

# El centro histórico de San Juan de Puerto Rico

Aníbal Sepúlveda Rivera

A mediados de noviembre, en 1792, el ingeniero jefe de las fortificaciones de San Juan firmó el plano más hermoso que se ha dibujado de la ciudad. El ingeniero se llamaba Juan Francisco Mestre y tituló su trabajo: *Plano que manifiesta la situación de la Plaza de San Juan de Puerto Rico, y Fortificaciones en su actual estado, con el de su población*. Allí se muestra el área de lo que hoy denominamos en Puerto Rico como el *Viejo San Juan*, venerable espacio que es el principal centro histórico y el destino turístico más importante del país.

El plano de don Francisco Mestre se envió a España con el mayor celo militar para que no cayese en manos del enemigo que acechaba el Caribe. Daba cuentas de la culminación de un proceso que había comenzado en 1765. Y es que a partir de la toma de los ingleses de La Habana (1762) la Corona retomó el interés por modernizar las fortificaciones en San Juan y con ello se inició uno de los periodos constructivos más importantes de la ciudad. En la última década del siglo 18 ese proceso había culminado y le tocó a Mestre comunicarlo. La ciudad estaba lista para enfrentar cualquier enemigo. Así se constató cinco años más tarde (1797) cuando San Juan pudo repeler un poderoso ataque inglés comandado por Charles Abercrombie. A partir de entonces el escudo de la ciudad lleva el epíteto de *muy noble y muy leal*.

Probablemente Francisco Mestre nunca pudo prever que la naturaleza de los enemigos cambiaría radicalmente con el tiempo y sin embargo también preparó a su ciudad para enfrentarlos. Al fin del siglo 20 el Viejo San Juan es aún un baluarte que resiste nuevos acechos. Se trata de fuerzas sutiles y a la vez contundentes que representan ideas anticuadas y esparcen por el mundo *ciudades continuas*, indiferenciadas y uniformes. Esa tipología de urbanismo ha cubierto la isla de Puerto Rico mutilando casi todos los centros históricos y creando limbos construidos en toda la escasa geografía isleña que no pasa de 9.000 kilómetros cuadrados.



Figura 1: *San Juan 1625. Vista holandesa de la ciudad, en primer plano la fortaleza de tipo medieval. Un original de este grabado se encuentra en la Casa del Libro, San Juan.*

En Puerto Rico, al igual que en muchas otras partes, el urbanismo se ha confundido casi exclusivamente con la vivienda o con las obras públicas. Aquí llamamos *urbanizaciones* lo que solamente son repartos de vivienda. Existe en el país una condición de movilidad generalizada en autos privados, las nuevas áreas céntricas se definen en función de usos exclusivos y también segregados socialmente. Sin embargo, el Viejo San Juan es el único centro que ha podido resistir y continúa resistiendo como un paradigma del urbanismo a escala humana. Este artículo se circunscribe a la historia urbana de ese particular centro histórico hasta nuestros días.

#### NUMISMÁTICA Y URBANISMO

Conociendo mi interés por la iconografía sanjuanera, mi amigo Luis Cuyar, coleccionista, me prestó hace algún tiempo cuatro sellos de correo que España acuñó en 1972 para celebrar la hispanidad de Puerto Rico. Todas las imágenes de la colección muestran a San Juan de Puerto Rico durante el periodo colonial español. Junto con Cuba, y la lejana Filipinas, Puerto Rico fue colonia española hasta 1898. La serie se acuñó en las postrimerías de una dictadura nostálgica de su otrora imperio. Aparte de la discusión sobre la hispanidad de los puertorriqueños y de que los sellos fueran publicados durante el gobierno del tocayo de Mestre, me valgo de las cuatro imágenes numismáticas para bosquejar cuatro momentos de la historia del urbanismo sanjuanero.

#### FUNDACIONES, ACECHOS Y DEFENSAS

Todos los caribeños tenemos desde niños recuerdos de cañones viejos a medio oxidar. Y es que desde hace ya más de cinco siglos la región ha sido lo que Juan Bosh llamara la frontera de los imperios. Las principales ciudades costeras de casi todas las islas –y también de tierra firme– tienen fortificaciones y han escuchado el tronar de los cañones en numerosas ocasiones. San Juan es una de esas ciudades asediadas de la región en donde se invirtieron enormes cantidades de recursos económicos y humanos en la construcción de sus defensas.

Como muchas otras ciudades caribeñas, San Juan tuvo en su comienzo una existencia inestable. Fue fundada en 1508 con el nombre de Caparra y por once años los colonizadores provenientes

de La Española utilizaron este asentamiento como la cabeza de playa desde donde dirigir la conquista y colonización de la isla. Estos recios personajes seguían las tradiciones de asentamiento de la reconquista en España y la recién adquirida experiencia en la vecina isla. Se ubicaron al sur de la bahía de mayor calado en la isla, a distancia prudente de la costa. Les interesaba estar cerca de las minas y de las primeras riberas agrícolas de la nueva colonia pues el oro y la agricultura eran las fuentes de la primera economía española en Puerto Rico. Pero pronto los comerciantes, menos interesados en la colonización y más en el movimiento de mercancías, lograron imponer sus criterios y mudaron la ciudad a la isleta que domina la boca de la bahía. Con la mudanza definitiva a la isleta, San Juan se integró al mundo atlántico en formación como ciudad puerto.

Con todo y su mudanza, San Juan pronto descubrió que su papel protagónico como puerto de comercio le duraría poco. A partir del descubrimiento de México y del Perú, pasó a ser puerto de paso al margen de los nuevos esplendores virreinales. Se convirtió en ciudad fronteriza que contendría el avance de las otras potencias europeas que fueron tomando las Antillas Menores en el Caribe oriental y encontraron en San Juan un detente a sus planes de expansión. Al otro lado del Caribe, por el oeste, La Habana emergió como la ciudad primada de la región vinculada al abastecimiento y resguardo de las flotas. Se establecía así un triángulo defensivo con San Juan, La Habana y Cartagena de Indias como sus vértices. Desde ese momento le tocó a San Juan un papel defensivo que marcaría su destino.

Una vez mudada la ciudad a su nuevo emplazamiento los esperanzados residentes comenzaron a edificar sus sueños en piedra. Gracias a ese breve periodo la iglesia del Convento Dominicó y la propia Catedral cuentan con segmentos y bóvedas de crucería en piedra. Estos son, junto con los de la ciudad de Santo Domingo, los ejemplos del gótico tardío en América. Además de la Fortaleza y las primitivas secciones del Morro, ambas iglesias son los hitos arquitectónicos más antiguos de la ciudad.

El primero de la serie de cuatro sellos corresponde a un grabado holandés de 1625 y muestra en primer plano a la Fortaleza construida en el periodo fundante de la ciudad.

La ciudad es hoy un catálogo completo de obras de la ingeniería militar desde las primeras fortalezas de tipo medieval, pasando por las obras renacentistas y el esplendor de la fortificación abaluartada del siglo 18 que dibujó don Francisco Mestre. También otro tipo de custodias abonó a la defensa de la ciudad. Se trata de la cuidadosa localización de sus primeros lugares sagrados. Si se examina la ubicación de las ermitas, de sus conventos y de la catedral se advierte un plan predeterminado. La cosmogonía de los personajes fundantes y del poder de la iglesia tuvieron injerencia en la determinación del trazado mismo de la ciudad.

Los asedios caracterizados por las penurias, los huracanes, las epidemias y sus amargas lejanías durante su primer siglo de existencia culminaron al final del siglo 16 con sendas invasiones militares. Tanto es así que algunos cuentan que Felipe II murió en El Escorial pensando que la isla había caído en manos de su enemiga Isabel I de Inglaterra. Son los momentos que los historiadores gustan destacar, sobre todo porque evidencian un protagonismo de la ciudad en los grandes eventos de la geopolítica del mundo atlántico. El primero de estos eventos fue cuando el temido Francis Drake y su mentor John Hawkins, que perdió la vida en el intento, atacaron a San Juan en 1595. Los ingleses lograron ocupar a San Juan, aunque al final se pudo repeler al enemigo. Lope de Vega immortalizó el evento en *La Dragontea*. En el poema menciona la quema de la biblioteca del obispo Bernardo de Balbuena y dice en una de sus líneas *que Puerto Rico nunca fue tan rico*. Así, los puertorriqueños contamos con una mención directa a nuestra capital en la literatura del Siglo de Oro.

Sólo dos años después la ciudad sufrió otro asedio inglés y pocos años más tarde, en 1625, los holandeses tomaron San Juan por breve tiempo. Magníficos cartógrafos, los holandeses levantaron hermosos planos y dibujos de la ciudad. El sello de cinco pesetas de ese periodo es un grabado holandés que ilustra la forma que tenía San Juan entonces. A partir de la recuperación de la ciudad de



Figura 2: Óleo del sanjuanero José Campeche, colección del Instituto de Cultura Puertorriqueña. A través de la ventana del gobernador Ustarriz (1789-1792) se ve el empedrado de las calles de San Juan.

mente dan cuenta de que la ciudad, aunque poco poblada y capital de una isla en la periferia del imperio, estuvo bien abastecida por un creciente y casi mítico tráfico de contrabando. También fue por algunos periodos centro negrero de la región. En la segunda mitad del siglo 18 las artes plásticas tuvieron en José Campeche un digno representante. El sello de una peseta reproduce un óleo de Campeche que retrata al gobernador Ustarriz (1789-92). Lo interesante de este cuadro es que el gobernador sostiene en su mesa varios planos de la ciudad y por la ventana aparece una calle en proceso de empedrado, reflejo de la actividad constructiva impulsada en parte por las tímidas reformas borbónicas. Esa actividad se tradujo no sólo en sus construcciones militares, sino también en un renovado optimismo y cierta prosperidad que estimuló la construcción de obras civiles y dinamizó la vida ciudadana. En ese periodo en el resto de la isla comenzó a desarrollarse una agricultura orientada a la exportación y con ello la fundación de otros pueblos que fueron conformando un sistema de urbanismo mejor integrado. San Juan, sede administrativa y gubernamental, se benefició del proceso.

De dos maneras se llegaba a San Juan cuando don Francisco Mestre dibujó su plano: por mar o por tierra. Por mar los navegantes habrían de pasar a los pies del Castillo de San Felipe del Morro que domina la entrada de la bahía. Sin duda esa experiencia debió haber sido apabullante. Aún hoy esa entrada es uno de los eventos cumbres que los cruceros de turismo ofrecen a sus pasajeros. Por tierra, otra majestuosa fortaleza, de proporciones aún más impresionantes, llamada el Castillo de San Cristóbal defendía el frente de tierra. Hoy, desafortunadamente ni los patrones viales de acceso al centro histórico, ni la iluminación nocturna enmarcan ni aprovechan ese recurso.

Ambos castillos aparecen dibujados en el plano de 1792 y siguen siendo las joyas del sistema, símbolos de identidad de la ciudad. Son los lugares más visitados por los turistas locales y extranje-

manos de los holandeses se levantó en sólo cuatro años su primer perímetro murado con la ayuda de un subsidio proveniente de la Nueva España. Para este entonces se había establecido ya el trazado básico del casco de San Juan, la parcelación y el perímetro murado. Esos tres elementos son permanencias notables del centro histórico. Intervenido numerosas veces en los siglos subsiguientes, y en especial en las últimas décadas del siglo 18, las defensas muradas de San Juan son hoy *Patrimonio de la Humanidad* y el principal atributo del centro histórico.

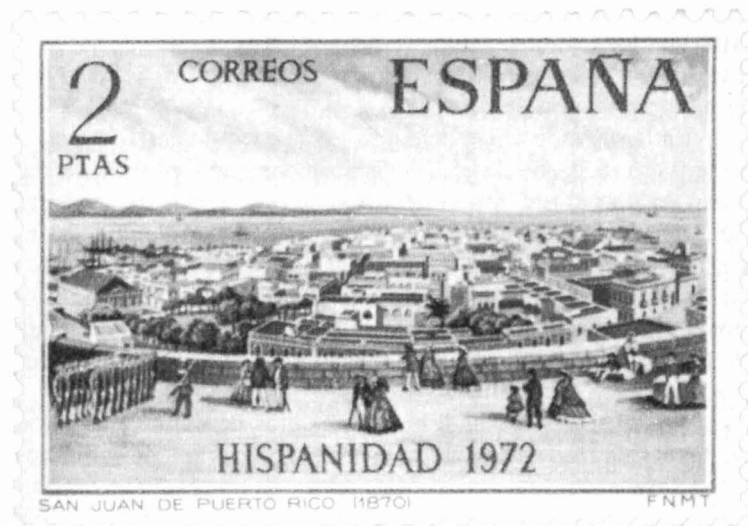
Las ciclópeas murallas sanjuaneras definen nítidamente el sector intramuros y lo separan de los barrios extramuros que comenzaron a crecer con planes de ensanche durante el siglo 19. Al final de ese siglo las murallas definitivas sufrieron el último bombardeo militar durante la guerra del 1898. El 12 de mayo de 1898 la Marina de Guerra norteamericana bombardeó la ciudad como antesala a la invasión y ocupación de Puerto Rico.

Aparte de los eventos-hitos como las invasiones y las gestas militares que la historiografía tradicional gustaba de investigar, son pocos los trabajos que reseñan las historias sutiles del San Juan que apelaba a los sentidos, a los deseos y la vida cotidiana de sus habitantes. Y sin embargo los trabajos que se han ido produciendo reciente-

Figura 3: *San Juan en 1792. La invasión inglesa podría haberla imaginado el ingeniero, lo que nunca pudo imaginar Francisco Mestre fue que muchos años después su plano se publicase en un sello de ocho pesetas. Original del plano en el Servicio Histórico Militar, Madrid.*



Figura 4: *Vista intramuros de Sanjuanópolis c1870, original en la New York Public Library.*



ros y hace pocas décadas fueron abiertos definitivamente al público. Hasta entonces fueron espacios del ejército norteamericano. Actualmente el National Park Service estadounidense les da mantenimiento, establece la política pública y determina el tipo de usos permitidos en estos recursos. Este asunto no siempre ha estado bien coordinado con las autoridades locales y podrá mejorar con un poco de esfuerzo y algunos cambios de actitud de ambas partes.

#### SANJUANÓPOLIS, LA CAPITAL EN EL SIGLO XIX

Vencidos los ingleses en 1797 la ciudad no volvió a sufrir otro asedio militar hasta 1898. En esa centuria la ciudad de San Juan se transformó de muchas maneras. Lo que es hoy el centro histórico intramuros se densificó peligrosamente. Al final de siglo el hacinamiento era una de sus características más elocuentes.

A partir de la independencia de las colonias continentales, sólo Cuba y Puerto Rico quedaron como españolas en el Caribe. Perdido el subsidio de México, la ciudad y el país tuvieron que generar nuevas fuentes de recursos. En el siglo XIX se consolidó la personalidad de una sociedad nacional caracterizada por todas las contradicciones que una situación colonial imparte.

Durante la primera mitad del siglo XIX la isla se convirtió por primera vez en una colonia exportadora de azúcar. Con ello el país adquirió muchas de las características que habían definido el Caribe en el siglo anterior. Las costas (sobre todo las del sur) se deforestaron y se cubrieron de cañaverales salpicados por ingenios manejados por propietarios que explotaron una creciente población esclava. Las ciudades-puerto crecieron en la medida que sus respectivos *hinterlands* se hicieron productivos.

En la segunda mitad del siglo el centro de gravedad de la economía se tornó al interior montañoso donde predominó el cultivo del café y el tabaco. Algunos pueblos del interior crecieron en ese periodo vinculados a la financiación y comercialización de esos frutos y conectados a los puertos que exportaban su producción. Se fue armando un verdadero sistema de ciudades y algunas de ellas, como es el caso de Ponce en el sur y de Mayagüez en el oeste, se convirtieron en rivales de la capital.

De cierta manera, siendo la sede del gobierno y de la iglesia, San Juan se hizo más *española* mientras que gran parte del resto de las ciudades puertorriqueñas se vincularon mejor que la capital a sus respectivos mercados importadores de sus bienes: café, tabaco, caña de azúcar y ganado. Esos mercados no necesariamente eran los españoles. Ya en el siglo XIX los nexos comerciales de Puerto Rico con los Estados Unidos se hicieron muy fuertes. A pesar de la competencia de otras ciudades, San Juan conservó el primer lugar como puerto importador, sobre todo de los productos de la metrópolis peninsular.

En la segunda mitad del siglo XIX la capital comenzó a crecer fuera de las murallas. Ese proceso requirió el diseño de planes de ensanche que siguieron los modelos de la metrópolis y de La Habana. Al menos una decena de ellos se pensaron y quedaron sólo en papel como futuros truncos. Sin embargo, otros se llevaron a la práctica luego de intensas negociaciones y muchas discusiones de parte de todos los interesados. La ciudad dibujada dio paso, en el sector portuario y de almacenes, a tejidos urbanos que siguieron fielmente las determinaciones preestablecidas por sus diseñadores. El mejor ejemplo de estos planes se dio al sur de la ciudad en el distrito portuario. Un plan de la década de 1840, revisado más tarde, determinó el tejido construido del sector extramuros conocido como La Puntilla.

Atadas a las formas y procedimientos de dichos planes de ensanche estuvieron siempre presentes las pugnas entre los militares y los esporádicos gobiernos civiles de la ciudad. El estudio de estos ensanches, sus obvias influencias, sus diseñadores y ejecutores, las formas de financiarlos, el cuerpo legal que los posibilitaba, entre muchos otros temas son posibles trabajos de colaboración entre los urbanistas contemporáneos.

Como fue en el caso de Barcelona y poco después en La Habana los planes de ensanche estuvieron vinculados a la demolición de sus murallas. En San Juan este tema se hizo recurrente. Aquí, sin embargo, los militares lograron bloquear los intentos de los civiles por mucho más tiempo y sólo al final del siglo 19 (1895-97) se inició la demolición parcial del anticuado cerco murado para dar paso a un tímido ensanche contiguo al centro. El gobierno municipal, desesperado ante la testaruda oposición de los militares, había llevado a cabo por contrato su propio plan de ensanche en el suburbano pero discontinuo barrio de Santurce (1892). Este plan siguió la alineación de la carretera central y la línea del tranvía proponiendo la expansión de la ciudad en una retícula adaptada a las condiciones particulares del sector. Su relación, si alguna, con el plan de Ciudad Lineal de Arturo Soria (*diputado cunero* electo por Puerto Rico en Madrid) está aún por estudiarse.

Los planes del puerto son otro tema que admite muchos trabajos de investigación aún por efectuarse. Los planes de obras del puerto y sus respectivas adecuaciones urbanas se sucedieron en San Juan durante todo el siglo 19. A partir de la discusión de la construcción de un canal interoceánico,

la importancia geoestratégica de San Juan adquirió un valor renovado. Al final del siglo la ciudad contaba con una Junta de Obras del Puerto que fue capaz de producir en planos sofisticadas puestas al día de las instalaciones portuarias. Pocas de estas propuestas llegaron a construirse bajo la dominación española. La implantación aunque parcial de esos planes fue ejecutada por los norteamericanos que reforzaron el papel de la ciudad como base naval de importancia regional en el Caribe.

Al final del siglo XIX la ciudad tenía poco más de 25.000 habitantes en un sector intramuros hacinado y varios barrios extramuros menos densos. La región sanjuanera estaba comunicada mediante una incipiente red vial, dos líneas de tranvía, un tren de circunvalación y una línea de vapores que cruzaba la bahía.

#### *THE OLD CITY, SAN JUAN EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX*

A pesar de haberse constituido en la isla durante el siglo 19 un sistema urbano más o menos coherente, a comienzos del siglo 20 Puerto Rico seguía siendo fundamentalmente un país rural. Sólo un 15 por ciento de su población vivía en áreas urbanas. La distribución de la población en el territorio se caracterizaba por un alto grado de dispersión. A diferencia de muchas regiones de la península ibérica, donde la gente vivía concentrada en poblaciones, en Puerto Rico ese patrón no se generalizó. A pesar de algunos intentos de concentración de la población que trataban de garantizar la disponibilidad de mano de obra, la gente en Puerto Rico no vivía en pueblos desde donde cotidianamente se trasladasen a las labores agrícolas. Vivía desparramada o en las haciendas de la montaña poco urbanizada donde la actividad económica predominante era el cultivo del café. Otros puertos, y no el de la capital, dominaban los flujos comerciales de esta actividad. Así, en el inicio del siglo XX San Juan había perdido su primacía en el rango de ciudades del país.

En segundo lugar en el orden económico la caña continuaba ocupando la producción de las zonas costeras, pero tampoco era especialmente productiva en ese renglón la región sanjuanera. Enmarcada en ese cuadro general, San Juan albergaba una población compuesta mayormente por personas ligadas a la administración gubernamental, al comercio de importación, a los servicios y al pequeño sector artesanal e industrial.

Sin embargo ese panorama comenzó a cambiar aceleradamente bajo la nueva administración colonial estadounidense. Las primeras tres décadas del siglo XX se caracterizaron por una profunda y rápida transformación del régimen económico y por una movilización poblacional desde el centro montañoso cafetalero a las llanuras costeras. Este movimiento se debió al cambio en la actividad productiva. El azúcar desplazó al café como principal producto de exportación. De nuevo la producción de caña de azúcar, esta vez dominada por las grandes corporaciones norteamericanas, volvió a reinar en el país. Paralelamente al desarrollo de la producción azucarera se terminó de construir el sistema ferroviario de circunvalación que convergía en San Juan. Esto permitió en parte que se concentraran en la capital las actividades portuarias de importación y exportación. San Juan retomó la primacía en la red urbana del país.

En San Juan continuaron concentrándose las instituciones del poder militar y civil de la isla. Bajo el nuevo régimen se construyeron grandes estructuras monumentales que representaron los nuevos símbolos del poder. En algunos casos se demolieron viejas estructuras; tal fue el caso del Convento Franciscano construido en el siglo XVII y del polvorín de San Sebastián del siglo XVIII. Ambas estructuras representaban de alguna forma el viejo régimen. En otros casos se aprovecharon espacios vacíos, sobre todo los que dejaban libres las murallas demolidas.

A diferencia de La Habana, donde las murallas se habían demolido mucho antes y donde se había puesto en práctica un plan de urbanización de los viejos espacios militares, en el San Juan de comienzos del siglo XX estos espacios permanecían vacantes. Con la nueva administración, muy pronto se insertaron en el tejido urbano del centro histórico sanjuanero elementos arquitectónicos

de gran tamaño y significación. Tres grandes escuelas se añadieron al tejido: dos se ubicaron en los antiguos lugares que antes ocupaban el convento y la iglesia franciscana y el polvorín de San Sebastián; la otra se construyó en los terrenos donde estaba la antigua Puerta de Santiago. En la entrada marítima de la ciudad, se ubicaron un gran edificio que albergaba instalaciones federales (correos y tribunales) y el edificio de la aduana. Con excepción de la aduana, todos los edificios de nueva planta suplantaron antiguas edificaciones *del tiempo de España*. Se trataba un doble propósito, por un lado se dotaba a la ciudad de instalaciones de las que carecía y por otro se sustituían en la estructura urbana los viejos símbolos del régimen español. Con estos edificios el nuevo régimen establecía su marca definitiva en la ciudad.

La construcción de una nueva estación de ferrocarriles en la salida hacia el barrio extramuros de Puerta de Tierra siguió las directrices de localización establecidas por el viejo plan español de puertos. Su construcción se inició una vez concluido el proceso de relleno de los manglares de la isleta que daría paso al plan de ensanche aprobado en 1897. Las nuevas instalaciones para pasajeros y carga estaban a tono con el renovado papel de ciudad primada que monopolizaría las actividades comerciales.

El sector privado por su parte construyó también en el recinto murado, añadiendo nuevos hitos al centro histórico. Mirando hacia la bahía se estableció un distrito financiero constituido por nuevas sucursales de bancos extranjeros, todos ellos vinculados de una forma u otra con la producción azucarera. Extramuros, hacia el este de los antiguos terrenos liberados por la demolición de las murallas se construyó una hilera de grandes estructuras institucionales públicas y privadas: El Casino de Puerto Rico, la YMCA (Young Men Christian Association), el Ateneo, la Casa de España, una biblioteca pública, el Capitolio insular y la Escuela de Medicina. Se conformó así un distrito monumental alineado a la carretera principal que une a San Juan y sus barrios extramuros con tierra firme. Desafortunadamente, a pesar de la belleza individual de algunos de estos edificios, el conjunto ocupó el antiguo glacis del Castillo San Cristóbal que permitía la vista hacia y desde el centro histórico.

Por su parte, los antiguos propietarios de viviendas sanjuaneras, ahora muchos de ellos ausentes, seguían explotando sus destartaladas estructuras con alquileres bajos, pero sin mantenimiento adecuado. La característica de hacinamiento que existía a finales del siglo XIX se hizo crítica en la primera mitad del siglo XX. El viejo centro se degradaba sin atención oficial de ninguna de las autoridades locales.

Un factor influyente en ese proceso de decaimiento era que los muelles de carga de la ciudad seguían estando junto al centro, incluidos los de la base naval de la Marina de Guerra de los EE.UU. En las décadas de 1940 y los 1950 florecieron grandes prostíbulos y bares con el mercado garantizado de los marineros. Los periódicos de la época están llenos de noticias que reseñan los conflictos que generaban estas actividades en el casco histórico.

La falta de normativas y de organismos de planificación que pudieran subsanar la situación y establecer una política pública coherente para el antiguo centro urbano se hizo patente. Mediada la centuria, San Juan seguía siendo por un lado un importante centro administrativo, financiero y portuario y a la vez era un foco de miseria urbana donde vivía hacinada gran parte de su población. Las nuevas clases dominantes se habían trasladado fuera de las murallas hacia nuevos sectores característicos de la *vida nueva* fuera de la isleta de San Juan. La población residente comenzó a mermar y el viejo centro a exhibir una destartalada apariencia.

#### LA PUESTA EN VALOR DEL CENTRO HISTÓRICO

En plena Segunda Guerra Mundial la economía azucarera estaba en crisis. San Juan era la capital de una colonia en aprietos. Los puertorriqueños se negaban a asimilarse a los Estados Unidos y el sentimiento nacionalista se hacía fuerte. Por su parte, el gobernador de turno, nombrado unilateralmente por el presidente de los Estados Unidos, era un *ilustrado* que seguía la política del



Nuevo Trato del presidente Franklin D. Roosevelt. En 1942 ganó las elecciones legislativas un nuevo partido local de corte populista llamado el Partido Popular Democrático. Todas estas circunstancias fueron determinantes para el futuro del centro histórico. El casco antiguo de San Juan se convirtió en una especie de símbolo de una *hispanidad agredida* que había que defender. Su puesta en valor habría de abonar al sentimiento patrio. Este tema ha sido recurrente y subyace en algunos sectores aún a finales del siglo xx.

En 1942 se crea la Junta de Planificación de Puerto Rico y con ella se adoptan los reglamentos de zonificación que habrían de guiar el esperado desarrollo de las áreas urbanas en la posguerra. La Junta se concibió como un organismo estatal fuertemente centralizado que actuaría sobre las antiguas competencias que en materia de planificación urbana tenían los gobiernos municipales.

Después del conflicto bélico Puerto Rico participó aunque limitadamente de una cierta bonanza que se reflejó de inmediato en la industria de la construcción. Paralelamente se inició en el país un vigoroso programa de industrialización que estuvo acompañado de profundos cambios en todos los renglones de la vida de los puertorriqueños. El proceso estuvo avalado por un nuevo estatus político que supuestamente terminaba con la colonia. El Partido Popular Democrático había vuelto a ganar logrando elegir por primera vez un gobernador puertorriqueño. En 1952 se creó el Estado Libre Asociado como parte de las reacciones ante el anacrónico sistema anterior que no permitía el más mínimo grado de autonomía a los puertorriqueños. Estas circunstancias crearon entre muchos puertorriqueños un sentimiento generalizado de optimismo.

A pesar de los cambios políticos y de una mejoría en la economía de la isla, uno de los problemas más graves de la ciudad (no sólo del centro histórico) era la acuciante necesidad de vivienda para una enorme población que llegaba a la capital desplazada por la economía cañera en crisis. Los arrabales sanjuaneros (enormes sectores de precarias viviendas) eran la cara más evidente del fracaso de las iniciativas gubernamentales. Frente a este panorama, las nuevas viviendas que gestionó el sector público (y también el privado) representaban el nuevo estatus y la nueva estructura económica. La eliminación de arrabales y la construcción de vivienda pública utilizando fondos del gobierno estadounidense se convirtió en una prioridad absoluta para los gobiernos municipales y el gobierno central de Puerto Rico. Las normativas de la centralizada Junta de Planificación se adaptaban a las nuevas actitudes en las nuevas áreas urbanizadas de la ciudad, pero al viejo centro histórico hipertrofiado no era fácil imponerle normativas de usos del suelo pensadas y diseñadas para guiar los nuevos desarrollos.

Pensando en el Viejo San Juan, la Junta de Planificación creó en 1951 un nuevo reglamento que trataba de guiar los cambios de la posguerra en el centro histórico. Su nombre no podía ser más elocuente. Siguiendo la tendencia de la zonificación de usos del suelo se llamó *Reglamento de zonas antiguas e históricas*. Se adoptaba así el concepto de zonas de usos exclusivos (vivienda, comercio, industria...) al viejo centro urbano donde los usos eran mixtos por definición.

Ese reglamento no tuvo de inmediato ningún resultado, a la Junta no le interesaba ni podía manejar algo tan complejo como la restauración del tejido urbano de un centro de varios siglos de existencia. Además del propio gobierno municipal, otro organismo público de carácter central asumiría el papel de guiar ese proceso. Se trataba del Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP) creado en 1955 por el nuevo gobierno del Estado Libre Asociado.

Como hemos visto, tres fueron los actores principales que desde el sector público estuvieron presentes en la génesis misma del proceso de conversión del Viejo San Juan en un centro histórico: el Municipio de San Juan, la Junta de Planificación y el Instituto de Cultura Puertorriqueña. De forma casi simultánea (entre los meses de enero de 1955 a marzo de 1956) esos tres organismos financiaron y llevaron a cabo tres estudios que desde sus perspectivas particulares influenciaron el proceso de conversión urbana de San Juan.

El primero de estos estudios lo financió la Junta de Planificación y se llamó *Estudio sobre monumentos históricos de Puerto Rico*. Este trabajo lo realizó un arquitecto argentino llamado Mario

Buschiazzo que bajo contrato hizo un inventario de los hitos arquitectónicos del país. La inmensa mayoría de los edificios inventariados estaban localizados en San Juan. Era claro que el estudio intentaba comenzar a poner en práctica una *zona histórica* de San Juan donde de antemano se sabía que existía una densidad suficiente de hitos para el establecimiento de la misma. En efecto el estudio concluyó proponiendo un área que se dividía en subzonas por gradación de importancia. Dos *zonas históricas* (con mayor densidad de hitos), una *zona de transición* (delimitando el área de vivienda más degradada donde sólo debían salvarse las fachadas), una *zona moderna* (supuestamente sin valor) y una de *tratamiento especial* en donde se proponían demoliciones e intervenciones contemporáneas masivas. Todo el perímetro de las murallas y fortificaciones quedaba fuera del estudio. El conjunto de murallas estaba (y sigue estando) en manos del gobierno estadounidense, por lo que el antiguo sistema defensivo no podía ser considerado en las políticas públicas del gobierno insular. De más estaba opinar sobre terrenos y estructuras enteramente fuera del control local.

El segundo de los actores con injerencia en el casco urbano era el propio municipio, quien financió el segundo estudio. Esta vez el trabajo lo llevaron a cabo dos consultores norteamericanos llamados Nathaniel S. Keith y Carl Feiss para la Autoridad de Hogares del Municipio de San Juan en mayo de 1955. El documento publicado por los dos consultores se llama *A Report on the Renewal Possibilities of the Historic Triangle of the City of San Juan*. El propósito de este estudio era hacer un examen del grado de deterioro del área y determinar los méritos y las posibilidades de establecer un programa de *limpieza de arrabales* y renovación a corto plazo. El trabajo homologó la situación del Viejo San Juan con la de los *inner cities* de Estados Unidos y propuso similares soluciones para el Viejo San Juan. Se trataba de un programa de modernización, incluidos los espacios requeridos para el automóvil. El municipio podía y debía aprovecharse de los fondos federales disponibles para el *urban renewal* del viejo casco. Como es sabido, ese periodo se caracterizó por las grandes intervenciones llamadas *renovaciones* en casi todas las ciudades norteamericanas. Se intentaba replicar en suelo americano una especie de Plan Marshall para renovar ciudades deterioradas. Ese periodo resultó desastroso para los centros urbanos norteamericanos que vieron la destrucción masiva de barrios completos y la construcción de autopistas y estacionamientos que cercenaron su integridad. Las recomendaciones de los dos consultores del Municipio de San Juan parecían sacadas de un libro de texto norteamericano de planificación de la época. Siguiendo el modelo del modernismo funcionalista a la americana, y con la afluente ayuda de los fondos federales del gobierno estadounidense, se implantaron también en San Juan algunas de las recomendaciones propuestas por aquel modelo de los años 1950.

El efecto más triste de estas políticas en San Juan fue la demolición radical del antiguo barrio de La Puntilla propuesta por los consultores americanos como un ejemplo de *urban renewal* materializada en parte en la década de 1960. Hoy existe allí un gran estacionamiento asfaltado.

El tercero de los estudios que determinaron las políticas públicas sobre el centro histórico en buena parte de la segunda mitad del siglo 20 fue financiado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP) y dirigido por un artista puertorriqueño llamado Osiris Delgado. El trabajo del ICP refleja una comprensión más coherente de las tareas que se requerían para guiar las intervenciones en el centro histórico. El estudio critica las posturas de los anteriores trabajos en cuanto a la delimitación de *zonas* y aboga por una visión más integral del centro histórico. No obstante también se limitó a considerar el sector intramuros que dibujó el ingeniero Juan Francisco Mestre en 1792. Menos inclinado a proponer soluciones radicales y al uso masivo de los fondos federales de los Desatados Unidos, que siempre abogaban por demoler y construir de nueva planta, el trabajo proponía soluciones más modestas y de efectos menos espectaculares. Se trataba de estimular la conservación de las estructuras concediendo a los dueños incentivos contributivos para que en vez de demoler sus estructuras, las restaurasen. Estas novedosas soluciones de carácter fiscal incentivaron a los dueños a restaurar sus edificios siguiendo los criterios establecidos por el ICP. Sin duda el establecimiento del ICP jugó un papel fundamental en la conservación del centro histórico de San Juan.

El Instituto de Cultura Puertorriqueña gestionó la restauración puntual de hitos importantes con dinero público, pero dejó el grueso del proceso (cerca de 900 parcelas) al sector privado. Esa fórmula demostró ser muy efectiva y medio siglo más tarde, con ciertas modificaciones sigue aún en vigor. Los propietarios de estructuras que siguiesen las reglas de restauración no estarían obligados a pagar impuestos sobre la propiedad por diez años. Fue el sector privado y no las intervenciones públicas, el principal responsable de la restauración de la mayoría de las estructuras. Esa visión convirtió al Viejo San Juan por mucho tiempo en un modelo para muchos países de Latinoamérica.

El tema de la identidad nacional en un organismo como éste, interesado en promover y estimular la cultura puertorriqueña desde el propio Estado, matizó por muchas décadas todas las propuestas de intervención en el Viejo San Juan. Sin embargo, a comienzos de la década de 1990, el modelo y las metodologías del ICP estaban agotadas. No se habían actualizado y asimilado operativamente las experiencias adquiridas en muchos años. Sólo la inercia de un buen comienzo mantenía el proceso. El centro histórico se fue terciarizando peligrosamente y se ha ido convirtiendo por un lado en una gran joyería al servicio de los turistas de cruceros que inundan el centro histórico cada martes y sábado, por otro lado es el centro de reunión de miles de jóvenes que se dan cita en el Viejo San Juan los fines de semana para *vivir la vida loca*. Mientras esto ocurre la población intramuros continúa descendiendo y en el censo de 1990 no excedía los 5.000 habitantes.

Durante la coyuntura del Quinto Centenario, el entonces gobierno autonomista de Puerto Rico allegó fondos y recursos humanos que el gobierno español hizo disponibles para llevar a cabo revitalizaciones de centros históricos en Hispanoamérica. A comienzos de la década de 1990 se hizo un cuidadoso estudio que intentaría establecer las pautas de las nuevas políticas de intervención. El trabajo estuvo dirigido por el desaparecido arquitecto valenciano Miguel Arraiz. Aunque nunca se publicó, el estudio lleva el nombre de *Proyecto de revitalización integral del Centro Histórico de San Juan*. Sin embargo, se utiliza parcialmente como documento interno del Instituto de Cultura Puertorriqueña que aún tiene a su cargo las normativas relacionadas al centro histórico.

A pesar de intentos más recientes por parte del gobierno municipal, que inclusive ha creado una *Oficina del Centro Histórico*, las iniciativas y políticas públicas siguen manejadas sin coordinación entre los tres niveles de gobierno que coexisten en la ciudad: el gobierno estadounidense que maneja a su manera los fuertes y las murallas, el insular que ha invertido cuantiosos recursos en el sector de turismo y el municipal que intenta retener alguna población residente. La inercia del proceso iniciado en la década de 1950 prevalece a pesar de que está ocurriendo otro tipo de degradación del centro histórico: no se trata ahora de cómo lograr que se restauren las estructuras, sino de cambiar actitudes y las formas de manejar un centro histórico acechado paralelamente por la mitificación culturalista y el efecto Disney de las inversiones para el turismo.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALEGRÍA, Ricardo: *El Instituto de Cultura Puertorriqueña 1955-1973*, Ed. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan, 1978.
- AMATO, Peter W.: *Old San Juan and Puerta de Tierra. A General Neighborhood Renewal Plan*, Ed. Puerto Rico Urban Renewal and Housing Corporation, San Juan, 1963.
- ARRAIZ, Miguel: Instituto de Cultura Puertorriqueña/Instituto de Cooperación Iberoamericana, *Proyecto de revitalización integral del Centro Histórico de San Juan*, San Juan, 1990.
- BORJA, Jordi: "Ciudadanía y espacio público", *Ciudad real, ciudad ideal. Significado y función en los espacios urbanos modernos*, Ed. Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona, 1998.
- BUSCHIAZZO, Mario J.: *Estudio sobre monumentos históricos de Puerto Rico*, Ed. Junta de Planificación, San Juan, 1955.
- CALVINO, Italo: *Las ciudades invisibles*, Siruela, Madrid, 1998.
- CASTELLS, Manuel: "Espacios públicos en la sociedad informacional", *Ciudad real, ciudad ideal. Significado y función en los espacios urbanos modernos*, Ed. Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona, 1998.
- CASTRO, María de los Ángeles: *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico (siglo XIX)*, Ed. Universidad de Puerto Rico, Río Piedras, 1980.

- CRAWFORD, Margaret: "The World in a Shopping Center", Michael Sorkin (editor): *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, Ed. Noonday Press, Nueva York, 1992.
- DELGADO, Osiris: *Proyecto para la conservación del San Juan antiguo*, Ed. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan, 1956.
- HOSTOS, Adolfo de: *Ciudad Murada*, Ed. Lex, La Habana, 1948.
- KEITH, Nathaniel y Carl FEISS: *A Report on the Renewal Possibilities of the Historic Triangle of the City of San Juan*, Ed. Municipal Housing Authority, San Juan, 1955.
- Puerto Rico, Junta de Planificación: *Reglamento de zonas antiguas e históricas*, Santurce, 1954.
- SEPÚLVEDA RIVERA, Aníbal: *San Juan. Historia ilustrada de su desarrollo urbano, 1508-1898*, Ed. CARIMAR, San Juan, 1989.
- SEPÚLVEDA RIVERA, Aníbal: "La isla que se achica. Evolución del urbanismo en Puerto Rico", *Iberoamericana* 21 Jahrgang (1997) n° 67/68.