

**52do. CONGRESO MUNDIAL DE  
PLANIFICACION Y VIVIENDA DE LA IFHP**



**VIVIENDA MÁS ALLÁ DE SUS PAREDES:  
PLANIFICANDO PARA UN HABITAT ASEQUIBLE Y SOSTENIBLE**

**SAN JUAN DE PUERTO RICO, 1508-2008**

**Aníbal Sepúlveda Rivera**  
Catedrático  
Escuela Graduada de Planificación  
Universidad de Puerto Rico  
12 de octubre de 2008

## **SAN JUAN DE PUERTO RICO, 1508-2008**

Las islas del Caribe se imaginan desde fuera como paraísos playeros, lugares donde habitan los mitos en bosques húmedos y tropicales. Esa mirada a lo exótico desde fuera recuerda la célebre pintura titulada *El Sueño* de Henri Rosseau. En esa pintura el aduanero francés imaginó a comienzos del siglo 20 un mundo onírico sin haber salido de París.

Para matizar esa posible percepción que privilegia la propaganda de ciudad exótica y playera, los organizadores de este Congreso me han pedido que intente narrar un relato condensado que muestre una evolución de la ciudad sede de este encuentro. Me pidieron que intentara mostrar a nuestros colegas del exterior una breve historia de la ciudad que este año cumple 500 años desde su primera fundación. Por supuesto, les advierto que seguirá siendo otra versión de las muchas posibles.

San Juan es la capital del país en una isla de cerca de 9,000 kilómetros cuadrados donde habitamos casi cuatro millones de personas. Hay que decir también que esos cuatro millones de seres humanos somos propietarios de casi tres millones de automóviles.

### **Ciudad-frontera:**

La escalera gótica de la Catedral de San Juan, construida a comienzos del siglo 16, es una imagen-metáfora que confirma que la planificación es también un arte de los sentidos. La forma en espiral de sus peldaños emociona y sugiere progresión en el tiempo, se asemeja a la estructura del genoma humano que contiene las herramientas para adaptarnos a los cambios.

Esa escalera es para mí una alegoría de los sueños y las aspiraciones de los primeros sanjuaneros. No exentos de terrores, pero cargados de ilusiones, ellos imaginaron una ciudad de piedra donde los cañones y la cruz se conjugaron como símbolos inequívocos de su primera vocación.

El nacimiento de San Juan, como el de muchas otras ciudades caribeñas, es una mezcla de amor y odio que mira al vasto horizonte líquido del océano Atlántico, pero confinada a un territorio isleño. Desde su origen ligado al agua, San Juan se constituyó como ciudad-linde entre las *islas de los canibales* como algunos planos denominaron el Caribe oriental.

Así, **una primera etapa** de asedios reales, y también imaginados, determinó su talante de ciudad-frontera. San Juan adquirió pronto su matrícula como baluarte militar en la defensa de la navegación atlántica. Esa condición de ciudad militar acompañó la ciudad hasta el siglo 20.

Los sucesivos acosos de indios y luego de los enemigos europeos de España por un lado, y de los asedios periódicos de epidemias, aislamientos y precariedades por el otro, fueron el caldo de cultivo donde se desarrolló una ciudad murada real e imaginaria.

A pesar de haberse construido mucho antes un primer cerco, no fue hasta la segunda mitad del siglo 18 que la ciudad experimentó un periodo constructivo sin precedentes al mando de talentosos ingenieros que diseñaron y dirigieron el proceso de fortificación abaluartada que hasta hoy define la fisonomía de la antigua ciudad. (En 1983 ese conjunto monumental fue declarado por la UNESCO como patrimonio de la humanidad).

La ciudad-frontera convertida en fortaleza que se enfrentaba a miedos reales e imaginarios constituye una **primera etapa** del desarrollo de la ciudad.

### **Ciudad cívica:**

**Otra etapa importante** en el desarrollo de la ciudad ocurrió durante el periodo de paz que transcurrió durante el siglo 19. En ese siglo la ciudad intramuros se densificó y adquirió su talante neoclásico. A lo largo de la centuria se diseñaron nuevas plazas y se intervinieron las antiguas. Casi todas las viviendas fueron remodeladas por sus dueños. El estado y la ciudad construyeron nuevos edificios institucionales tanto civiles como militares, todos de gran escala y diseñados al estilo neoclásico.

En ese periodo San Juan creció fuera de sus murallas en barrios extramuros delineados por planes de ensanche considerados como triunfos cívicos ante una casta militar empecinada y tenazmente opuesta los mismos. La ciudad participaba, aunque siempre desde la periferia, de una modernidad que se traducía en nuevas actitudes ciudadanas.

A comienzos del siglo se estrenó la imprenta en la ciudad, y con ello la inauguración de la prensa y las librerías, más tarde la fotografía comenzó a formar parte de la cotidianidad. Pareciera como si la ciudad hiciera un esfuerzo extraordinario para ponerse al día con los adelantos del siglo. En esa época se inauguraron hospitales y centros asistenciales para huérfanos, ancianos y enfermos mentales. Se habilitaron estaciones meteorológicas, teatros, edificios para salvamento de náufragos, faros o estaciones telegráficas. Y hasta tuvimos una plaza de toros. Desde mediados de siglo la ciudad planeó y más tarde comenzó a construir su primer acueducto.

Paralelamente a la construcción de paseos y plazas, se levantaron fábricas, almacenes portuarios e instalaciones ferroviarias. Al fin de siglo San Juan celebró con gran entusiasmo la demolición parcial de las murallas. También, aunque solo fuera por unos meses, San Juan fue la capital de un gobierno autónomo. Paulatinamente la antigua ciudad murada, que funcionaba antaño como una isla introvertida, fue incorporando al resto de la isla como su *hinterland*. Ese proceso se aceleró al final del siglo 19 cuando su puerto se convirtió en la estación terminal de las líneas del ferrocarril.

Muchas de las familias decimonónicas acomodadas se trasladaron a los barrios extramuros más aireados, hechos accesibles por los ensanches comunicados por tranvía. Por otro lado creció el número de familias jornaleras y se construyeron talleres de trabajo. Se fue conformando una incipiente clase obrera urbana. Muchas de sus viviendas se hacinaron intramuros en casas de vecindad o en viviendas precarias cercanas a los manglares.

### **Ciudad puerto:**

**Una nueva etapa** en el desarrollo de la ciudad puede datarse a partir de la invasión norteamericana de 1898. En la primera década del siglo 20 la ciudad se remilitarizó. La construcción del Canal de Panamá determinó la conversión de San Juan en una gran base naval.

Seguidos por los militares, arribaron a la isla los inversionistas del azúcar. La isla se convirtió en un inmenso cañaveral y la economía cañera volvió a determinar gran parte de la construcción citadina. Los ingresos del azúcar condujeron a un vasto programa de obras públicas de infraestructura en todo el territorio isleño. En pocos años se inauguraron en todo Puerto Rico gran cantidad de escuelas, hospitales y acueductos, entre muchas otras dotaciones.

De ese periodo son aun poco conocidos los llamados planes *city-beautiful* con que la administración norteamericana quiso dotar a la ciudad de nuevos espacios cívicos, sanitarios y educativos.

Alrededor de la Primera Guerra Mundial ocurrió en San Juan un periodo de expansión suburbana al igual que en muchas ciudades de los Estado Unidos. Estos espacios fueron definiendo la expansión de la ciudad que aun estaba ligada a los transportes públicos como soporte.

Plenamente enmarcada en los ciclos de la economía norteamericana, el periodo de la gran depresión, fue seguido por los masivos programas del Nuevo Trato con que la Administración del presidente Roosevelt trataba de lidiar con la crisis económica. Esos fondos, y la administración de esas transferencias estimularon la construcción de grandes obras en la capital y en general en todo el país. En ese periodo se construyeron, entre otras grandes obras públicas, grandes represas que sirvieron para el riego, la producción de energía eléctrica y el agua potable.

Las políticas y los fondos del Nuevo Trato también prepararon a muchos profesionales en materia de planificación. Más tarde esos jóvenes provenientes de las clases medias emergentes formaron los cuadros técnicos del primer gobierno autónomo del siglo 20. Ellos *diseñaron el progreso* apoyados por un modelo económico que garantizó crecimientos económicos espectaculares durante algunas décadas.

### **Ciudad metropolitana:**

Terminada la segunda Guerra Mundial ocurrió **una segunda refundación** de San Juan. En 1948 se inauguró *la urbanización más grande del mundo*, llamada Puerto Nuevo. En ese momento ocurrió un parte-aguas en la historia urbana de San Juan. **Esta es quizás la etapa más relevante que atañe a los propósitos de este Congreso.**

La construcción de enormes repartos de viviendas unifamiliares (que aquí seguimos llamando urbanizaciones), gestionadas por desarrolladores privados, subsidiados por las garantías de financiación a las hipotecas bancarias por parte del gobierno federal y estimulados por las normativas importadas de planificación, trajeron consigo un paquete de ilusión para miles de sanjuaneros. El colapso de la industria azucarera, y la falta de una burguesía agraria que defendiera la tierra, fueron factores adicionales que pusieron a la disposición terrenos llanos y baratos para las nuevas urbanizaciones. Los viejos cañaverales dieron paso a un paisaje nuevo de viviendas unifamiliares en parcelas de 300 metros cuadrados según lo prescribían las recién estrenadas normativas de zonificación. Como en los USA, el modelo de una economía basada en abundante energía barata servía como el telón de fondo.

Muy pronto se entronizó el modelo de la casa unifamiliar como el único posible y deseable. Ese hito en la historia urbana coincide con la fundación del Estado y la nueva Constitución del Estado Libre Asociado inaugurado en 1952. A partir de entonces la expansión sanjuanera se disparó. La ciudad moderna fue equivalente a la ciudad metropolitana que por supuesto acumulaba grandísimas deudas socio-económicas entre su creciente población.

A grandes rasgos, lo que ocurrió en San Juan durante las últimas tres décadas del siglo 20, fue muy similar a lo que sucedía en las ciudades norteamericanas. Las prestaciones del gobierno federal determinaron casi todas las políticas públicas en todo el país y desde luego en la capital. A manera de ejemplo transitamos en San Juan por el periodo de los *urban renewal* tan criticados por Jane Jacobs desde la década de 1960.

La otrora ciudad del tranvía, de vecindarios caminables se convirtió rápidamente en pasado. La economía motorizada, con gasolina subsidiada, se percibía como inalterable. En poquísimos años transitamos desde la ciudad metropolitana a la ciudad difusa del presente a donde solo se llega en automóvil. Las viviendas se distribuyen sobre el territorio isleño de forma discontinua y cada vez más distantes de los demás usos del terreno.

En esta primera década del siglo 21 seguimos sin asumir las consecuencias de los crecientes costos de la energía. Apenas atisbamos la necesidad de considerar fuentes alternas al petróleo. Como en otras partes, nos aferramos testarudamente a los modelos de crecimiento metropolitano que posibilitó la energía barata y contaminante, sin asumir las demandas reales de sostenibilidad. Las experiencias compartidas en este Congreso contribuirán a delinear, entre todos, nuevas actitudes que inexorablemente definirán otras etapas en la historia del urbanismo del planeta.