

Tercero, recomendaba la construcción de agrupaciones de nuevos edificios, empezando por el «conjunto gubernativo o nacional» (el Capitolio, los ministerios, bibliotecas, museos y correos). Se oponía a la práctica «demasiado frecuente en Estados Unidos» de compartir un mismo edificio entre juzgado y correos: este era un simple lugar comercial, mientras aquél debía destacarse como símbolo de la Justicia. Luego diseñó un «conjunto municipal» con conexiones fáciles con la Aduana y la Cámara de Comercio.

La cuarta parte del plan se ocupaba del desarrollo del transporte interior por canales —llamados *esteros*— que él veía no sólo como un complemento valioso al sistema de ferrocarriles, sino también como un elemento estético de enorme valor potencial. Recomendaba la conversión de los humildes esteros existentes en bellos canales. Menciona Venecia, pero tenía modelos más familiares, como el «Collar de esmeraldas» que su amigo Olmstead había construido en Boston, convirtiendo un feo riachuelo en un parque lineal de gran belleza.

El plan de Burnham para Manila fue en gran parte realizado (después de su muerte en 1912). Lo que deseo destacar es que el plan, aunque hasta cierto punto era sensible a los estilos tradicionales locales, se basaba en la experiencia que Burnham tenía en el gran movimiento de renovación urbana de los

Estados Unidos basado en agrupaciones formales de edificios públicos y semi-públicos; además la mejora estética de sus entornos mediante la construcción de parques y avenidas-parque diagonales.

En la arquitectura doméstica se nota una interesante mezcla de formas hispánicas, asiáticas y norteamericanas. Las casas preexistentes de las elites filipinas respondían a una hibridización de arquitectura doméstica hispánica con otra tropical, con ventanas amplias y otros espacios abiertos a la calle para maximizar la ventilación en un clima caliente y húmedo. Las verandas abiertas funcionaban no sólo como un lugar fresco para reuniones familiares, sino que servían también como áreas para el descanso de los criados, lejos de la estricta separación entre el espacio familiar privado y el del trabajo doméstico de la casa que caracterizaba —como herencia inglesa— la tipología arquitectónica de la burguesía norteamericana. La aculturación de la nueva clase dominante a esta manera tradicional de vivir era difícil, sobre todo para las mujeres, que se sentían privadas de su acostumbrada reclusión doméstica. La clase colonial norteamericana sólo empezó a construir sus propias casas en los años 1930, cuando intentaron armonizar las exigencias de la vida tropical con su afán de aislamiento, tanto de los criados como de la calle, con sus ruidos y amenazas sociales.

Holanda

Barry NEEDHAM (corresponsal)

Nuek MULLER (Crónica).

Department of Urban & Regional Planning, Universidad católica de Nijmegen, Holanda.

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA EN LAS INDIAS HOLANDESES EN EL SIGLO XIX

¿Qué papel ha jugado la planificación territorial y urbana en las colonias holandesas en el siglo XIX? Me referiré a la colonia holandesa más importante: las Indias Holandesas, la actual Indonesia.

En las primeras épocas la compañía

comercial holandesa «Verenigde Oostindische Compagnie (VOC)» fue la protagonista de la escena. Durante los siglos XVII y XVIII la VOC fue realmente una «multinacional» con una gran influencia en África y, sobre todo, en el Sudeste asiático. Mas, la influencia en el desarrollo y la planificación de las ciudades y regiones de ultramar fue superficial y estuvo limitada a las zonas costeras y a las

pequeñas islas. En las Indias Holandesas, Batavia en Java fue el principal centro comercial de la VOC, aunque la mayoría de los asentamientos coloniales holandeses estaban concentrados en las pequeñas islas de las especias en las Molucas. La VOC no estaba interesada en dominar todo un país, sino en obtener las mejores condiciones para establecer y defender su monopolio de las especias. Parece una ley sencilla: ¡cuanto más pequeñas fueran las islas, mejores serían aquellas condiciones y mayores serían las actividades de construcción holandesas!

En el siglo XIX, el dominio colonial se extendió por las islas mayores del archipiélago, especialmente Java y, al final del siglo, Sumatra. Los productos de plantación (azúcar y más tarde café, té y caucho) se convirtieron en los productos dominantes para la exportación, mediante la intervención gubernamental holandesa por medio del llamado sistema de cultivos («*kulturstelsel*») desde 1830 hasta casi 1870, y más tarde mediante inversiones privadas. A partir de este período la planificación territorial y urbana cobró importancia.

Los holandeses siguieron por lo general una política de «*divide y domina*». Al terrateniente local se le dejó con su poder tradicional, a cambio de usar su influencia política. En las ciudades, tanto los poderes tradicionales como los coloniales tenían sus propios centros de poder, cada uno en un lado del «*alun-alun*», el lugar central de la ciudad, con el palacio del sultán y la mezquita en un lado y la iglesia, el club colonial y las casas de los residentes holandeses en el otro lado.

En el tema de la vivienda se puede observar otro patrón dual: las viviendas oficiales estaban limitadas a la parte europea de la ciudad, mientras que la mayoría de los nativos vivían en *kampungs* 'ilegales', barrios urbanos parecidos a aldeas. Los asentamientos coloniales se asemejaban a 'Gambas holandesas' nadando en un mar malayo (!). Los *kampungs* aparecían incluso en el centro de las ciudades creciendo sin un plan oficial y sin títulos de propiedad del suelo. En algún lugar intermedio se encontraban los 'barrios chinos' en las grandes ciudades, donde —como en las colonias inglesas— los comerciantes chinos y tenderos fundaban sus barrios (1).

La planificación territorial como tal no era muy importante fuera de las ciudades coloniales y la mayoría de los planes estaban relacionados con las infraestructuras de transporte. La cuestión principal era cómo hacer llegar a tiempo los productos coloniales y las materias primas a los puertos y factorías. Un ejemplo temprano de esta clase de proyecto de infraestructura es la 'gran ruta postal', una carretera que fue construida en el primer cuarto de siglo XIX con trabajo forzoso. Esta carretera conformó la ruta principal de Este a Oeste de Java, posteriormente suplementada mediante una conexión por ferrocarril.

El proyecto de planificación más espectacular del siglo XIX se encuentra en Batavia, predecesora de la capital Indonesia, Jakarta. Batavia fue durante 330 años el lugar central de encuentro de Holanda en el Lejano Oriente y jugó un papel clave en el auge del colonialismo en el siglo XIX: fue el principal puerto comercial, ciudad fortaleza y asiento del gobierno. La ciudad fue fundada en 1619 por la VOC y fue durante mucho tiempo la única ciudad holandesa en el Lejano Oriente. Se construyó una fortaleza renacentista basada en los principios del ingeniero holandés del siglo XVI Simon Stevin, con un trazado rectangular de calles y plazas para edificios públicos. Semejaba una copia de las pequeñas ciudades portuarias holandesas, tales como Enkhuizen, Hoorn y Edam. Una ciudad holandesa con canales, puentes, calles estrechas y casa con empinados techos de las cubiertas a dos aguas. Una mini-Amsterdam en el Trópico. Incluso el ayuntamiento de 1710 (hoy día es el museo de Jakarta) es una copia a menor escala del primigenio ayuntamiento de Amsterdam (que ahora es el Palacio Real). Pero Batavia también fue conocida como la «tumba de los holandeses» por las extremadas condiciones insalubres causadas por el enlodamiento de los canales principales. Cuando la VOC se disolvió en 1799 llegó el momento de un nuevo comienzo. El hombre perfecto para llevar a cabo este trabajo fue Herman Willen Daendels (1762-1818), un mariscal holandés educado bajo el dominio napoleónico y nombrado Gobernador

(1) Ver, en este mismo número de CyTET, su analogía con los barrios y poblados "indios" descritos en los trabajos sobre Filipinas y las Marianas (n.e.).

general en 1907 por el rey de Holanda, Luis, hermano de Napoleón I. Daendels se comportó como un «Napoleón báltico» como dice Heuken en su libro *Historical Sites of Jakarta* (Singapur, 1989). El rey le había dado grandes poderes para reorganizar el ineficiente gobierno colonial, para lo que destruyó por entero la vieja ciudad trasladando la capital a una zona más saludable. Fundó una verdadera nueva ciudad cuatro millas al sur de la vieja Batavia y la llamó Weltevreden (en holandés: «la muy satisfecha»). La nueva Batavia se convirtió en el «París del Este», especialmente en la nueva ciudad alta. Los que podían costárselo se mudaban fuera de la cálida, húmeda e insalubre «Kota», la vieja ciudad a orillas del mar.

La nueva capital no era una marginada ciudad portuaria holandesa, sino una nueva ciudad de inspiración francesa construida de forma grandiosa. El corazón del plan era la Plaza del Rey, diseñada originalmente como un «Champs de Mars» para desfiles militares de un kilómetro cuadrado. Alrededor de la plaza y de las avenidas que la rodeaban se llevaron prestigiosos edificios, principalmente en estilo imperio y neoclásico: iglesias, palacios, pabellones, clubes coloniales, teatros, museos. Algunos de estos edificios públicos «europeos», estucados en blanco, aun sobreviven hoy día.

Respecto a la vivienda, el estilo imperio se mezclaba con la arquitectura local indonesia. La mansión típica «tempo dulu» era una casa espaciosa, con una simple planta baja, con columnas blancas frontales y traseras y un techo como un sombrero de copa, un «sombrero» gigante, que protegiera del sol a su habitante.

¿Hay todavía hoy restos del planeamiento colonial en Jakarta? La respuesta es que sí, especialmente el «planeamiento urbanístico holandés djcon chaqueta francesa» probadamente duradero (!). El plan urbanístico del mariscal Daendels para la Batavia del siglo XIX es todavía hoy un elemento característico de la actual metrópolis de Jakarta. Muchos viejos edificios no han sobrevivido, pero la antigua Plaza del Rey todavía es el lugar central de la Jakarta moderna, aunque el nombre ha sido cambiado por Medan Merdeka (plaza de la Libertad).

Hay otra cosa que no ha cambiado: el cuento de las gambas y el mar. Batavia y Jakarta, en tanto que islas de bienestar y prestigio en un mar de sencillas casa *kampung* donde vive la gran mayoría de los habitantes. Los poderes dominantes han cambiado, pero el mar de casa sigue allí.

Nos recuerda los límites de lo que puede alcanzarse con la planificación física oficial.

Traducción del inglés: Paloma Pozuelo Guilló

Portugal

Nuno PORTAS (corresponsal)

Walter ROSSA (crónica)

FAU Porto. Universidad de Coimbra.

DE LA CERTIDUMBRE AL INTERROGANTE*

Una breve reflexión sobre los caminos de la historia del urbanismo colonial portugués de la Edad Moderna

* Este texto es la respuesta a la amable invitación del Prof. Arq.º Nuno Portas corresponsal de la Revista CyTET. Así, entendí como legítima la osadía de situarlo en la línea — o complemento — de su obra fundamental *estado da questão*

La historia del urbanismo y de la urbanística portuguesa registraron hasta hace unos años una evolución irregular. A un primer momento de formulación y respuesta a los problemas de las décadas de los cincuenta y los sesenta

fechado en 1985 — «Interrogações sobre as Especificidades das Fundações Urbanas Portuguesas» en *Estudos de Arte e História — Homenagem a Artur Nobre de Gusmão*, Vega, Lisboa, 1995: 430/5