amargamente por muchas décadas a la población civil, al Ayuntamiento y a las autoridades militares, quienes casi siempre lograron imponer sus criterios de mantener casi toda el área libre de edificaciones.

Aparte de la fuerte influencia de la carretera central, un primer proyecto que estimuló el crecimiento urbano en el área fue la construcción en 1838 del Paseo de Puerta de Tierra (más tarde conocido como el Paseo de Covadonga). Este paseo fue concebido como eje de recreación donde los espacios suburbanos para el ocio se incorporaban por primera vez a la vida sanjuanera. Muy pronto el paseo se convirtió en el eje civil de crecimiento en Puerta de Tierra.

A medida que fueron aumentando la densidad y los requerimientos de otros usos se hizo evidente la necesidad de organizar el crecimiento extramuros en Puerta de Tierra. Un primer esquema de urbanización en cuadrícula fue dibujado por los militares en 1862. Estimulado por los ensanches en otras ciudades españolas, el gobierno municipal comenzó a perseguir el objetivo de lograr un plan de ensanche hacia Puerta de Tierra que a su vez incluía la demolición parcial del viejo cerco amurallado. En 1867 se logró un primer convenio en el que los militares cedieron parte de los terrenos y se estableció una primera división parcelaria en el área de los terrenos bajos y pantanosos. Los militares conservaban los altos y desaguados y ni hablar de la demolición de las murallas. La polémica continuó y en 1881 el arquitecto municipal Pedro Cobreros produjo un primer borrador del plan de ensanche para la isleta (16) [ver Figura 12]

El trazado urbano que proponía el municipio incluía un bulevar al norte con vista panorámica al Atlántico, once plazas de diferentes tamaños, una plaza del mercado, tres solares destinados a ubicar escuelas, una iglesia y ciento once manzanas de diferentes tamaños para usos

residenciales y comerciales. La morfología seguía el patrón reticulado existente intramuros, pero con calles considerablemente más anchas. El plan ignoraba el factor militar y las instalaciones que éstos se negaban a demoler. Como era de esperarse el plan causó mucha polémica puesto que su implantación requería tomar muchas decisiones importantes. La más agria controversia giró en torno a la demolición de las murallas en el este de la ciudad. Los litigios continuaron por más de una década en medio de propuestas y contrapropuestas. Finalmente, en 1895 se aprobó el último de los planes de ensanche en Puerta de Tierra.

En ese período hasta el 1897 se aprobó y se llevó a cabo la demolición de las murallas del este. Además, el plan requería el relleno de grandes sectores de mangles. Más de una tercera parte de los terrenos contemplados en el ensanche estaba destinada a usos de infraestructura para los transportes ferroviario y portuario. La ciudad modernizaba su papel de ciudad portuaria y de distribución de cara al nuevo siglo [ver Figura 13]

5.3. Plan de Ensanche de Santurce (17)

En el ínterin, el gobierno municipal elaboró, por contrato privado, un plan de ensanche alterno en el hinterland al oeste de la isleta, en el barrio de Santurce. El antiguo partido de Cangrejos ubicado en la tierra firme contiguo a la isleta de San Juan existió como municipio independiente hasta la década de 1860. Desde el siglo XVI los caminos que conducían desde y hacia San Juan necesariamente atravesaban su territorio. Cangrejos fue desde siempre el hinterland inmediato a la capital y su vinculación cotidiana con San Juan hizo que se fuera conformando un desarrollo lineal a lo largo de la carretera principal. Finalmente, después de varias peticiones de parte de sus residentes, su territorio fue desmembrado y repartido entre los municipios colindantes. Gran parte del

(16) Este plano está publicado en SEPÚLVEDA, 1989: 234-5. Copia del original está en el Archivo Histórico Nacional, Madrid.

(17) Para un examen detallado de este plan, refiérase a SEPÚLVEDA & CARBONELL (1987).

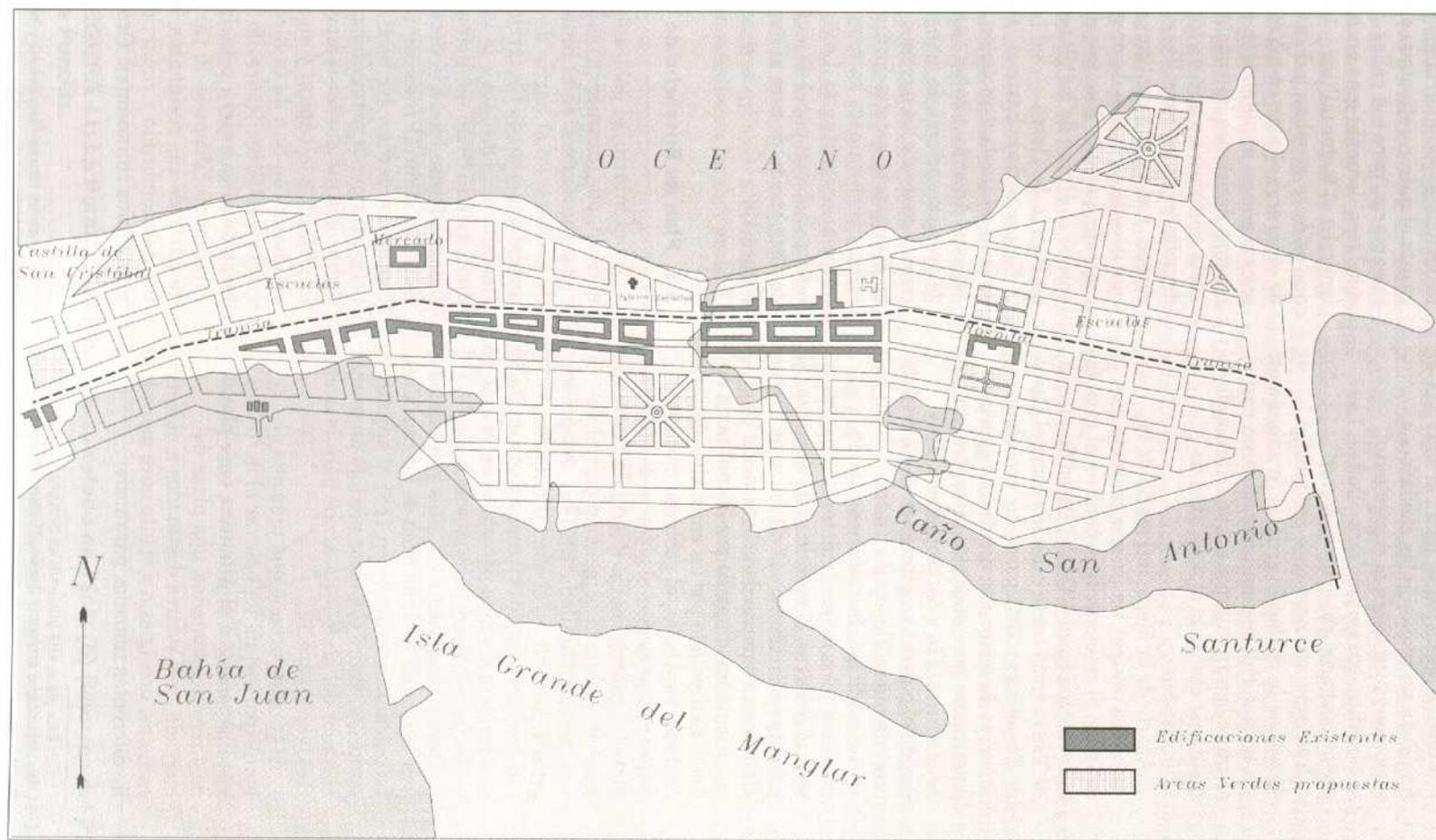


FIGURA 12: Digitalización esquemática del Plan de Ensanche en Puerta de Tierra propuesto por el arquitecto municipal Pedro Cobreros, en 1881.

Elaborado por Carlos Eliz y José Cuenca para CyTET a partir de la reproducción fotográfica del original publicada en Sepulveda, 1989: 234.

Fuente : AHN, Ultramar, Fomento, Leg. 371, exp. 11, Madrid.

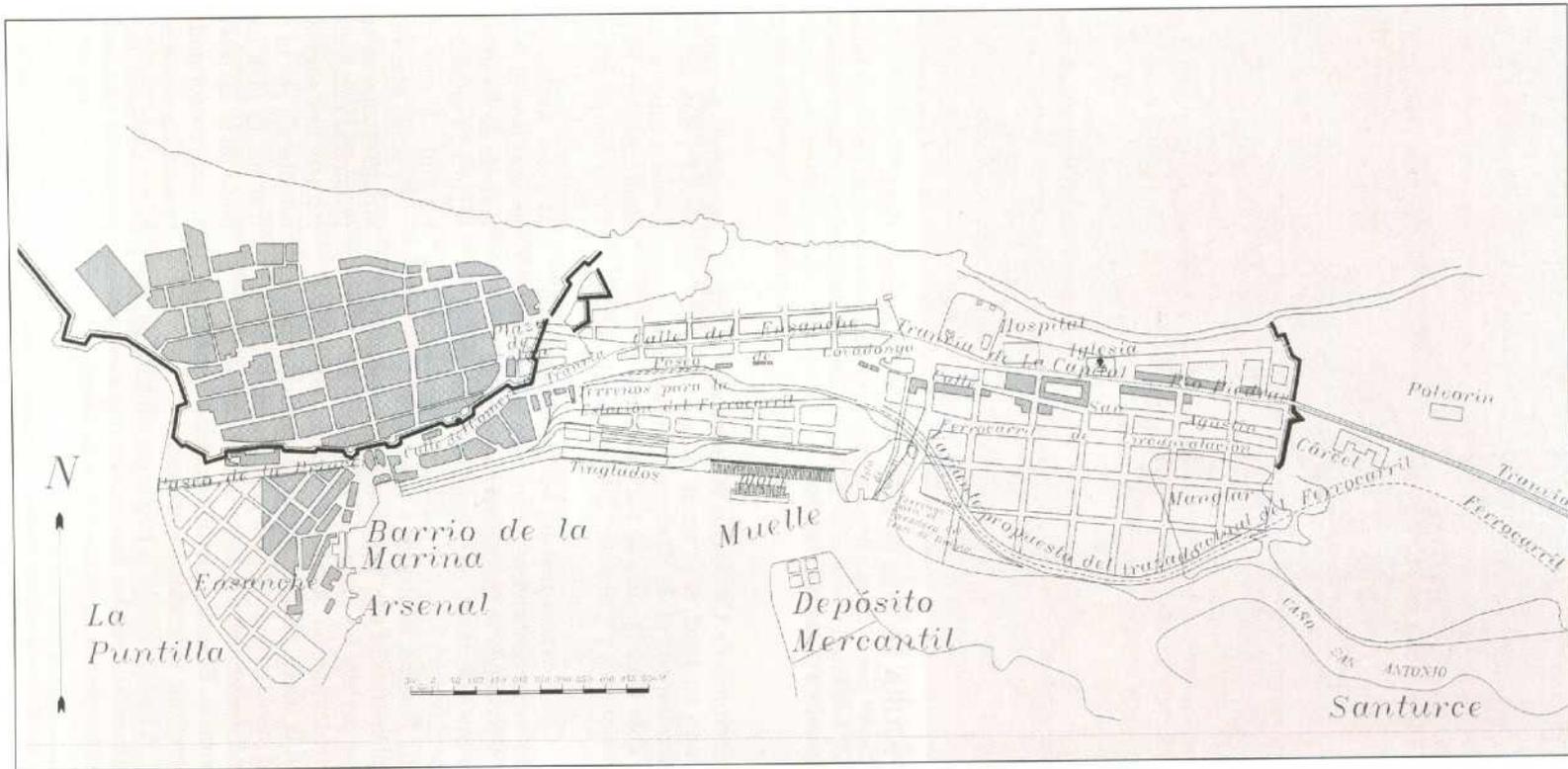


FIGURA 13: Digitalización esquemática del plano manuscrito del Ensanche propuesto por Arturo Guerra en 1897.

Digit. por Carlos Eliz y José Cuenca para CyTET a partir de la reproducción del plano original publicado en SEPULVEDA, 1989: 238-9).

Fuente: AGPR, fondo Gobernadores Españoles, caja 578, Puerto Rico.

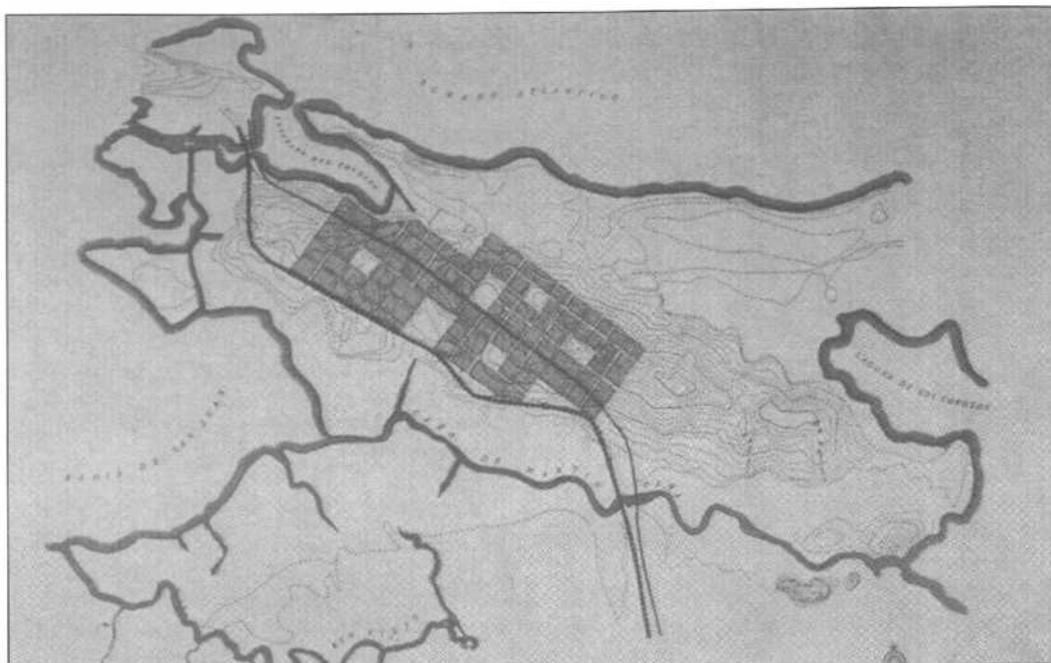


FIGURA 14: Plan de Ensanche en Santurce, 1892.

Autores: José A. Canals y Armando Morales. Este plano fue redibujado por Anibal Sepulveda y Jorge Carbonell del original muy deteriorado en el Archivo del Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico. Publicado en SEPULVEDA & CARBONELL, 1897: 24-25.

territorio de Cangrejos se incorporó a San Juan en 1862. Más tarde se le cambió el nombre por el de Santurce, en honor a Pablo Ubarri, uno de los más ricos residentes y promotor de su urbanización, el Conde de Santurce.

Con el transcurso del tiempo el desarrollo fue incrementándose, sobre todo a partir de 1880 cuando se inauguró el servicio de tranvía de vapor, que remplazaba las líneas de carruajes entre la capital y el pueblo de Río Piedras, localizado a unos once kilómetros al sur. También se añadieron en ese período las líneas del ferrocarril de circunvalación. A falta de espacios edificables en la isleta, tanto el gobierno municipal como el insular, construyeron grandes edificios institucionales a lo largo del eje carretera-tranvía. El sector privado también comenzó a construir viviendas y comercios.

A instancias de la población santurcina, y estimulado por las frustrantes negociaciones de los planos de ensanche en la isleta, el

municipio asignó en 1889 presupuesto para llevar a cabo un concurso de diseño para llevar a cabo un nuevo plan de ensanche en Santurce (18). El proyecto se asignó a una firma compuesta por un ingeniero y un agrimensor: José A. Canales y Armando Morales. Ambos trabajaron con diligencia y presentaron el *Proyecto de urbanización del distrito de Santurce* en agosto de 1892. La Figura 14 muestra el plano general de conjunto de este plan de ensanche.

El plano general demuestra que sus autores tomaron en cuenta las líneas de propiedad existentes y propusieron un plan realista que seguía el desarrollo lineal establecido por la carretera y la línea del tranvía. El plan incluía 87 manzanas (47 al norte de la carretera y 40 al sur de la misma) conformadas por siete calles orientadas de este a oeste y 18 travesías de norte a sur. Por el sur, el área urbanizada propuesta estaba delimitada por la línea del ferrocarril, construida poco antes. La

(18) Un primer esquema de urbanización para el área se había diseñado en 1845, antes de su incorporación como barrio

extramuros de la capital. Desafortunadamente no he encontrado planos relacionados con el mismo.

memoria descriptiva del plan demuestra sin lugar a dudas que los proponentes examinaron otros planes y trataron de adapterlo a la geografía y condiciones climáticas de Santurce. La memoria hace mención específica de la intervención de la Puerta del Sol en Madrid, pero descarta la posibilidad de trazados radiales en Santurce. El plan proponía en detalle la localización de usos del suelo de acuerdo a los requerimientos de seguridad y eficiencia prevecientes en el final del siglo XIX.

Mi colega y amigo Juan Blanco ha sugerido la interesante posibilidad de vincular este plan con el de Ciudad Lineal en Madrid de Arturo Soria y Mata ya que éste fue Diputado a Cortes por Puerto Rico. Hasta ahora no he encontrado referencias directas entre ambos planes, aunque la morfología y los elementos de ambos acusan parecidos significativos. Este es pues un tema que admite futuras colaboraciones.

En resumen, los planes de ensanche para San Juan, diseñados por puertorriqueños y españoles bajo la administración española en América conforman una parte significativa de una historia poco conocida del urbanismo español en los territorios de ultramar.

6. GRANDES OBRAS PÚBLICAS

La historia de las obras públicas de ingeniería en Puerto Rico es un tema prácticamente inédito. Solo un puñado de investigadores han intentado reseñar su evolución. La falta de perspectiva histórica es muy común entre los profesionales contemporáneos, que no han hecho suya esa tradición constructiva en el país (19)

Sin lugar a dudas, las obras de fortificación reseñadas anteriormente encabezan las grandes obras públicas llevadas a cabo en San Juan durante el período colonial español en Puerto Rico. Si embargo, tanto la ciudad como el resto de la isla no estuvieron exentas de otro tipo de obras de gran envergadura. A

diferencia de las fortificaciones, que alcanzaron su cenit en el siglo XVIII, el resto de las grandes obras de ingeniería españolas en Puerto Rico se construyeron en el siglo XIX, una vez perdidos los territorios americanos del Continente.

6.1. Faros

Un conjunto de piezas importantes es el sistema faros construido en el país en la segunda mitad del siglo XIX. Con la excepción del faro en el Castillo de San Felipe del Morro en San Juan, la isla estuvo desprovista de faros hasta que en 1868 fue aprobado un plan para la construcción del sistema. A partir de entonces y hasta el fin del siglo se construyeron en las costas de la isla quince faros de diferentes tipos y alcances. Todos ellos, incluidas las torres y las casas de los fareros, fueron construidos sin muchas variantes. Su unidad de estilo neoclásico hace de este patrimonio un conjunto digno de conservación, aunque en realidad son muy pocos los que hoy se encuentran en buen estado (20).

6.2. Muelles

Las obras de infraestructura portuaria, los sucesivos y complejos procedimientos para los dragados llevados a cabo en la bahía de San Juan (y también en otras ciudades), los muelles, los depósitos y almacenes, las aduanas y las casas de capitanes de puerto encabezan la lista de las obras relacionadas con el tráfico marítimo. También se construyeron en el país un número, hasta ahora indeterminado, de casas de salvamento de naufragos. Entre los planes de puertos se destacan los de la capital, ubicada en la bahía más grande de la Isla. Este es de por sí un tema monográfico extraordinario, con la ventaja de que existe en el Archivo General de Puerto Rico un

(19) El ingeniero Luis Pumarada O'Neill es hasta ahora una excepción. Es profesor en la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez. Ha realizado investigaciones sobre la historia de las obras de ingeniería en las cuales reseña brevemente obras relacionadas con la minería, la producción azucarera, cafetalera y tabacalera, de transportes marítimos y terrestres y de acueductos, entre otras. Véase PUMARADA O'NEILL (1980).

(20) Un estudio del sistema de faros se realizó en 1979 para la Oficina Estatal de Preservación Histórica por Benjamín Nistal Moret. Cfr. tb. SANCHEZ TERRY (1992), que dedica la parte 2ª entera del libro, págs. 163-241, a los 14 faros de Puerto Rico, con 139 planos originales y fotos antiguas, además de un listado completo de referencias de documentos, pp. 474-481, de todos los archivos históricos españoles.

buen número de expedientes relacionados con el tema.

En la larga lista de proyectos de obras en el puerto de San Juan se refleja una creciente complejidad y sofisticación de los planes. Un proyecto importante fue diseñado en 1861 por el ingeniero Antonio Guitián (21); a éste le siguió otro proyecto de mejoras diseñado por el ingeniero Evaristo de Churruca en 1868 (22) y así sucesivamente hasta que en 1882 se creó la Junta de Obras del Puerto.

Una vez se comenzó a gestionar la construcción del Canal de Panamá, se evidenció el renovado valor estratégico del puerto de San Juan. Sin embargo, en la década de 1890 la infraestructura portuaria sanjuanera continuaba siendo anacrónica, los planes anteriores se habían llevado a cabo sólo parcialmente. Se imponía la necesidad de poner en marcha un plan estratégico para el puerto. El plan fue efectivamente elaborado por la Junta de Obras del Puerto y firmado por un talentoso ingeniero llamado Melquíades Cueto (23). El plan, firmado en 1896, estaba diseñado para convertir a San Juan en un importante enclave portuario en la región caribeña. Consistía en extensos rellenos en la línea de costa, el establecimiento de tinglados, el emplazamiento de grúas de alto tonelaje, grandes almacenes, diques, muelles de hierro en espigón, etc. El plan deja entrever los objetivos de la corona española para el futuro de San Juan. La ciudad se reincorporaba como un eje portuario y de trasbordo en el Caribe. A mi juicio, este fue uno de los grandes proyectos españoles que quedaron inconclusos por causa de la Guerra. A partir de la ocupación, los norteamericanos comenzaron a llevar a cabo en parte los proyectos esbozados en este plan.

6.3. Planes y proyectos de carreteras y puentes

La construcción del sistema vial en la Isla consumió enorme cantidad de recursos y se diseñaron también un buen número de

planes. El libro del abuelo señala que en 1886 existían cinco carreteras de primer orden, cuatro de segundo y «todos los caminos vecinales que juzguen necesarios los Ayuntamientos». En realidad todos ellos se encontraban en diferentes etapas de construcción y con diferentes estados de mantenimiento.

Se destaca entre todas las obras de carreteras del país la construcción de la Carretera Central que empezaba en la capital y atravesaba de norte a sur la cordillera central hasta terminar en el puerto de Ponce, la segunda ciudad de Puerto Rico. Formalmente la carretera comenzó a construirse en la década de 1820 y se concluyó en 1886 en un tramo de montaña sumamente escarpado (24).

El desarrollo de la red vial incluyó la construcción de una buena cantidad de puentes que también han sido objeto de cierta investigación, aunque desafortunadamente su inventario, a pesar de que incluye una larga lista de técnicas y materiales de construcción se deterioran con el paso del tiempo. Muchos de los puentes españoles en Puerto Rico siguen aún en uso. Tal es el caso del puente de ladrillos sobre el Río Piedras, (parte de la Carretera Central) un bello ejemplo, probablemente de la década de 1820, de tres arcos y 21,5 metros de longitud que continúa en uso.

Relacionado al mantenimiento de las carreteras se construyó además un conjunto extraordinario de estructuras, también de estilo neoclásico, para servir de vivienda y almacenes de herramientas y materiales a los peones camineros y sus familias, encargados de dar mantenimiento a trozos equidistantes de los caminos.

6.4. Tranvías y trenes

A diferencia de Cuba —donde los sistemas ferroviarios llegaron en 1837, incluso antes que a España (1848)—, en Puerto Rico, estos sistemas se

(21) Los expedientes de este proyecto se encuentran en el AGPR, Fondo de Obras Públicas, Serie de Puertos y Muelles, Legajo 131, Caja 90.

(22) Los expedientes de este proyecto se encuentran en el AGPR, Fondo de Obras Públicas, Serie de Puertos y Muelles, Legajo 6, Caja 3.

(23) Los expedientes de este proyecto se encuentran en el

AGPR, Fondo de Obras Públicas, Serie de Puertos y Muelles, Legajo 110, Caja 80.

(24) La historia de esta importante obra fue estudiada por María de Los Angeles CASTRO como su tesis de maestría en la Facultad de Humanidades de la Universidad de Puerto Rico en 1969 y más recientemente publicó junto al ingeniero Pumarada O'Neill otro libro: PUMARADA O'NEILL & CASTRO (1997).

materializaron tardíamente. El manual del abuelo menciona dos líneas de tranvía a vapor en el área circundante a la capital: una de San Juan a Río Piedras y otra de Bayamón a Cataño. Esta última estaba vinculada con el tráfico de San Juan a Cataño a través de la bahía y estaba coordinada con el sistema de lanchas. El tranvía de San Juan a Río Piedras desapareció en la década de 1940, pero su secuencia de paradas estructuró hasta hoy la imagen mental del centro urbano. El manual del abuelo, también menciona un tranvía *de sangre* (más tarde se transformó en eléctrico) entre la ciudad de Mayagüez y su playa y otro de vapor entre Ponce y su puerto. Así, la Isla contaba en 1886 con cuatro líneas de tranvías en las principales ciudades. Además de los tranvías, existía en Puerto Rico un sistema de trenes de vía estrecha que estaba diseñado para circunvalar la Isla. En el 1898 faltaban por conectar algunos tramos, pero estaba prácticamente concluido. Las dos estaciones terminales estaban en San Juan y Ponce.

6.5. Canales de navegación, de riego, acueductos y cloacas

Con el fin de abaratar los costos de transporte de mercancías hacia la capital, en la década de 1840 los hacendados del este propusieron un sistema de navegación interior que conectaría el río Grande de Loíza con la Bahía de San Juan, a través del extenso sistema de lagunas y caños de la región.

En el valle costero y cañero del sur también se diseñaron varios sistemas extensos de riego. Existen planos detallados de estos sistemas para la región de Guayama en el sudeste del país. Algunas haciendas contaban además con sistemas hidráulicos muy elaborados. La Hacienda Buena Vista en Ponce conserva el sistema más complejo (cfr. BARALT, 1988).

Los sistemas de acueductos son también parte de la historia de las obras públicas. La ciudad de Mayagüez, en el oeste, y el pueblo de Naguabo, en el este, fueron los primeros en estar dotados de ese servicio en 1867. En 1898 solo ocho pueblos contaban con acueductos, propiamente dichos. El sistema de Ponce, llamado Acueducto Alfonso XII, era

el más interesante. Traía el agua por un elaborado sistema de ductos, incluida una monumental arcada hasta una cisterna subterránea en el centro urbano. San Juan tuvo que esperar hasta la década de 1890 e incluso hasta el siglo veinte para ver concluido su acueducto que trajo el agua potable desde el río Piedras hasta la ciudad murada. La presa original de este sistema aún está en uso.

Los desagües sanitarios y pluviales fueron también obras de ingeniería de alguna consideración. Las ciudades de San Juan, San Germán, Ponce y Mayagüez contaban con los más elaborados sistemas en el siglo XIX. En San Germán está todavía en uso y es objeto de curiosas leyendas populares (25).

7. EL URBANISMO EN LA CAPITAL DESDE 1898 HASTA HOY

Cuatro períodos de la economía puertorriqueña del siglo XX han marcado el tejido urbano de la Isla: primero el desarrollo de la economía del azúcar (1898-años 30); segundo, la decadencia de ese modelo (décadas de 1930 y 1940); tercero, el despegue de la economía manufacturera y la industrialización (décadas de los 40 a los 70); y cuarto el predominio de una economía terciaria (década del 70 al presente). De una forma u otra estas etapas han estado fuertemente ligadas al capital norteamericano.

7.1. Primer período (1898-años 30)

A partir de la invasión Puerto Rico se convirtió como nunca antes en una de las *sugar islands* del Caribe. Se llenó de centrales azucareras dominadas en su mayoría por capital norteamericano. Las centrales eran comunidades prácticamente autosuficientes por lo que los pueblos se beneficiaron indirectamente del auge cañero y crecieron sólo moderadamente.

De este período existen excelentes trabajos que abordan el tema de la arquitectura y el

(25) Un estudio completo de este sistema se realizó para la Oficina Estatal de Preservación Histórica en 1989 por el ingeniero Luis PUMARADA O'NEILL.

urbanismo. El libro de Jorge RIGAU (1992) (26) y el editado por VIVONI FARAGE y ÁLVAREZ CURBELO (1997) (27) son dos referencias obligadas. Ambos libros comienzan a rescatar el trabajo de arquitectos e ingenieros puertorriqueños (y también extranjeros) que de forma prolífica comenzaron a transformar el paisaje construido en todo el país, examinan las influencias (no sólo las norteamericanas) y analizan formalmente el desarrollo del modernismo en la arquitectura local. Además de estos libros, existen trabajos monográficos de arquitectos particulares que vivieron y trabajaron en ese período, como el libro del arquitecto Thomas S. MARVEL (1994) (28)

Bajo la nueva administración norteamericana se terminó de construir el sistema ferroviario y pronto la capital retomó su primacía al ser San Juan la principal estación terminal y muelle más importante. La capital reconstituyó su función como centro portuario, administrativo y de negocios. En ese cambio de siglo, hasta la década de 1930 los nuevos administradores inician un masivo programa de construcción de infraestructuras y equipamientos como nunca antes se había visto en el país. La economía del azúcar le dió prioridad a la construcción de grandes obras de riego, la expansión de las vías de comunicación (ferrocarriles, carreteras y puentes), la expansión y modernización de los puertos y, por supuesto, a la construcción de las enormes centrales industrializadas para moler la caña de azúcar. Además, fue un período de gran auge en la construcción de escuelas, hospitales y toda clase de equipamientos sociales. También se posibilitó la construcción de residencias con variadas influencias, fraguándose un estilo propio en la arquitectura local.

En algunos pueblos se continuó la práctica de concebir el crecimiento en forma de ensanches. Tal es el caso del *Plan de urbanización para el ensanche de la ciudad de San Germán* cartografiado en 1919 (29)

Por otro lado se fundaron algunos pueblos de nueva planta. El proceso de diseño del pueblo cañero de Canóvanas, trazado en perfecta cuadrícula bajo la nueva administración norteamericana, está aún por estudiarse. A su vez, en ese primer período del auge cañero, las grandes corporaciones azucareras norteamericanas diseñaron y construyeron verdaderos *company towns* en sus propiedades. Los poblados de Ensenada en Guánica y de Aguirre, en el sur del país son los más destacados. Todos estos temas son prácticamente vírgenes en la investigación histórica del urbanismo puertorriqueño.

En la capital se descartaron los planes de ensanche concebidos en las últimas décadas de la administración española. A partir de 1908 se desarrolló el primer *streetcar suburb* en una antigua finca costera de Santurce, llamada El Condado. El proyecto fue diseñado y construido enteramente por el sector privado y estaba dirigido a las nuevas clases dominantes, sobre todo norteamericanas, que requerían viviendas en sectores menos densos. Este fue el primer ejemplo de una lotificación masiva, servido por una línea de tranvía eléctrico.

Poco después se construyeron otros repartos más modestos, pero la financiación de las viviendas era siempre el mayor escollo para quienes querían adquirirlas. En 1927 se inauguró el reparto de Floral Park en el sector de Hato Rey, junto a la línea del tranvía entre San Juan y Río Piedras. En todos los repartos la venta de viviendas y de solares para edificar siguió siempre la iniciativa privada sin una guía de planes de ordenación delineada por el sector público.

Paralelamente a la construcción de viviendas para el reducido mercado existente, comenzaron a llegar a la capital los primeros contingentes de campesinos desplazados por el latifundio cañero y se fueron conformando los primeros arrabales de personas sin recursos que construyeron sus viviendas precarias en terrenos marginales, en tierras

(26) El arquitecto Rigau es director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica en San Juan. Su hermoso libro es un estudio excelente de ese periodo.

(27) El arquitecto Enrique Vivoni es fundador y director del Archivo de Arquitectura y Construcción de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Puerto Rico. Este depósito está especializado en la conservación de materiales del siglo XX. En VIVONI FARAGE & ÁLVAREZ CURBELO (1997) se

examinan las influencias francesas en la arquitectura de la época.

(28) Thomas Marvel es uno de los arquitectos más destacados del país, su libro es una referencia obligada.

(29) Este ensanche aparece en un plano general de San Germán publicado en 1919 y fue preparado por una agencia aseguradora de incendios. Se encuentra en el Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

bajas y pantanosas cubiertas de bosque de mangle a las orillas de la bahía, en los canales y lagunas que abundan en San Juan. Un primer paliativo gubernamental a ese fenómeno fue planear y construir en la década de 1920 un proyecto de gran escala llamado Barrio Obrero. Otros dos de estos proyectos se construyeron en Arecibo, ciudad costera al norte y en Salinas, un pequeño pueblo cañero en el sur. Los tres proyectos proveían viviendas a bajo costo para obreros, artesanos y empleados públicos.

7.2. Segundo período (décadas de 1930 y 1940)

En el segundo período los arrabales de San Juan alcanzaban dimensiones alarmantes. En este momento la política pública dominante en el urbanismo de San Juan se concentró en la eliminación de arrabales siguiendo los postulados y usando los fondos del *Nuevo Trato* de la administración del presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt. Se iniciaron varios proyectos urbanos significativos que trataron de paliar la necesidad de vivienda. En 1938 se construyó el primer residencial público con el sugestivo nombre de Falansterio. En la misma década se planearon dos repartos cuidadosamente diseñados siguiendo las directrices de la *unidad vecinal*. En San Juan el reparto se llamó Urbanización Roosevelt y en Ponce, Juan Morell Campos, en honor a un destacado músico ponceño. Estas urbanizaciones con subsidios federales reforzaron el estilo de crecimiento que más tarde, después de la Segunda Guerra Mundial, se adoptaría en el país como regla estándar.

7.3. Tercer período (décadas de los 40 a los 70)

A partir de la Segunda Guerra Mundial y de la creación del Estado Libre Asociado (1952), ocurrió en Puerto Rico un acelerado crecimiento económico que imprimió en la población una actitud generalizada de optimismo. A partir de entonces comenzó a cambiar radicalmente el paisaje urbano contemporáneo. Entre las décadas de 1940 y 1970 y sobre todo a partir de esta última

década, se fomentaron todas las maneras imaginables de planear, financiar, diseñar y construir viviendas en todo el país. Se cambió para siempre la tipología de la arquitectura doméstica y el urbanismo isleño.

Recién terminada la Guerra, en 1949 se inauguró la urbanización de Puerto Nuevo y poco después una expansión contigua llamada Caparra Terrace en el municipio de Río Piedras (el mismo se consolidó con San Juan en 1951). El proyecto se anunció en ese momento como *la urbanización más grande del mundo*. Se trataba del primer ejemplo a gran escala (4.428 unidades en Puerto Nuevo y 3.030 en Caparra Terrace) de viviendas unifamiliares de concreto, producidas industrialmente y asequibles a un mercado de modestos recursos. El proyecto fue concebido y desarrollado por un empresario norteamericano llamado Edward D. Long, quien aprovechó la coyuntura de construcción eufórica de los Estados Unidos y la adaptó a Puerto Rico. El gobierno, entusiasmado, estimuló su ejecución con todos los incentivos federales disponibles. Por primera vez se hacían asequibles, sobre todo a los veteranos, hipotecas a largo plazo con bajísimos intereses.

La construcción de Puerto Nuevo es un hito determinante en la historia urbana contemporánea en Puerto Rico. A partir del enorme éxito de este primer mega proyecto, se ha seguido repitiendo con pocas variantes la misma fórmula hasta este fin de siglo. Todas las maneras posibles de subsidiar ese patrón han estado presentes en el país en esta segunda mitad del siglo XX. La suburbia caló muy profundamente en los puertorriqueños, se trataba de un paquete de optimismo que simbolizaba el acceso a la clase media y con ello a la sociedad de consumo *a la americana*. En el inicio de Puerto Nuevo, era difícil plantearse y calibrar la escala del cambio y el poder devastador que tuvo en el país la adopción generalizada de ese estilo de construcción importada de vivienda. La Figura 15 es una foto aérea de 1948 de esta urbanización. Con pocas variaciones, las urbanizaciones contemporáneas son prácticamente iguales. El área metropolitana de San Juan (y buena parte del resto de la isla) está dominada por esta tipología edificatoria de casas de concreto [hormigón] en serie repartidas en repartos a los que sólo se llega en automóvil. El joven escritor

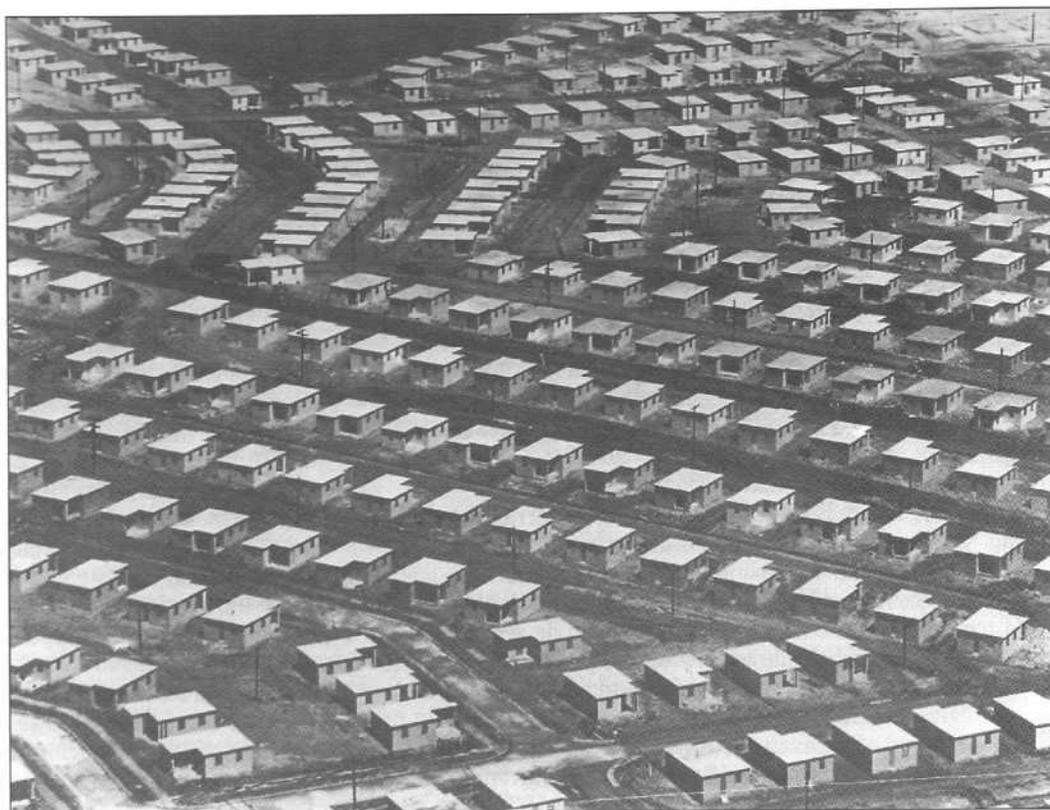


FIGURA 15: Sección en construcción de la urbanización de Puerto Nuevo en Río Piedras, julio de 1948.

Fotógrafo: Charles Rotkin, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

URAYOÁN NOEL (1998) ha descrito el estilo de las urbanizaciones puertorriqueñas como *arquitectura Vaho-haus*, en clara alusión al intenso sopor húmedo que emana de las casas en nuestro clima y con un obvio guiño de resonancia fonética al estilo internacional de la *Bau-haus* alemana.

Los norteamericanos han comenzado a estudiar seriamente el fenómeno de la suburbanización, analizando algunos de los factores que la propiciaron. En Puerto Rico podemos adaptar parte de sus planteamientos puesto que de forma similar se adoptó en la Isla el mismo patrón. Varios factores explican el inicio y desarrollo del proceso de suburbanización en Puerto Rico:

- **Financiamiento garantizado:** La forma de financiar las nuevas viviendas es central y determinante para entender el

despegue de la suburbanización. A partir de la década de 1940 hasta el presente se implantó en Puerto Rico un programa norteamericano que garantiza los préstamos a largo plazo (25-30 años) de los bancos privados. El programa se conoce en Estados Unidos y en Puerto Rico por las siglas de la Federal Housing Administration (FHA). Ese programa, prácticamente, impuso el diseño y los materiales de construcción de un solo tipo de vivienda unifamiliar en parcelas de 300 metros cuadrados.

- **La necesidad de vivienda:** el censo de 1950 indicaba que el 35 por ciento de la vivienda en la Isla era inadecuada.
- **Planificación centralizada:** en 1942 se creó en Puerto Rico la Junta de Planificación. La misma se concibió altamente centralizada, en perjuicio del antiguo poder regulador de los

municipios. La prioridad de la nueva Junta fue la preparación de reglamentos de lotificación y zonificación derivados de los preceptos modernistas que postulaban la segregación de las actividades cotidianas del ser humano en el espacio. La reglamentación hizo prácticamente imposible la implantación de cualquier otro modelo que no fuera el de urbanizaciones de viviendas unifamiliares en todo el país.

- Construcción de infraestructura: a partir del período de postguerra se inició en el país un vigoroso programa de construcción de carreteras, acueductos, y la total electrificación de la Isla. Todo ello administrado por empresas estatales que utilizaron la afluencia de fondos federales.
- Abundancia de tierras: la disponibilidad de tierras llanas y baratas vacantes por el colapso de la agricultura, estimuló la voracidad de la especulación. La posibilidad de obtener grandes ganancias de forma casi instantánea mediante la urbanización, estimuló a muchos dueños de tierra el desarrollar sus fincas. Se generalizó hasta hoy día la percepción de que todo terreno en la Isla es potencialmente urbanizable.
- Sueldos estables: El retorno de los veteranos y los nuevos empleos del gobierno y la industria con sueldos más o menos estables terminaron de cuajar el caldo de cultivo para la total suburbanización del país. La nueva sociedad de consumo asoció el progreso con la vivienda en urbanización y ese

estilo de vida se convirtió en la única alternativa racional y económicamente viable para las familias de clase media.

7.4. Cuarto período (década del 70 al presente)

En el período de las décadas del 40 a los 70 quedó fijado el destino urbano de la Isla. El patrón se consolidó y se disparó en las décadas que siguieron al 1970. Puerto Rico es hoy una isla casi totalmente construida, una sociedad que vive en espacios sin los atributos de la ciudad tradicional y totalmente dependiente del automóvil, en ambientes cada vez más degradados, tanto los construidos como los naturales, donde la calidad de la vida cotidiana empeora cada día.

Se impone un cambio en patrones de consumo del suelo y la reanimación de los espacios des-almados creados en la segunda mitad del siglo. En este nuevo fin de siglo, en el entorno de 1998, los centros urbanos tradicionales concebidos y desarrollados durante el período colonial español sobreviven a duras penas. Los cascos de los pueblos son una especie de microcosmos donde están contenidas muchas de las lecciones del urbanismo que descartamos por el *urbanismo al instante* de las pasadas décadas. Para muchos son remanentes del pasado y sin embargo son en realidad los paradigmas de un futuro urbanismo adaptado a la realidad isleña. Las buenas lecciones y los malos ejemplos están construidos en el escaso territorio de esta isla que se achica a medida que la continuamos cubriendo de asfalto y cemento.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

ALONSO, María M., & FLORES, Milagros (1997): *The Eighteenth Century Caribbean and the British Attack on Puerto Rico in 1797*, National Park Service y Publicaciones Puertorriqueñas, San Juan.

BARALT, Guillermo (1988): *La Buena Vista, 1833-1904, Estancia de frutos menores, fábrica de harinas y hacienda cafetalera*, Fideicomiso de Conservación de Puerto Rico, San Juan.

CARO COSTAS, Aida (1971): *Legislación municipal*

puertorriqueña del siglo XVIII, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan.

CASTRO, María de los Angeles (1980): *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico, Siglo XIX*, Universidad de Puerto Rico, San Juan.

CEHOPU (1985): *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Catálogo de la Exposición, Ministerio de Fomento, Madrid, 1985.

- GUTIERREZ ESCUDERO, Antonio (1985): «La defensa y las fortificaciones del Caribe español durante la época colonial», en *q.v.* CEHOPU (1985): 154-6 y 392-5.
- HARDING DAVIS, Richard (1898): *The Cuban and Porto Rican Campains*, Ed. Charles Scribner's Sons, New York.
- KINSBRUNER (1983): *Real Property in San Juan, Puerto Rico During the Early Nineteenth Century: An Analysis of the Census of 1820*, inédito.
- MARVEL, Thomas (1994): *Antonin Nechodoma, Architect, 1877-1928*, University Press of Florida, Gainesville.
- NEGRÓN PORTILLO, Mariano, & MAYO SANTANA, Raúl (1992): *La esclavitud urbana en San Juan*, Centro Investig. Sociales Universidad de Puerto Rico y Ed. Huracán, Río Piedras.
- , & MAYO LÓPEZ, Manuel (1997): *Cadenas de esclavitud... y de solidaridad. Esclavos y libertos en San Juan, siglo XIX*, Centro Investig. Sociales Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.
- PADILLA ESCABÍ, Salvador M. (1985): «El poblamiento de Puerto Rico en el siglo XVIII», *Anales, Revista de Ciencias Sociales e Historia de la Universidad Interamericana de Puerto Rico, Recinto de San Germán*, Nueva Serie, Vol.1, n.º 2.
- PICÓ, Fernando (1996): «Una familia de jornaleros de la libreta», *Historias vivas: historiografía puertorriqueña contemporánea*, Antonio Gaztambide Géigel y Silvia Álvarez Curbelo (editores), Asociación Puertorriqueña de Historiadores, San Juan.
- PUMARADA O'NEILL, Luis F. (1980): *Breve Historia de las obras de ingeniería de Puerto Rico*, Colegio de Ingenieros y Agrimensores, San Juan.
- , & CASTRO, María de los Angeles (1997): *La Carretera Central: un viaje escénico a la historia de Puerto Rico*, Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan.
- QUINTANA Y CORTÓN (1870): *Elementos de Geografía de la Isla de Puerto Rico*, Imprenta del Boletín Mercantil, 6.ª ed., San Juan, 1886.
- RIGAU (1992): *Puerto Rico 1900, Turn of the Century Architecture in the Hispanic Caribbean 1890-1930*, Rizzoli, New York.
- RIVERO, Angel (1992): *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- SANCHEZ TERRY, Miguel Angel (1992): *Faros españoles de ultramar*, pp. 163-241, MOPT, Madrid.
- SEPÚLVEDA RIVERA, Aníbal (1989): *San Juan. Historia ilustrada de su desarrollo urbano, 1508-1898*, Centro de Investigaciones CARIMAR, San Juan.
- , & CARBONELL ANTONIO, Jorge (1987): *Cangrejos-Santurce, Historia ilustrada de su desarrollo urbano, 1519-1950*, CARIMAR y Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan.
- SILVESTRINIY, Blanca G., & LUQUE DE SÁNCHEZ, María Dolores (1992): *Historia de Puerto Rico: Trayectoria de un pueblo*, Ed. Ediciones Cultural Panamericana, San Juan, 1992.
- URAYOÁN, Noel (1998): «Cuando yo era puerca y risueña», *Diálogo*, Universidad de Puerto Rico, San Juan, mayo 1998.
- VIVONI FARAGE, Enrique, y ÁLVAREZ CURBELO, Silvia (1997): *Ilusión de Francia: arquitectura y afrancesamiento en Puerto Rico*, Archivo de Arquitectura y Construcción de la Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.
- ZAPATERO, Juan Manuel (1964): *La guerra del Caribe en el Siglo XVIII*, Ed. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan.
- (1978): *La fortificación abaluartada en América*, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan.