



# CANGREJOS - SANTURCE

Historia ilustrada de su desarrollo urbano (1519-1950)

Aníbal Sepúlveda

Jorge Carbonell

Centro de Investigaciones CARIMAR  
Oficina Estatal de Preservación Histórica

1987

# Agradecimientos

Todo trabajo de investigación conlleva la colaboración de muchas personas. Este caso no ha sido la excepción. Reconocemos ante todo a la comunidad cangrejera de ayer y de hoy que de una u otra forma participó en el desarrollo de este sector urbano.

En el *Archivo General de Puerto Rico* queremos reconocer la desinteresada ayuda de Eduardo León, Luis de la Rosa, Carmen A. Dávila, Milagros Pepín, José A. Flores, Gustavo Rivera, Neftalí Quintana, Gloria Rivera, Iris D. Meléndez e Hilda Chicón.

En la *Biblioteca José M. Lázaro -Colección Puertorriqueña-* de la *Universidad de Puerto Rico*, Nydia Morales y Rafael Reyes nos orientaron en la búsqueda de fuentes gráficas para esta publicación.

En la preparación de planos y mapas, queremos hacer constar la colaboración de Mario Berenguer, Anna Georas, David Díaz y Anselmo De Portu.

A Ester Cardona, de *Investigaciones BONAIRE, Inc.* agradecemos su apoyo. José L. Muñoz y María del Carmen Carbonell, de *SOFMED*, nos asesoraron con respecto al ordenador de palabras.

Gloria Madrazo tuvo una participación destacada en la edición y corrección de textos. Néstor Barreto de *QUIMERA Editores* tuvo a su cargo la responsabilidad del diseño, montaje y supervisión de imprenta. A ambos agradecemos su colaboración y amistad.

Al *Instituto de Cultura Puertorriqueña*, especialmente a Marta Aponte y Pedro Salazar, agradecemos su apoyo y gestión en lograr recursos para la impresión de este documento.

Finalmente, Mariano Coronas, Karen Anderson, Félix del Campo y Víctor López de la *Oficina Estatal de Preservación Histórica*, ofrecieron su confianza y nos estimularon en la realización de la investigación y la presente publicación.



# Presentación

*La crisis de la ciudad de nuestros días, que se ha manifestado de forma notable en la degradación de su crecimiento, está siendo aprovechada por los diferentes responsables que sobre ella intervienen para plantear una reflexión colectiva más culta y profunda la cual, partiendo del análisis del pasado histórico y reciente, proyecte una imagen de la ciudad en el futuro inmediato.*

*San Juan representa en la historia del urbanismo puertorriqueño el primer caso, de varios subsiguientes, en que el centro neurálgico de la acción comercial y de servicios se traslada del centro tradicional al área de mayor captación poblacional, creando una dicotomía de centros en la urbe. Este traslado paulatino, pero consistente, transforma al antiguo barrio de Cangrejos en el centro moderno de la capital, sector residencial privilegiado, símbolo del desarrollo y de las metas de la sociedad de sus tiempos.*

*Santurce, como fue rebautizado el sector, fue ocupado tanto por el sector económicamente privilegiado como por la clase obrera que inicia una vertiginosa ocupación del territorio a partir de la tercera década del presente siglo.*

*Durante la década de los años sesenta, el desplazamiento del centro financiero y comercial del centro urbano de Santurce motiva su degradación, dando inicio al proceso de destrucción del patrimonio edificado. La desaparición de los equipamientos públicos y servicios del centro de Santurce va haciendo cada vez más inhóspito su medio urbano, desintegrado y aniquilando las formas de vida ciudadana adoptadas por la comunidad.*

*Este proceso de desplazamiento, paralelamente unido a la degradación del centro urbano, se constituye como uno de los aspectos que caracteriza a nuestro modelo de desarrollo urbano. Dicho modelo alcanza su cota máxima de expresión a principios de la presente década.*

*Los recientes esfuerzos para la rehabilitación de Santurce surgen como un gesto y una aspiración consustanciada con el aumento de la calidad de vida de nuestra sociedad. Implica, por lo tanto, una tarea enérgica de rescate, puesta en valor y proyección hacia el futuro.*

*Dentro de este marco es que el presente documento, producto del esfuerzo del doctor Aníbal Sepúlveda y el arquitecto Jorge Carbonell, adquiere su valor más inmediato, permitiendo orientar la determinación de políticas de preservación del patrimonio urbano, en la búsqueda de un desarrollo armónico y equilibrado, que asegure una alta calidad de vida ambiental y mejores condiciones de vida. Por esta razón, la Oficina Estatal de Preservación Histórica adscrita a la Oficina del Gobernador, a cuya iniciativa se debe el presente estudio, se siente satisfecha de haber auspiciado durante los últimos años los esfuerzos de éstos, tanto en la fase investigativa como en la fase de redacción y publicación. Estimamos que tal documentación será de gran utilidad para abordar el estudio de otras realidades urbanas de nuestro país, que afrontan problemas similares.*

**Mariano G. Coronas Castro**  
**Oficial Estatal**  
**Oficina de Preservación Histórica**

# Indice

<b>INTRODUCCION</b> .....	1
<b>DESARROLLO HISTORICO-URBANO</b> .....	7
Periodo Colonial Español .....	9
Condiciones del territorio de Santurce .....	10
Las rutas de transportación, un factor determinante en el desarrollo de Cangrejos .....	13
El primer esquema de urbanización para Cangrejos .....	14
Edificios institucionales del antiguo partido de Cangrejos .....	14
Incorporación del partido de Cangrejos como barrio extramuros de San Juan .....	15
El sector privado construye sin planificación .....	16
Rápido aumento del tránsito y del desarrollo urbano .....	17
Edificios institucionales de carácter insular en Santurce .....	19
Plano general de Santurce: 1887 .....	20
El plan de urbanización para Santurce .....	23
El concurso .....	23
Santurce antes del plan .....	26
Análisis del plan de urbanización de Santurce (1892) .....	27
Periodo norteamericano .....	28
El tranvía de vapor se transforma en el "trolley" eléctrico .....	33
Construcción de vivienda .....	38
Otras construcciones en Santurce .....	40
Máxima ocupación del área de Santurce, 1930-1950 .....	46
<b>AREAS Y SECTORES DE SANTURCE</b> .....	51
Zonas geográficas-naturales de Santurce .....	53
Lista de sectores y sub-áreas .....	55
Descripción de los sectores y sub-áreas .....	55
Zona norte .....	55
Zona sur .....	59
Zona central .....	62
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	75
<b>RECAPITULACION</b> .....	79
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	84
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS</b> .....	85



# Introducción







**L**a historia del desarrollo urbano de Santurce es poco conocida. Hasta ahora no existía ningún estudio dedicado exclusivamente a entender ese proceso. Este desconocimiento dificultó en extremo las tareas de preservación y conservación del patrimonio, tanto edificado como natural, con que cuenta Santurce.

Como primer intento historiográfico de Santurce, este trabajo presenta un examen diacrónico del proceso de ocupación urbana del área. Además, para facilitar el examen específico, lleva a cabo un listado descriptivo por áreas o sub-sectores. Como valiosa fuente de información sobre la evolución de Santurce se utilizaron los materiales cartográficos e iconográficos disponibles desde el siglo XVI hasta 1950, fechas límites de nuestro estudio. La búsqueda en numerosos archivos y bibliotecas y el análisis cuidadoso en secuencia de cada uno de los planos y los materiales gráficos que los complementan, representó una parte significativa de este trabajo. Los planos históricos y el resto de los materiales gráficos investigados son las imágenes más elocuentes en cuanto al crecimiento de Santurce.

El análisis histórico-cartográfico es muy poco utilizado por los historiadores y planificadores urbanos en Puerto Rico. Sin embargo, este análisis, unido al estudio de otros documentos como grabados antiguos, pinturas, y fotografías, tiene una enorme ventaja: nos enseña a la vez, de modo plástico y directo, lo que hemos perdido y lo que hemos ganado, tanto en lo que respecta al urbanismo como en lo que se refiere a la topografía, la toponimia, los cambios en la vegetación, la arquitectura, los usos y costumbres; en resumen, lo que llamamos la convivencia urbana.

Paralelamente a la historia urbana, estudiamos los valores histórico-arquitectónicos que aún se conservan en Santurce. No nos limitamos aquí a considerar exclusivamente las muestras arquitectónicas catalogadas como monumentos. También dimos especial atención a la arquitectura

popular, vernácula santurcina y caribeña que abundaba y que ahora prácticamente ha desaparecido en muchos sectores. En Santurce, al igual que en otras ciudades de las islas del Caribe, la arquitectura tradicional, eminentemente residencial, constituyó una respuesta adecuada y local frente a la dominación de culturas importadas. Santurce aún conserva ejemplos de esta arquitectura en algunos sectores.

Utilizando como criterios la cronología de la concentración y densidad poblacional, la tipología, los usos, la morfología urbana, y las características geográficas entre otros, se delimitaron en Santurce diecisiete (17) subsectores con cierta homogeneidad. Estos subsectores los hemos descrito individualmente y deberán ser objeto de estudios ulteriores más detallados. Esta fue una de las premisas establecidas al comienzo del estudio.

El barrio de Santurce es en la actualidad el centro geográfico de la Región Metropolitana de San Juan. El área de nuestro estudio, todo el barrio, tiene una superficie aproximada de 3,257 cuerdas (1 cuerda 3,930 m<sup>2</sup>). Al norte Santurce limita con el Océano Atlántico, al sur con el Caño de Martín Peña, al este con la Laguna San José/Corozos, y al oeste con la Bahía de San Juan.

Desde luego, este trabajo constituye solo un comienzo, pero estamos seguros de que cada día más personas se interesan por conocer la historia y por conservar nuestros recursos urbanísticos. Esperamos que este esfuerzo nuestro genere en otros, al menos, el mismo entusiasmo con que nosotros realizamos el trabajo. El objetivo es ir conociendo seriamente la historia del desarrollo urbano de Puerto Rico y el Caribe. Este conocimiento es imprescindible para lograr articular políticas públicas adecuadas de conservación y ordenación urbana. La coyuntura del V Centenario del encuentro entre Europa y América propicia y favorece el ambiente para este tipo de trabajos. En el caso específico de Santurce es necesario, además, crear allí las condiciones para la recuperación de la "memoria" urbana



Santurce 1892, Topografía, (redibujado), AGPR.

y el fortalecimiento de sus signos de identidad.

Para proteger tanto el patrimonio edificado como el patrimonio natural de Santurce, cuya destrucción prematura e indiscriminada constituye un despilfarro social y un atentado cultural, hay que comenzar necesariamente por conocerlo e identificarlo dentro de su contexto histórico.

Puesto que este tipo de trabajo es pionero en Puerto Rico y el Caribe, al iniciarlo no contábamos con una metodología específica y estandarizada. Los trabajos sobre metodolo-

gía de la investigación histórica sirvieron de apoyo a nuestra tarea de preparar una metodología simple y adaptada a las particularidades del estudio, que permitiera abordar adecuadamente el examen serio del tema.

Comenzamos por preparar un plan de trabajo que nos hiciera posible completar en corto tiempo las tareas que nos habíamos impuesto. Luego se delimitó el área de estudio. Una vez hecho esto empezamos por estudiar las crónicas y las fuentes secundarias que hacen alusión a

Copyright © 1987 por Centro de Investigaciones CARIMAR / Oficina  
Estatad de Preservación Histórica de Puerto Rico

Apartado 4937  
Viejo San Juan  
Puerto Rico 00905

Library of Congress Catalog Card Number

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este libro podrá ser reproducida en ninguna forma o por ningún medio - gráfico, electrónico o mecánico, incluyendo fotocopiado, grabaciones, o cualquier otro tipo de reproducción - sin la autorización escrita de los editores.

Diseño gráfico:

Néstor Barreto  
Anibal Sepúlveda  
Jorge Carbonell

Corrección de textos:

Gloria Madrazo  
Anibal Sepúlveda  
Jorge Carbonell

Fotografía:

Jorge Carbonell  
Anibal Sepúlveda

Portada: Mapa de la plaza de San Juan 1776, Thomas O'Daly, Museo Naval, Madrid.

Esta publicación fue realizada con fondos federales, mediante una subvención con fondos equiparados para el año fiscal 1986-87, del Departamento de lo Interior, Servicio Nacional de Parques por conducto de la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico, Oficina del Gobernador, conforme a las disposiciones de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966 según enmendada.

En parte, la publicación de este trabajo se ha hecho posible gracias a una aportación económica del Instituto de Cultura Puertorriqueña.

Impreso en Puerto Rico

Santurce. Paralelamente hicimos un listado preliminar de archivos y bibliotecas en donde con toda probabilidad encontraríamos material primario relacionado con la historia urbana de Santurce.

Se recopiló y analizó cuidadosamente la cartografía de Santurce desde el siglo XVI hasta la década de 1950. La mayoría de los planos de Santurce pertenecientes al periodo colonial español, son originales manuscritos y se encuentran en archivos españoles. Otra buena parte de los planos manuscritos se encuentran en el Archivo General de Puerto Rico (AGPR). En lo posible —cuando éstas existían— se estudiaron las memorias descriptivas que acompañaban los planos. Estas fuentes escritas complementan necesariamente la información cartográfica que nos ofrecen los planos. Además estudiamos también planos impresos, la mayoría de los cuales pertenecen al siglo XX.

Para cada uno de los planos se preparó una ficha técnica que incluye el año en que fue dibujado o impreso, el autor que firma el plano, la escala del original (si estaba incluida), el tamaño, el material y el depósito o publicación donde se encuentra el original, o la copia de donde se obtuvo el plano. Cada uno de los planos encontrados (que llamaremos en adelante históricos), se reprodujo fotográficamente para facilitar su manejo. Una vez estudiados individualmente, se organizaron en orden cronológico. Muchos de los planos de Santurce ilustran claramente, en cada una de sus épocas, no solo las obras hechas por el hombre sobre el terreno sino también la topografía y la vegetación que en el caso específico de Santurce, fueron y siguen siendo determinantes en su desarrollo.

Se preparó un plano base actual a escala 1:40,000. Para ello se rehizo y se redibujó el último conjunto de planos de zonificación correspondientes al sector estudiado, preparado por la Junta de Planificación. Intentamos, cuando fue posible, superponer los planos históricos a la misma escala del plano base. Al hacer esto en orden cronológico se pudo conocer más detalladamente el proceso de ocupación espacial del territorio de Santurce a través de la historia.

Pudimos observar gráficamente cómo, por ejemplo, el sistema vial primario de Santurce comenzó a conformarse desde el siglo XVI, se definió en la primera mitad del siglo XVIII y permaneció así, prácticamente inalterado, hasta la década de 1950.

Además de los planos históricos y sus memorias descriptivas se investigaron y se reprodujeron fotográficamente otras fuentes de información que complementan los datos que proveen los planos. Se trata de los materiales iconográficos relacionados con Santurce, es decir, los dibujos, los grabados, las pinturas y, sobre todo, las fotografías.

Existen algunas fotografías de Santurce tomadas durante las últimas décadas del siglo XIX y hay muchas de las primeras décadas de este siglo. Las fotos son un recurso indispensable para entender el proceso de urbanización del área. Afortunadamente para Santurce, existe un buen número de fotos de las primeras tres décadas de este siglo que abarcan casi todas sus áreas geográficas y distintas actividades urbanas. Hemos reproducido las fotos existentes en varias colecciones del AGPR y en la Biblioteca General de Puerto Rico (BGPR). Cada una de esas fotos complementa de manera excepcional el análisis visual de la cartografía urbana de Santurce.

Edificio Yaucono 1929, *El Gráfico*, BGUPR.



Una vez obtenida y analizada la información anterior, se preparó un plano "de campo" que sirvió de guía para el recorrido del área. Durante este recorrido se fotografiaron fachadas y calles del área enfocando especialmente los ambientes y las estructuras de valor histórico-cultural.

Paralelamente se hicieron los siguientes planos:

1) Un plano topográfico con cotas de nivel cuya formación provino de uno de los planos históricos de fines del siglo XIX. Sorprendentemente no hemos encontrado un plano contemporáneo que incluya esta información para todo el territorio.

2) Un plano de la vegetación y la topografía de Santurce durante gran parte de los siglos XVIII, XIX y las primeras décadas de este siglo. Estas condiciones determinaron en gran medida la ocupación espacial del territorio.

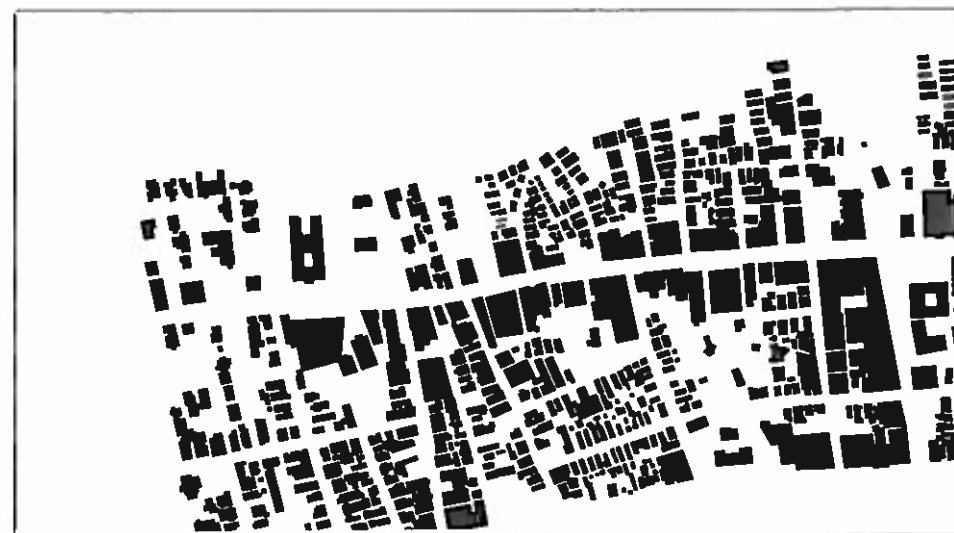
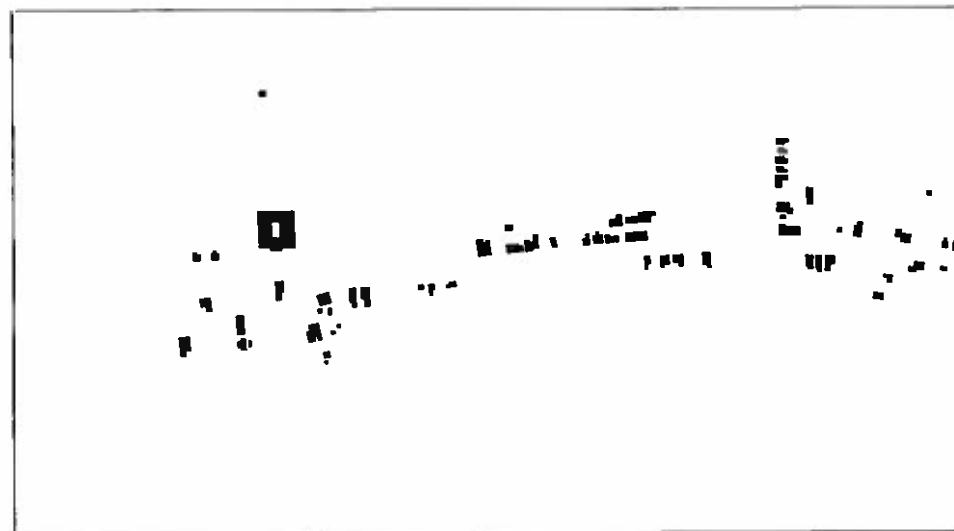
3) Varios planos en que se superpusieron los caminos primarios, el eje central, la línea del tranvía y la del ferrocarril, a los planos de topografía y vegetación.

4) Varios planos de secciones de la topografía en Santurce.

5) Tres planos de fondo y figura que ilustran los "sólidos" y "vacíos", es decir, los espacios construidos y los abiertos a lo largo de una sección de la Avenida Ponce de León (2 km.) en tres momentos de su desarrollo, a saber: c.1891, 1917-18, 1975.

Además de preparar estos planos, se analizaron fotos aéreas de distintos años para evaluar los cambios ocurridos en el tejido urbano a través del tiempo.

Con toda esta información se procedió a identificar, sobre el plano base original, las áreas o los distritos urbanos de acuerdo con estas características: la antigüedad, la morfología urbana, la conservación, el ambiente y la geografía. Se preparó una breve descripción escrita de cada una de estas áreas, las cuales se identificaron en el plano. Se hicieron recomendaciones en cuanto a las prioridades de futuros estudios de inventario, nominaciones y conservación y se redactaron las conclusiones generales del estudio. Finalizamos con una bibliografía mínima sobre el tema.



1891



1917



1975



Evolución de la ocupación urbana en un tramo de dos kilómetros de la Avenida Ponce de León entre las paradas 15 y 26. Tres hitos que han perdurado a través de la historia, sirven de referencia: a la izquierda el Colegio para Niñas (conocido hoy como el Asilo de Niñas de Miramar), al centro el antiguo Instituto Provincial de Segunda Enseñanza (hoy Departamento de Salud), y a la derecha la Iglesia de San Mateo de Cangrejos.

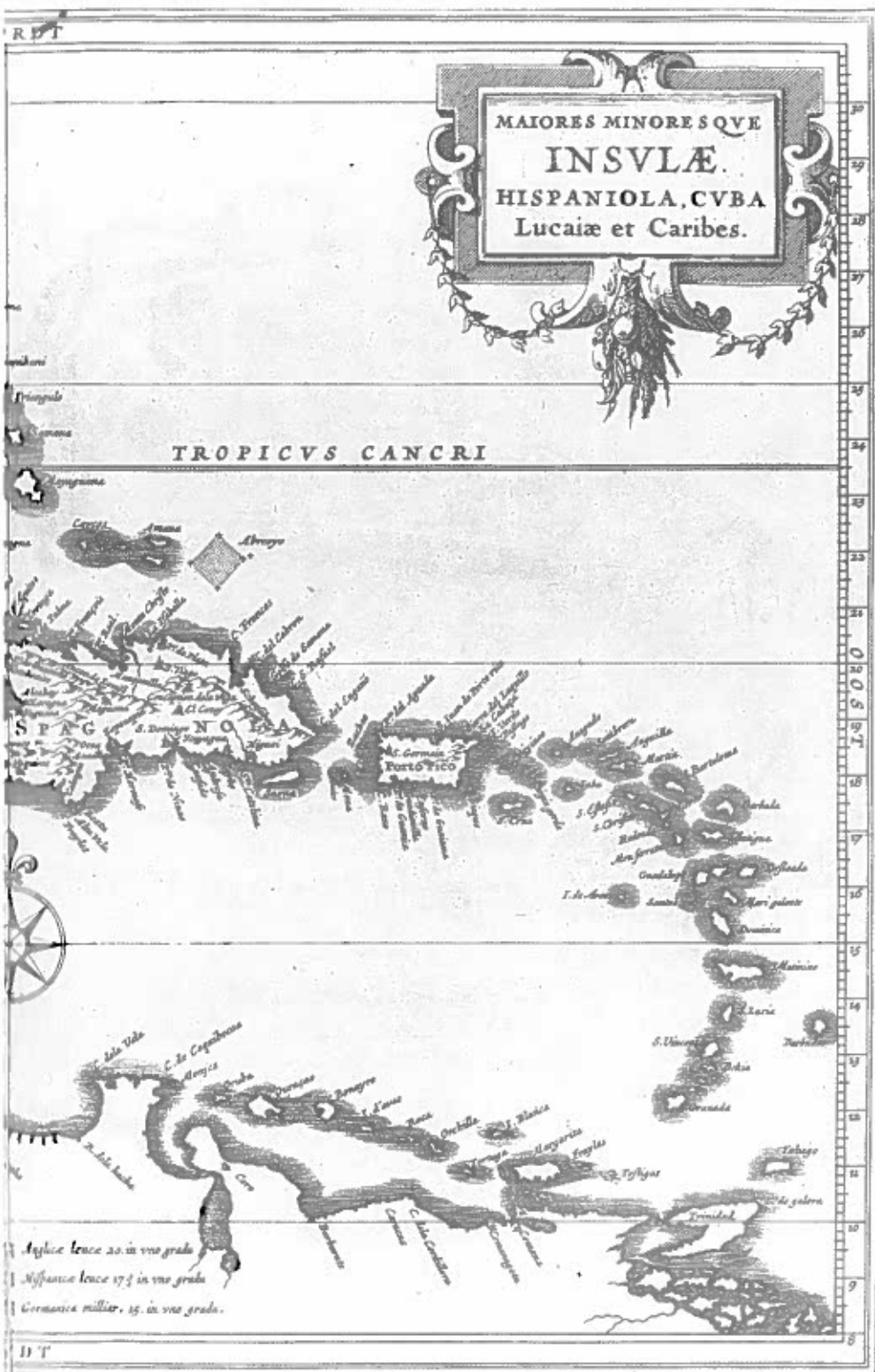


# Desarrollo Histórico-Urbano









caribeñas. Para este trabajo se investigó, catalogó y analizó una larga lista de planos impresos y una mayor cantidad de dibujos manuscritos e imágenes gráficas relacionadas con la vida urbana de Santurce.

El estudio cuidadoso de cada plano, mapa e imagen gráfica y su relación con el contexto socioeconómico en que se produjeron, provee la mejor descripción posible, tanto de la ciudad física como de las formaciones sociales que determinaron el proceso de desarrollo.

Vale señalar también que la investigación reveló los méritos, tan pocas veces reconocidos, de los arquitectos, ingenieros y cartógrafos que vivieron y trabajaron en San Juan. Los planos urbanos estudiados muestran no sólo la historia del desarrollo urbano de Santurce sino también una parte de la historia de la cartografía de Puerto Rico y el Caribe. Muchos de los planos y de los materiales gráficos relacionados con Santurce, en particular los dibujos manuscritos, se encuentran en su forma original, deteriorándose con el paso del tiempo. Una de las metas de este trabajo es crear conciencia de la necesidad de conservar estos documentos para las generaciones venideras, reproduciéndolos en un atlas facsímil que recopile la abundante colección de planos que ilustran el crecimiento físico de la ciudad — incluyendo a Santurce — a través del tiempo.

### Período Colonial Español

El proceso de desarrollo urbano de Santurce se produce fundamentalmente como resultado de la dinámica transformadora inherente a las relaciones de producción internas de la economía puertorriqueña y de la articulación de ésta con las dos metrópolis dominantes en su historia: España (1493-1898) y los Estados Unidos (desde 1898). Dividimos así el análisis del desarrollo de Santurce en estos dos períodos fundamentales: el periodo hispánico y el norteamericano.

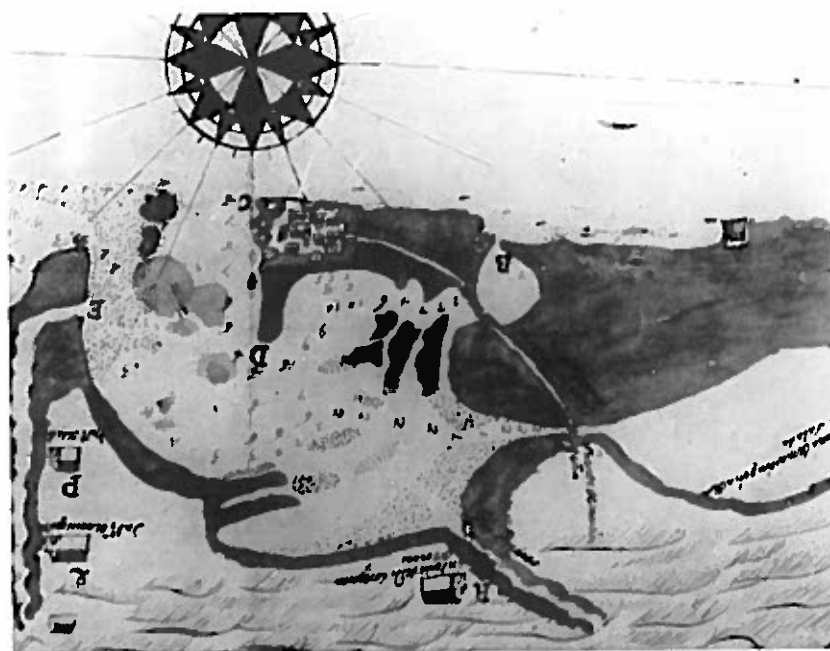
### Condiciones del territorio de Santurce

La primitiva fundación de San Juan en 1508 (Caparra) fue el primer asentamiento español fuera de La Española. Como muchos de los otros centros de conquista en el Caribe, este primer asentamiento tuvo una vida precaria y corta. San Juan fue trasladado en 1519 al sitio que ocupa desde entonces. El territorio que hoy conocemos como Santurce aparece ese mismo año cartografiado por primera vez en el plano manuscrito que acompaña los trámites del traslado. A partir de entonces Santurce es la ruta terrestre obligada que comunica la isleta de San Juan con la tierra firme. Para ello se construyeron dos puentes que salvaban los canales que separan la isleta. El camino que une ambos puentes sobre el territorio de Santurce definió el patrón de ocupación espacial del área.

Santurce exhibe desniveles topográficos que van desde el nivel del mar hasta los 32 metros de altura en sus puntos más altos. El área es una península cruzada por una cadena de cinco colinas orientadas de este a oeste. Hoy día tiene una extensión aproximada de 3,257 cuerdas. Históricamente la mayoría de los terrenos bajos, sobre todo en las



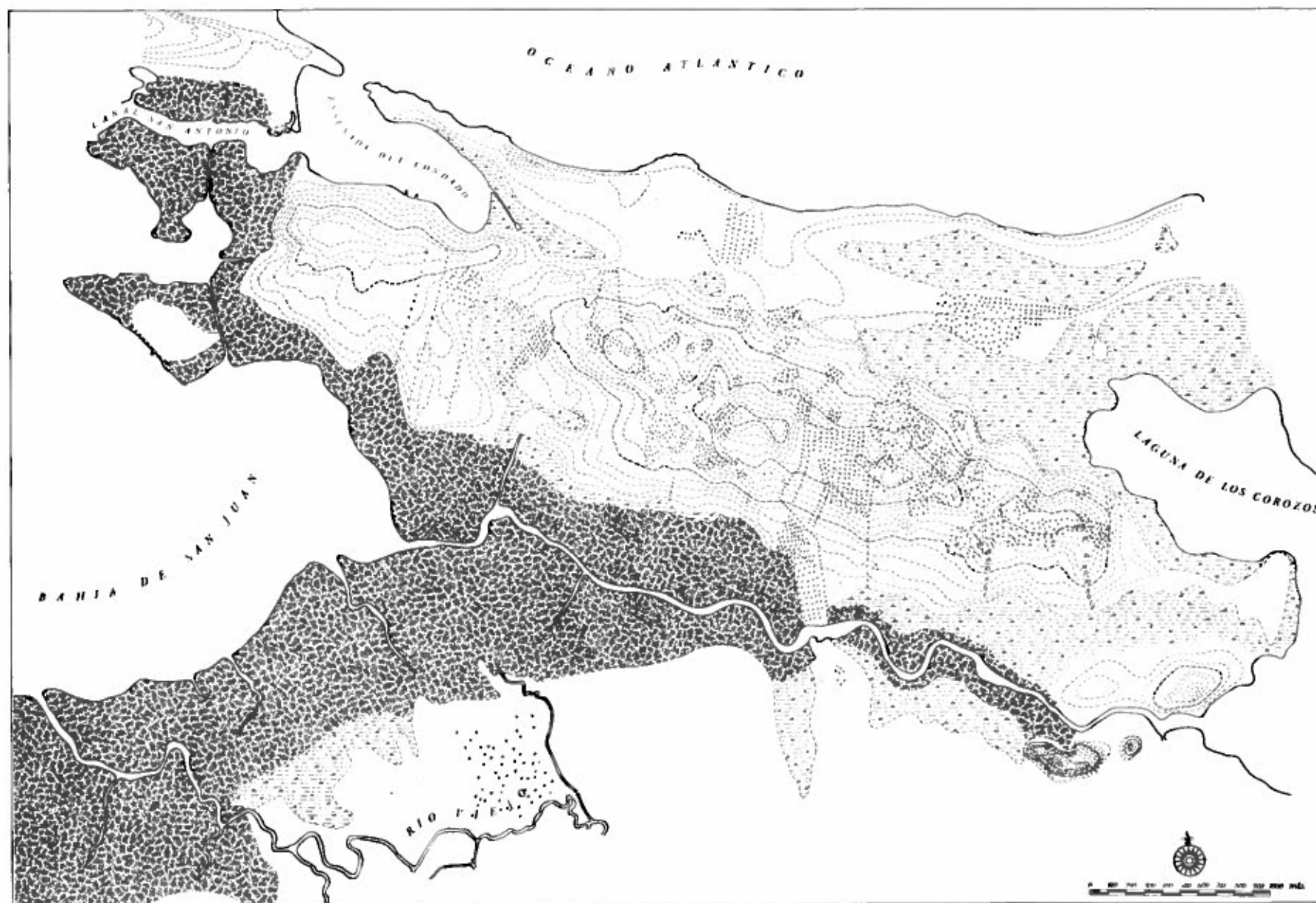
Santurce 1519, (detalle), AGI.



Santurce 1660, (detalle), AGI.

márgenes de las lagunas y canales existentes, estaban ocupados por ciénagas y densos bosques de mangle. Prácticamente la mitad del sector permaneció cubierta de este tipo de vegetación hasta las primeras décadas de este siglo cuando estas tierras marginales fueron ocupadas por un inmenso sistema de arrabales.

Durante los dos primeros siglos (XVI-XVII) del proceso de colonización de Puerto Rico, Cangrejos —como se llamaba el sector que hoy se conoce como Santurce— se mantuvo muy poco poblado. El área estaba casi exclusivamente definida por la carretera principal como una ruta de paso entre San Juan y el resto de la isla. Así como en el croquis de 1519, también en otros planos manuscritos, especialmente en uno de 1660, aparece Santurce claramente definido por el camino entre ambos puentes. Sin embargo, no fue hasta el siglo XVIII que Cangrejos comenzó a atraer pobladores. La presencia de habitantes en el lugar hizo necesaria la construcción de una pequeña ermita o capilla.<sup>1</sup> El pequeño asentamiento que rodeaba la iglesia se llamó desde entonces San Mateo de Cangrejos.<sup>2</sup> En 1773

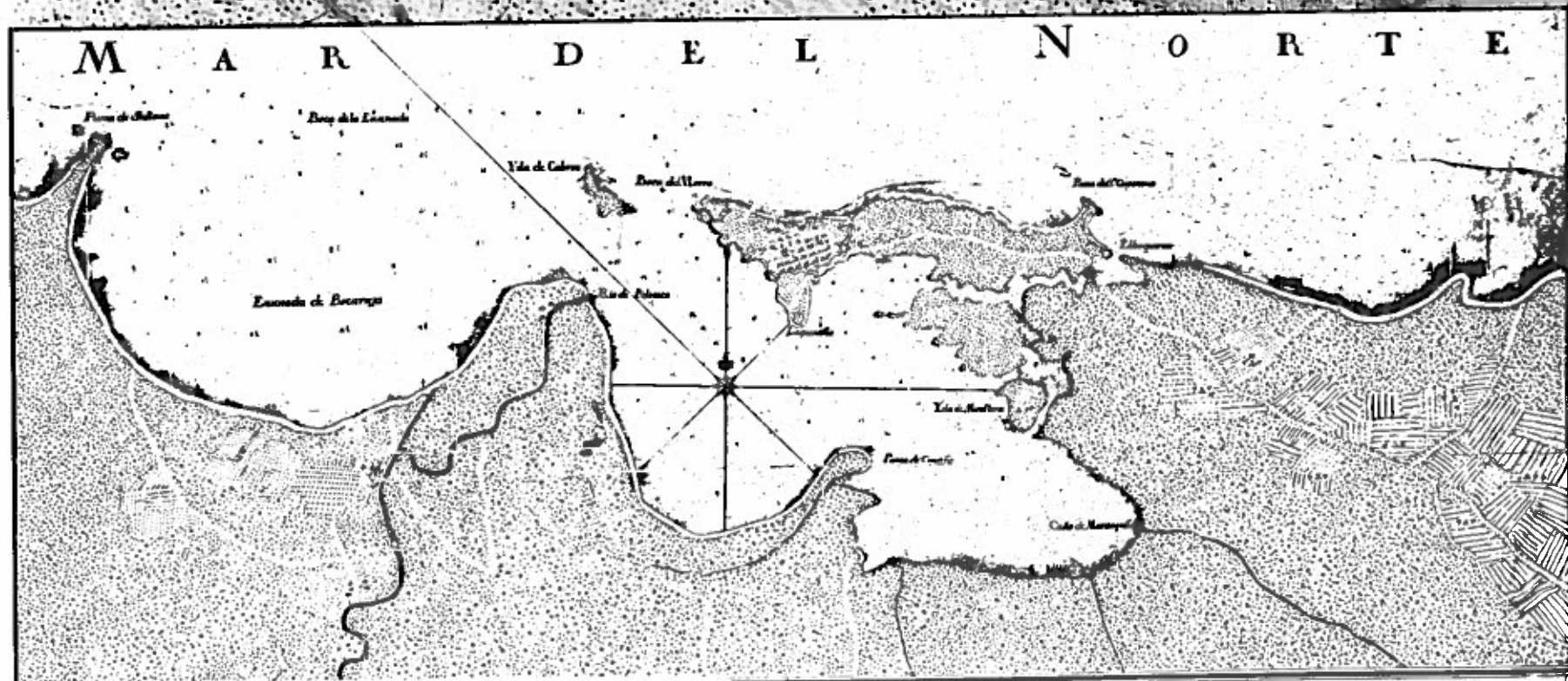
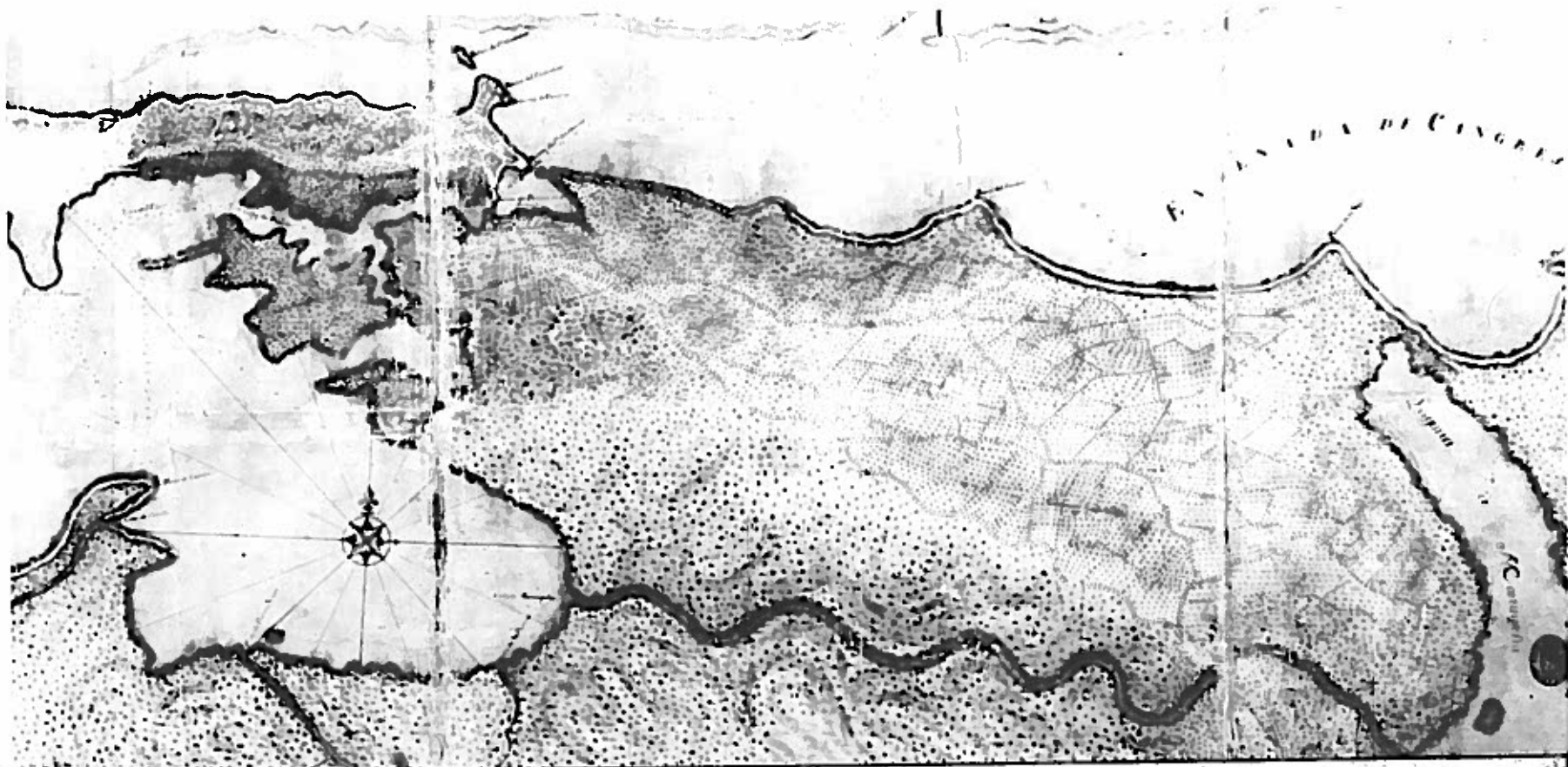


Santurce 1892, Topografía y Vegetación, (redibujado), AGPR.

Cangrejos se convirtió en un partido independiente dividido en cinco unidades administrativas o barrios.

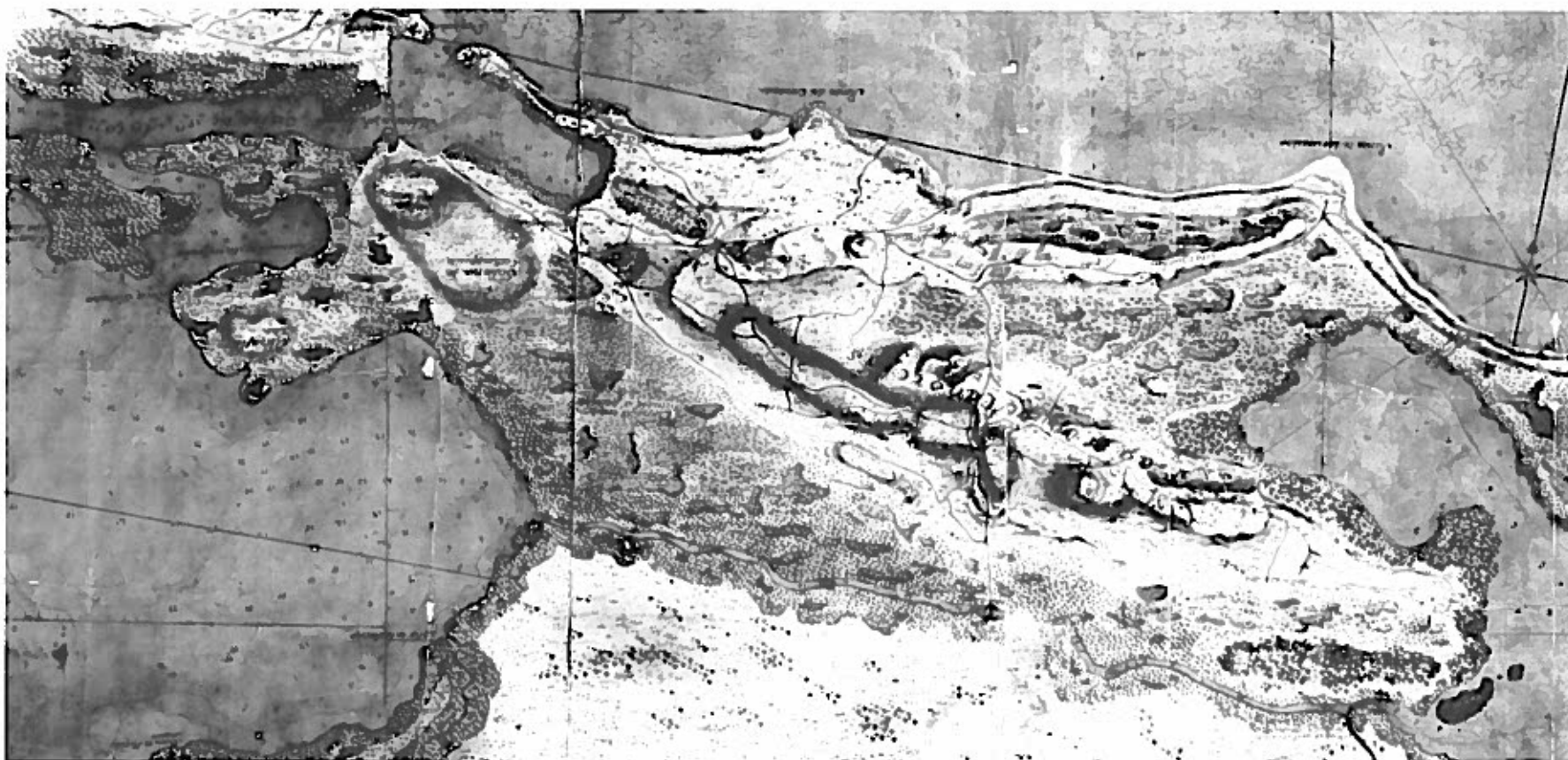
Durante el siglo XVIII la economía del área se basaba principalmente en la agricultura de subsistencia, la elaboración de carbón vegetal y la pesca. La topografía y el fácil acceso a San Juan por tierra y agua favorecieron además el

desarrollo del contrabando. Además de estas actividades económicas, durante la primera mitad del siglo XIX se desarrollaron en Cangrejos la caña de azúcar y la ganadería. Ambos renglones dominaron la economía local y determinaron la formación de grandes fincas que más tarde influyeron en el proceso de urbanización del área.



*Plano General de la Plaza de San Juan de Puerto Rico situada en la Costa Septentrional en 1867. 3o. 71*

*Deland y en 31o. de Longitud. Comenzas desde el Meridiano de la Ysla de Ferro*



### **Las rutas de transportación, un factor determinante en el desarrollo de Cangrejos**

Las rutas que unían a San Juan con el resto de la isla pasaban necesariamente por Cangrejos. A medida que San Juan fue logrando una mejor integración con su hinterland, el creciente tráfico determinó en gran parte el desarrollo urbano de Santurce. Un plano manuscrito firmado en 1747 por Francisco F. Valdelomar, ingeniero jefe de San Juan, y otro sin firmar —aparentemente una copia actualizada dibujada pocos años después— ilustran, por primera vez en la historia, la topografía, la vegetación, el sistema vial primario y las áreas cultivadas de Santurce. Desde esa época se había estructurado ya el sistema vial del lugar.

Más adelante, en la segunda mitad del siglo XVIII, se levantó el mapa regional más detallado y cuidadosamente

dibujado en Puerto Rico hasta esa fecha. El mismo se hizo con propósitos militares como plano base para estudiar el sistema regional de defensa de San Juan. El área ilustrada en el mapa cubre el territorio que hoy ocupa el Area Metropolitana de San Juan. El estudio de este plano nos ayuda mucho a entender el proceso de desarrollo urbano, no sólo de Santurce sino de toda la región metropolitana. Este plano de 1776 está firmado por Alejandro O'Daly, quien para esa fecha era el jefe de ingenieros militares a cargo de la fortificación de San Juan. Este documento es clave en la historia de la cartografía en Puerto Rico y el Caribe puesto que retrata con precisión todas las condiciones existentes en Santurce en ese momento. Además de todos los rasgos topográficos del área, incluye los caminos, las carreteras y las estructuras que se habían construido. Con numerosos textos señala la toponimia, los dueños de las fincas y los hitos arquitectónicos del lugar. Cuando es

Arriba: Santurce 1776, Thomás O'Daly, MN.

Página anterior arriba: Santurce 1747, Francisco F. Valdelomar, SHM.

Página anterior abajo: Santurce c.1750, SGE.

necesario incluye textos específicos relacionados con las ventajas o desventajas defensivas de diferentes sitios de la región.

Para esa fecha Santurce permanecía escasamente poblado, con un patrón de asentamiento disperso a través de todo el territorio. Según el plano, existían en el área de estudio unas 53 estructuras, de las cuales la mayor parte se concentraba sobre las lomas y estaban unidas por una red de caminos vecinales. En 1776 Santurce se mantenía como un sector rural en el hinterland inmediato a la ciudad murada.

No es hasta mucho más tarde, en la segunda mitad del siglo XIX, que Santurce comienza a definirse como la periferia suburbana de San Juan. Las severas restricciones impuestas por los militares a la construcción civil en los antiguos ejidos de la ciudad fue otro de los factores determinantes en la urbanización de Santurce. Es durante el Siglo XIX cuando San Juan rebasa definitivamente los límites de su cerco amurallado. Desde principios de siglo se van definiendo y especializando los usos del terreno en tres sectores extramuros: 1) La Puntilla-Marina, que se define como el sector portuario e industrial; 2) Puerta de Tierra —cuyas áreas civiles estaban limitadas por las zonas polémicas controladas por los militares—, que se define principalmente como una comunidad obrera; 3) Santurce, que se va definiendo en la segunda mitad del siglo como el área de expansión suburbana de la ciudad.

### **El primer esquema de urbanización para Cangrejos**

A diferencia de las ciudades del Caribe Británico, la ciudad de San Juan y su hinterland se insertó dentro del sistema de ciudades del Caribe, no como un eslabón del mercantilismo, sino como un enclave defensivo del sistema español. Esta condición jugó un papel determinante en la forma urbana resultante. El desarrollo extramuros de la ciudad se dió muy tardíamente, por lo que no adquirió una unidad morfológica de conjunto. En el caso de Santurce,

éste creció casi espontáneamente, sin la guía de un “plan de ensanche” que le diera coherencia como parte de un sistema urbano.

El primer plan de urbanización para Santurce, al igual que el proceso de su puesta en marcha, puede considerarse como ejemplo de los procedimientos que probablemente se llevaban a cabo en muchas de las otras pequeñas municipalidades de Puerto Rico a excepción de San Juan.

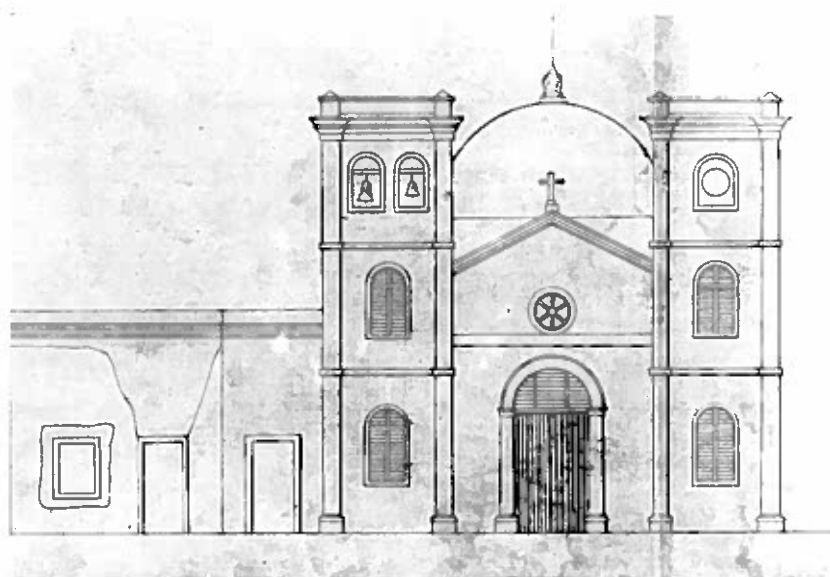
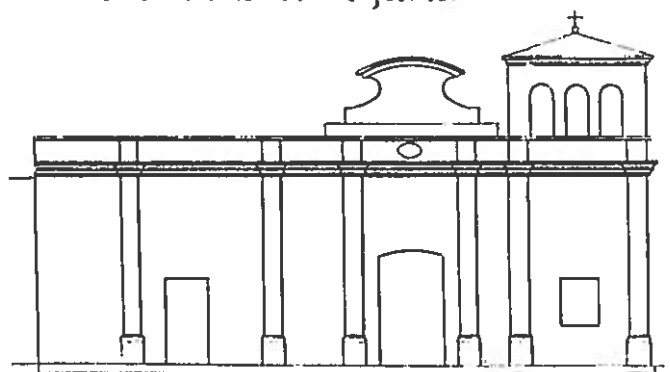
En 1845 el proyecto fue asignado a un ingeniero militar, quien, al parecer, tres meses después ya tenía preparado el plano que incluía la división en solares de los bloques propuestos. El plan utilizó la iglesia existente como punto de partida desde donde trazar la plaza y determinar la dirección y el ancho de las calles. Sin embargo, la realización del proyecto estuvo detenida por años debido a litigios sobre la propiedad de los terrenos que serían urbanizados. Desafortunadamente, no se ha podido localizar este primer esquema planificado de Cangrejos.

### **Edificios institucionales del antiguo partido de Cangrejos**

Como municipalidad pequeña, el antiguo Cangrejos tenía un número reducido de edificios institucionales entre los que pueden enumerarse, como uno de los más importantes, la Iglesia de San Mateo de Cangrejos, construida en el Siglo XVIII y cuya estructura original fue reparada en numerosas ocasiones durante el siglo XIX. El dibujo de la fachada, hecho por el arquitecto Pedro Cobreros en 1896, muestra un edificio simple y sobriamente ornamentado, con un diseño probablemente muy similar al de la fachada original de 1792. La iglesia de San Mateo, ubicada prácticamente en el centro geográfico del territorio, sobre una de las cinco colinas de Santurce, se consideraba el hito más importante de Cangrejos. Su tamaño y localización determinó el desarrollo urbano del área inmediata.

Además de la iglesia, Cangrejos tenía otros edificios públicos: la Casa del Rey (alcaldía), la casa consistorial, un cementerio y un matadero. Todos ellos localizados en las cercanías del hito principal, es decir, la iglesia.

Fachada actual del frente.



### Incorporación del Partido de Cangrejos como barrio extramuros de San Juan

La pequeña población de Cangrejos no podía con los gastos operacionales del partido. Sólo algunas familias acomodadas, casi todas blancas, podían pagar los impuestos que se requerían para costear dichos gastos. La Tabla 1 ilustra la composición racial de la población de Cangrejos durante los veinte años anteriores a su eliminación como partido. La tabla muestra claramente que la población blanca nunca excedía el diez por ciento de la población total. Los negros libertos constituían, por mucho, el segmento más numeroso de la población. Estos eran por lo general jornaleros pobres que no podían pagar impuesto alguno.

En 1859 el antiguo partido de Cangrejos tenía uno de los presupuestos municipales más reducidos de Puerto Rico. Sus recaudaciones se limitaban a los impuestos sobre la propiedad y a unos escasos impuestos de consumo que recibía de pequeños negocios.

**TABLA 1**  
**Población de Cangrejos**

Año	Blancos	%	Mulatos	%	Negros Libertos	%	Esclavos	%	Total
1841	66	7%	92	9%	639	63%	214	21%	1011 a
1853	91	6%	552	35%	866	55%	73	4%	1582 b
1856	79	6%	182	13%	1077	77%	58	4%	1396 c
1858	140	10%	78	5%	1145	81%	55	4%	1418 d
1861	130	7%	174	10%	1353	77%	89	5%	1746 e

**FUENTES:**

- a) AHN Ultramar, Gobierno 5074/10.
- b) AHN Ultramar, Gobierno 5074/14.
- c) AHN Ultramar, Gobierno 5076/12.
- d) AHN Ultramar, Gobierno 5082/37.
- e) AGPR, Fondo: GE, Entry 247, Caja 429.

Iglesia de San Mateo de Cangrejos. Los dos planos, dibujados por Pedro Cordero, ilustran la fachada existente y propuesta en 1896. La foto muestra el proyecto ya realizado c.1900. AGPR.



Los funcionarios municipales de Cangrejos, provenientes de las familias blancas, estaban a favor de que Cangrejos se incorporara al municipio de San Juan. El 20 de enero de 1860, el Gobernador inició el proceso de incorporación aduciendo razones de tamaño, de localización, de población, de recursos, razones históricas, urbanísticas y hasta ecológicas, por las cuales el antiguo Cangrejos debía pasar a formar parte de la ciudad capital.

El proceso, contrario a las costumbres administrativas de esta naturaleza, fue breve. En menos de seis meses todas las entidades implicadas favorecieron la decisión. Finalmente, después de un debate sobre quién mantendría al personal eclesiástico de la parroquia, un Decreto Real aprobó la propuesta el 11 de noviembre de 1862. Cangrejos se subdividió en tres secciones cediendo sus terrenos a los tres municipios colindantes; el área de lo que sería Santurce quedó convertida en un barrio extramuros de San Juan. La población del territorio de Cangrejos, después de incorporado a San Juan, se ilustra en la Tabla 2.

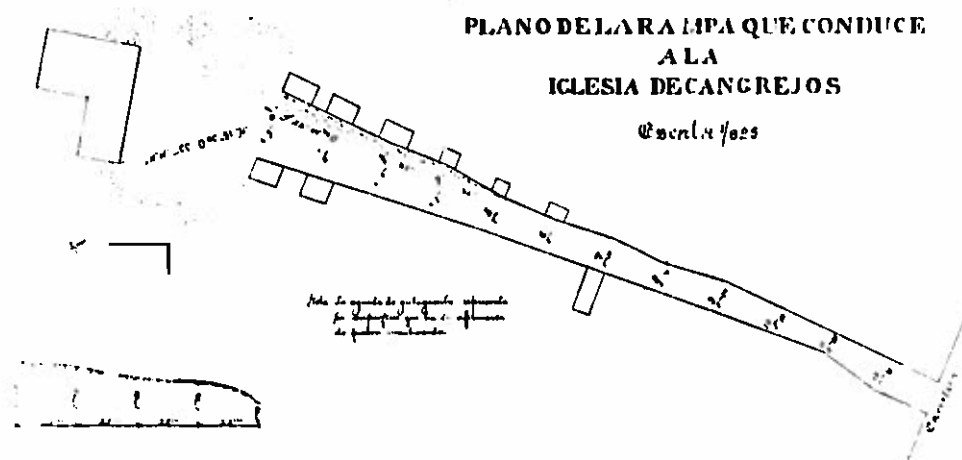
**TABLA 2**  
**Población del Territorio de Cangrejos**  
**Incorporado a San Juan (1864)**

Categoría	Número	Porcentaje del Total
Terratenientes	73	8%
Jornaleros	144	16%
Resto de la población	705	76%
<b>Total:</b>	<b>922</b>	<b>100%</b>

FUENTE: AGPR, Fondo: MSJ, Serie: Fomento, Leg. 57, Exp. 22, Folios 36-52.

### El sector privado construye sin planificación

Después de la incorporación de Cangrejos como un barrio de San Juan, la construcción privada se tuvo que someter a las ordenanzas municipales de planificación. Cada proyecto necesitaba un permiso de construcción que expedía el arquitecto municipal. No obstante, cada proyecto se analizaba individualmente sin un plan de urbanización definido. Al parecer, el plan de 1845 seguía sin utilizarse.



Calle San Jorge 1879, Arturo Guerra, AGPR.

La gran mayoría de los edificios que se construían en Cangrejos eran residenciales. Aunque había algunas estructuras de industria ligera, el sector de La Puntilla-Marina seguía siendo el distrito industrial de la ciudad.

Según iba creciendo la población del nuevo barrio, la construcción iba tomando impulso. No obstante, no se caracterizaba por la alta densidad poblacional de la ciudad murada, ni estaba limitado por las restricciones militares que impedían la expansión urbana de los sectores de La Puntilla-Marina y Puerta de Tierra. La clase dominante de San Juan se dió cuenta de las ventajas de la vida suburbana y comenzó a erigir hermosas residencias y "quintas de recreo" a lo largo de la carretera principal, sobre todo en lo más alto de las colinas de Cangrejos.

Los grandes terratenientes dividían sus propiedades para financiar algunos de esos proyectos o con propósitos puramente especulativos. Comenzaron a alquilar o vender solares más pequeños, creando algunos grupos de casas con acceso perpendicular a la carretera. De hecho, la mayor parte de las calles que desembocaban en la carretera fueron creadas por contratistas privados sin ningún plan general. A estas calles se les daba el nombre de sus dueños originales.

En otros sectores, el gobierno municipal establecía o regulaba las bocacalles de la carretera principal. La calle que unía el asentamiento original de Cangrejos, cercano a la iglesia, con esta carretera, fue reparada varias veces. La alineación final de la calle se definió en 1879.

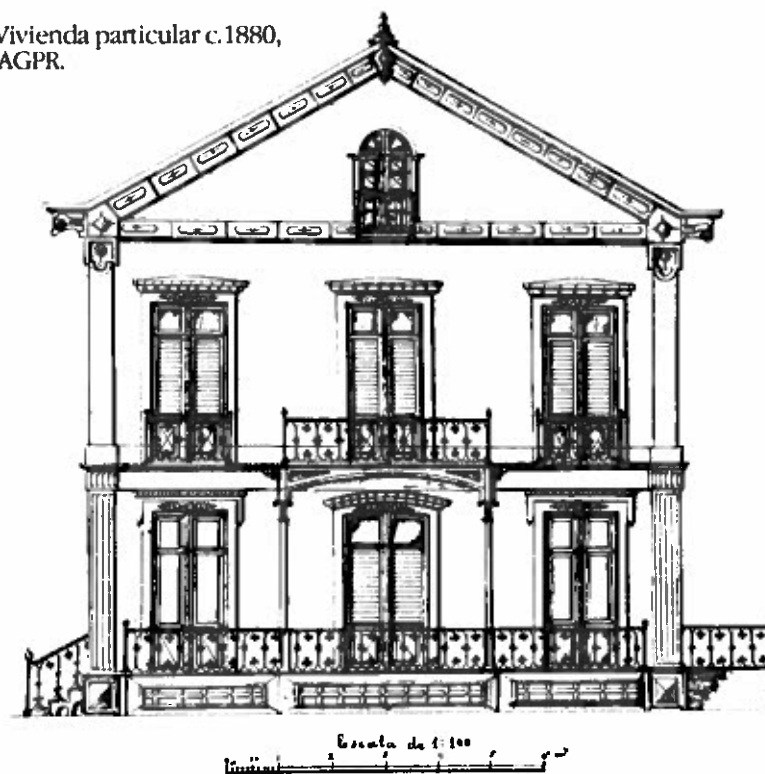
### **Rápido aumento del tránsito y del desarrollo urbano**

El crecimiento de la afueras del barrio residencial de Cangrejos se debió en gran medida al desarrollo de un mejor sistema de transporte público —ómnibus y tranvía— y a las promesas de que se extenderían los servicios de infraestructura, como el sistema de acueductos y alcantarillados.

Cangrejos tuvo servicios de ómnibus y carruajes desde principios del siglo XIX. Estas eran líneas suburbanas que unían la ciudad murada con el cercano pueblo de Río Piedras, localizado a unos 11 kms. al sur de San Juan. Estos servicios eran lentos y no tenían capacidad suficiente para muchos pasajeros. Aun así, la gran demanda de transporte pública en el área mantuvo su funcionamiento hasta el final del siglo XIX, aun con la competencia del tranvía a vapor (el “trolley”, como más tarde se le llamó).

Cuando se inauguró el sistema de tranvía a vapor en 1880, se acortó el tiempo que tomaba ir de San Juan a Cangrejos. Su propietario, Pablo Ubarri, no sólo era uno de los hombres más acaudalados de Cangrejos, sino también un especulador de bienes raíces que al parecer quería atraer nuevos pobladores a Cangrejos, en donde poseía

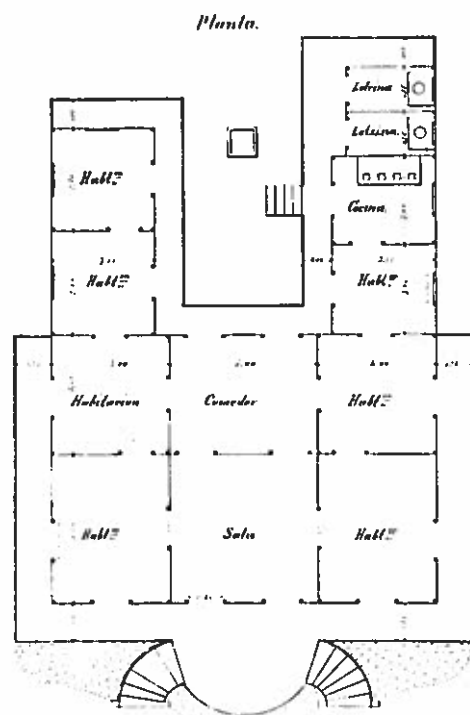
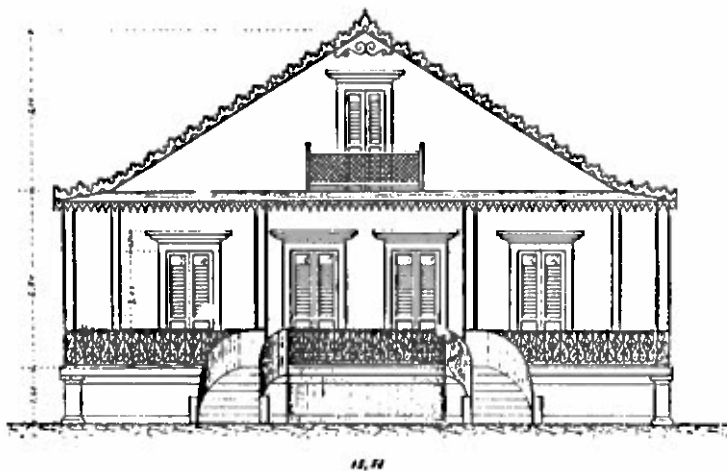
Vivienda particular c.1880,  
AGPR.



grandes extensiones de terreno. Una vez establecida la línea, Cangrejos se hizo accesible y se convirtió en un área de construcción de casas, edificios multifamiliares e incluso ranchones para obreros como los que prevalecían en el sector de Puerta de Tierra. Algunas de las casas eran diseñadas a la orden por arquitectos municipales, otras eran pequeños grupos de modestos caseríos que los propietarios construían para especular.



Grabado que ilustra el tranvía de vapor frente al Instituto Provincial de Segunda Enseñanza (parada 19), c.1885, Alegria (1978:25).



Fachada y planta de vivienda para la familia Suárez. 1895, AGPR.

Tres meses después de la inauguración del tranvía los vecinos sometieron una petición formal para cambiar el nombre de Cangrejos por el de Santurce, en honor al Conde de Santurce, que era el título de Pablo Ubarri. Desde entonces, el antiguo Cangrejos se conoce como Santurce.

La nueva tecnología, complementada por el ómnibus, hizo posible una transportación rápida en el sector. Como ya se dijo, el mejoramiento de la transportación, añadido al proyectado acueducto, a las restricciones militares en cuanto a la construcción en la isleta y a la alta densidad poblacional de San Juan, fueron alicientes para que más familias se mudaran de la vieja ciudad a la extensa área de terrenos vacantes y escasamente poblados que era Santurce.

Desde 1873 a 1898, un total de 400 permisos de construcción en Santurce fueron solicitados al gobierno municipal por ciudadanos particulares. Esta cifra representa el veinte por ciento de los permisos pedidos en toda la ciudad desde 1836 a 1898.

En Santurce no existían los límites a la construcción privada que tenía la ciudad murada, ni las reglas estrictas establecidas por los militares en La Puntilla-Marina y Puerta de Tierra. Esto facilitaba el auge de la construcción, sin embargo, las autoridades locales se quejaban de la ausencia de medidas para regular el desarrollo urbano. En 1879, el arquitecto municipal Carlos Pérez Huertas llamó la atención sobre la falta de códigos de construcción adecuados para Santurce. Le preocupaba el papel que debía desempeñar la capital en el establecimiento de las normas para el desarrollo de otras ciudades de la isla.

En ese entonces, los códigos de construcción para Santurce se limitaban a algunos aspectos arquitectónicos formales. El plano urbano de 1845 no se tenía en cuenta. No fue hasta la década de 1880 que surgió en Santurce una verdadera preocupación por los asuntos de diseño urbano. Antes de esa década, la oficina de arquitectos municipales sólo requería que las fachadas de los nuevos edificios con frente a la carretera fueran paralelas a ésta. Como resultado, la carretera determinó un claro desarrollo lineal del área. Cabe señalar que eran comunes los señalamientos de los mismos arquitectos municipales acerca de la desordenada construcción privada de Santurce. No obstante, la elaboración de un plan de ensanche para Santurce, que ordenara tanto las construcciones privadas como el desarrollo urbano en general, tendría todavía que esperar algunos años.

### Edificios institucionales de carácter insular en Santurce

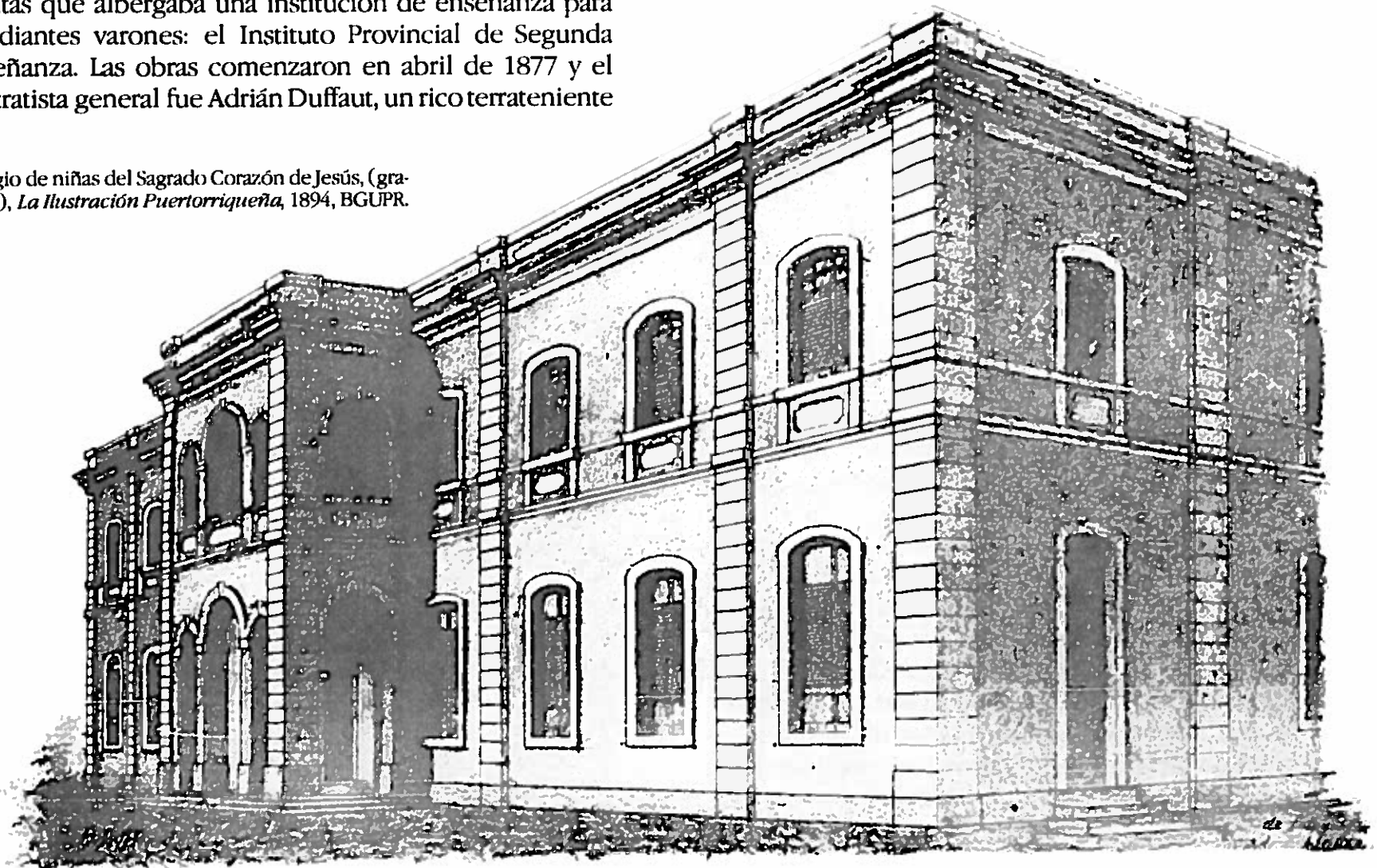
El gobierno insular ubicó en Santurce dos edificios institucionales de gran escala. Esta decisión demuestra los propósitos del gobierno de estimular el desarrollo urbano de Santurce, para descentralizar así las funciones institucionales y llevarlas fuera de la ciudad murada.

El primero de estos edificios se construyó al lado sur de la carretera, en el kilómetro 6. Era un gran edificio de dos plantas que albergaba una institución de enseñanza para estudiantes varones: el Instituto Provincial de Segunda Enseñanza. Las obras comenzaron en abril de 1877 y el contratista general fue Adrián Duffaut, un rico terrateniente

de Santurce que era dueño de una gran parcela frente al edificio.

El otro edificio institucional a gran escala se destinó también a la educación: el Colegio de Señoritas del Sagrado Corazón de Jesús. El edificio se erigió en el kilómetro 5, al lado norte de la carretera, donde aún se encuentra. La construcción comenzó en el 1881 y se terminó en 1883.

Colegio de niñas del Sagrado Corazón de Jesús, (grabado), *La Ilustración Puertorriqueña*, 1894, BGUPR.



*Colegio para niñas, dirigido por las R.R.M.M. del Corazón de Jesús. Santurce.P.R*

### Plano general de Santurce: 1887

En 1887 el Cuerpo de Ingenieros del Ejército preparó un plano manuscrito en colores con el fin de usarlo como plano base para el estudio de nuevas propuestas para la defensa regional de San Juan. El plano ilustra el territorio de Santurce y constituye el primer levantamiento detallado del área en el Siglo XIX. Gracias a él se puede analizar visualmente el proceso de ocupación de los terrenos de Santurce en el lapso de más de cien años transcurridos a partir del plano anterior de 1776.

De acuerdo con el plano, Santurce se puede describir aún en ese momento como una península de costas cenagosas dominada por cinco colinas: 1) Alto del Olimpo, 2) Alto de la Ollería, 3) Alto de Látimer, 4) Alto de la Iglesia y 5) Alto de Ubarri. Las ciénagas pobladas de densos manglares —ilustradas en el plano de 1776— todavía determinaban gran parte del proceso de ocupación de terrenos. Por otro lado, la vegetación original de muchas de las tierras altas al parecer había sido suplantada por palmas de cocos.

Ya en 1887, las colinas de Santurce con la mejor vista y el mejor drenaje estaban ocupadas por propietarios privados, excepto el Alto de la Iglesia, del cual muchos de sus terrenos pertenecían al estado. Dos de las colinas llevaban el nombre de sus dueños: el Alto de Látimer<sup>3</sup> y el Alto de Ubarri. En ambas habían construido grandes haciendas de mampostería.

El Alto de la Ollería tomó su nombre de un establecimiento dedicado a la fabricación de cerámica, loza y alfarería conocido popularmente como “La Ollería”. Esta fábrica estaba en la intersección de la carretera principal y uno de los accesos perpendiculares al litoral costero que daba acceso a una finca de 150 cuerdas llamada El Condado.

El Alto del Olimpo también era propiedad privada, pero conservó el nombre que tenía desde los principios de la dominación española. En este sector había dos caminos vecinales. Uno llevaba a Miraflores, donde había algunas instalaciones militares, y el otro a la estancia que estaba en lo alto de la colina.

El Alto de la Iglesia, donde se encontraba (y se encuentra todavía) la Iglesia de San Mateo, era todavía un área urbana sin consolidar. Sin embargo, se consideraba como uno de los lugares más importantes de Santurce. Varios caminos convergían frente a la iglesia: la calle que unía la plaza con la carretera principal, la calle que llevaba a la carretera para Loíza —entonces un pequeño asentamiento en la costa norte de la isla— y otra que llegaba al sector de Seboruco, hacia el sureste de Santurce.<sup>4</sup>

Por el sector norte de Santurce corría, paralela al mar y de oeste a este, la carretera de Loíza que llevaba al pueblo del



mismo nombre y que aparece cartografiada también desde 1747 en el plano de Francisco F. Valdelomar.

Las estructuras de mampostería que constituían hitos en el Santurce de 1887 eran las mencionadas haciendas de Látimer y Ubarri, la iglesia de San Mateo, los edificios institucionales ya aludidos y una fábrica de fósforos. Puesto que esta última estructura presentaba peligro de fuego, estaba ubicada al sur, lejos de la carretera, en un sector deshabitado.<sup>5</sup>

Aparte de estas estructuras, la gran mayoría de los edificios del Santurce de 1887 eran residenciales, casi todos



Bohío de yaguas c.1900, Colección Robert Vaughn, AGPR.

ubicados a lo largo de la carretera y algunos esparcidos por todo el territorio. Había otras concentraciones de viviendas, principalmente bohíos (estructuras de madera y paja adaptadas por la población local del modelo indígena desde el siglo XVI), en los sectores Seboruco, Bayola, Machuchal y Punta las Marías. Un cuidadoso inventario de cada tipo de vivienda se llevó a cabo con fines contributivos ese mismo año (la Tabla 3 resume el censo).

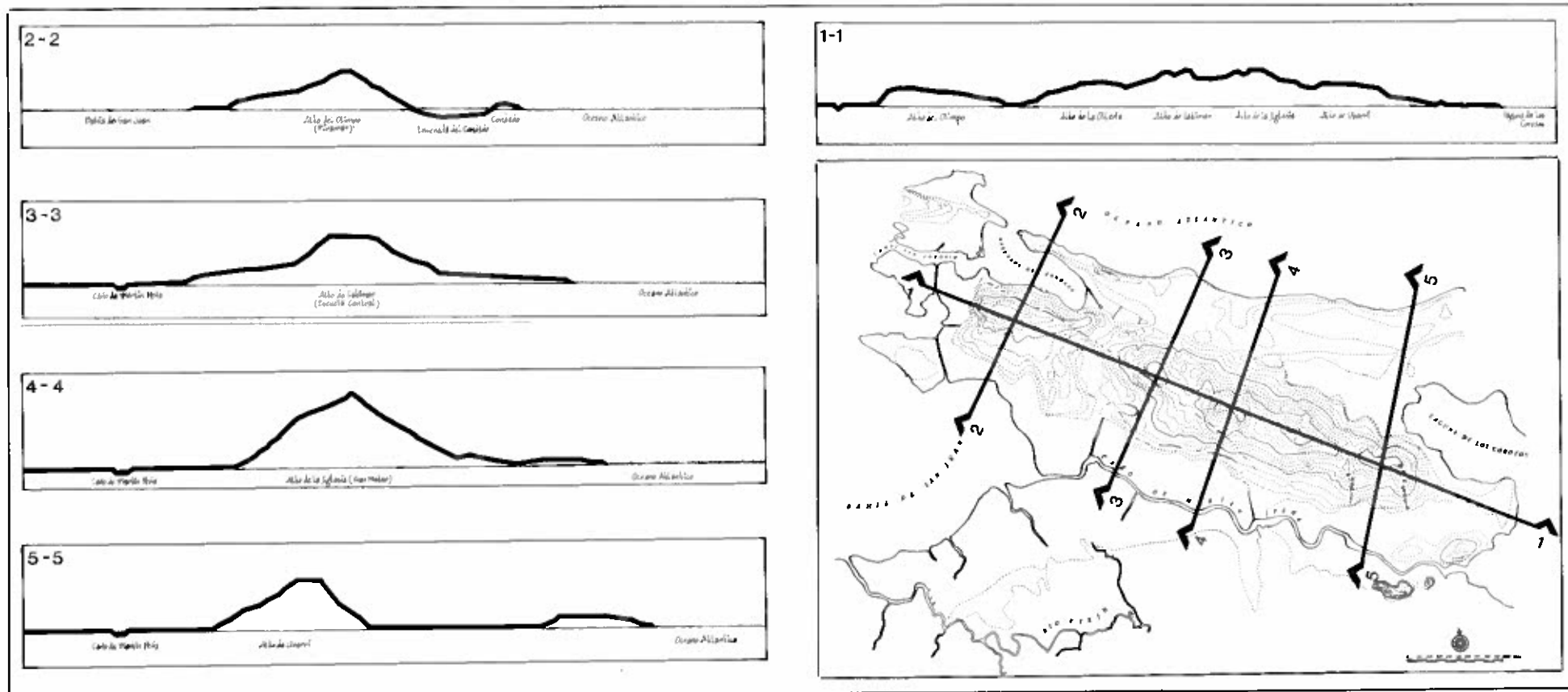
Santurce 1887, Cuerpo de Ingenieros Militares, SGE.



**TABLA 3**  
**Tipos de Viviendas en Santurce, 1887**

Tipo de vivienda	Cantidad	Porcentaje
Individual		
Mampostería un nivel	5	
Mampostería dos niveles	5	
Mampostería y madera un nivel	13	2%
Mampostería y madera dos niveles	8	1%
Madera un nivel	175	30%
Madera dos niveles	17	3%
Subtotal	223	36%
Bohios (palma de yagua)	357	64%
Total	580	100%

FUENTE: AGPR, Fondo: MSJ, Leg. 18, Exp. 1



Secciones transversales (norte-sur) y sección longitudinal (este-oeste) que ilustran la particular topografía del área. La escala vertical ha sido exagerada con respecto a la horizontal para destacar los "altos" que dominan la fisonomía de Santurce.

Las estructuras de madera y mampostería o de madera sólo, hacían un total de 222 y constituían el 38 por ciento de todas las estructuras residenciales de Santurce. Se puede inferir que la mayor parte de éstas se encontraba a lo largo de la carretera. No obstante, el 62 por ciento de las viviendas consistía de bohíos pobres que con seguridad pertenecían a la población negra. Además había en Santurce cierto número de estructuras de servicios como carnicerías, panaderías, tiendas de víveres e industrias ligeras.<sup>6</sup>

Excepto por algunas pequeñas áreas en que se concentraban grupos de viviendas, como alrededor del Alto de la Ollería, frente al Instituto Provincial y en las cercanías de la iglesia de San Mateo, todavía en 1887 Santurce era un área suburbana de poca densidad, con pocas características de centro urbano. La mayoría de las actividades propiamente urbanas seguían dándose dentro del casco amurallado y en el sector del frente portuario.



Palmas de coco en el Olimpo, San Juan.

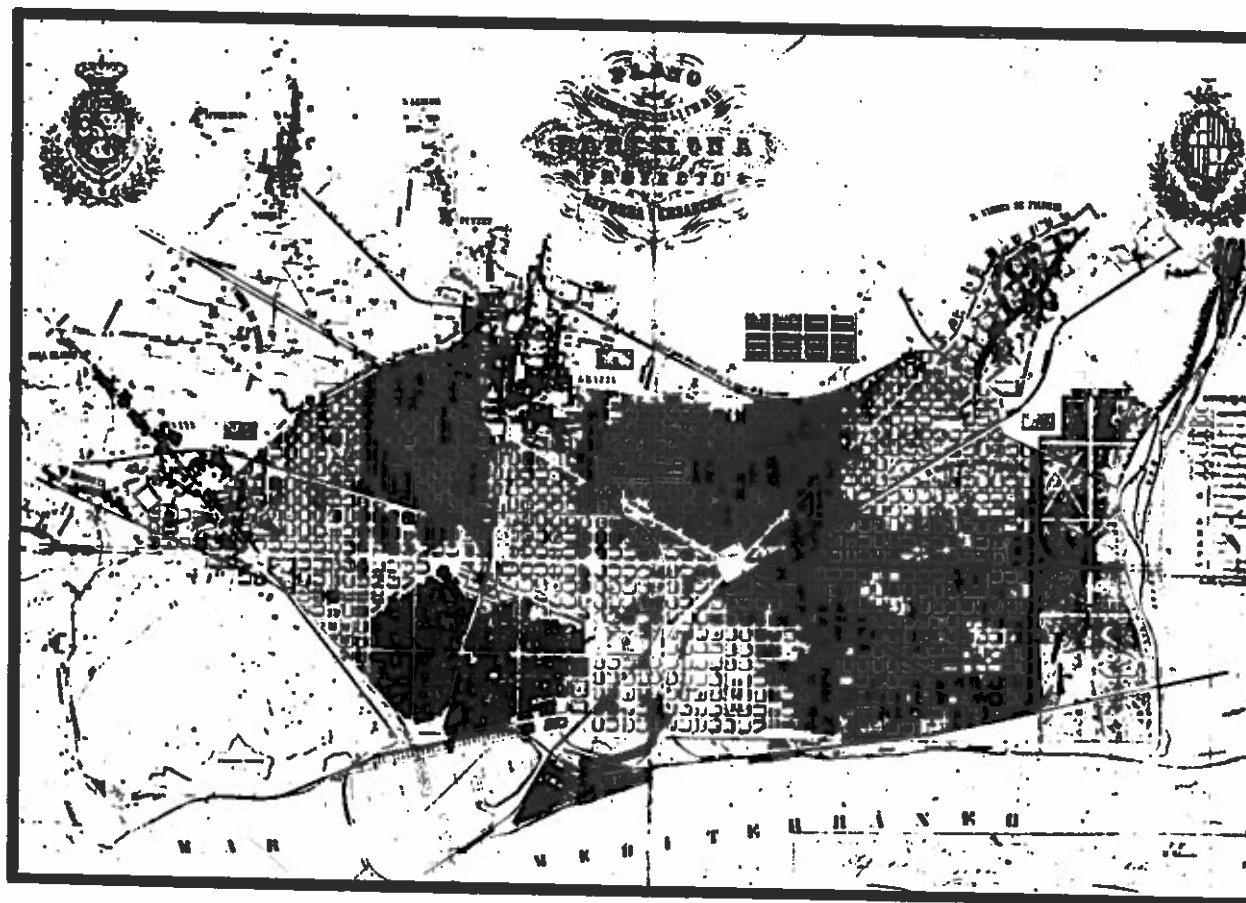
12

Tulian palm trees in the Olimpo, Saint John.

Sector Alto del Olimpo, c.1890, Foto de Feliciano Alonso, AGPR.



Planes de ensanche para Madrid (Plan Castro 1860) y Barcelona (Plan Cerdá 1859). Con toda probabilidad estos planes influenciaron el plan de urbanización para Santurce.



### El plan de urbanización para Santurce

Tanto el sector privado como el gubernamental percibían la necesidad de un plan para guiar el proceso de urbanización de Santurce. Sin embargo, la preparación de este plan no era de primera prioridad frente al problema urbano que presentaba la alta densidad poblacional de las áreas contiguas a la ciudad intramuros. En 1881 los representantes de Santurce le pidieron al gobierno municipal que le encargara al arquitecto municipal la elaboración de un plan para Santurce.

A finales de la década de 1880, el gobierno municipal reconoció la necesidad urgente de un plan de expansión de San Juan hacia Santurce. La experiencia negativa que había tenido con las autoridades militares respecto a anteriores planes de ensanche en áreas polémicas militarmente sensitivas, motivó al gobierno municipal a buscar otra alternativa fuera de la isleta. En la decisión influyeron también los planes de ensanche que se elaboraban en la metrópoli. Entre ellos el de Cerdá en Barcelona (1859) y el de Castro en Madrid (1860).

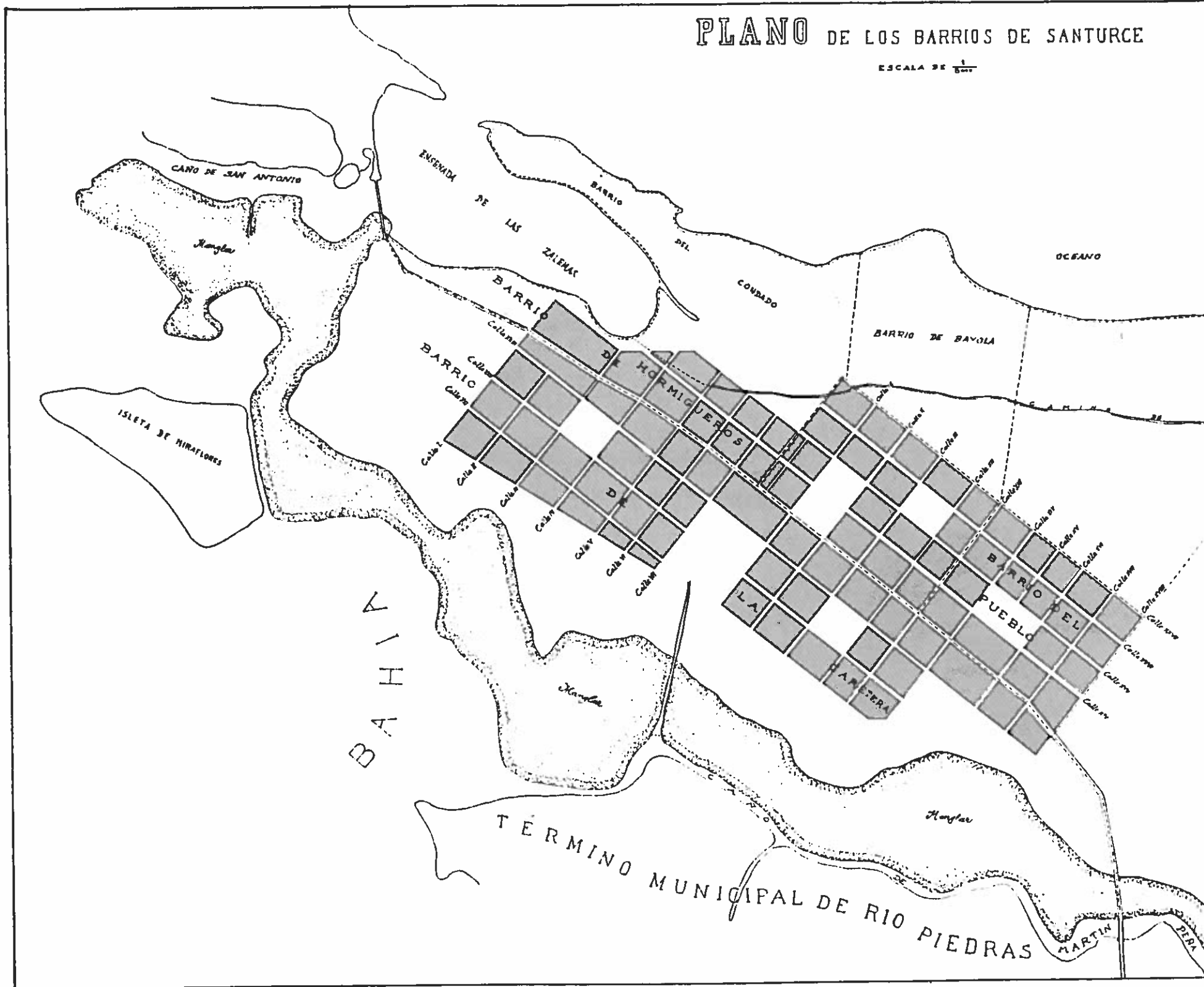
Hacia falta personal cualificado para preparar el plan. El gobierno municipal contaba con sólo un arquitecto municipal que estaba demasiado ocupado para iniciar, él solo, el largo proceso que implicaba la preparación de un plan tan abarcador.

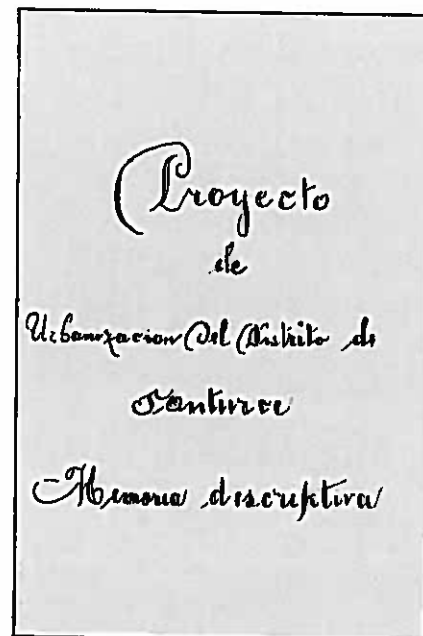
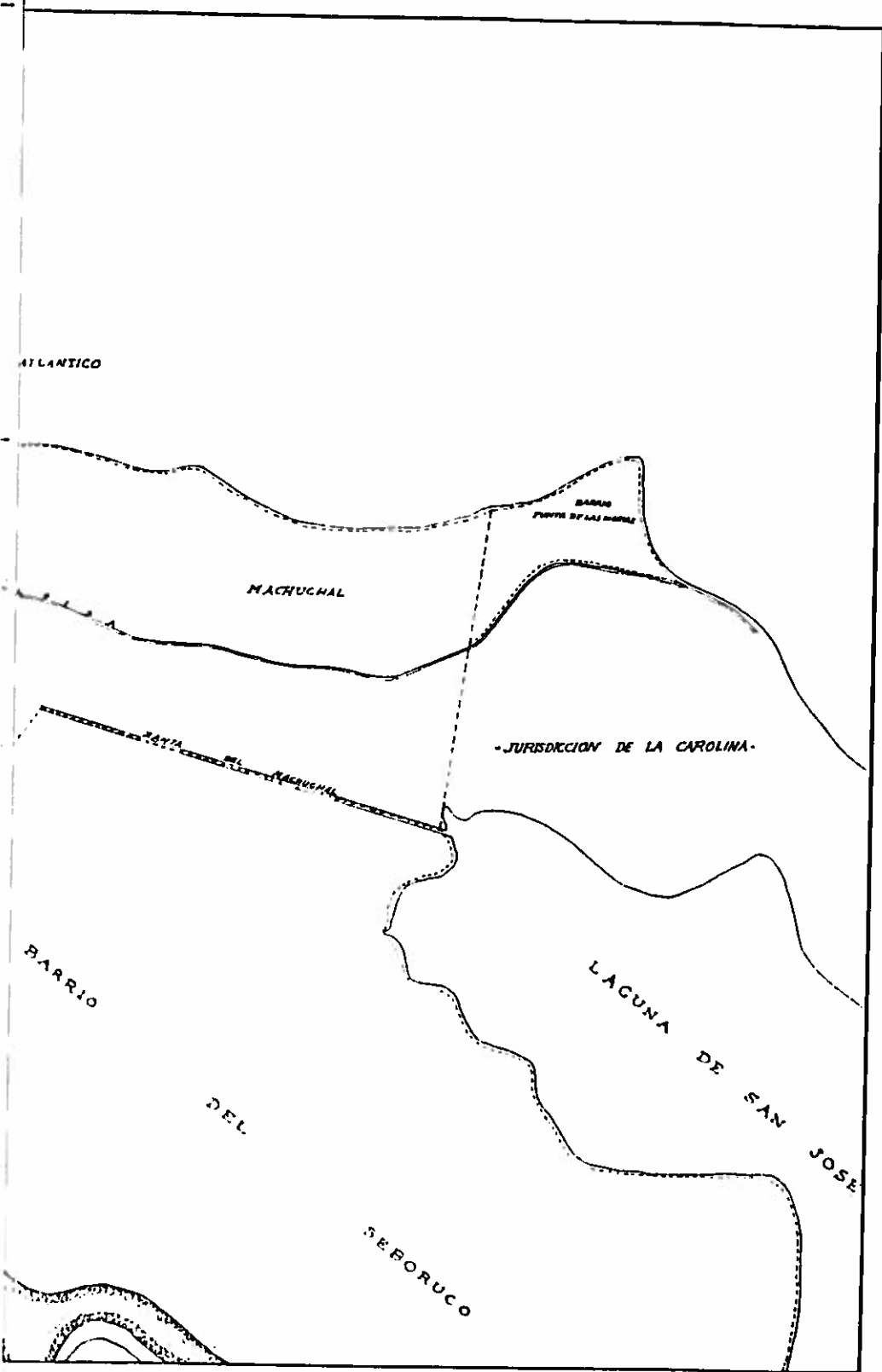
### El concurso

Dadas las circunstancias, en agosto de 1889 la municipalidad asignó un presupuesto considerable para organizar un concurso para el diseño del nuevo plan de ensanche de Santurce. Por primera vez se organizaron profesionalmente las bases y los criterios específicos de un plan por contrato que sería otorgado a una firma privada pagada por el municipio. Después de un tiempo se otorgó el proyecto a una firma compuesta por un ingeniero y un agrimensor locales: José A. Canals y Armando Morales. El proyecto formal para la urbanización de Santurce fue presentado en agosto de 1892.



Plan de ensanche propuesto para Santurce en 1892, por José A. Canals y Armando Morales contratados por el Municipio de San Juan, DTOP.





Portada manuscrita del plan de ensanche 1892, AGPR.

Morales y Canals produjeron una cantidad importante de mapas y planos de Santurce. Al parecer, la mayor parte de este valioso material gráfico se ha perdido, puesto que no se encuentra en el Archivo General de Puerto Rico. Sin embargo existe la memoria descriptiva con el presupuesto y algunos planos que hacen posible examinar el proyecto.

Afortunadamente, después de una intensa búsqueda en otros archivos de Puerto Rico, se pudo localizar una copia original manuscrita del plano general propuesto, a escala 1:5,000, en el archivo del Departamento de Transportación y Obras Públicas. El plano fue dibujado otra vez para poder reproducirlo aquí.

Este plano demuestra que la firma utilizó el trazado y las líneas de propiedad que ya existían como guía para proyectar un conservador trazado en cuadrícula.<sup>7</sup> De hecho, una de las abiertas intenciones del plan era no proponer intervenciones que supusieran grandes expropiaciones, para así no afectar los intereses privados. El objetivo principal era proponer un plan realista, con un presupuesto moderado. No obstante, aun con esto en mente, el plan propuesto generó mucha controversia.

## Santurce antes del plan

Para poder analizar el plan en cuestión, hay que examinar primero las condiciones que existían en Santurce cuando se inició el mismo. Por fortuna, en el AGPR persiste un borrador del plano base de inventario que exigía el contrato. Este documento gráfico, aunque se encuentra en condiciones precarias, constituye el único levantamiento de las condiciones de la franja urbanizada del Santurce del Siglo XIX. El plano ilustra claramente el patrón lineal del desarrollo suburbano que constituyó el punto de partida para el proyecto de urbanización de Santurce.<sup>8</sup> (Aún queda por estudiarse si los conceptos del proyecto de Ciudad Lineal, desarrollado en Madrid por Arturo Soria, influyeron en el plano local).

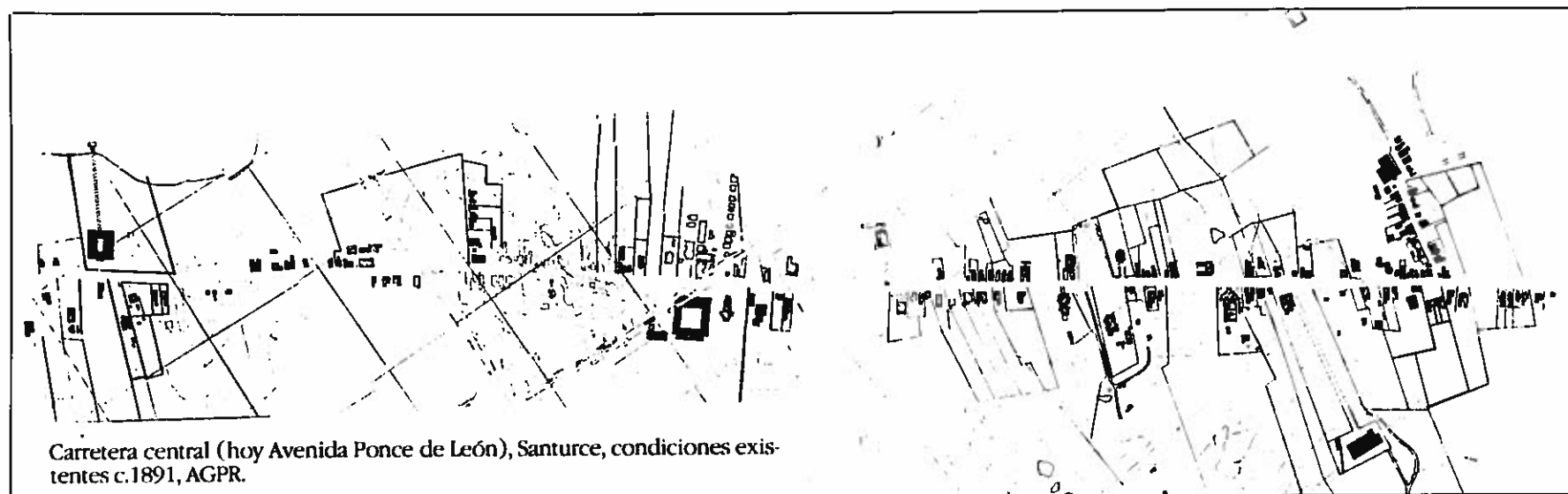
El plano base de Santurce muestra los edificios públicos, las grandes estructuras de mampostería y las viviendas que había a lo largo de la carretera. A una escala de 1:5,000 presenta las quintas suburbanas de la clase dominante junto a otras casas más modestas. También aparecen en la periferia los bohíos de las clases más humildes. Para ese tiempo, la mayoría de la población negra del viejo Cangrejos todavía vivía en bohíos esparcidos por todo el territorio, alejados de la carretera principal.

Con el fin de proveer un cuadro más completo de las condiciones que tuvieron que tomar en cuenta los autores al preparar el plan, incluimos información estadística adicional. En la Tabla 4 aparece un resumen de un censo contributivo que enumera los jefes de familia por área. Este censo fue llevado a cabo en Santurce dos años después del levantamiento del plano.

**TABLA 4**  
**Jefes de Familia de Santurce, por área: 1893**

Area	Jefe de Familia	Porcentaje
Carretera principal	376	53%
Calle Villamil	15	2%
Calle Hormiguero	31	4%
Calle Duffaut	19	3%
Calle Tres Hermanos	6	1%
Calle Minillas	21	3%
Despujol y Pueblo	80	11%
Condado y Bayola	37	5%
Machuchal y Las Marías	61	9%
Seboruco	62	9%
<b>Total</b>	<b>708</b>	<b>100%</b>

FUENTE: AGPR, Fondo: MSJ, Leg. 18, Exp. 6.



Carretera central (hoy Avenida Ponce de León), Santurce, condiciones existentes c.1891, AGPR.

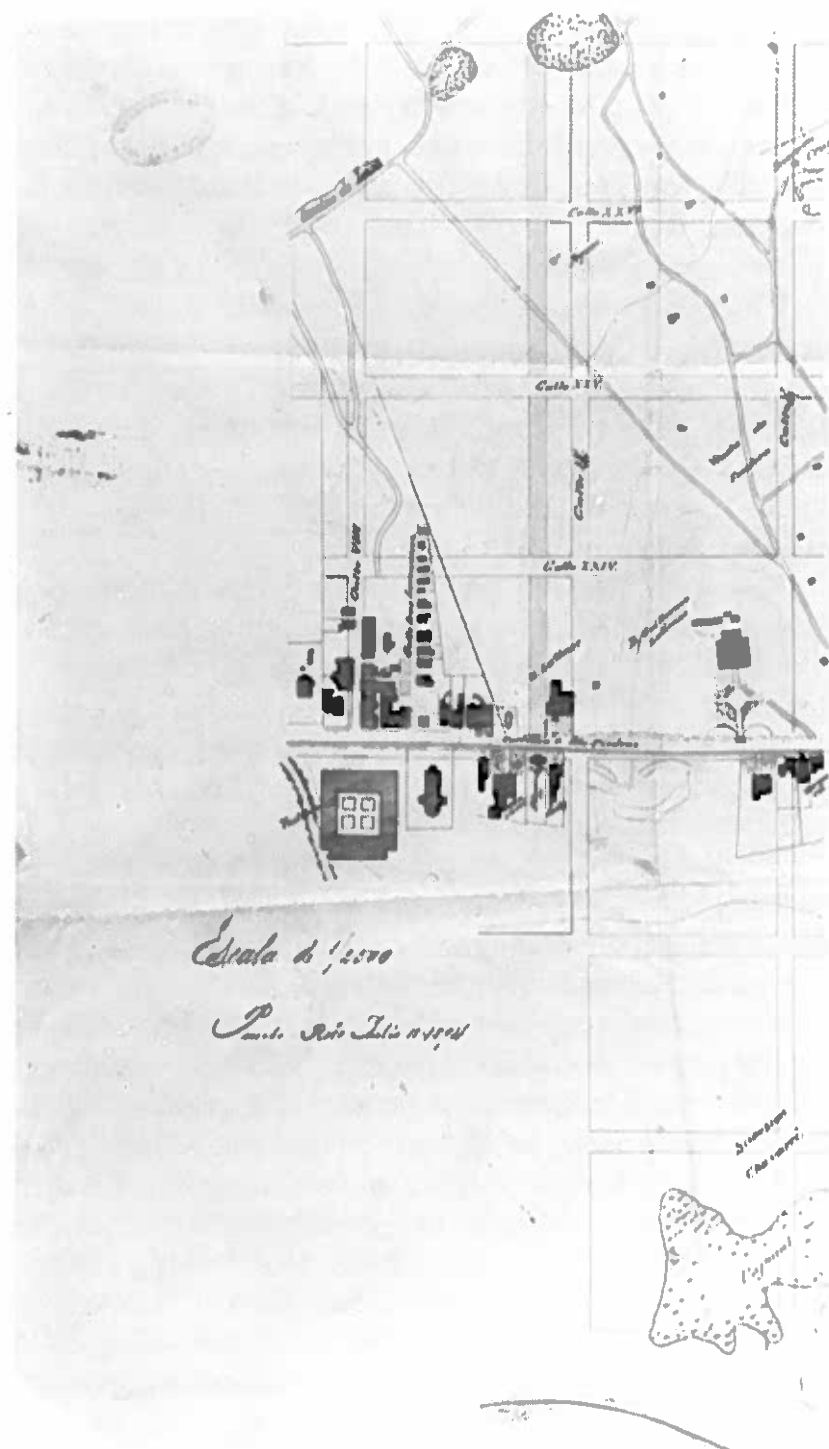
En 1893 más de la mitad de las familias de Santurce vivía en la franja urbanizada a ambos lados de la carretera principal. En los accesos perpendiculares a la carretera vivía el 24 por ciento de la población, y el resto (23%) habitaba en los sectores periféricos del norte y el este conocidos como: Condado, Bayola, Machuchal, Las Marías y Seboruco.

### **Análisis del plan de urbanización de Santurce (1892)**

El plan incluía 87 bloques (47 al norte de la carretera principal y 40 al sur). Por el sur, el área urbanizada propuesta estaba delimitada por la línea del ferrocarril construida en la década de 1880 y por los terrenos pantanosos al otro lado de la vía del tren. Morales y Canals propusieron 18 calles, llamadas travesías, que correrían de noreste a suroeste, perpendiculares a la carretera. Cuatro de estas travesías correspondían a calles que ya existían que serían ensanchadas para conformarse al trazado que proponía el plan general. Todas la travesías tendrían alrededor de 12 metros de ancho.

Las siete calles que irían de este a oeste, paralelas a la carretera principal, se consideraban las más importantes. Dos de estas calles, la una al norte y la otra al sur de la carretera principal, se planificaron como vías de acceso tres metros más anchas que las demás. Anticipando el aumento de tráfico, se propuso ensanchar a 20 metros la carretera principal.

De acuerdo con la memoria descriptiva del proyecto, los autores consultaron varios planes de urbanización de otros lugares en busca de un modelo apropiado para el trazado de las calles de Santurce. Según ellos, no encontraron ninguno que fuera adaptable a las condiciones geográficas y climatológicas locales. Mencionan específicamente la exitosa intervención urbana de la Puerta del Sol de Madrid, pero descartaron este tipo de trazados axiales porque encontraron que era imposible conciliarlos con la geografía y las líneas de propiedad ya existentes en Santurce.



Revisión del plan de ensanche 1894, (sector parada 19), Armando Morales, AGPR.

Además del patrón vial, de acuerdo con el contrato el plan debía localizar los principales elementos de uso de suelos. La plaza del mercado fue localizada en el sector central de la cuadrícula en un gran espacio abierto. Al sur de ésta se localizaron edificios para escuelas e instituciones sanitarias.

Adyacente a este sector se encontraba el Instituto Provincial de Segunda Enseñanza. Es decir, este sector fue planeado como el centro comercial e institucional de Santurce. La otra gran plaza del plan fue localizada en los terrenos de la Iglesia de San Mateo como centro religioso del asentamiento. Otras cuatro plazas o parques —como se les llamó—, estaban convenientemente distribuidas en la cuadrícula.

El resto de los usos considerados potencialmente peligrosos (por el riesgo de fuego, enfermedades, etc.) se ubicaron en la periferia. Al norte, en el litoral costero, se emplazarían el hospital, los mataderos y la planta de gas y, para que sirviera de área de transición, se propuso un parque extenso en el sector del Condado. Al sur estaría el cementerio.

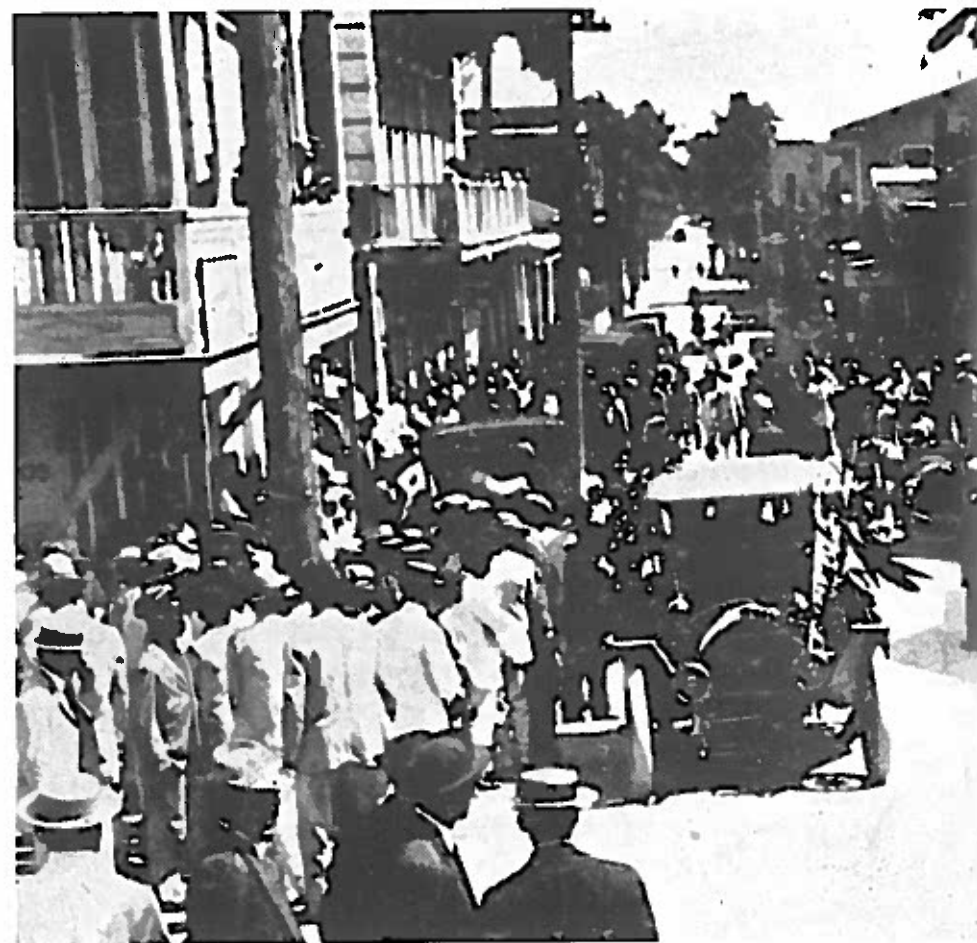
Con todo y lo modesto del plan, fue recibido con grandes reservas por parte del gobierno insular y el sector privado. Casi paralelamente, se aprobó otro plan de ensanche para la isleta de San Juan. Esto le restó importancia y prioridad al plan de Santurce. Como todo plan de ensanche, el proyecto propuesto necesitó reformas y adaptaciones. El proceso burocrático para su aprobación se dilató considerablemente. La falta de personal municipal calificado y, sobre todo, las condiciones de la economía local, no permitieron que este plan de ensanche suburbano se pudiera concretizar antes del cambio de soberanía (1898).

Este proyecto fue con toda probabilidad el último de los planes urbanos elaborados por la administración española en América. Santurce no tuvo otro plan de ordenación urbana hasta 1956, cuando comenzó la época de los “planos reguladores” que preparó la Junta de Planificación de Puerto Rico, creada en 1942.

### Periodo norteamericano

Al finalizar la Guerra Hispanoamericana Puerto Rico cambia de soberanía. A partir de entonces Santurce, como lugar de captación del crecimiento de la capital, experimenta transformaciones rápidas y radicales debido a los cambios en la estructura económica, social y política de Puerto Rico. En 1899, recién comenzado el período norteamericano, en uno de los muchos inventarios que se hicieron de los recursos de Puerto Rico, se describe a Santurce de la siguiente forma: “The casual visitor should not fail to visit the suburban hamlet of Cangrejos, were the wealthy merchants and foreign consuls reside” (Ober, 1899:128).

Ambiente urbano en Santurce 1914, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



El desarrollo de una agricultura basada en el monocultivo de la caña —y, en menor escala, el tabaco— incrementó desbalances demográficos en la isla, desplazando hacia los centros urbanos la población rural excedente. El porcentaje de la población urbana en Puerto Rico aumentó de 14.6% en 1899 a 27.7% en 1930. Se evidencia en la isla durante las primeras décadas de este siglo un éxodo de la montaña a la costa. Las tres grandes ciudades-puertos: San Juan, Ponce y Mayagüez, acapararon el mayor crecimiento. San Juan, en donde se concentraba el poder administrativo y convergía gran parte del sistema ferroviario insular, atrajo el mayor desarrollo de los sectores de servicio y manufactura. Ya en la primera década del del siglo XX, la escasez de vivienda



para los trabajadores de San Juan se plantea como un problema serio. Como consecuencia, en este periodo cambia la composición demográfica de Santurce.

La población de Santurce aumentó de 5,840 habitantes en 1899 a 81,960 en 1930. La Tabla 5 ilustra, por décadas, este crecimiento poblacional. La tasa promedio de crecimiento anual del sector fue de 14.4% a diferencia de la del antiguo centro de San Juan que aumentó el 0.5%.

**TABLA 5**

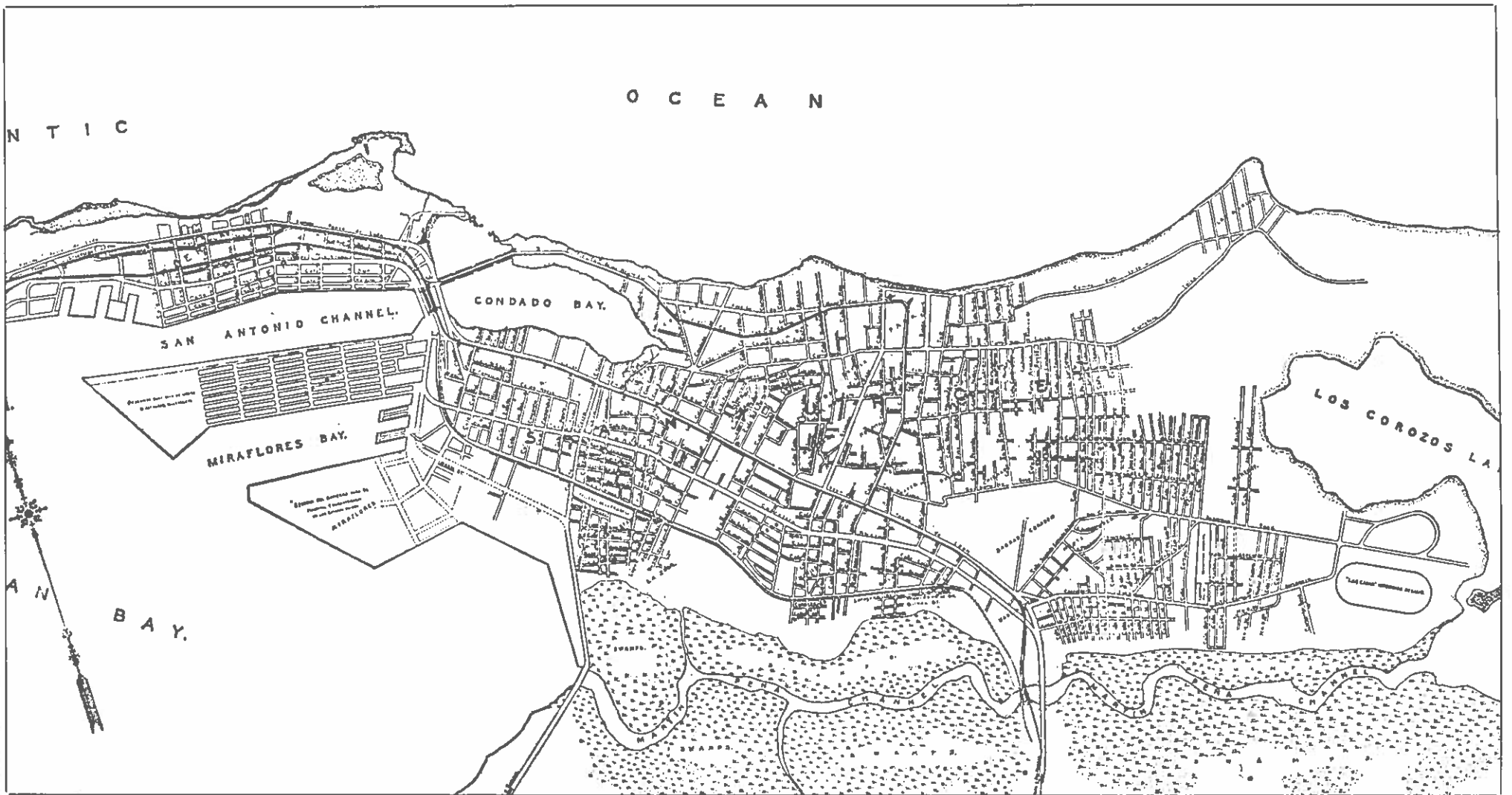
**Población de Santurce, 1899-1930**

Año	Población
1899	5,840
1910	17,338
1920	35,096
1930	81,960

FUENTE: Censos de población, 1910, 1940.

Tras un análisis de la cartografía de esos años, es evidente que Santurce experimenta un enorme desarrollo. El tejido urbano va ocupando el espacio de manera descontrolada y sin los beneficios de un plan pre-establecido. El plan de ensanche preparado en el último decenio de la dominación española no fue tomado en cuenta.

Hasta la década de 1930 se desarrollaron en Santurce, sobre todo al norte y al sur de la Avenida Ponce de León, una serie de sub-barrios cuya única característica común era su heterogeneidad. Siguiendo la topografía y la escasa red vial pre-existente se conformaron o densificaron al norte y al este de la avenida, sub-barrios eminentemente proletarios: Alto del Cabro, Campo Alegre, Condadito, Pozo del Hato, Bayola, Minillas, San Mateo, Pulguero, Chícharo, San Juan Moderno, Machuchal, Loíza, Seboruco, María Moczó, Herrera y parte de Barrio Obrero. Muchos de estos sub-barrios habían ido gestándose antes del periodo norteamericano, sobre todo los más cercanos a la carretera. Sin



Plano General de San Juan y Santurce 1928, The Porto Rico Railway Light and Power Co., *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*, AGPR. En este plano se ilustra una propuesta para la utilización de Isla Grande como facilidades portuarias y hospitalarias de la ciudad. Al oeste, el antiguo Campamento de Las Casas había sido desmantelado y en su lugar se había localizado un hipódromo.

embargo, alcanzaron su mayor desarrollo durante los primeros treinta años de este siglo.

Los sub-barrios de Sagrado Corazón, Monte Flores, El Condado y Parque, también al norte de la avenida, se definen en este periodo como hábitats privilegiados que aprovechan la topografía con vistas panorámicas o la localización en el litoral atlántico.

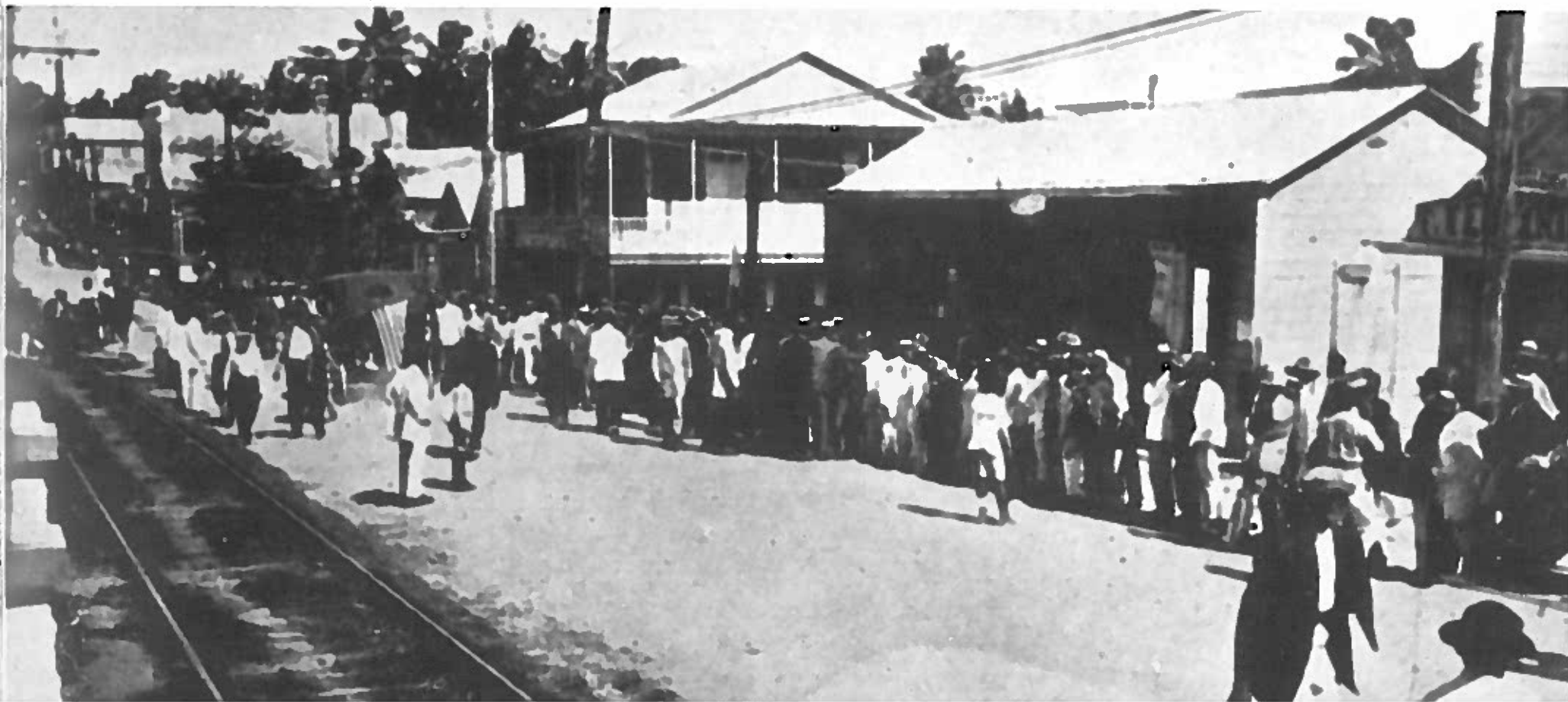
Hacia el sur de la avenida Ponce de León continuaron expandiéndose los sub-barrios eminentemente obreros de Gandul, Figueroa, Hipódromo, Melilla y Bolívar. El antiguo Alto del Olimpo, llamado ahora Miramar, se definió como un sub-barrio de familias acomodadas. La calle Olimpo mantuvo la toponimia original del sector.

Más al sur, al otro lado de la vía del tren, en la margen norte del Caño de Martín Peña, donde el mangle cubría los terrenos que eran considerados como marginales, comenzaron a desarrollarse los arrabales de Tras Talleres, Marruecos y parte de lo que luego se llamó Buenos Aires.

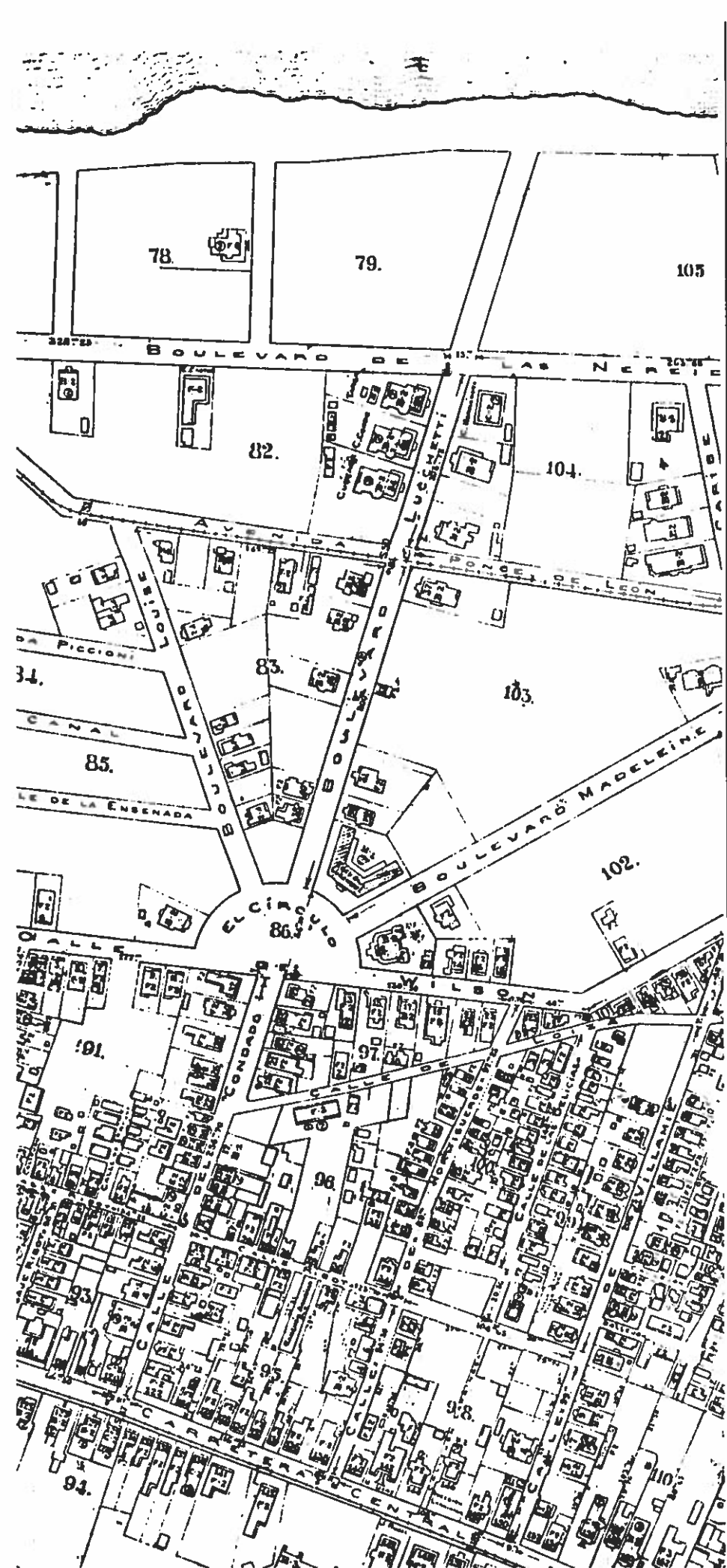
En los extremos este y oeste de Santurce los terrenos desocupados fueron utilizados por el Ejército de los Estados Unidos. El extremo este, en las márgenes de la Laguna San José/Corozas, fue ocupado durante la Primera Guerra Mundial por un gran campamento militar de entrenamiento. La Ley Jones aprobada por el Congreso en marzo de 1917, disponía conceder la ciudadanía norteamericana a todos los habitantes naturales de Puerto Rico que no la rechazaran expresamente en un término de seis meses. Con la nueva ciudadanía, los puertorriqueños se vieron involucrados directamente en el conflicto bélico y el ejército norteamericano necesitó un campamento de entrenamiento para los puertorriqueños reclutados. La ocupación de esta enorme extensión de Santurce para el campamento llamado Las Casas, determinó posteriormente el patrón de desarrollo urbano en el área.

Al otro extremo del territorio, en el oeste, comenzó el relleno en gran escala del sector de mangle conocido

Avenida Ponce de León 1914, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.







Plano del sector parada 18 y El Condado 1917-18, The Porto Rico Board of Fire Underwriters, AGPR.

como Isla Grande, incluida la antigua isleta de Miraflores. Allí se ubicó el aeropuerto militar y civil de la ciudad. El resto de los terrenos rellenados se convirtieron en otra base militar. Una y otra vez, ahora bajo el nuevo régimen, las consideraciones militares influyeron claramente en la ocupación espacial y la estructura urbana de Santurce.



Vista aérea del aeropuerto de Isla Grande 1939, *National Geographic Magazine*.



Parada militar en el Campamento Las Casas 1918, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Tranvía eléctrico en el Parque Borinquen c.1910, AGPR.

### **El tranvía de vapor se transforma en el “trolley” eléctrico**

En la primera década del siglo XX se reemplaza el tranvía de vapor por el eléctrico. Así se regulariza más eficazmente el sistema de transporte público que refuerza el eje central de la Avenida Ponce de León. El patrón en secuencia de paradas se hace más evidente en este periodo. Con el propósito de servir las áreas residenciales privilegiadas del litoral atlántico, se inaugura, casi simultáneamente con la urbanización del Condado, una nueva línea del tranvía. Este nuevo ramal entraba al área del Condado por el nuevo acceso del puente “Dos Hermanos” construido entre otras cosas para ese propósito. La nueva línea atravesaba el área por lo que hoy se conoce como Avenida Ashford y Avenida Magdalena hasta el Parque Borinquen en el extremo este de la nueva urbanización. Desde allí seguía la alineación norte-sur de la calle Del Parque hasta empalmar con la línea principal en la Avenida Ponce de León.

Entre 1900 y 1930 se definen y consolidan cuatro sectores o “paradas” como puntos nodales de Santurce: 1) Sector de la parada 15, en la intersección de la calle Cerra con Ponce de León —este sector era el área de “salida” hacia Bayamón—; 2) sector de la parada 17, antes conocido como Alto de la Ollería, en la intersección de la calle

Condado y Ponce de León, era el sector de conexión entre el eje central y la urbanización del Condado; 3) sector de la parada 22, en la intersección de la Ponce de León con la nueva conexión norte-sur llamada calle De Diego —hacia el norte, entre esta calle y la Del Parque se construyó el complejo hospitalario de la ciudad—; 4) sector parada 27 en la intersección de la Avenida Ponce de León con las calles Sagrado Corazón y Avenida Borinquen —en este punto se integran las vías de acceso del sur-este de Santurce con el eje central.

Las líneas del tranvía fueron complementadas por líneas privadas de autobuses que sustituyeron los antiguos ómnibus de tracción animal. También el automóvil privado se convirtió en un instrumento importante de transporte que más adelante requeriría la expansión de la red vial en el área. Siguiendo en parte una de las recomendaciones del “Plan de Ensanche” de 1892, se construyó la Avenida Fernández Juncos como una nueva avenida paralela al sur de la Avenida Ponce de León. El aumento del transporte había terminado por saturar el tránsito de atravesamiento en la tradicional “carretera central” y se necesitaba urgentemente una nueva vía este-oeste en ese corredor central.

PRIMERA SECCION

OCEANO AT

NM

PUNTA DE LOS HERMANOS

M  
Z  
S  
F  
Z  
A  
D  
A  
D  
E  
L  
C  
O  
N  
D

70

75

24

25



No. 9  
GENERAL PLAN OF SANTURCE

(FIRST SECTION)

THE PROPERTY OF  
THE PORTO RICO BOARD OF FIRE UNDERWRITERS

SCALE 1:2000

APPROVED

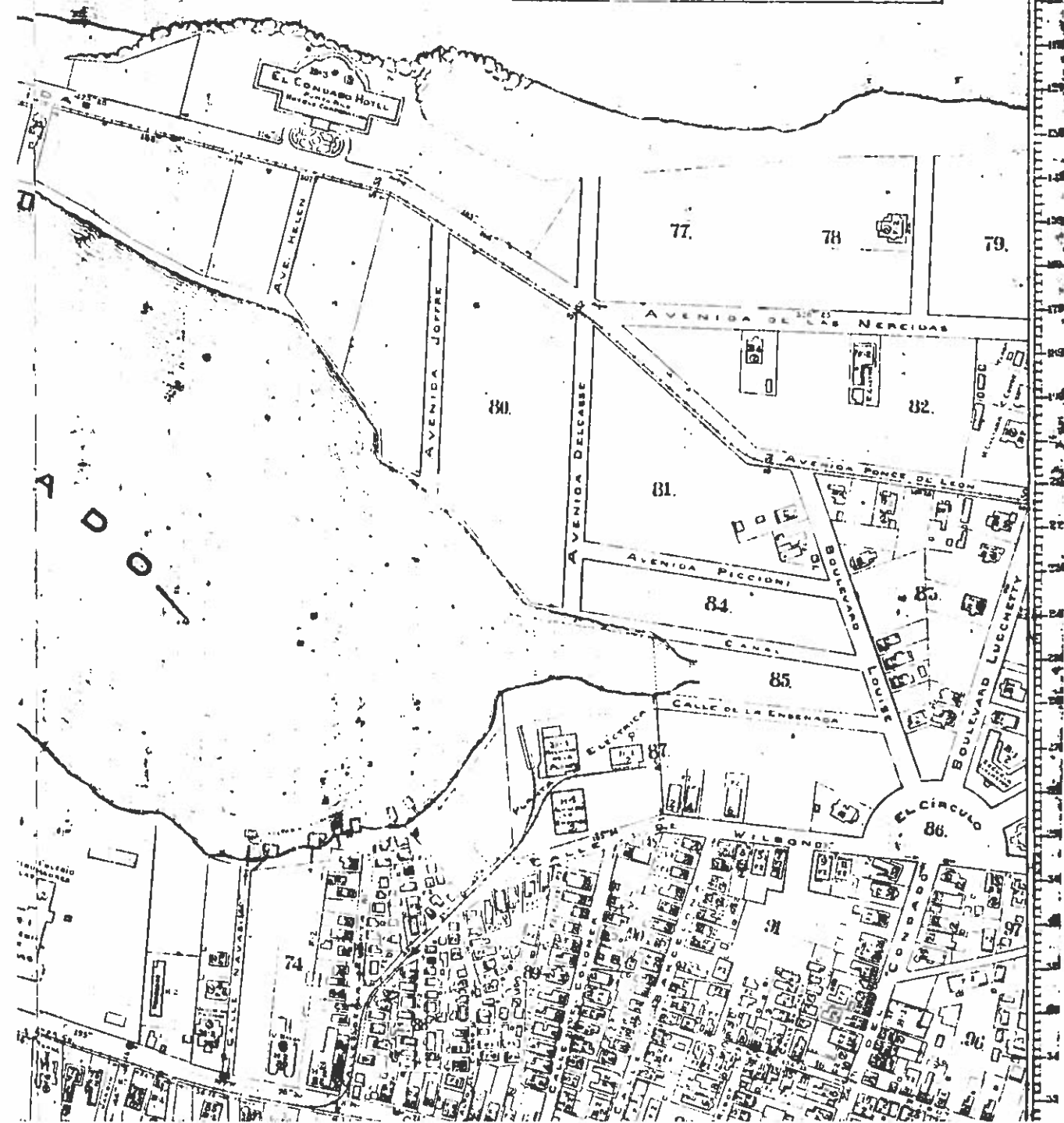
Aug 30, 1917.

*Jose N. Nino*  
SECRETARY

*Albert Lee*  
CHAIRMAN



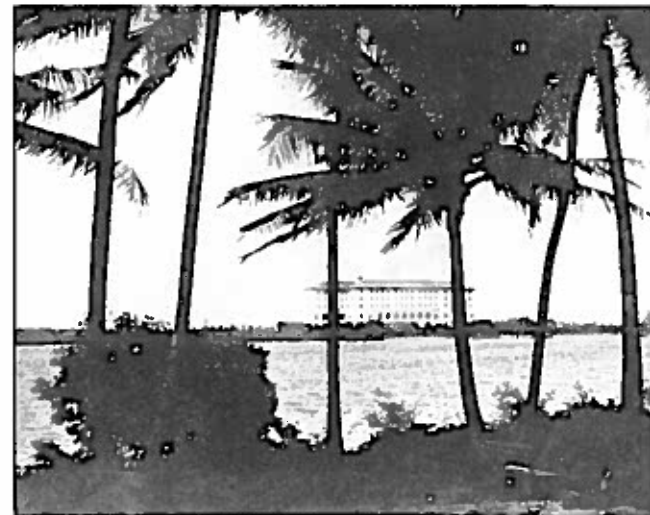
LANTICO



Avenida Las Nereidas (hoy Ashford) mirando hacia el Puente Dos Hermanos 1917, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Residencia Lucchetti diseñada por el arquitecto Antonín Nechodoma 1923, *The Book of Porto Rico*.

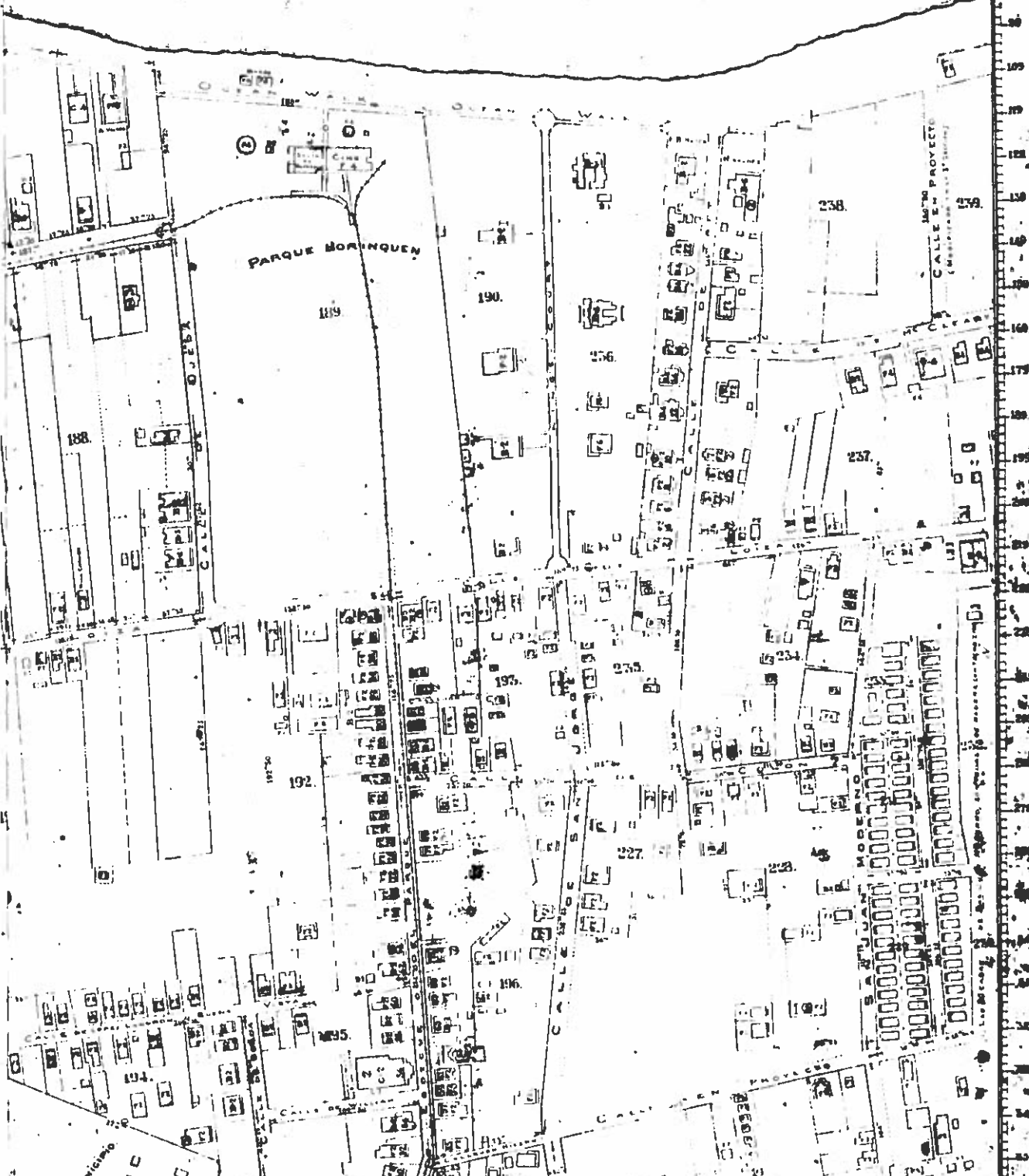


Hotel Condado Vanderbilt a través de la Laguna del Condado 1923, *The Book of Porto Rico*.



SEGUNDA SECCION

NTICO



Tranvía eléctrico c.1910, AGPR.



Línea de autobuses San Juan-Santurce 1918, *El Gráfico*, BGUPR.



Estación de servicio automotriz 1917, (sector parada 17), *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Establecimiento comercial 1929, (sector parada 17), *El Gráfico*, BGUPR.

## Construcción de vivienda

En las primeras tres décadas de este siglo Santurce experimenta un acelerado crecimiento de la construcción de vivienda en los diferentes sub-barrios. La mayoría de los edificios residenciales de importancia arquitectónica y de los múltiples ejemplos de arquitectura popular o vernácula de carácter caribeño que se conservan y se consideran hoy como el mejor patrimonio arquitectónico de Santurce, se construyó en ese periodo. Son estas estructuras, por su calidad en unos casos, por su concentración o cantidad en otros, las que mejor definen a Santurce como un área de

importancia en lo que a recursos histórico-arquitectónicos se refiere.

No obstante, la construcción en Santurce no logra un sentido de tejido continuo. Este fenómeno se debe a dos factores relacionados entre sí. Por un lado no existía un plan de ordenación, lo cual propició que el sector privado construyera guiado principalmente por las fuerzas del mercado. Por otro lado, se generalizaron los modelos de vivienda individual —el bungalow de madera y las versiones tropicales de tipo “cottage”—.



Avenida Ponce de León 1916, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Calle Tres Hermanos 1986.



Preciosos “cottages” de cemento armado, acabados en todo lujo, y construidos recientemente en uno de los sitios más pintorescos y aristocráticos de Santurce, al lado del Parque, y a unos 90 metros de la playa de banos. Nuestro amigo el señor don E. Carrión, de esta ciudad, tiene en venta esta propiedad.

Viviendas unifamiliares 1918, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.

**Solares en Santurce**  
**CERCA DEL PARQUE**  
**BARATOS.**  
**AL CONTADO O A PLAZOS.**  
**DE 300 HASTA 2.000 METROS.**  
DIRIJASE A  
**HORACIO CORDERO**  
o **HENRY W. DOOLEY.**  
No. 8 TETUAN ST. PUERTO RICO.

Anuncio en *Puerto Rico Ilustrado* 1915,  
BGPR.

Como ya apuntamos, el antiguo Alto del Olimpo, llamado ahora Miramar, se convierte en un hábitat burgués. Las clases dominantes van ocupando además el litoral atlántico construyendo casas unifamiliares en urbanizaciones provistas de una nueva línea de tranvía eléctrico y otras facilidades de infraestructura. Ya en 1908, dos empresarios norteamericanos urbanizaron la finca del Condado, 150 cuerdas al norte de Santurce. El Condado se convierte en un típico "streetcar suburb" al estilo norteamericano. Así las antiguas intervenciones privadas de pequeña escala,

Miramar c.1910, AGPR.



Paseo del litoral atlántico c.1910, AGPR.



Borinquen Park, near San Juan, Puerto Rico

que habían conformado el ambiente de la carretera y sus conexiones perpendiculares, se transforman en intervenciones a gran escala. El tejido urbano del Viejo San Juan no reaparece en los asentamientos de Santurce. El plano de urbanización del sector del Condado sirvió de modelo para la expansión sucesiva hacia el este en el litoral costero. Los conceptos de "parques residenciales" con el "confort tropical" se adoptan en Santurce como la moda para la vivienda de las clases dominantes.

Residencia (sector parada 26) 1914, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Uno de los famosos automóviles "Pierce-Arrow" de don Federico Calaf, frente a la residencia de don Ricardo Llorens, en Santurce.



### Otras construcciones en Santurce

Paralelamente, el gobierno insular inicia un masivo programa de construcción de escuelas, hospitales y otros edificios institucionales en Santurce. A falta de un plan integral de ordenación, estos edificios se distribuyen por el territorio de Santurce sin crear un centro cívico en el área. Prevalció el desarrollo lineal pre-establecido por la antigua carretera, convertida en avenida. La construcción de la otra avenida paralela al sur —Ave. Fernández Juncos— reforzó este patrón.

El grupo más numeroso de estas edificaciones institucionales es el de las escuelas —lo que refleja la necesidad urgente de servir a una creciente población de edad escolar que llegaba a Santurce—. Siguiendo la tendencia del antiguo régimen se ubican las instituciones de enseñanza a lo largo de la carretera central, se construyen varias escuelas alineadas en los principales ejes de circulación. La Escuela Labra (1917-18) se localiza al sur de la Avenida Ponce de León en el sector antiguamente conocido como Hormigueros. La “Alta Escuela” o Escuela Superior de Santurce se ubica en la antigua residencia de Látimer en el “Alto” del mismo nombre. Más tarde, aprovechando el tamaño considerable de la finca, esa estructura es demolida y se construye la Nueva Escuela Superior Central (1923). Como instituciones de educación religiosa se construyen al norte de dicha Avenida, el Colegio Central Hijas de la Caridad y el Colegio del Sagrado Corazón de Jesús.



Escuela Rafael Cordero 1923, *The Book of Porto Rico*.

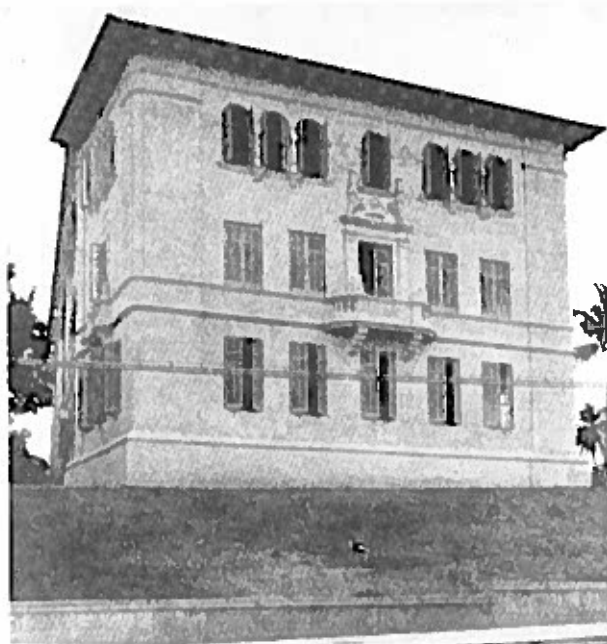


Estudiantes de la “Alta Escuela” en huelga 1915, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.

### INAUGURACION DE UNA HERMOSA ESCUELA EN SANTURCE



Escuela Labra 1917, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Escuela Central en construcción 1923, *The Book of Porto Rico*.

**EL FIN DEL AÑO ESCOLAR.--LOS VENCEDORES**



Alumnas graduadas en la "Central High School."

Escuela Central 1916, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.

En la foto superior derecha aparecen los estudiantes graduados de la Escuela Central cuando aún se encontraba en pie la antigua residencia de Latimer. Esta fue demolida para la construcción de la escuela existente.



Fachada Escuela Central 1923, *The Book of Port Rico*.

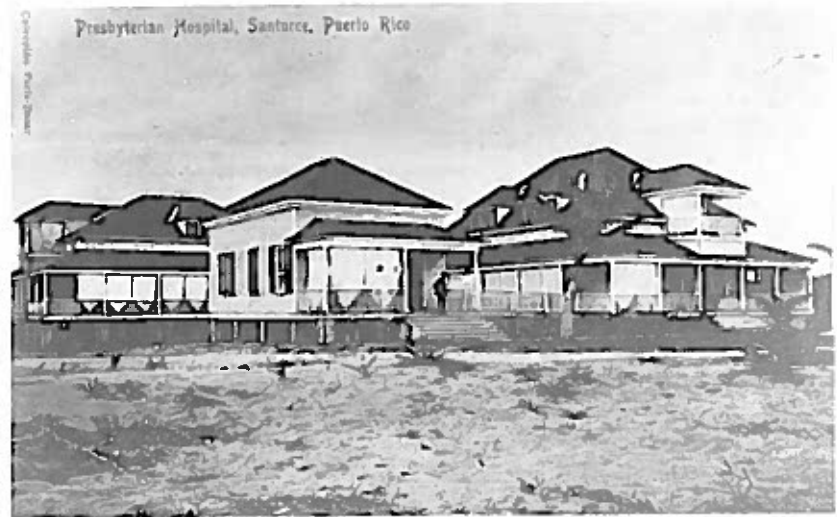
Fuera del eje central de la Avenida Ponce de León fueron edificadas, entre otras, estas escuelas: la Lucchetti, en la nueva urbanización del Condado; la Rafael Cordero construida antes que la Avenida Fernández Juncos; la Ruiz Belvis y la Luis Muñoz Rivera en la Avenida Fernández Juncos; la Padre Rufo en la calle Del Parque; la Emilio Castelar en la calle del mismo nombre. Se erigieron también escuelas privadas como la antigua “Escuela Central”, hoy Perpetuo Socorro, en Miramar. Esta notable cantidad de escuelas debería ser objeto de estudio particular ya que, aparte de su valor histórico-social y sus valores estéticos individuales, en conjunto constituyen uno de los recursos arquitectónicos más elocuentes del área de Santurce. Conforman una agrupación monumental temática en donde se puede examinar, en un solo sector urbano, la evolución de la construcción de este tipo de edificios institucionales en el país.

Otro conjunto de estos edificios construidos en este periodo es el de las instituciones hospitalarias. En una finca interior, al este de la calle Del Parque, se localizó el complejo hospitalario del municipio que funcionó allí hasta que fue trasladado al actual Centro Médico en Río Piedras.



Hospital Municipal, *El Libro de Oro de Puerto Rico*.

Hospital Presbiteriano c.1910, AGPR.



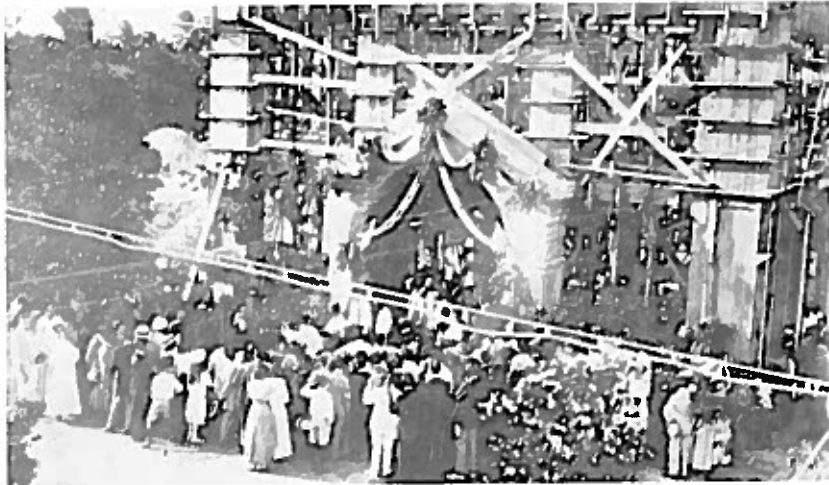
Hospital Presbiteriano 1917, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Un aspecto de la nueva casa que ocupa el "Hospital Presbiteriano" en Santurce, la cual fué inaugurada con un magnífico acto, al que asistió numerosa y distinguida concurrencia, el día 29 del actual.

Hospital Presbiteriano 1986.





Iglesia del Perpetuo Socorro en Miramar 1916, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Iglesia del Perpetuo Socorro 1917, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Cine en la Avenida Ponce de León en Miramar.

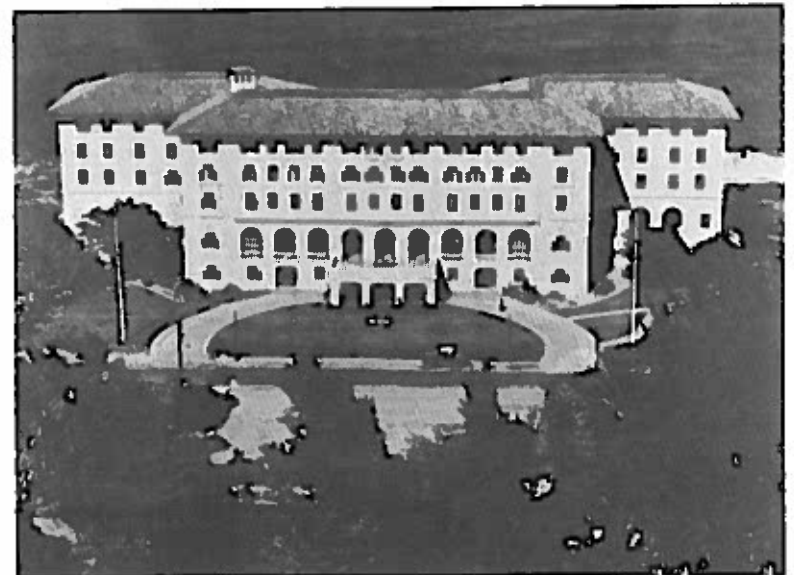
El complejo constaba del Hospital de Medicina —que era el edificio principal—, el Hospital de Cirugía, un asilo de dementes y dos edificios de administración. De estos edificios originales, cartografiados en el 1918, solo quedan en pie las pilastras de entrada al complejo. De los hospitales privados construidos a principios de siglo, el más importante fue el antiguo Hospital Presbiteriano, ubicado en el litoral atlántico; su estructura era de madera y más tarde, en 1917, fue reconstruida en hormigón.

Otro edificio institucional importante de este periodo es la Plaza del Mercado de Santurce. La localización de ésta, cercana al antiguo Alto de Látimer, coincidió con la recomendación hecha en el plan de ensanche de fin del siglo pasado.

En algunos sectores céntricos también se ubicaron complejos gubernamentales de administración. La burocracia estatal en aumento necesitaba nuevos edificios donde albergarse. Entonces se levanta en Santurce el complejo de edificios del Departamento de Agricultura.

También durante las tres décadas que nos ocupan comenzó el desarrollo turístico en el área del Condado con la construcción del Hotel Condado Vanderbilt.

Hotel Condado Vanderbilt en El Condado.

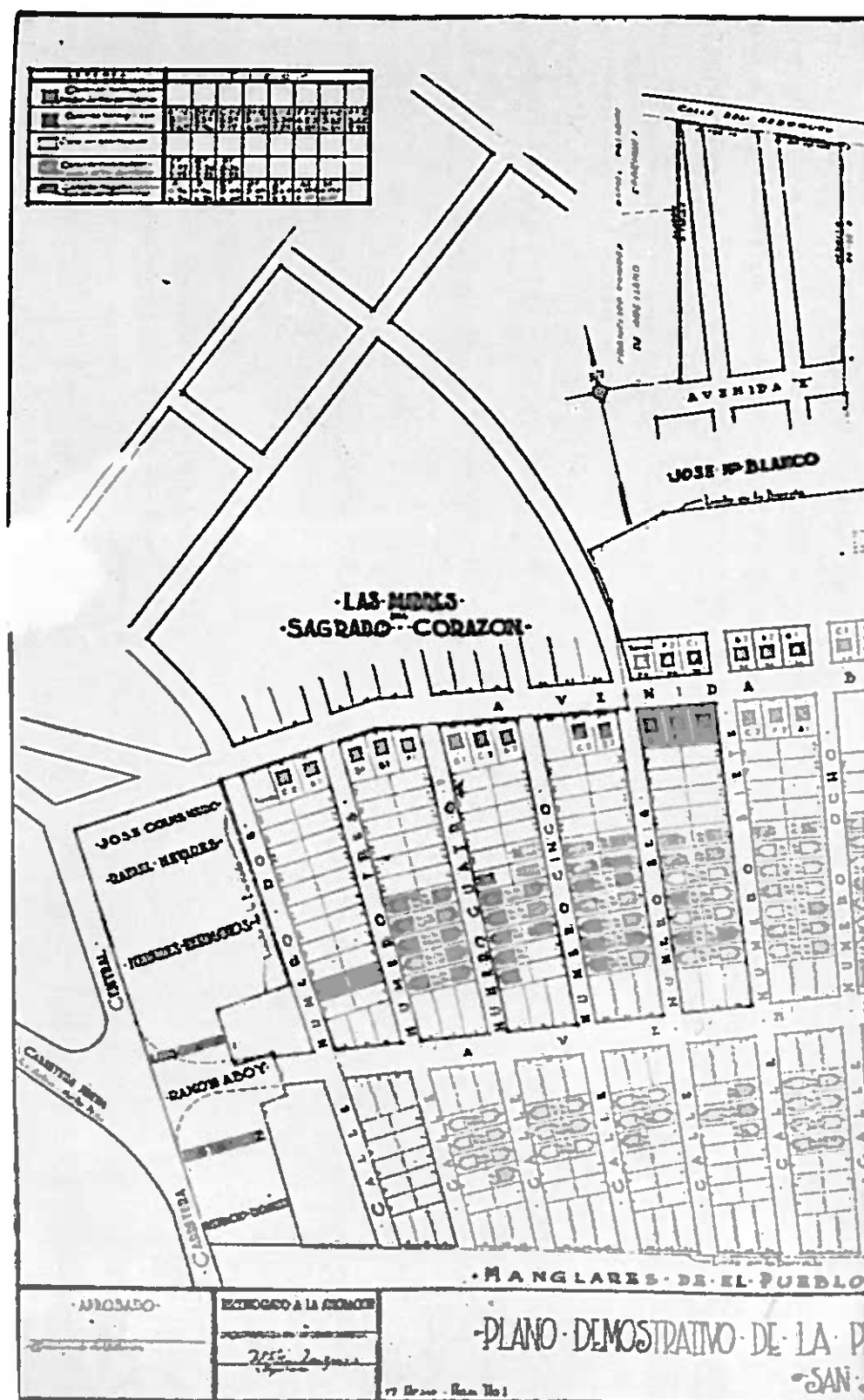


Al sureste de Santurce se inicia en este periodo el desarrollo de Barrio Obrero. Este proyecto fue gestionado y dirigido por la "Comisión de Hogares Seguros" creada por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico. Entre otras cosas, la ley autorizaba "la construcción de casas para artesanos y obreros con fondos de El Pueblo de Puerto Rico; proveer el arrendamiento de las mismas, con derecho a propiedad; para mejorar las condiciones sanitarias de los terrenos de El Pueblo de Puerto Rico que sean seleccionados para la construcción de dichas casas..." (Esteves 1925: 487). El diseño del proyecto incluía la lotificación de solares destinados para la construcción de viviendas de madera o de concreto.

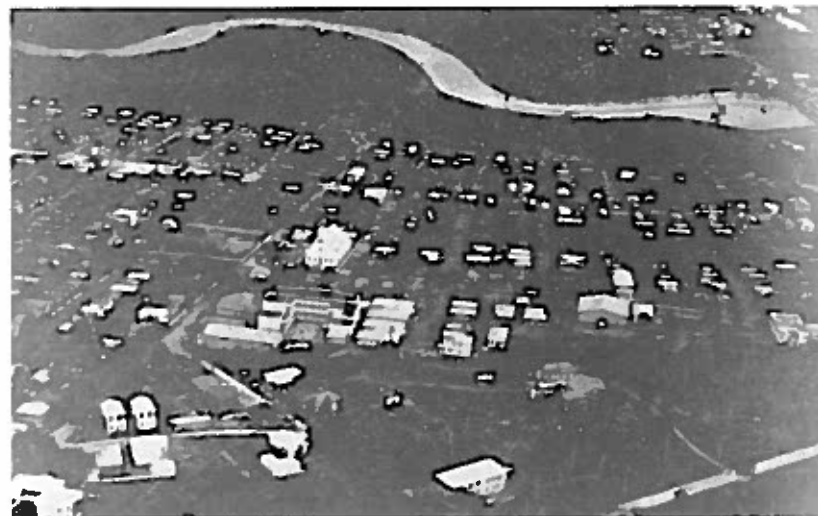
El desarrollo de Barrio Obrero en la década de 1920 merece ser estudiado en detalle. El establecimiento por parte del sector público de una comunidad diseñada integralmente como una unidad urbana, incluyendo su equipamiento social e infraestructura, fue un precedente en la planificación urbana de Puerto Rico.



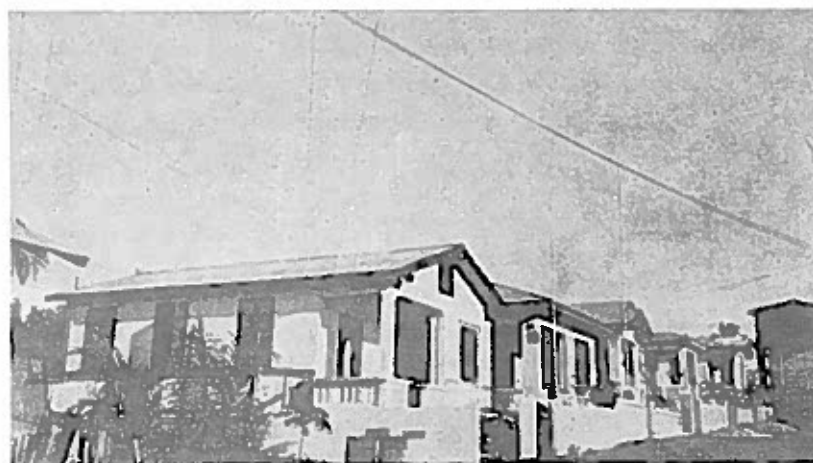
Vivienda en Barrio Obrero 1923, *The Book of Porto Rico*.



Plano de Barrio Obrero 1925, *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*, AGPR.



Vista de Barrio Obrero, en el centro la Escuela Asenjo y al fondo el Caño de Martín Peña, 1929, *El Gráfico*, BGUPR.



Modelo de casas en Barrio Obrero 1925, *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*, AGPR.



Vista panorámica de Barrio Obrero 1923, *The Book of Porto Rico*.

### **Máxima ocupación del área de Santurce, 1930-1950**

A partir de la década de 1930 hasta la de 1950 (fecha en que termina el periodo en estudio), el modelo económico agrario de Puerto Rico, basado en la exportación del azúcar, se deteriora considerablemente. En esta época se agudizan las contradicciones económicas y urbanas en la sociedad puertorriqueña. La emigración de las zonas rurales se hace mayor, mientras que la incipiente industrialización concentrada en las áreas urbanas confronta serios problemas de absorción de la fuerza de trabajo. En este periodo los arrabales del municipio de San Juan alcanzan su máxima expansión física como áreas completamente pauperizadas. Este problema adquirió particular gravedad en Santurce.

La ocupación espacial de Santurce durante este periodo se caracteriza por el desarrollo de un inmenso sistema de arrabales en todo el sur y el este de la península. Es durante este periodo cuando se ocupan por primera vez las áreas marginales cubiertas por los antiguos bosques de mangle que habían contenido la expansión del tejido urbano en la periferia sur y este de Santurce. En estas décadas se ocupa la totalidad del territorio de Santurce. En las áreas recién ocupadas los arrabales llegaron a expandirse tanto que dominaron la fisonomía del paisaje urbano.



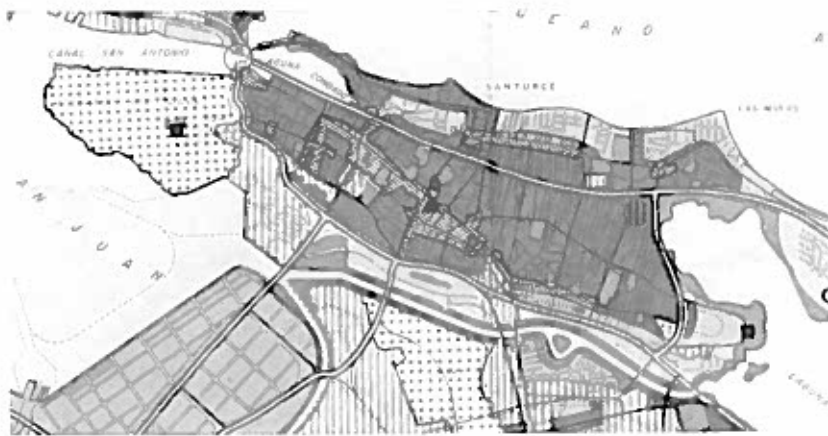
Santurce 1936, Mapa de Suelos (detalle), BGUPR.



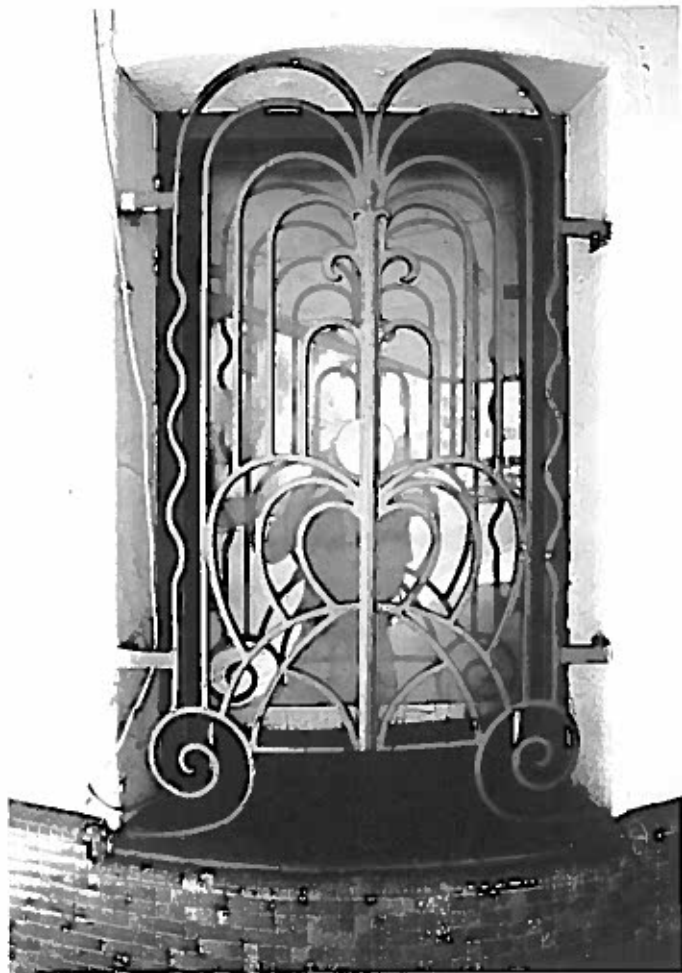
Arrabales al noroeste del Caño de Martín Peña c.1950, JP.







Plan Regional Area Metropolitana de San Juan (detalle) 1956, JP.



Detalle de la taquilla del teatro Riviera en la calle Loiza, 1986.

La población de Santurce ascendió de 81,960 en 1930 a 133,091 en 1940. Esta última cifra representaba más de un 70 por ciento de la población municipal. En 1950 Santurce alcanzó la mayor población en su historia, 195,007 personas. Según Stevens (1977) la mitad de la población de Santurce en ese año vivía en áreas de arrabal. En otras palabras, entre 90,000 y 100,000 personas ocupaban estas áreas de pobreza extrema.

La ocupación espacial del territorio hacia el noreste se completa entre 1930 y 1950 con el desarrollo de los subbarrios de Ocean Park —donde se rellena la antigua ciénaga de Machuchal cartografiada desde el siglo XVIII— y Las Marías, ambos de carácter privilegiado. También se desarrollan subbarrios de bajos ingresos: Villa Palmeras, Shangai, Merhoff, Las Palmas, Las Casas y parte de Barrio Obrero. Estos ocupan la parte este de lo que antes se conocía como el sector de Seboruco. Al sur de la Avenida Ponce de León, en los extensos manglares rellenados por sus ocupantes, se desarrollan otros barrios de escasos ingresos: Tras Talleres, La Zona, Marruecos y Buenos Aires.

Al igual que en el periodo anterior (1900-1930) el crecimiento de Santurce en este periodo (1930-1950) se da sin llevarse a cabo un mejoramiento considerable de la red vial ni del resto de las infraestructuras de apoyo. El área, hipertrofiada, prácticamente colapsa. El gobierno se ve en la necesidad urgente de intervenir directamente para tratar de resolver los enormes problemas de una urbanización descontrolada. En este periodo se crean los organismos oficiales encargados de implantar planes de ordenación urbana. Sin embargo, Santurce no tiene un plan hasta el 1956 cuando la Junta de Planificación publica el “Plan Regional del Area Metropolitana de San Juan”.

Entre 1930 y 1950 los edificios comerciales e institucionales reemplazan precipitadamente las estructuras residenciales. Las antiguas “quintas” a lo largo de la Avenida Ponce de León van desapareciendo ante el acelerado proceso de especulación.



Puente de Martín Peña en construcción c.1938.



Detalle de pilastra del Puente de Martín Peña 1986.

En esta época se construyeron en Santurce una gran cantidad de edificios de tipo "Art Deco". Estos edificios conforman un conjunto numeroso de notables muestras arquitectónicas en el área. Sería valioso realizar un inventario temático de este estilo arquitectónico.

Una interesante muestra de este estilo en ingeniería civil es el puente de Martín Peña. Entre 1938 y 1939 es demolido el antiguo puente de mampostería y reemplazado por el actual. Su estilo "Art Deco" y su valor histórico definen esta estructura como una de las más importantes de este periodo.

1. La ermita fue mencionada por primera vez por el Obispo Sebastián Lorenzo Pizarro en 1729-30.
2. El historiador Iñigo Abbad y Lasierra describe el pequeño asentamiento en 1788 de la manera siguiente: "El pueblo que se compone de once casas pajizas y la iglesia, está situado cerca de la mar: el resto de los vecinos, que asciende a 168, con 648 almas, viven en sus haciendas que cultivan en una península que forman la mar de afuera, la bahía de Puerto Rico y el Caño de Martín Peña..." Abbad y Lasierra (1971:119).
3. En 1872, Jorge Látimer, de 57 años de edad, sometió una petición para que se le concediera el título de "Conde de San Isidro", nombre de su hacienda en Loíza. Según la lista de atributos que sometiera, era un prominente hombre de negocios relacionados con las finanzas y el comercio de exportación e importación, dueño de un ingenio azucarero en Loíza y de una hacienda ganadera. Durante 14 años había sido cónsul de los E.E.U.U. en San Juan y también lo había sido de Austria-Hungría y los Países Bajos. La Corona le denegó la petición en Madrid el 11 de diciembre de 1872. (AHN, Madrid, Ultramar, Hacienda, Leg. 1112/67).
4. En 1896 este camino, todavía en uso, se conocía como el pasaje de Seboruco y unía la laguna de Corozas y la iglesia de San Mateo. (AGPR, Fondo: Obras Públicas, Serie: Caminos Vecinales, Leg. 62, Caja 1452).
5. En 1893 se enumeró un total de cinco carnicerías en Santurce.
6. En junio de 1889, el arquitecto municipal Patricio de Bolomburu ya había señalado el importante papel de la carretera como un punto de partida para el trazado ulterior de las calles de Santurce.
7. Esta copia inconclusa no tiene fecha ni firma, pero sin duda corresponde al susodicho inventario. Ya que ésta es la única copia existente de tan importante documento, y puesto que está muy deteriorada, debería restaurarse y copiarse lo antes posible.
8. No está claro si las tasas contributivas incluían el total de los jefes de familia de Santurce o sólo a los que pagaban impuestos.





Litoral atlántico, sector El Condado c.1890, foto Feliciano Alonso, AGPR.



Litoral atlántico, sector El Condado c.1975, tarjeta postal, Mike Roberts Color Productions.

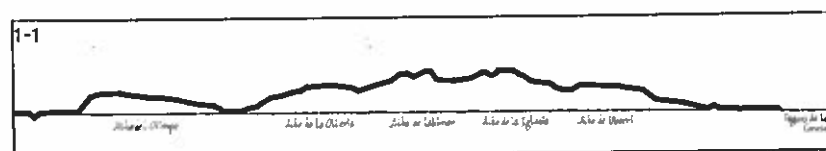
**H**asta aquí hemos descrito el desarrollo urbano de Santurce desde sus comienzos hasta 1950. La historia de este desarrollo es poco conocida y este trabajo representa sólo el inicio de ese proceso de re-conocimiento en el que necesariamente tendrán que involucrarse más personas para que se pueda completar. La tarea está iniciada. Santurce se transforma, se transformó y seguirá transformándose. Este proceso inevitable y dinámico puede ocurrir lentamente a través de sucesivas modificaciones, como ocurrió hasta el inicio del presente siglo, o puede ocurrir violentamente como en el Santurce más reciente. Sin embargo, dentro de ese contexto de cambio no podemos olvidar la rica herencia y la experiencia urbanística acumulada en el sector.

Creemos que la historia urbana hay que incorporarla en el proceso de planificación. Es imprescindible conocer y aprender de las experiencias pasadas para poder planificar el futuro. Ahora, teniendo en cuenta la historia urbana de Santurce pasamos a la segunda parte de este trabajo que es delimitar y definir a Santurce en áreas o subsectores a base de una serie de criterios y parámetros que sean útiles para establecer prioridades en cuanto a futuros estudios particulares. No es el propósito de este estudio decidir o determinar qué estudios deban realizarse y en qué orden, sino hacer recomendaciones para que sean valorizadas —según sus objetivos, metas y recursos— por aquellas instituciones o individuos dedicados tanto al quehacer de la preservación y difusión de los valores histórico-culturales del país, como a la ordenación, la reglamentación y la planificación urbanas.

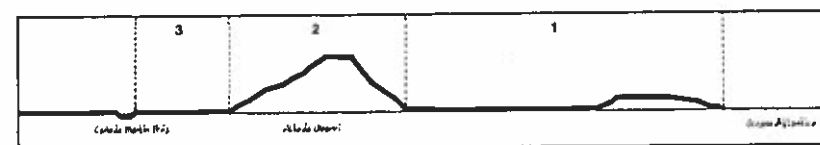
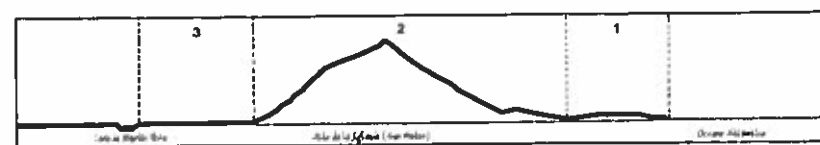
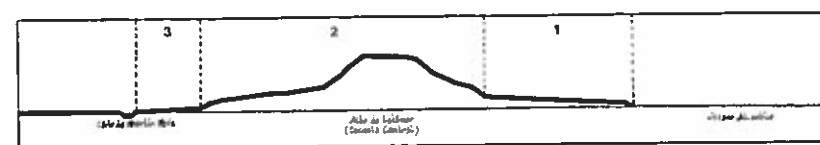
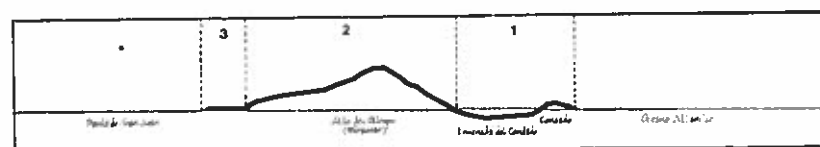
### Zonas geográficas-naturales de Santurce

Geográficamente Cangrejos se compone de tres zonas principales: 1) Zona Norte o Litoral Costero, 2) Zona Central o Colinas, y 3) Zona Sur u Orilla del Caño. Estas son paralelas entre sí y elongadas en su eje este-oeste.

En la Zona Central las características físico-naturales permitieron la alineación de la carretera principal que unió la Isleta de San Juan con el resto de la Isla. Su topografía se puntualiza en cinco colinas en las que se comenzó la ocupación cronológica del territorio de Santurce y desde las cuales se establecieron los conectores perpendiculares a la carretera principal, que hoy en día es la Avenida Ponce de León.



Sección longitudinal (este-oeste).



Zonas geográficas en secciones transversales (norte-sur).

Las Zonas Norte y Sur, dada su escasa elevación topográfica y la vegetación de manglares y ciénagas, no tuvieron presión de desarrollo hasta tarde en el proceso de ocupación del territorio bajo estudio.

Los límites de estas tres zonas se han ido redefiniendo a través de la historia por la directa intervención del hombre, que a veces ha reforzado y otras no ha tomado en cuenta estas características geográficas.

El límite entre la Zona Central y la Zona Sur se refuerza estructuralmente con el establecimiento de la línea del ferrocarril en la década de 1880. Mucho después de desaparecido el ferrocarril se restituye este límite al construirse el Expreso Muñoz Rivera en lo que fue el límite del manglar al sur.

La frontera entre las zonas Norte y Central estuvo necesariamente marcada por sus características geográficas naturales, tales como la vegetación y topografía. El camino a Loíza la estructuró hasta que fue construida la avenida Baldorioty de Castro. Esta vía reestructuró el límite de estas dos zonas, dividiendo comunidades ya establecidas y creando una verdadera barrera física este-oeste entre el litoral costero y el área central.

Al definir los sectores y sub-áreas en que se subdivide Santurce contamos con las condiciones geográficas primarias como referencia. Además, consideramos el proceso de ocupación y de organización espacial del territorio por los distintos sectores sociales, es decir, tuvimos en cuenta tipologías, usos, actividades y acciones diversas de estos grupos sociales en el territorio a través del tiempo. El plano de sub-barrios de 1956 sirve para señalar la delimitación y para nombrar, de acuerdo con la toponimia tradicional, los sectores que hemos delimitado.

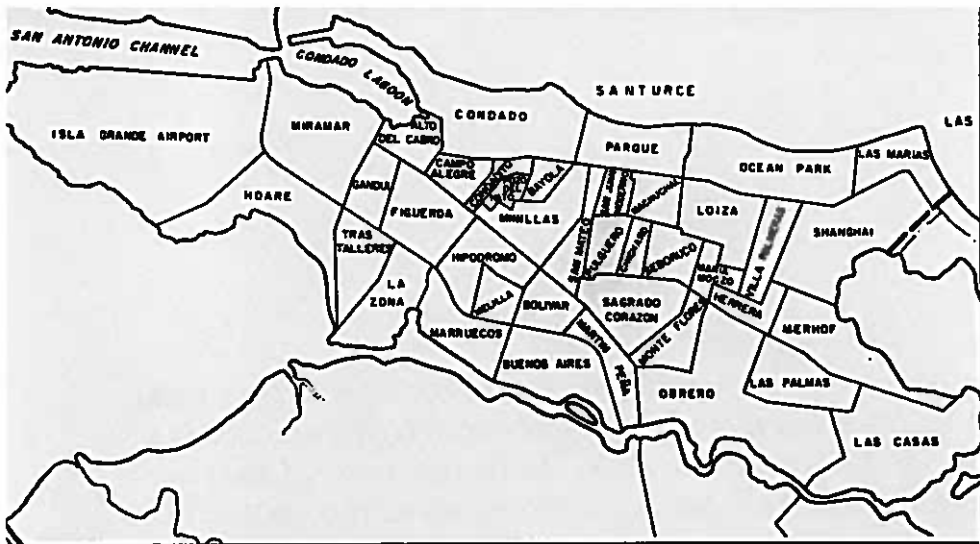
Estas situaciones y condiciones del pasado se superponen a las situaciones y condiciones del presente y subdividen a Santurce en una serie de áreas particulares que listamos y describimos a continuación.



Vista panorámica de los sectores de Miramar e Isla Grande/ Miraflores, c.1975, tarjeta postal, Movifoto.



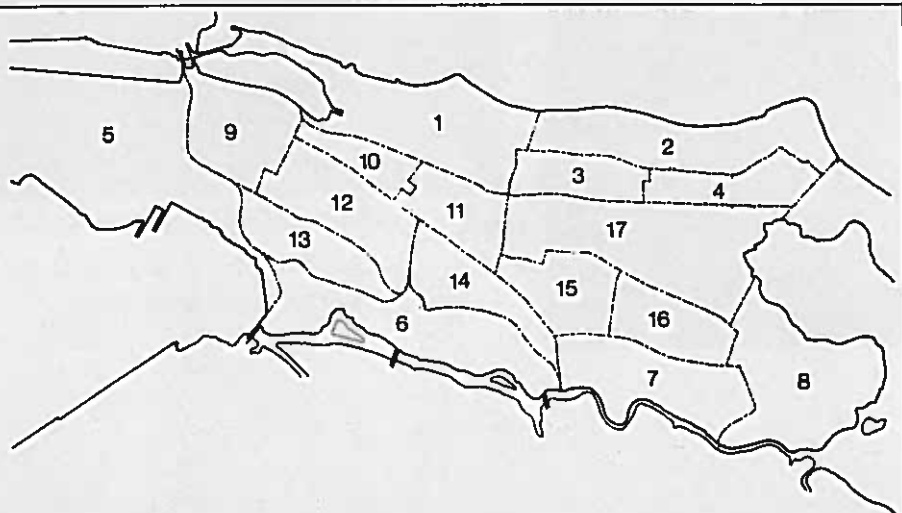
Vista panorámica del sector de El Condado, c. 1975, tarjeta postal. Dexter Press.



Sub-barrios de Santurce 1956, JP.

### Lista de sectores y sub-áreas

1. El Condado / Parque
2. Ocean Park / Las Marías
3. Loíza
4. Lloréns Torres
5. Isla Grande / Miraflores
6. Marruecos / Buenos Aires
7. Barrio Obrero
8. Las Casas
9. Miramar
10. Alto del Cabro / Campo Alegre
11. Minillas / San Mateo
12. Gandul / Hipodrómo
13. Tras Talleres / Figueroa / La Colectora
14. Bolívar / Martín Peña
15. Monteflores / Sagrado Corazón
16. Las Palmas
17. Villa Palmeras



### Descripción de los sectores y sub-áreas

#### Zona norte

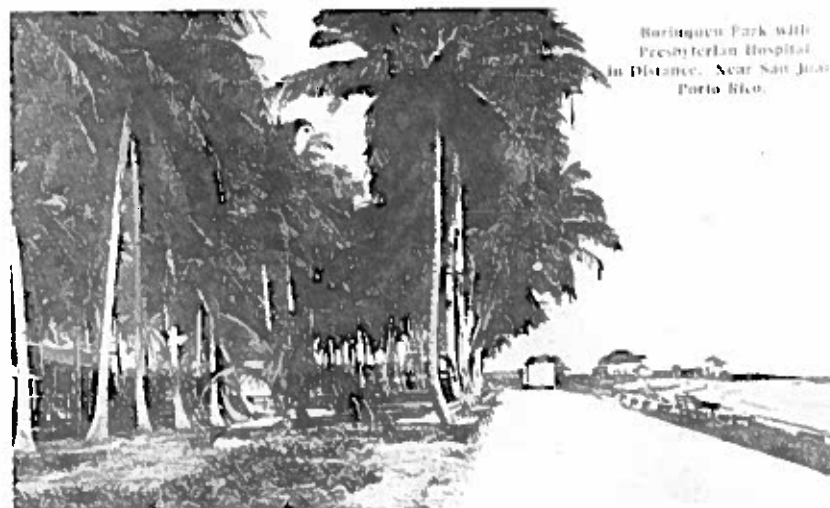
En la Zona Norte o Litoral Costero encontramos cuatro sectores definidos con cierta homogeneidad individual, estos son: El Condado/Parque, Ocean Park/Las Marías, Loíza y Llorens Torres.



#### Condado / Parque

Sector de aproximadamente 286 cuerdas. Limita al norte con el Océano Atlántico, al sur con la Laguna del Condado y el Expreso Baldorioty de Castro, al oeste con el Puente Dos Hermanos y al este su límite lo conforman las calles Taft y San Jorge. De uso primordialmente residencial, encontramos usos diversos tales como el turístico-hotelerero, comercial e institucional.

El Condado comienza su proceso de urbanización en 1908. El sector del Parque, que es posterior en su urbanización, conformó parte integral del Condado como lugar de recreo donde estaba ubicado el Parque Borinquen.



Paseo del litoral atlántico c.1910, AGPR.



Perduran y resaltan aún en este sector algunas de las grandes residencias construidas por renombrados arquitectos durante las primeras tres décadas de este siglo.

Este sector además cuenta con buenos ejemplos del "Art Deco" de las décadas de 1930 y 1940, tanto en residencias individuales como en edificios multipisos de apartamentos. Notables muestras arquitectónicas de distintas épocas todavía co-existen en El Condado de hoy. Ejemplos de esto son el Hotel Condado y el Hospital Presbiteriano, de finales de la década de 1910, y las escuelas Lucchetti y Robinson.

En este sector se están perdiendo continuamente y para siempre estructuras de gran valor arquitectónico debido a las presiones del mercado de bienes raíces. Cualquier estudio detallado del sector encontrará una buena referencia en el trabajo de inventario realizado por los estudiantes de la Escuela de Arquitectura en 1981-82 (Bobonis, et al.) sobre el Condado y Miramar. Desde esa fecha al presente, inclusive el periodo de nuestro estudio, han desaparecido sin remedio varias de esas estructuras.



Residencia Ashford 1986.



Edificio Miami 1986.



Calle Lucchetti núm.1361, julio de 1986.



Escuela Robinson 1986.



El Condado 1929, *El Grafico*, BGUPR.



Calle Lucchetti núm.1361, septiembre de 1986.



### *Ocean Park / Las Marías*

Es un sector de aproximadamente 223 cuerdas, que limita al norte con el Océano Atlántico, al sur con la calle Loíza (sin incluir la misma), al este con el límite municipal entre San Juan y Carolina, y al oeste con la calle Taft.

Gracias a que es un sector esencialmente residencial todavía se conservan buenos ejemplos de viviendas unifamiliares de las décadas entre 1930 y 1950, pertenecientes a los sectores privilegiados de entonces y de hoy. Aunque



Calle Taft 1986.

aún existen varias de estas viviendas de madera, prevalecen aquellas construidas en hormigón.

Este sector está compuesto por dos sub-áreas divididas por el Parque Barbosa: Punta Las Marías y Ocean Park, cuyo desarrollo fue posterior al de Punta Las Marías por sus limitaciones naturales (Ciénaga de Machuchal). Las hemos consolidado en un sector dada la morfología urbana, la tipología arquitectónica y las características socio-económicas que comparten.



### *Loíza*

Este sector de 94 cuerdas aproximadamente, fue segado del resto de lo que podríamos llamar su medio ambiente urbano al construirse en su lado sur la autopista Baldorioty de Castro que lo separó de Villa Palmeras. Antes de esa construcción muchas de las calles perpendiculares al sur de la Loíza continuaban ascendiendo sin interrupción hasta el antiguo camino del Seboruco, hoy Avenida Eduardo Conde.



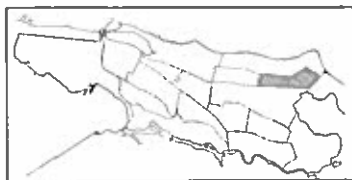
Residencia en la antigua urbanización "San Juan Moderno" 1986.

El sector Loíza limita al norte con la calle Loíza (parte integral del sector que data del siglo XVIII), al sur con el Expreso Baldorioty de Castro, al este con las calles Betances y Añasco, y al oeste con la calle San Jorge.

Aunque existen varias estructuras institucionales de valor arquitectónico-histórico ubicadas principalmente a lo largo de la calle Loíza, este sector se caracteriza por sus viviendas populares. Estas estructuras son esencialmente de madera, con algunos ejemplos que tienen el balcón en hormigón. Casi todas constan de una o dos plantas.

La concentración y calidad de estas residencias caracterizan al sector como uno de los mejores ejemplos de arquitectura vernácula santurcina de íntimas referencias caribeñas. Hemos encontrado también dos ejemplos de vivienda en “cuartería” o “ranchones”; en uno de estos dos casos apenas quedan unos muros de mampostería y el solar donde estaba ubicado el ranchón y el otro está ocupado por varias familias.

Se incluye en este sector lo que fue “San Juan Moderno”, un desarrollo privado de viviendas correspondiente a la segunda década de este siglo. Viviendas básicas unifamiliares de madera que aún cumplen su función y mantienen la tipología característica de aquel entonces y típica de los sectores populares de Santurce.



### *Lloréns Torres*

Hemos denominado este sector de 104 cuerdas con el nombre del residencial Luis Lloréns Torres (correspondiente a la década de 1950), que dentro de Santurce resalta por su tipología arquitectónica, por su morfología urbana y

Residencial Lloréns Torres 1952, Picó (1952:73).



Edificio de vivienda multifamiliar 1986.

por sus características socioeconómicas. Este proyecto gubernamental de vivienda contrasta marcadamente con el esfuerzo anterior realizado en la década de 1920 en Barrio Obrero.

Incluimos en este sector el área inmediatamente al oeste del residencial, porque, aunque es de uso institucional, su morfología y tipología se asemeja a la del proyecto Lloréns Torres. A este sector lo delimitan la calle Loíza al norte, el Expreso Baldorioty al sur, el límite municipal al este, y las calles Añasco y Betances al oeste.



## Zona sur

En la Zona Sur u orilla del Caño se han delimitado cuatro sectores que denominamos: Isla Grande/Miraflores, Marruecos/Buenos Aires, Barrio Obrero y Las Casas.



Vista aérea de la zona sur u orilla del Caño de Martín Peña 1952, Picó (1952:50). En primer plano aparece El Fanguito. Con la construcción del Puente de la Constitución esta comunidad fue la primera en ser removida. Desaparecieron posteriormente La Zona, Marruecos y Buenos Aires. De 1950 al presente Santurce perdió la mitad de su población.



## *Isla Grande / Miraflores*

Es el sector más extenso de todo Santurce con 562 cuerdas. Limita al norte con el Canal San Antonio, al oeste y al sur con la Bahía de San Juan y al este con el expreso Muñoz Rivera. De topografía mayormente plana, es una área rescatada al mangle en la década de 1930, con la excepción de la antigua isleta de Miraflores, donde aún se ubican las estructuras coloniales españolas del Polvorín y del Cuerpo de Guardias de Miraflores. Ambas estructuras eran parte integral del sistema defensivo de la ciudad de San Juan desde el siglo XVIII.

De gran relevancia son las distintas estructuras que albergaron las facilidades del antiguo Aeropuerto Internacional de Puerto Rico. Aeropuerto por donde miles de migrantes puertorriqueños partieron hacia los Estados Unidos en la década e 1940, por lo que esta estructura se podría denominar el "Ellis Island" de Puerto Rico a la inversa.



Antiguo Terminal del Aeropuerto de Isla Grande 1986.



### *Marruecos / Buenos Aires*

Sector de aproximadamente 237 cuerdas que limita al norte y al este con el Expreso Muñoz Rivera, al sur con el Caño de Martín Peña, y al oeste con la Avenida Kennedy y el puente de la Constitución.

Este sector urbano ha sufrido agudos cambios a través de su historia. El área estuvo cubierta por un manglar exuberante hasta que en las décadas de 1930 a 1950 fue rescatada y ocupada por las viviendas marginales de los que emigraban del campo a la ciudad.



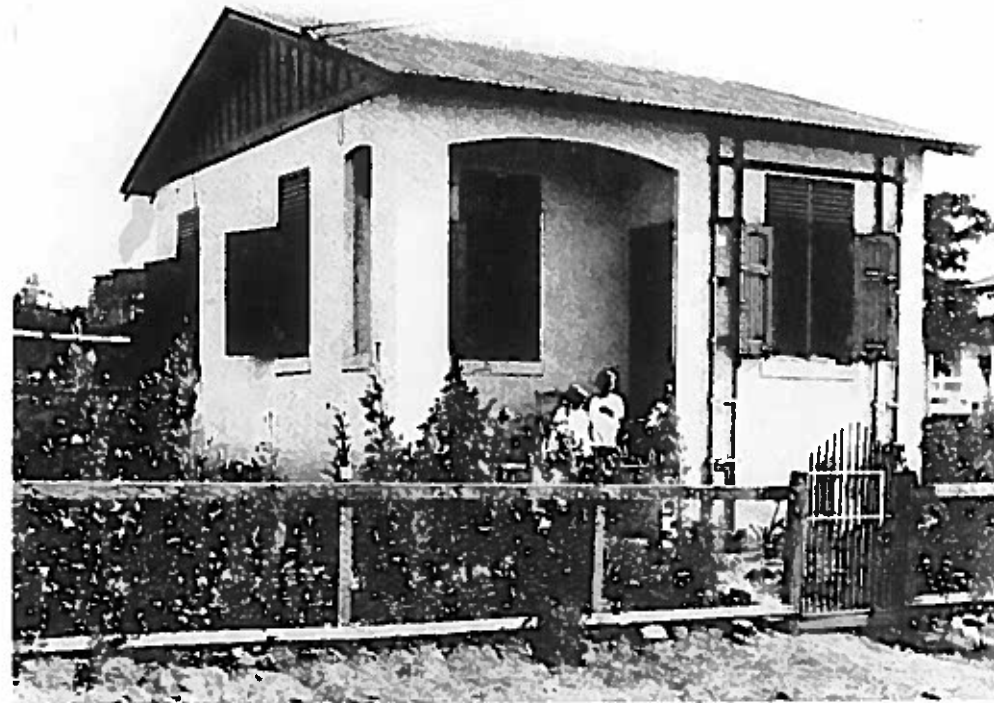
### *Barrio Obrero*

A este sector lo delimita el Caño de Martín Peña al sur, la Avenida Borinquen al norte, la Carpenter Road al este, y la Avenida Ponce de León y el puente Martín Peña al oeste. El sector ocupa aproximadamente 204 cuerdas.

El área al norte de la Avenida Rexach hasta la Carpenter Road corresponde al desarrollo de viviendas populares construidas por el gobierno en la década de 1920 —el cual mencionamos antes comparándolo con el de Lloréns Torres—. Esta acción fue en respuesta a la necesidad de vivienda para el sector obrero de la capital —de aquí su nombre—.

Toda el área al sur de la Avenida Rexach corresponde a las áreas rescatadas al mangle de la orilla norte del Caño Martín Peña durante las décadas de 1930 y 1940.

En las décadas de 1960 y 1970, bajo los programas gubernamentales de renovación urbana, las estructuras de este sector fueron completamente eliminadas. Hoy día el sector aguarda su reurbanización y está parcialmente ocupado por el Parque Central, el Parque Ecuestre, un complejo residencial de apartamentos (“walk-ups”), las nuevas facilidades de la YMCA y por nuevas vías de circulación vehicular.



Prototipo de vivienda en Barrio Obrero 1923, *The Book of Porto Rico*.



Edificio de los Caballeros de Colón en el Campamento Militar Las Casas 1918, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



### *Las Casas*

Este es un sector de alrededor de 273 cuerdas que limita al norte y al este con la Laguna Los Corozos y con la Laguna San José, al sur con el Caño de Martín Peña, y al oeste con la calle Carpenter Road y la calles Haydée Rexach y Bellevue.

Esta península de escasa elevación topográfica estuvo ocupada por un campamento militar durante la Primera Guerra Mundial (c. 1917). Es durante este periodo que se construye un nuevo acceso a Santurce a través del extremo este del Caño, en donde hoy se ubica la Avenida Carpenter Road.

Una vez terminada la guerra, la parte central del sector fue ocupada por el Hipódromo Las Casas. Más tarde, aprovechando los grandes espacios aún vacantes, el gobierno construye varios residenciales públicos.



Puente sobre el Caño de Martín Peña 1986. Este puente fue construido en 1932 conectando el Barrio Obrero y Las Casas con Río Piedras. El contratista de la obra fue Fernando Caso.

## Zona central

La tercera y última zona geográfica, la Zona Central, alberga nueve sectores urbanos que comprenden aproximadamente 1269 cuerdas e incluyen los sectores más antiguos de Santurce: Miramar; Alto del Cabro/Campo Alegre; Minillas/San Mateo; Gandul/Hipódromo; Tras Talleres/Figueroa/La Colectora; Bolívar/Martín Peñá; Monteflores/Sagrado Corazón; Las Palmas; y Villa Palmeras.

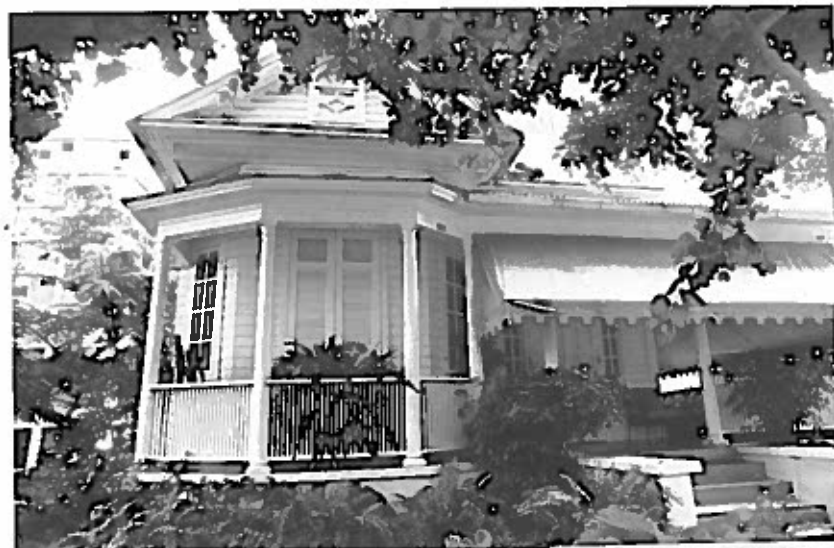


### Miramar

Limita al norte con el Expreso Baldorioty de Castro (Laguna del Condado), al sur y al oeste con el Expreso Muñoz Rivera, y al este con las calles Cerra y Hoare. Miramar ocupa aproximadamente 159 cuerdas en el extremo oeste de Santurce e incluye lo que fue el Alto del Olimpo.

Desde principios de la colonización, esta colina con magníficas vistas estuvo ocupada por una hacienda. Su urbanización comienza a finales del siglo XIX y principios del XX. Las familias acomodadas de San Juan encuentran aquí una alternativa sub-urbana a la alta densidad que estaba sufriendo la ciudad murada de San Juan.

Todavía este sector es rico en recursos histórico-arquitectónicos. Abundan en él grandes residencias con características similares en cuanto a la tipología arquitectónica, periodo de construcción, materiales, etc. Algunas de sus calles conservan la integridad de sitio y ambiente de principios de siglo. Sin embargo, el tamaño de los lotes y el alto valor de la tierra inducen a la especulación, poniendo en peligro las valiosas muestras arquitectónicas con que cuenta el área.



Residencia en la calle Cuevillas, 1986.



Vista aérea de Miramar 1929, *El Gráfico*, BGUPR.



Edificio de la YWCA, Avenida Ponce de León, 1986.



La Guiralda, Ave. Miramar, 1923.

La Guiralda, Ave. Miramar, 1986.



Residencia calle McKinley, 1986.

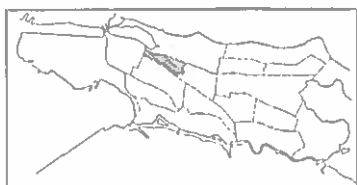


Iglesia Avenida Ponce de León esq. Miramar, c.1915, AGPR.



Iglesia Avenida Ponce de León esq. Miramar, 1986.





### *Alto del Cabro / Campo Alegre*

Sector de 70 cuerdas aproximadamente que está ubicado entre el Expreso Baldorioty al norte, la Avenida Ponce de León al sur, la calle Cerra al oeste y las calles Canals y Robles al este.

La urbanización de este sector data del siglo XIX. Subsisten aún algunas estructuras de mampostería, aunque el sector se caracteriza mayormente por sus construcciones en madera.

Este es uno de los sectores más antiguos de Santurce y las calles perpendiculares a la Avenida Ponce de León son aquellas correspondientes a las primeras intervenciones de desarrollo llevadas a cabo por los propietarios de las fincas alineadas a lo largo de la carretera principal. La escala, la tipología, los materiales y el uso (residencial) que se mantiene en algunas de estas calles presentan una integridad de conjunto difícil de encontrar en otros sectores, lo que lo hace atractivo para ser estudiado más detalladamente en el futuro.

La estructura más importante del sector, desde el punto de vista histórico-arquitectónico, es la Plaza del Mercado, ubicada en el centro de Campo Alegre y construida en la primera década de este siglo.



Edificio Ribot, Avenida Ponce de León, 1986.



Plaza del Mercado 1986.

Sector Alto del Cabro 1986.





Detalles en residencias del sector Alto del Cabro.



Calle Condado.



Calle Duffaut. 1986.

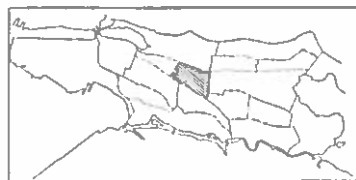


6.



Calle Villamil 1986.





### *Minillas / San Mateo*

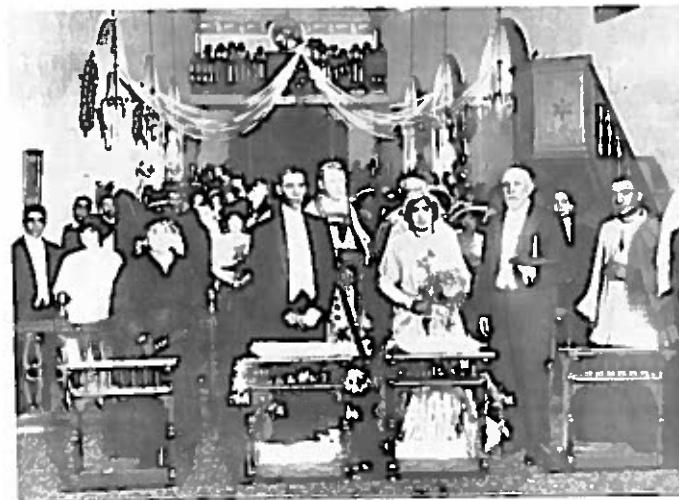
Este sector comprende las áreas más antiguas de Santurce y ocupa unas 107 cuerdas definidas por el Expreso Baldorioty al norte, la Avenida Ponce de León al sur, la calle San Jorge al este y el sector de Campo Alegre al oeste.

Minillas, al oeste, es un área que ha sido altamente intervenida en las últimas décadas y queda poco de lo que fue este sector en el siglo XIX y primera mitad del siglo XX. Casi todo el trazado de calles ha sido alterado y un alto porcentaje de las estructuras ha desaparecido. No obstante, quedan testimonios arquitectónicos: la Escuela Central, localizada en el Alto de Látimer, y el edificio que alberga las Oficinas de Personal del Gobierno de Puerto Rico. En esta área se encontraba el complejo hospitalario de la Capital, del que apenas quedan las pilastras que enmarcaban el acceso al mismo y una de las estructuras que da frente a la calle De Diego.

En el área este del sector se ubica San Mateo, que adquiere su nombre de la iglesia más antigua de Santurce. La calle San Jorge, perpendicular a la Avenida Ponce de León y en eje con el Alto de la Iglesia fue una de las primeras conexiones norte-sur en Santurce, hoy día la construcción de una nueva vía (Fidalgo Díaz) interrumpe la relación espacial que existía entre la carretera principal y la Iglesia.



Calle San Jorge c.1938.



Ceremonia nupcial en Iglesia San Mateo 1914, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.





Calle San Jorge con la Iglesia de San Mateo al fondo 1986.

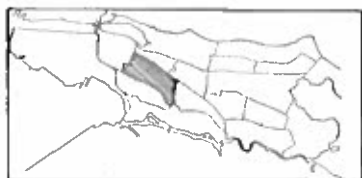
Iglesia de San Mateo de Cangrejos c.1900 (AGPR) y 1986.



Propuesto desarrollo para el sector Minillas 1952, Picó (1952:141).



Escuela Superior Central 1986.



### *Gandul / Hipódromo*

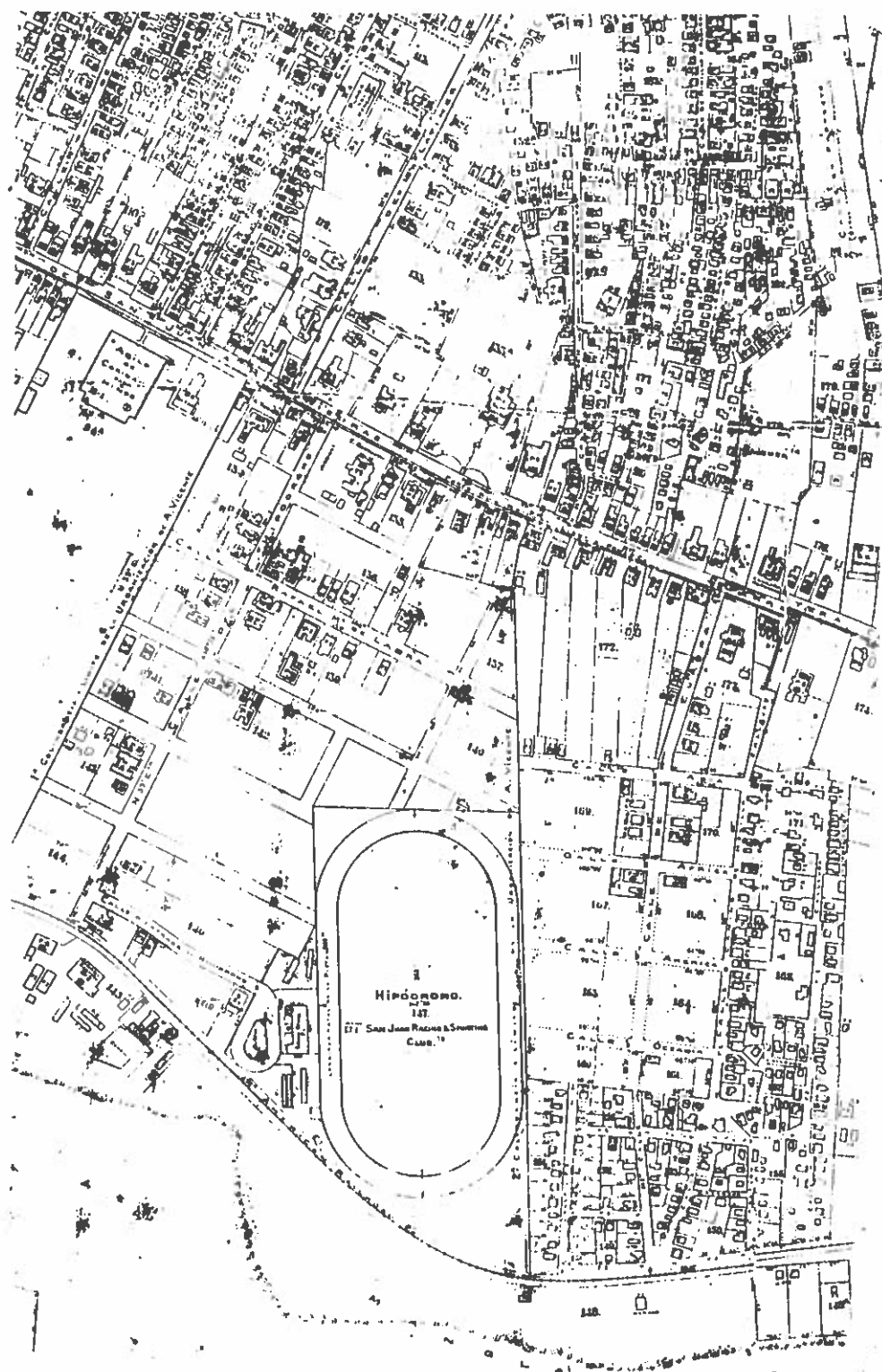
Sector de 167 cuerdas que limita al norte con la Avenida Ponce de León, al sur con la calle Palmas (antigua alineación del ferrocarril), al este con el Expreso de Diego, y al oeste con las calles Cerra y Hoare.

Una gran parcela institucional divide estas dos sub-áreas. Esta parcela que se extiende desde la Ponce de León hasta la calle Palmas alberga el antiguo Colegio de Segunda Enseñanza (1877), hoy el Departamento de Salud, y al sur de éste el Departamento de Agricultura que data de la década de 1930 y es un ejemplo digno de estudiarse dentro del contexto del "Art Deco" en Santurce.

En este sector hay una gran concentración de escuelas correspondientes a las primeras décadas del siglo, entre ellas la Labra y la Rafael Cordero que constituyen dos significativos ejemplos.



Hipódromo 1916, *Puerto Rico Ilustrado*, BGPR.



Plano del sector Hipódromo 1917-18, The Porto Rico Board of Fire Underwriters, AGPR.



Calle Hoare Núm.658, 1986.

Al sur-oeste, al final de la calle Cerra, en lo que fue la salida de Santurce hacia Bayamón encontramos varias estructuras de mampostería, construidas a finales del siglo pasado y principios del XX, que, aunque en mal estado, todavía cumplen su función.

En las áreas residenciales de este sector hay viviendas de distintos tipos y niveles socioeconómicos. Las correspondientes al área de Hipódromo son de la década del 1930, durante la cual desaparece el hipódromo que da nombre al área.



Escuela Rafael Cordero 1986.



### *Tras Talleres / Figueroa / La Colectora*

Este es un sector de Santurce que perteneció a la zona geográfica sur, pero con la eliminación del ferrocarril y la construcción del Expreso Muñoz Rivera se ha integrado a la Zona Central. Consta de 113 cuerdas y sus límites son: al norte y este la calle Palmas, y al sur y oeste el Expreso Muñoz Rivera.



Comunidad Tras Talleres 1986.

El área de Tras Talleres toma su nombre de los talleres del ferrocarril que se encontraban al norte de esta área. Hoy en día el antiguo solar de los talleres es ocupado por los condominios Bahía. Tras Talleres fue ocupado en la década del 1930 por viviendas de la clase obrera.

La edificación en las áreas de Figueroa y La Colectora se lleva a cabo en los decenios de 1940 y 1950. La tipología arquitectónica de este sector es similar a la de Tras Talleres. Una de sus estructuras notables es la Cervecería Corona. Ya a principios de siglo se ubicaba allí mismo la Puerto Rico Brewing Co.

Puente y Caño de Martín Peña 1986.



### *Bolívar / Martín Peña*

Sector de 117 cuerdas comprendido entre la Avenida Ponce de León al norte y al este, el Expreso Muñoz Rivera al sur y el Expreso de Diego al oeste.

En el área al sur de la Ponce de León existió una fábrica de fósforos cuyo dueño, Gregorio Bolívar, le dio el nombre al lugar y a la calle existente hoy día. Este sector se urbaniza durante la década de 1920 y la sub-área de Martín Peña a partir del 1940.

La muestra arquitectónica más importante de este sector es el Puente de Martín Peña que conecta a Santurce con el sector llamado Hato Rey, al otro lado del caño. Como ya se indicó anteriormente, el puente es reconstruido por última vez en el 1939.

Puente de Martín Peña c.1890, foto de López Cepero, AGPR.

Colegio del Sagrado Corazón de Jesús 1986.





### *Monteflores / Sagrado Corazón*

Antiguamente conocido como el Alto de Ubarri, este sector cuenta con aproximadamente 120 cuerdas. Sus límites son: al sur la Avenida Borinquen, al oeste la Avenida Ponce de León y la calle San Jorge, al este la calle Tapia y al norte la Avenida Eduardo Conde (antiguo camino del Seboruco) y la calle San Mateo.

Domina este sector el conjunto arquitectónico del Colegio del Sagrado Corazón (década de 1910) ubicado donde se encontraba la antigua residencia de Pablo Ubarri. Aprovechando la vista y las brisas que benefician esta colina se urbanizó el resto del sector desde las primeras décadas del siglo con grandes residencias que pertenecían a las familias acomodadas de la época. En Miraflores ubicó su residencia el arquitecto Antonín Nechodoma y subsisten en el sector algunas residencias diseñadas por él.

El sector cuenta además con varias estructuras multipisos de apartamentos del periodo "Art Deco", las cuales se repiten en varias ocasiones en la calle Bouret.



Colegio del Sagrado Corazón de Jesús c.1915, AGPR.



Parcela del Colegio del Sagrado Corazón c.1938.



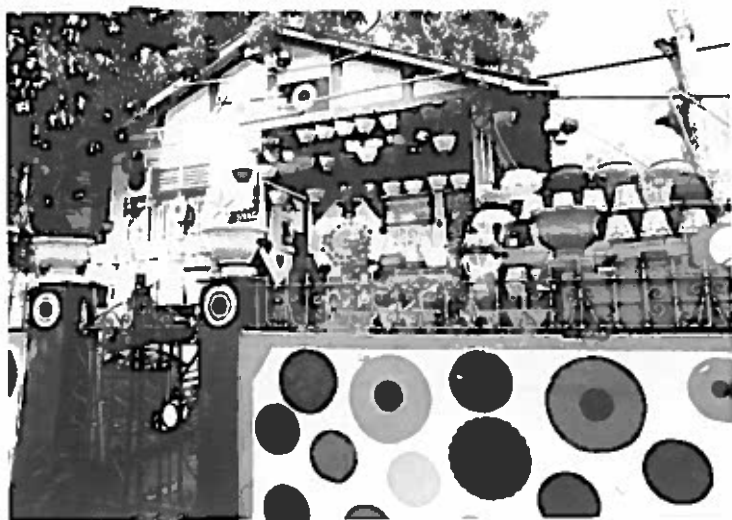




### *Las Palmas*

Sector de aproximadamente 121 cuerdas que limita al norte con la Avenida Eduardo Conde, al sur con la Avenida Borinquen, al oeste con la calle Tapia y al este con la calle Haydée Rexach.

Este sector residencial ocupa la ladera sur del antiguo Seboruco y es muy similar en carácter y ambiente urbano a Villa Palmeras. En él se localiza el Cementerio de Villa Palmeras y una de las pocas plazas de Santurce: la Plaza Barceló.



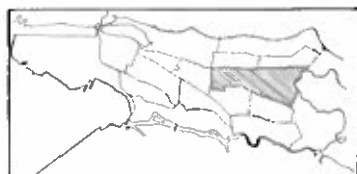
Residencia sector Las Palmas 1986.



Calle Las Palmas norte 1986.



Calle Las Palmas sur 1986.



### *Villa Palmeras*

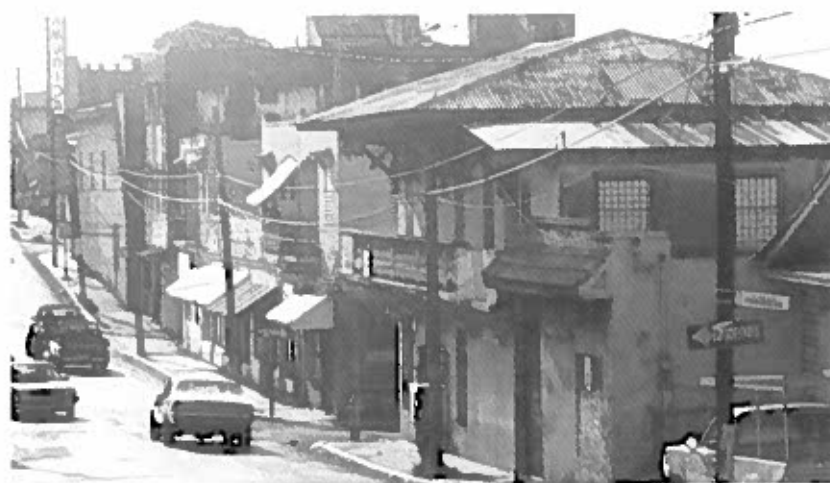
Extenso sector que ocupa 300 cuerdas del territorio de Santurce. Al norte está definido por el Expreso Baldorioty de Castro, al sur por la Avenida Eduardo Conde, al oeste por la calle San Jorge y al este por la Laguna de Los Corozos.

Este sector primordialmente residencial se extiende por toda la ladera norte del Seboruco, sus calles norte-sur tienen vistas hacia todo el litoral costero. Sus residencias, mayormente de madera, ascienden escalonadamente hasta la Avenida Eduardo Conde que culmina en lo más alto del Seboruco.

El trazado vial del área es mayormente norte-sur. En el interior del sector se encuentra la Avenida Puerto Rico que corre de este a oeste, desde la margen de la Laguna de Los Corozos hasta terminar en la Escuela Emilio Castelar. De todas las avenidas orientadas este-oeste en Santurce, ésta retiene un ambiente de vecindario local.



Calle Delbrey 1986.



Calle Eduardo Conde (antiguo camino del Seboruco) 1986.



# Conclusiones y recomendaciones



**E**n esta sección se incluyen las conclusiones a que hemos llegado al hacer el estudio y las recomendaciones que de ellas derivamos.

Una conclusión evidente del presente estudio es la necesidad de preparar una metodología clara y eficaz para el análisis de la historia urbana de los municipios en Puerto Rico. Se necesita una metodología que incorpore la historia urbana para que organismos como la Oficina Estatal de Preservación Histórica y el Instituto de Cultura puedan ejercer más eficazmente sus funciones, de acuerdo a la política pública ya establecida. Así también, a las agencias relacionadas con la ordenación, reglamentación y planificación del proceso urbano les será útil tener conocimiento de esa historia para poder proyectarse eficientemente hacia el futuro. La metodología que se siguió para este trabajo puede servir de modelo en esa dirección.

El análisis gráfico del desarrollo urbano de Santurce, al igual que el de cualquier otra ciudad o sector, tiene necesariamente que apoyarse en el estudio de la cartografía del pasado. Estas herramientas, completamente subutilizadas hasta el momento, fueron piezas claves en este trabajo. Sin embargo, los planos históricos no están siempre accesibles. Este estudio pone de manifiesto también la urgente necesidad de preparar un atlas facsímil que ponga a la disposición de los investigadores y del público en general la historia gráfica de su ciudad en un documento.

Sin llegar a ser deterministas, este estudio establece la estrecha relación de la particular geografía de Santurce con el desarrollo de su ocupación espacial. La geografía de Santurce está dividida fundamentalmente en tres áreas: litoral atlántico, centro, y margen del Caño de Martín Peña. Tanto el litoral costero como las orillas del caño, fueron considerados marginales por un largo periodo en la historia. El presente estudio ilustra gráficamente esta circunstancia.

La primera prioridad de estudios de inventarios detallados en Santurce debe estar orientada hacia las residencias.

Son éstas el mejor recurso con que cuenta el área, pero también el más expuesto a su desaparición.

En segundo lugar, los edificios institucionales deben ser objeto de un cuidadoso inventario para futuros trabajos de preservación. Llamamos edificios institucionales: las escuelas, los hospitales, las oficinas de gobierno, las iglesias, y otros, en los que pueden incluirse también los cines y los teatros.

En tercer lugar, son necesarios el estudio y la catalogación de las obras públicas de Santurce. Los puentes —incluyendo los del ferrocarril—, el antiguo aeropuerto de Isla Grande y la obra de relleno en ese sector representaron obras de ingeniería significativas que apenas se han estudiado. Estas obras están ligadas a momentos fundamentales de la historia del país.

La conservación de espacios abiertos, naturales o diseñados por el hombre, es uno de los temas más olvidados en Puerto Rico. En Santurce, a pesar de contar con una topografía excepcional, estos espacios no se aprovechan al máximo. Los cuerpos de agua que rodean a Santurce son quizás sus mejores recursos naturales. Como cuarta prioridad se debe considerar el estudio de los espacios abiertos en el área, puesto que son parte del urbanismo heredado que hay que conservar.

Otra forma complementaria de diseñar futuros estudios sería la de enfocar los recursos histórico-culturales de acuerdo con temas específicos. Entre éstos se debe considerar el inventario, catalogación y nominación de las estructuras "Art Deco" que abundan en Santurce.

La avenida Ponce de León, determinante en el desarrollo lineal de Santurce, es un tema de estudio que aglutina en secuencia una variedad de recursos. Por lo tanto, un análisis de la evolución del ambiente construido a lo largo de este corredor podrá ser objeto de un estudio más particular.



Foto cortesía de Dr. José Molinelli, Programa de Ciencias Ambientales, U.P.R.

# Recapitulación



**C**angrejos fue durante el siglo XVIII un pequeño asentamiento con un patrón disperso de ocupación. Ya con el nombre de Santurce, en el siglo XIX —con el desarrollo extramuros de la ciudad de San Juan— este sector se incorpora más eficazmente a la vida urbana de la capital hasta convertirse en un barrio de ésta. Se evidencia un claro desarrollo lineal a lo largo de la carretera central. La formación espacial de Santurce se apoyó consecutivamente en la presencia de ese eje y en la red de caminos que reflejaba los accidentes geográficos y la tenencia de los terrenos. Prueba de ello es que las avenidas principales existentes al final del periodo bajo estudio (1950) corresponden a la alineación de casi todo el sistema vial primario, cartografiado ya desde el siglo XVIII.

En las postrimerías del periodo colonial español, el municipio de San Juan preparó para Santurce un ambicioso plan de ensanche que guiaría el desarrollo físico de la ciudad en ese sector. La coyuntura del cambio de soberanía interrumpió el proceso de su implantación. A partir de entonces Santurce creció vertiginosamente sin los beneficios de un plan preestablecido. El desarrollo de las fuerzas del mercado prevalecieron en la urbanización del área.

Como en el pasado, pero a una escala y densidad mayores, la ocupación espacial del territorio de Santurce en la primera mitad de este siglo, refleja claramente en el espacio las divisiones socioeconómicas de su población. El área geográfica del sur, en la orilla del caño, fue ocupada por un inmenso sistema de arrabales. Al litoral atlántico lo ocuparon principalmente sectores altos y medios. En el centro, a lo largo de su eje primario y de sus conexiones norte-sur, se alternaron sectores sociales de todos los niveles. El área este alejada de la avenida Ponce de León, fuera del tránsito

de atravesamiento, se consolida ya en este siglo como un hábitat fundamentalmente de clase trabajadora.

El patrimonio edificado en Santurce corresponde de manera general a esas divisiones. A nuestro juicio las estructuras residenciales representan por su número, calidad y diversidad, el patrimonio edificado más significativo de Santurce. Existe en el área una buena cantidad de ejemplos de distintos tipos de viviendas. En las secciones particulares hemos mencionado e ilustrado casi todos los tipos y las concentraciones de éstas.

Los sectores que conservan una mayor concentración de vivienda popular o vernácula son: Alto del Cabro / Campo Alegre, Loíza y Gandul / Hipódromo. Por otro lado los sectores de Miramar, El Condado / Parque y Ocean Park / Punta Las Marías agrupan las mayores concentraciones de vivienda de los niveles socioeconómicos altos.

Los edificios institucionales son el segundo conjunto de estructuras que definen la personalidad de Santurce. Estos están diseminados por todo el área incluyendo desde luego el corredor central. Estudiando estas estructuras se obtiene un magnífico perfil de la actividad arquitectónica institucional en la isla, especialmente durante la primera mitad del presente siglo. Por ser el centro de la ciudad durante mucho tiempo, se construyeron en Santurce edificios institucionales que prácticamente representan todos los periodos y estilos de arquitectura.

Con este trabajo queda demostrado que Santurce es un barrio rico en recursos histórico-culturales, en el que el puertorriqueño, en su actividad y desarrollo como pueblo, ha dejado constancia edificada de su historia. Conocer y preservar esta herencia es responsabilidad de nuestra generación.





The background of the page is a decorative, light-colored pattern. It features a large, stylized letter 'O' in the center, surrounded by intricate scrollwork and floral motifs. The overall style is reminiscent of traditional book design or calligraphy. The text is positioned in the upper right quadrant of the page.


**Bibliografía**  
**Listado de abreviaturas**

# Bibliografía

- Abbad y Lasierra, Iñigo; *Historia geográfica civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Ed. Porta Coeli, San Juan: 1971.
- Alegría, Ricardo; *El Instituto de Cultura Puertorriqueña 1955-1973*, Ed. ICP, San Juan: 1978.
- Aponte Torres, Gilberto; *San Mateo de Cangrejos: (Comunidad Cimarrona en Puerto Rico) Notas para su historia*, Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan: 1985.
- Berthelot, Jack y Martine Gaumé; *Kaz Antiyé*, Ed. Perspectives Creoles, Ponte-a-Pitre: 1982.
- Bobonis, Cardona, Fernández y Valverde; "Inventario de obras de valor arquitectónico: construidas a principios de siglo en Miramar y Condado, Puerto Rico", Escuela de Arquitectura, U.P.R., Río Piedras: 1981.
- Caplow, Theodore, Sheldon Stryker y Samuel E. Wallace; *The Urban Ambiance*, Ed. Bedminster Press, New Jersey: 1964.
- Castro, María de los Angeles, M.D. Luque de Sánchez, G.L. García; *Los primeros pasos...*, Ed. Centro de Investigaciones Históricas, U.P.R., Río Piedras: 1984.
- Clarke, Colin G.; "A Caribbean Creole Capital: Kingston, Jamaica (1692-1938)", *Colonial Cities*, Ed. Martinus Nijhoff Pub., Dorchester: 1985.
- Cruz Monclova, Lidio; *Historia de Puerto Rico, siglo XIX*, Ed. U.P.R., Río Piedras: 1958.
- España, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid; *Plan Castro*, Madrid: 1978.
- Esteves, Guillermo; "Comisión de hogares seguros", *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*, abril de 1925, Núm.16.
- Flores, Torres, Beauchamp, Marvel; "Santurce: un ordenamiento urbano", San Juan: 1985.
- Galera, Monserrat, Francesc Roca y Salvador Tarragó; *Atlas de Barcelona, siglos XVI-XX*, Ed. Collegi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona: 1982.
- Gasparini, Graziano y Luise Margolies; *Arquitectura popular de Venezuela*, Ed. Fundación Eugenio Mendoza, Caracas: 1986.
- Haití, Office National du Tourisme et Relations Publiques; *Inventaire général des ressources touristiques Haiti, tome I: Port-au-Prince*, Port-au-Prince: 1983.
- Hostos, Adolfo de; *Ciudad murada*, Ed. ICP, San Juan: 1981.
- Llanes, Lillian; *Apuntes para una historia sobre constructores Cubanos*, Ed. Letras cubanas, La Habana: 1985.
- Ober, Frederick A.; *Puerto Rico and Its Resources*, Ed. D. Appleton and Co., New York: 1899.
- Puerto Rico, Junta de Planificación; *Plan Regional, Area Metropolitana de San Juan*, San Juan: 1956.
- Picó, Rafael; *Diez años de planificación en Puerto Rico*, Ed. Junta de Planificación, San Juan: 1952.
- Sepúlveda Rivera, Aníbal; *San Juan de Puerto Rico; Growth of a Caribbean Capital City*, Tesis doctoral, Cornell University, Ithaca: 1986.
- Slesin, Suzanne, Stanford Cliff, et al; *Caribbean Style*, Ed. Clarkson N. Potter, New York: 1985.
- Stevens, Robert W.; *Lower Class Settlement Patterns: Macro Level Differentiation Within Slums: San Juan, Puerto Rico*, Tesis doctoral, Syracuse University, Syracuse: 1977.
- Torres Ramírez, Bibiano; *La isla de Puerto Rico (1765-1800)*, Ed. ICP, San Juan: 1968.
- Vegas, Federico; *Venezuelan Vernacular*, Ed. Princeton Architectural Press, Princeton: 1985.
- Vila Vilar, Enriqueta; *Historia de Puerto Rico 1600-1650*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla: 1971.
- Zapatero, Juan Manuel; *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Ed. ICP, San Juan: 1964.
- Zeno, F.M.; *La capital de Puerto Rico 1508-1947*, Ed. Casa Baldrich, San Juan: 1948.

## Listado de Abreviaturas

<i>AGI</i>	Archivo General de Indias, Sevilla.
<i>AGPR</i>	Archivo General de Puerto Rico, San Juan.
<i>AHN</i>	Archivo Histórico Nacional, Madrid
<i>BGUPR</i>	Biblioteca General de la Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.
<i>BPR</i>	Biblioteca Palacio Real, Madrid.
<i>CUL</i>	Cornell University Libraries, Ithaca.
<i>DTOP</i>	Departamento de Transportación y Obras Públicas, San Juan.
<i>ICP</i>	Instituto de Cultura Puertorriqueña
<i>JP</i>	Junta de Planificación de Puerto Rico
<i>MN</i>	Museo Naval, Madrid.
<i>SGE</i>	Servicio Geográfico del Ejército, Madrid.
<i>SHM</i>	Servicio Histórico Militar, Madrid



**L**a historia del desarrollo urbano de Santurce es poco conocida. Hasta ahora no existía ningún estudio dedicado exclusivamente a entender este proceso. Con este trabajo queda demostrado que Santurce es un barrio rico en recursos histórico-culturales en el que el puertorriqueño, en su actividad y desarrollo como pueblo ha dejado constancia edificada de su historia. Conocer y preservar esta herencia es responsabilidad de nuestra generación.

**Anibal Sepúlveda** es doctor en Planificación Urbana. Sus trabajos más recientes están relacionados con la investigación del desarrollo urbano en Puerto Rico. Es profesor en la Escuela Graduada de Planificación de la Universidad de Puerto Rico. El doctor Sepúlveda es miembro fundador de CARIMAR.

**Jorge Carbonell** es arquitecto y planificador urbano. Tiene experiencias en planificación, en investigación y documentación fotográfica de recursos histórico-arquitectónicos y eventos populares-religiosos en el Caribe. El arquitecto Carbonell es miembro fundador de CARIMAR.

**El Centro de Investigaciones CARIMAR** es una cooperación de fines no pecuniarios que lleva a cabo investigaciones y estudios relacionados con la historia del desarrollo urbano y promueve la preservación del patrimonio edificado de Puerto Rico y el Caribe. Este libro representa el comienzo de una serie de publicaciones de trabajos relacionados con la planificación urbana en el Caribe.