

Aníbal Sepúlveda y Jorge Carbonell

SAN JUAN EXTRAMUROS

Iconografía para su estudio



Centro de Investigaciones CARIMAR / Oficina Estatal de Preservación Histórica



PRESENTACIÓN

Son muchos los diferentes componentes que configuran a una ciudad: la forma de sus calles, callejones, avenidas, diversos tipos de edificaciones, el empedrado, adoquinado y el ajardinamiento de sus viales; hasta esa pincelada del mobiliario urbano.

Partiendo de los propios datos que se vislumbran en la conformación estructural de cada ciudad y en sus elementos, podemos adquirir un caudal de conocimientos sobre su evolución y la particularidad individual de sus habitantes.

Tomando como marco esta temática, el Centro de Investigaciones CARIMAR y la Oficina Estatal de Preservación Histórica, adscrita a la Oficina del Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, una vez más, han hecho acoplo de documentación valiosa, en la publicación ***San Juan Extramuros***, de un segmento del devenir urbanístico que forma parte integral de nuestra historia: el desarrollo de los barrios extramuros del Frente del Norte, La Puntilla, La Marina y Puerta de Tierra.

Pese a los continuos cambios que ha experimentado la vida urbana puertorriqueña, los barrios extramuros del Antiguo San Juan siguen siendo parte estructural de la ciudad, e invitan a echar raíces, pues propician terreno fértil en el cual cultivar relaciones sociales estables y duraderas. A ello contribuye, sin duda, el propio trazado de sus calles y avenidas que favorecen el desarrollo de una atmósfera de intimidad, ajena a la magnitud estructural y poblacional de la zona metropolitana.

Pero, para entender mejor el proceso urbano del San Juan extramuros y las lógicas implícitas en su formulación, es preciso enmarcarlo dentro del cuadro de realidades histórico-sociales y políticas en el que se da inserto.

El punto de partida es obvio. Importa fijarnos en las nuevas fuerzas históricas que durante el siglo XIX determinaron en buena medida el proceso de desarrollo de Puerto Rico. La metrópoli española, a través

de sus organismos especializados en urbanística, estructuró una serie de directrices capaces de traducir estas fuerzas históricas en una discreta modernidad para la Isla. La ciudad de San Juan de Puerto Rico, asiento del poder político-administrativo y militar, fue el punto incisivo de estas directrices, reafirmando a través de ellas la intención de permanencia.

A partir de la intervención norteamericana se vislumbran cambios estructurales en todos los aspectos de la vida comunitaria puertorriqueña, reflejo de la sincronización del andamiaje administrativo inherente a la política pública norteamericana. Estos reafirman el carácter de permanencia patentizado en el desarrollo de los planes de ensanche de Puerta de Tierra y en la actividad constructiva de edificios institucionales en todo el sector extramuros.

La publicación ***San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio*** tiene como fin, esclarecer de modo sistematizado, mediante la documentación cartográfica y su análisis, las estrategias y prácticas de actuación urbanística, primero de la administración española y posteriormente de la norteamericana; información sustantiva y necesaria para la recuperación, conservación y transmisión digna a la posteridad de esta importante parte de San Juan de Puerto Rico.

En ***San Juan Extramuros*** disponemos pues, de un instrumento adicional para hacer asequible el entendimiento del crecimiento de nuestra ciudad capital. Gracias a la colaboración y esfuerzo del equipo técnico constituido por el Dr. Aníbal Sepúlveda, el planificador Arq. Jorge Carbonell y el diseñador Néstor Barreto, se allentan nuestras esperanzas en el proceso de valoración del patrimonio urbanístico puertorriqueño.

Mariano G. Coronas Castro
Oficial Estatal



CARIMAR

PREÁMBULO

Esta publicación presenta una constancia gráfica de las transformaciones urbanas ocurridas a través del tiempo fuera del recinto murado en la Isleta de San Juan. Se facilita de esta manera el examen visual del proceso de ocupación del territorio extramuros de la ciudad, es decir de la formación de la red de espacios públicos y de los espacios parcelados en los sectores de La Perla y el cementerio, (el frente del norte), la Puntilla-Marina y de Puerta de Tierra. Así, consideramos este esfuerzo principalmente como una aportación iconográfica al proceso de planificación y diseño de las intervenciones urbanas en la isleta de manera que éstas tengan en cuenta los elementos más importantes que determinaron la identidad de ese territorio.

CARIMAR es un centro de investigaciones urbanas incorporado en 1986. Desde entonces este centro ha dedicado sus esfuerzos a la investigación y divulgación de temas relacionados con la historia de la planificación y el desarrollo urbano de Puerto Rico y el Caribe. *San Juan Extramuros* forma parte de este esfuerzo y, por lo tanto, algunas de las conferencias, presentaciones y publicaciones realizadas por CARIMAR hasta el momento son pertinentes y complementarias al trabajo que aquí se presenta.

Entre éstas se encuentran los estudios de evolución urbana de *Cangrejos-Santurce* y *San Juan* publicados en 1987 y 1989, respectivamente; la exposición *San Juan, Capital*

Caribeña; y el *Catálogo de propiedades en Puerto Rico incluidas en el Registro Nacional de Lugares Históricos* realizado en 1989.

Estos trabajos han aportado a la discusión y fortalecimiento de la conciencia histórica urbana puertorriqueña como punto de partida para la gestación de nuestro futuro ambiente construido. Ese es precisamente uno de los objetivos del Centro de Investigaciones CARIMAR.

Los estudios, planes de ordenación urbana y proyectos de construcción que han comenzado a desarrollarse por parte de los sectores públicos y privados en Santurce y en la isleta de San Juan, nos confirman la importancia y necesidad de continuar armando un trasfondo histórico del proceso de ocupación de nuestro territorio. Hoy día los trabajos de CARIMAR comienzan a ser utilizados por planificadores, arquitectos, economistas, arqueólogos, entre otros, como herramientas en sus respectivas gestiones.

Nos afirmamos en pensar que las ciudades no son estáticas y que el estudio de su evolución urbana no es una evocación romántica, ni un recuerdo nostálgico de lo que fue, sino una consideración esencial para su planificación integral.

San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio representa otro paso hacia la divulgación de la historia urbana del Área Metropolitana de San Juan de Puerto Rico.

An aerial photograph of Bahía de San Juan, showing a large bay, a city, and surrounding mountains. The image is in a dark, monochromatic color scheme, possibly sepia or black and white with a color cast. The bay is the central focus, with a city built along its shores. In the background, there are mountains under a cloudy sky. A semi-transparent grey box is overlaid on the right side of the image, containing the word 'Introducción' in a bold, sans-serif font.

Introducción

BAHIA DE SAN JUAN, C.1985
Aerial-Architectural Photography Inc.

Introducción

La ciudad de San Juan de Puerto Rico se definió tempranamente como un eslabón militar dentro del sistema de ciudades caribeñas. Casi paralelamente con su fundación en el siglo XVI, comenzó la construcción de un elaborado sistema defensivo que alcanzó su mejor expresión en la segunda mitad del siglo XVIII. Las murallas y fortificaciones que envolvieron a San Juan no solo defendieron la ciudad sino que delimitaron muy claramente sus bordes urbanos. Como en muchas otras ciudades muradas, el perímetro amurallado de San Juan contuvo por mucho tiempo el tejido urbano, creando así una nítida dicotomía entre la ciudad intramuros y el territorio extramuros.

En San Juan, el crecimiento extramuros comenzó a ocurrir fundamentalmente a partir del siglo XIX, una vez que su recinto interior había sido completamente desarrollado y densamente ocupado. Este crecimiento fuera de las murallas ocurrió en varios sectores definidos, entre otras cosas, por la particular geografía de la ciudad. Estos sectores extramuros se conocen como la Puntilla-Marina, Puerta de Tierra, el frente norte (La Perla y el cementerio), Cangrejos-Santurce y las comunidades de Palo Seco y Cataño al otro lado de la Bahía. En este trabajo se examina de manera esquemática y sobre todo gráfica la historia del desarrollo urbano de los sectores extramuros en la isleta de San Juan: el frente del norte, La Puntilla-Marina y Puerta de Tierra.

La isleta tiene un área de aproximadamente 450 cuerdas e históricamente se ha subdividido en dos áreas principales: la ciudad murada y el territorio extramuros. Actualmente la intervención, tanto pública como privada, en la isleta hace resaltar la importancia de dar a conocer su evolución urbana. Distintas instituciones gubernamentales han elaborado o están preparando estudios y planes que tendrán un impacto inmediato y a mediano plazo sobre esta porción geográfica de la capital.

Algunas de estas gestiones son: *El Plan Maestro de la Bahía de San Juan* de la Autoridad de Puertos; *El plan Maestro del frente portuario* y *La Puntilla* de la Administración de Terrenos; Los proyectos de *Agua y Guagua* y el *Metrobus* del Departamento de Transportación y Obras Públicas; *El Plan de desarrollo integral de la isleta de San Juan* del Municipio de San Juan en colaboración con el Instituto de Cultura Puertorriqueña, la Oficina Estatal de Preservación Histórica y la Agencia Española de Cooperación Internacional; y la restauración del antiguo presidio de La Princesa y la restitución del paseo del mismo nombre por la Compañía de Turismo.

Además, la coyuntura de la celebración del Quinto Centenario y las meras posibilidades de realizar los Juegos Olímpicos en el 2004, teniendo a San Juan como ciudad sede de ambos eventos, hace impostergable dar a conocer la historia del ambiente construido que servirá de anfitrión a estas festividades.

FRENTE DEL NORTE, MAYO DE 1900

En esta foto de William Sanger aparece en primer plano el antiguo fortín La Princesa construido en la primera mitad del siglo XVII y convertido en revellín que protegió la cortina entre los bastiones de Las Animas y de Santo Tomás. Al fondo aparece el matadero de la ciudad que también estuvo localizado en el sector desde muy temprano en la historia de la ciudad. Colección de Ricardo R. Medina.

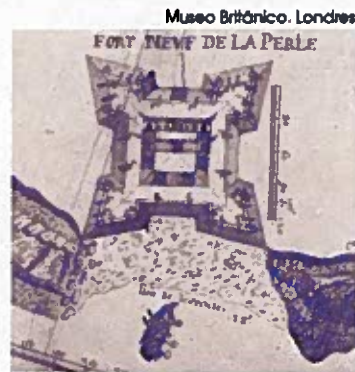
El Frente del Norte



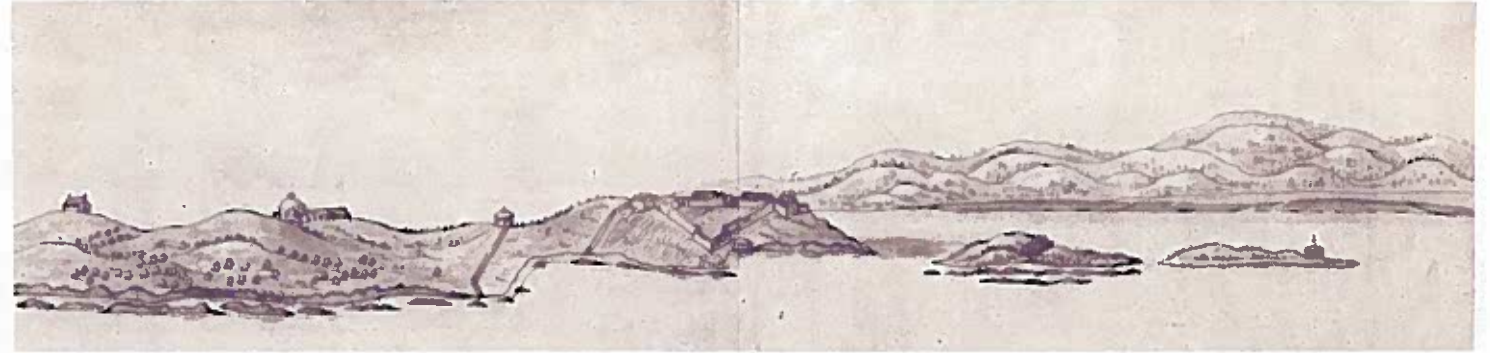
El frente del norte

El frente del norte de la ciudad quedó establecido entre los castillos de San Felipe del Morro y San Cristóbal. No obstante, ya anteriormente se habían construido en lo alto del sector el convento dominico y las ermitas de Santa Bárbara y de San Sebastián. Una vista desde el Océano Atlántico dibujada por los holandeses alrededor de 1625 ilustra el territorio de este sector y las construcciones levantadas. En ese periodo el promontorio al norte seguía siendo un área sin urbanizar. En la vista aparecen la *ciudadela del Morro*, el convento aludido y la ermita de Santa Bárbara.

Luego de la invasión holandesa, entre 1634 y 1638 se construyó el primer cerco amurallado que definió nítidamente la ciudad intramuros del territorio extramuros. La construcción de ese primer cerco abalaustrado no incluyó una línea de murallas y baluartes en el norte. El sector quedaba defendido por una serie de obras aisladas de defensa. Entre ellas se destaca el fortín La Perla. A partir de la segunda mitad del siglo XVII este fortín aparece en todos y cada uno de los planos levantados por extranjeros y españoles. Un plano francés, sin firmar, de mediados del siglo XVII destaca esta obra como el *Fuerte Nuevo de La Perla*. El dibujo lo describe como uno de los hitos más significativos del conjunto urbano. Evidentemente este plano exageró la escala del fortín, pero lo cierto



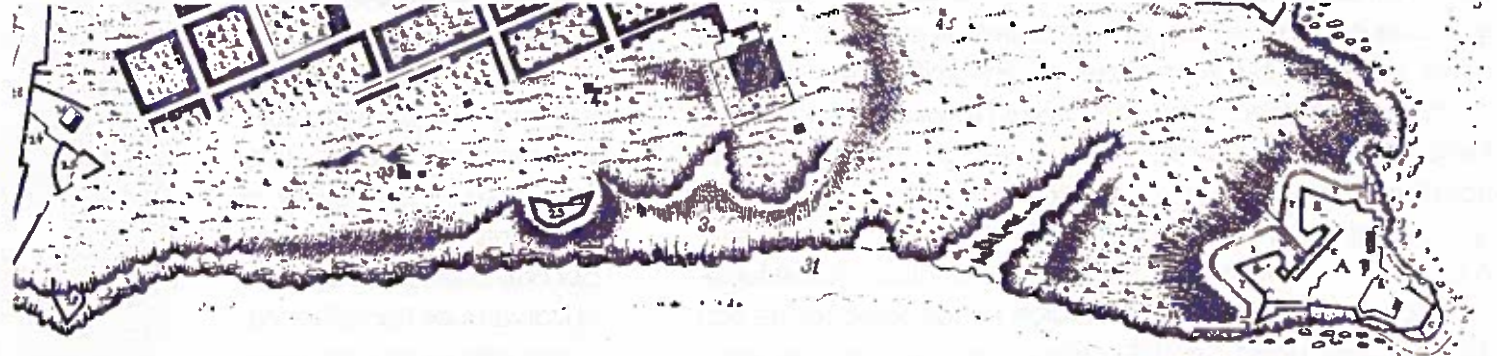
FRENTE DEL NORTE, C.1625 Johan Vingboons, Biblioteca Nacional, París.



FRENTE DEL NORTE, 1678 Luis Venegas Osorio. Copia en Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



FRENTE DEL NORTE, 1766 Detalle de un grabado de Manuel de Rueda. Reproducido por Ithaca Urban Plans.





FRENTE DEL NORTE, 1783 Juan Francisco Mestre, Servicio Histórico Militar, Madrid.

es que el mismo continuó siendo una presencia importante en el conjunto defensivo de la ciudad hasta llegar a determinar la toponimia del lugar.

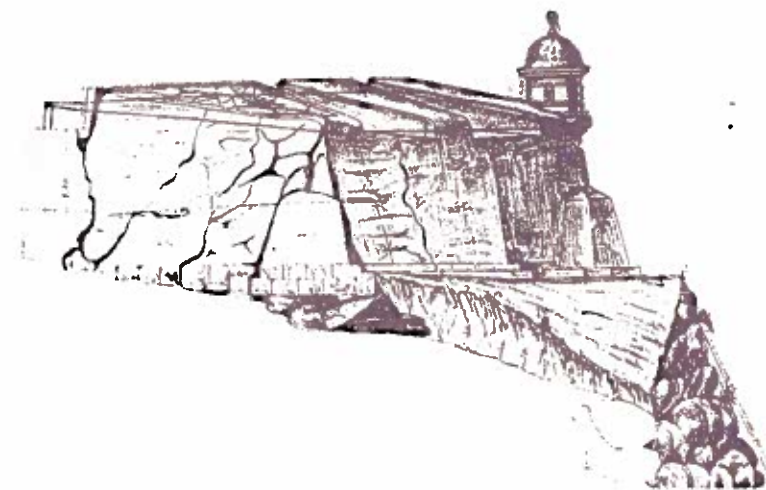
El plano de Luis Venegas Osorio, firmado en 1678, ilustra el fortín La Perla junto con el de tajamar (hoy conocido como la Garita del Diablo), y otras estructuras construidas en el sector. Para ese año el tejido urbano de la ciudad aún no había alcanzado el sector alto al norte del asentamiento.

La cartografía urbana de San Juan levantada en el siglo XVIII es extremadamente rica y variada. En todos los planos se incluye con mayor o menor detalle el sector del frente norte. Estos planos son parte de la iconografía para el estudio morfológico del sector. En todos ellos aparece el fortín de La Perla como el hito dominante en el sector. Esta situación se transformó con la construcción de la muralla del frente norte que unió al frente del este (Castillo San Cristóbal) con el Morro. A partir de 1776, Tomás O'Dally y Juan Francisco Mestre tuvieron a cargo el diseño y construcción de los baluartes de San Antonio, Santa Rosa, Santo Domingo, de las Animas, de Santo

Tomás, y el de San Sebastián. El antiguo fortín de La Perla quedó desde entonces convertido en un revellín que protegía la cortina entre los baluartes de las Animas y el de Santo Tomás. Con la construcción de este lienzo de murallas se definió definitivamente el sector extramuros del frente del norte. A finales del siglo XVIII, según el plano de Juan Francisco Mestre, existían fuera de las murallas cinco estructuras: dos sin identificar, un *repuesto de pólvora* localizado frente a la *puerta de salida* dejada en la cortina entre Santa Rosa y Santo Domingo, el *baluarte antiguo de La Perla* y el matadero. A La Perla y al matadero se tenía acceso por otra *puerta de salida* en el baluarte de Santo Tomás. Esta puerta se conoció luego

FRENTE DEL NORTE, 1792 Detalle del plano de Juan Franci:





REVELLIN LA PERLA, 1865 Detalle del Proyecto de reforma y reparación del revellín de La Perla, Miguel Walls. Servicio Histórico Militar, Madrid.

como puerta del matadero o de Santo Tomás. Así quedó definido a final del siglo XVIII este sector extramuros entre las murallas y el Océano Atlántico.

A medida que el tejido urbano continuó creciendo intramuros, los usos del terreno peligrosos, como el cementerio y el matadero, se fueron localizando en los sectores extramuros. A principio del siglo XIX el cementerio fue trasladado a este sector extramuros y en la segunda década del siglo quedó ubicado fuera de las murallas, entre los baluartes de San Antonio y Santa Rosa. Así, el cementerio, el antiguo fortín La Perla y el matadero y sus corrales constituyeron los hitos que dominaron la fisonomía extramuros del frente del norte. En el área también desembocaban los desagües del alcantarillado de algunos sectores altos de la ciudad.

Junto con estos tres hitos, y como consecuencia de la actividad del matadero, se fue desarrollando en el sector un pequeño caserío de viviendas. Tal como en el caso de La

Puntilla-Marina y Puerta de Tierra, la tenencia de la tierra en el sector extramuros del frente del norte también fue objeto de controversias. En 1884, Pedro Cobreros, el mismo arquitecto que diseñó el Plan de Ensanche para San Juan en 1880, estableció la parcelación del sector entre el ensanche del cementerio y el matadero. Se definían en total 22 lotes, que



CEMENTERIO, 1899 En la foto aparece en primer plano el ensanche del cementerio; el portal neoclásico de entrada al primitivo recinto, la capilla y al fondo el Castillo de El Morro. *Our Islands and Their People*, Thompson Publishing Co. St. Louis: 1899.

Mestre. Servicio Histórico Militar, Madrid.



FRENTE DEL NORTE, 1923 Nótese los restos del fortín entre los bastiones de Santo Tomás y las Animas. Edwin C. Bearss, *San Juan Fortifications, 1898-1958*, National Park Service, 1984.



FRENTE DEL NORTE, 1939 En esta foto la comunidad La Perla se encuentra en su momento de más hacinamiento.





LA PERLA, 1913 Edwin C. Bearss, *San Juan Fortifications, 1898-1958*, National Park Service, 1984.



Edición Especial del Ciclón de San Felipe

GRAFICO

DE PUERTO RICO

10¢ Septiembre 29 de 1928

EL DESASTRE DEL HURACAN EN EL BARRIO LA PERLA, DE SAN JUAN

LA PERLA, 1928 Colección Puertorriqueña, Biblioteca José M. Lázaro, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.

aparentemente nunca llegaron a urbanizarse según este plan de ordenación parcelaria.

En el 1865 el ingeniero Manuel Walls preparó un *Proyecto de reforma y reparación* para el antiguo revellín de La Perla. Aparentemente la estructura en desuso se encontraba en grave estado de deterioro. Estos son quizás los únicos planos disponibles de esta estructura del siglo XVII. El proyecto no se llevó a cabo y el antiguo revellín continuó deteriorándose.

En 1900 una extraordinaria foto, tomada desde el baluarte de las Ánimas, muestra el área este del frente del norte. Aparece en primer plano el antiguo revellín de La Perla y al fondo el matadero de la ciudad. Aún no se había conformado la comunidad que tomó el nombre del antiguo fortín. Sin embargo, ya en las primeras décadas de este siglo la comunidad de La Perla comenzó a crecer aceleradamente como bien lo atestigua la iconografía disponible del periodo.

El ciclón de San Felipe devastó el barrio de La Perla en 1928. Ya para esa fecha esa comunidad compartía las condiciones de extrema pobreza de las otras comunidades extramuros en La Marina y Puerta de Tierra. Aún después del terrible huracán, el vecindario continuó creciendo hasta alcanzar su máximo desarrollo en las décadas de 1930 y 1940. Desde entonces hasta el presente, aunque ha habido serios intentos de desalojar el área,¹ La Perla domina el sector que antes dominaba el antiguo fortín que defendía a la ciudad por el frente del norte.

¹Ver *El Mundo*, 26 y 29 de octubre de 1947, 15 de septiembre de 1953, 19 y 22 de noviembre de 1956, 13 de marzo de 1957, 17 de septiembre de 1957, 29 de diciembre de 1957, 7 de julio de 1964, 29 de marzo de 1969. En 1978 el Departamento de la Vivienda organizó un *Concurso para el desarrollo integral del vecindario La Perla de San Juan de Puerto Rico*.

Apert. Nav.

La Puntilla/Marina



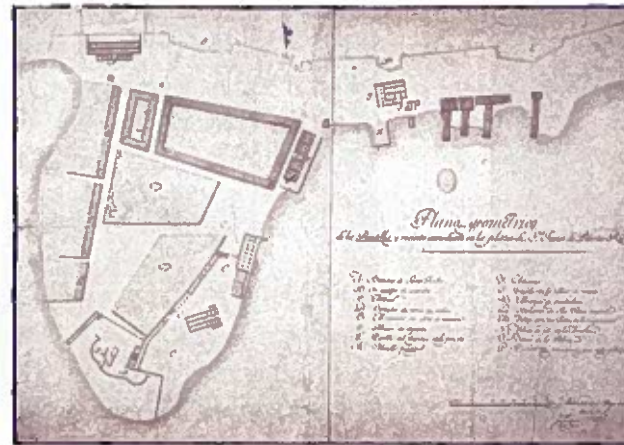
LA PUNTILLA, C.1929 En esta extraordinaria vista se observa el tejido urbano de ese sector que siguió fielmente el diseño del plan de ordenación elaborado en el siglo pasado. National Park Service, San Juan.

La formación del tejido urbano en La Puntilla- Marina

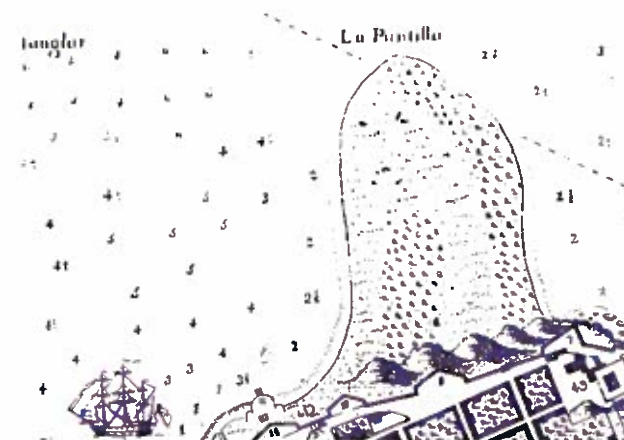
Esta sección se puede describir como una crónica del espacio perdido en La Puntilla. Para entender la historia de la ocupación urbana del sector La Puntilla-Marina es necesario correlacionar este proceso con el desarrollo socio-económico ocurrido en Puerto Rico durante el siglo XIX. El estudio a fondo de este proceso excede los límites de este trabajo, por lo que basta con mencionar que durante el siglo XIX la economía de Puerto Rico fue integrándose más eficazmente a los mercados capitalistas internacionales. Necesariamente las actividades comerciales y marítimas de San Juan, y de otras ciudades de la Isla, aumentaron considerablemente en ese periodo. En San Juan, el espacio geográfico donde se llevaban a cabo las actividades portuarias es conocido como La Puntilla-Marina. Por lo tanto, el desarrollo urbano del sector estuvo directamente relacionado con el aumento de las actividades comerciales marítimas e industriales. Sólo en este contexto puede entenderse la manera en que se fue ocupando el sector y las medidas de planificación urbana que se tomaron para ello.

Estructuras pre-existentes a la traza

Mucho antes de que se definiese el trazado vial y se formalizaran los espacios parcelados en La Puntilla, se construyeron en el área ciertas estructuras de carácter público que por su significado y escala le dieron un carácter particular al área y terminaron por definir la traza del lugar. El proceso de urbanización de La Puntilla-Marina, como el de Puerta de



LA PUNTILLA 1855 Manuel Sicardó, Servicio Histórico Militar, Madrid.



LA PUNTILLA, 1766 En este plano grabado por Manuel de Rueda se puede apreciar el sector prácticamente desocupado. Ithaca Urban Plans, Ithaca.

Tierra, fue influenciado por factores formales como las ordenanzas y las leyes, pero más aún por factores económicos, por modas urbanísticas y por los tipos edificatorios que se reprodujeron en el sector. Cada uno de los agentes de producción del suelo urbano dejó en cada periodo sus huellas en el tejido urbano de esa península sanjuanera.

Hasta fines del siglo XVIII la zona portuaria de San Juan había permanecido prácticamente desocupada. Todos los planos que ilustran el área lo evidencian. Casi todo el terreno de La Puntilla era, hasta el siglo XVIII, cenagoso.

La Puntilla limitaba al norte con las murallas de la ciudad, al este con la Batería de San Francisco de Paula, al sur con la Bahía, y al oeste con el Bastión de la Concepción. Cubría un área de aproximadamente cuarenta cuerdas que durante el siglo XIX fue extendiéndose mediante el proceso de relleno natural y artificial.

El primer plano que reproduce exclusivamente el sector de La Puntilla-Marina es un plano manuscrito a color, dibujado por Manuel Sicardó en 1835. Varias estructuras relacionadas con la actividad portuaria fueron ocupando los terrenos públicos que habían permanecido desocupados. Según parece, la localización de estas edificaciones, que influyeron en el posterior trazado y desarrollo urbano de la comunidad del puerto, se escogió sin que hubiese hasta ese momento un plan general de ordenación para el área.

A continuación se presentan algunas de estas importantes estructuras construidas en el siglo XVIII o antes de 1835 y que hasta cierto punto determinaron la morfología del trazado urbano posterior de La Puntilla.



PRESIDIO LA PRINCESA, C.1898 La Princesa constituyó uno de los hitos arquitectónicos que contribuyó a definir el trazado vial en La Puntilla. Para focalizar su entrada principal con la portada neoclásica del Arsenal, se trazó la calle de la Infanta Luisa. Angel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*, Editorial Edil, Río Piedras: 1972.

La Aduana. Estructura del siglo XVIII que ocupaba un conveniente lugar frente al Muelle Real. El edificio fue rediseñado y ampliado en 1826;² además se le hicieron otras modificaciones a lo largo del siglo.

El Muelle Real. Estructura del siglo XVIII, transformada por sucesivas reparaciones durante el siglo XIX.³

Los almacenes y los muelles privados eran también estructuras importantes, ya que competían por el escaso espacio del puerto. Los pocos muelles privados que aparecen en el plano de 1835 se fueron multiplicando según aumentaban las actividades comerciales.

El Depósito Mercantil. Una de las mayores edificaciones del área. Su localización determinó grandemente la

disposición del tejido urbano en La Puntilla. Se construyó para que sirviera de almacén público; no obstante, a lo largo del siglo XIX se propusieron otros usos institucionales para este edificio.

La Capitanía del Puerto. Pequeña estructura cuadrada que permaneció como una notable edificación a lo largo del siglo XIX.

El Arsenal. Es el conjunto de edificios más destacado de La Puntilla. Vasta instalación militar construida entre 1800 y 1845.⁴ Ocupaba una gran porción de terreno en el sector sureste de La Puntilla, por lo que sin duda determinó el trazado posterior de las calles en ese lugar.



EL ARSENAL, 1923 El hermoso portal de este complejo constituyó otro de los parámetros que definió la red de espacios públicos en La Puntilla. *El Libro de Puerto Rico*, 1923.

²En esa época los siguientes pueblos usaban la aduana de San Juan: Cangrejos, Río Piedras, Bayamón, Toa Baja, Vega Alta, Trujillo, Guaynabo, San Miguel y Loíza. Esta lista - que fue hecha en aquel momento para determinar qué pueblos debían pagar contribuciones con el fin de reparar el edificio de la Aduana - da una idea del verdadero hinterland de la ciudad capital y también de la escala de la actividad del puerto en cuanto a exportaciones e importaciones (AHN, Ultramar, Hacienda, Leg.1065/23).

³El Muelle Real fue una estructura de madera hasta 1795, cuando se construyó una de piedra (AHN, Ultramar, Hacienda, Leg.1078/17).

⁴Véase Castro (1980: 238-247).

La Batería de San Toribio. Otra instalación militar que influyó en el desarrollo urbano del área. Estaba localizada al sur de la península de La Puntilla.

El Presidio. Edificio paralelo a la muralla de la ciudad, situado extramuros entre el Bastión de la Palma y el Bastión de la Concepción. Fue construido en 1833 en los antiguos terrenos de práctica de artillería.

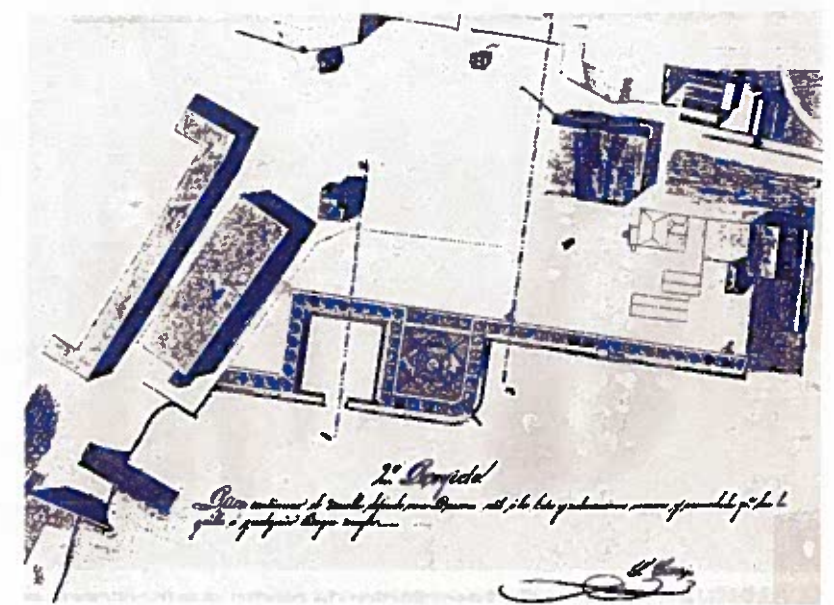
Además de estas estructuras, en 1835 había en los terrenos de La Puntilla-Marina, bohíos y chozas que constituían un vecindario habitado en gran medida por jornaleros que no podían costearse una vivienda dentro del perímetro murado. Algunos de estos jornaleros pagaban un modesto alquiler al gobierno por el solar que ocupaban. El resto del área estaba ocupada por pastos con unos cuantos corrales de animales.

En conjunto con las estructuras residenciales que fueron ocupando el espacio parcelado, los hitos sobresalientes de mayor escala y significado ya mencionados pueden considerarse los elementos fundamentales pre-existentes que se tomaron en cuenta al pensar el plan de ordenación que finalmente terminó por formalizar la red de espacios públicos y los espacios parcelados en La Puntilla. Sobre esos hitos se sostuvo el significado formal de la traza.

PROYECTO PARA LA DARSENA, 1845 "Para continuar el muelle dejando una dársena útil a los botes y embarcaciones menores y acomodada para dar la quilla a cualquier buque mayor". Estas son las palabras del autor del proyecto Santiago Cortijo describiendo el mismo. Esta dársena se construyó y continuó en uso hasta que fue rellena en la primera mitad de este siglo, otro evento en la crónica de los espacios perdidos de La Puntilla-Marina. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

El plan de urbanización

El primer esquema de ordenación urbana extramuros se dedicó exclusivamente a la zona del puerto: a los muelles públicos y las estructuras públicas aledañas. La tarea le fue asignada al ingeniero Santiago Cortijo, quien en 1845 preparó una serie de hermosos planos manuscritos en colores para ilustrar sus propuestas. Estos planos demuestran su gran sensibilidad y conocimiento. Cortijo presentó dos posibilidades para el desarrollo de los muelles frente a la Puerta de San Justo, único acceso directo entre el sector portuario y la ciudad intramuros.



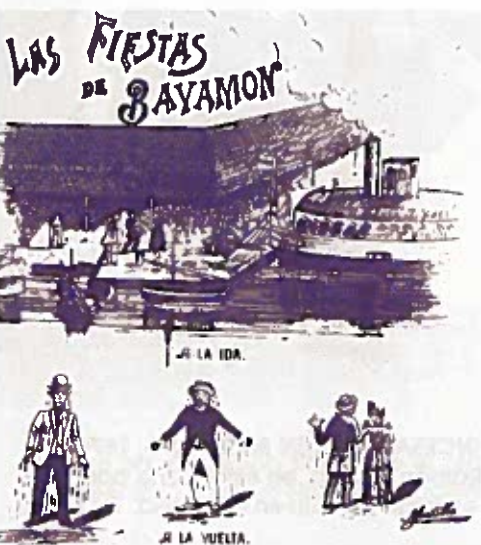


LA DARSENA, C. 1899 Con escalinatas de piedra que facilitaban el desembarco, la dársena fue también un espacio donde se llevaron a cabo grandes acontecimientos en la ciudad. Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

DARSENA Y TINGLADO DE LA ANTIGUA ADUANA, 1899 Este espacio abierto en el frente portuario tuvo un papel predominante en la vida cotidiana de la ciudad. Al fondo de la foto aparece el terminal del tranvía de Ubarri, a la derecha uno de las lanchas de Cataño. El tinglado formaba parte de las facilidades de la Aduana que estuvo localizada a un costado de la Puerta de San Justo. *Photo-Gravures of Picturesque Puerto Rico*, Hardie Bros., San Juan: 1899.



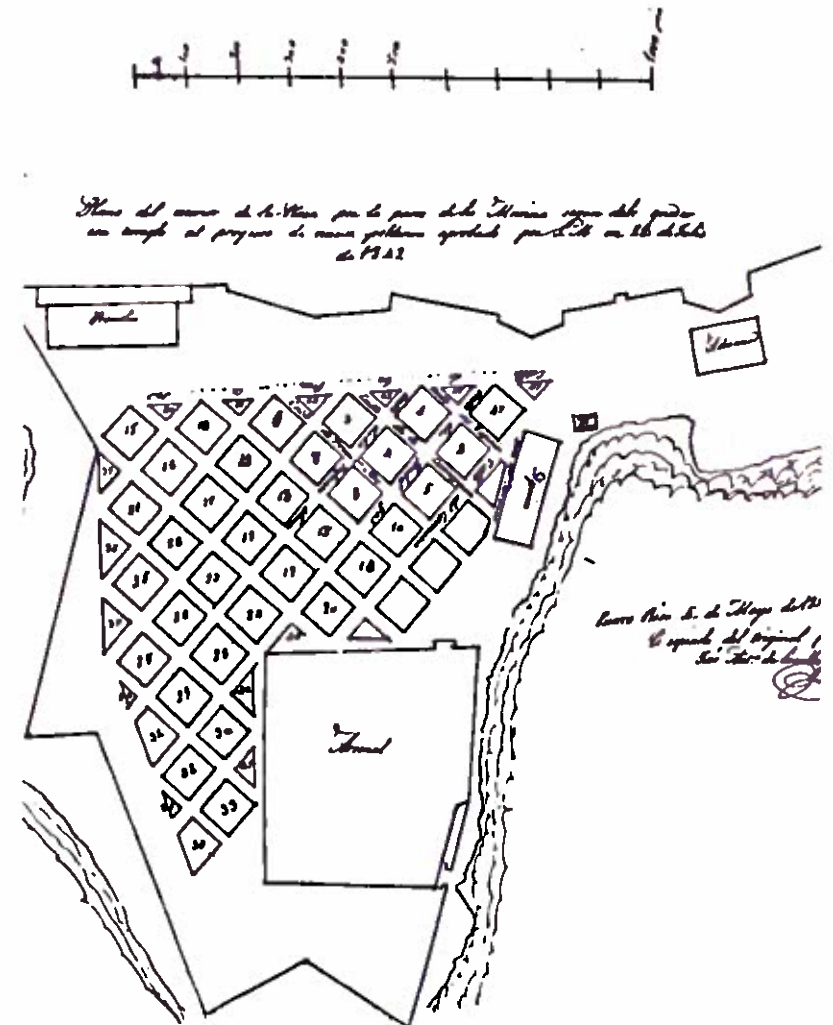
DARSENA, TINGLADO Y LANCHA DE CATAÑO
Trilla que saliriza el servicio de lanchas
Cataño
Puerto Rico-Ilustrado



Una de estas posibilidades de diseño incluía la construcción de una dársena de botes, un atracadero especial para pequeñas embarcaciones. Más tarde se llegó a construir una versión modificada de su propuesta de diseño. La dársena, ese espacio urbano por el que la ciudad se comunica con la bahía, sirvió como punto marítimo de entrada y salida de mercancías y pasajeros. Fue un espacio privilegiado en donde se protagonizó gran parte de la vida cotidiana (Incluyendo el lugar de desembarco de la travesía de Cataño) y también de grandes acontecimientos en la ciudad.

Posteriormente, además de los planos para el desarrollo de los muelles, se hizo necesario un plan de ordenación para todo el sector del frente portuario y La Puntilla. Este plan debía tener en cuenta las severas restricciones que las autoridades militares habían impuesto a la construcción en La Puntilla-Marina. Estas restricciones limitaban la expansión urbana en el sector. Según los militares, toda edificación que se construyera en el lugar debía tener carácter transitorio y, sobre todo, su altura no debía interferir con las líneas de tiro de las troneras localizadas en las murallas.

En 1847, diez prominentes comerciantes de San Juan firmaron una petición a la Reina en la que se solicitaba permiso para construir almacenes de mampostería en La Puntilla-Marina. Según esa petición, el área tenía para ese entonces unos 720 habitantes y 88 casas.⁵ Los comerciantes utilizaron el argumento de que ya existían estructuras en el área y pedían que también se les permitiera a ellos construir. Comenzó así a formalizarse la intervención de los comerciantes como agentes de producción del espacio urbano en La Puntilla.



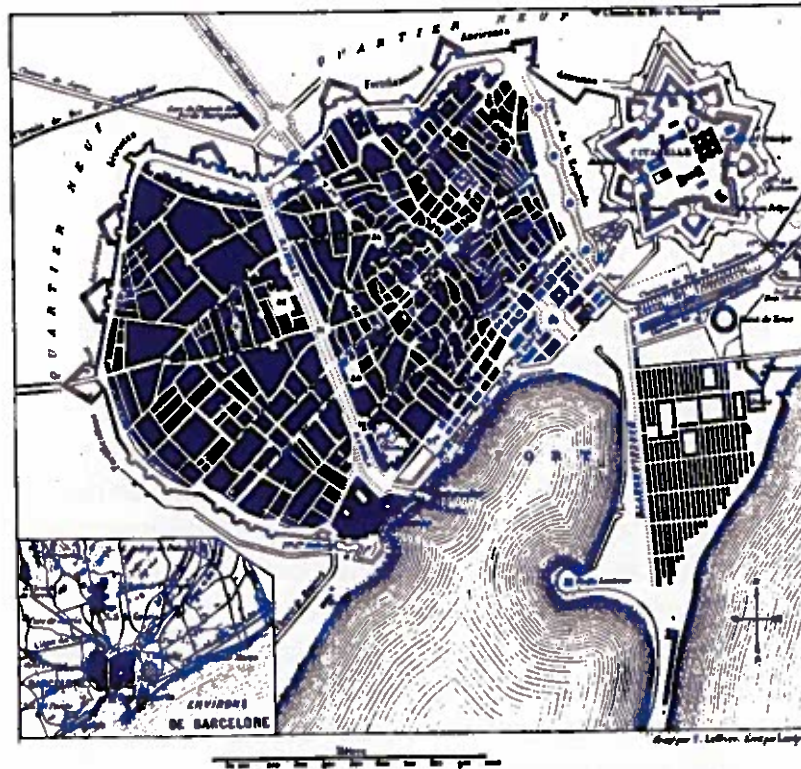
LA PUNTILLA, 1849 Copia de Manuel Soriano, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

En 1848 el gobierno local estaba a favor de alguna clase de urbanización regulada en La Puntilla-Marina. Planteaba la necesidad de más lugar para la expansión de San Juan y la ganancia fiscal que se devengaría de las ventas de los solares. Junto con los comerciantes, el gobierno local se instituyó como otro importante agente de producción del espacio urbano.

Finalmente, el 22 de julio de 1849, por Decreto Real, se permitió construir en La Puntilla. Como resultado del decreto se elaboró un plan de ordenación urbana para el nuevo sector extramuros de la ciudad.

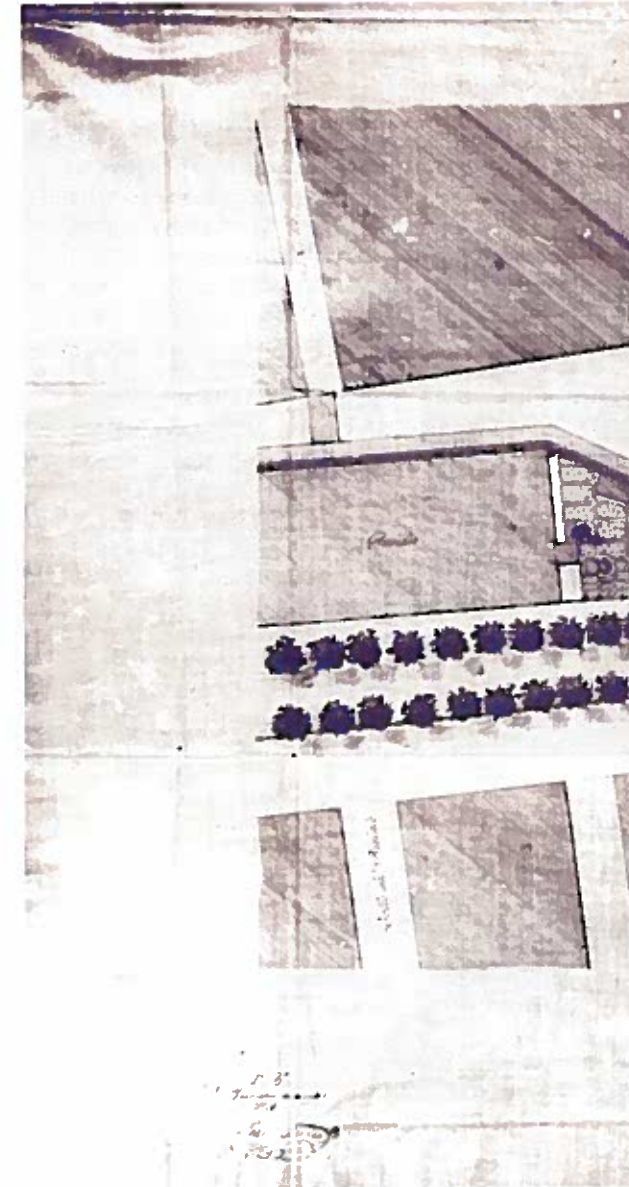
Este esquema de planificación urbana es el primer plan de expansión a gran escala para el desarrollo extramuros de San Juan. El plan proponía un trazado de 36 manzanas perfectamente cuadradas que definieron la forma de los espacios parcelados. La red de espacios públicos fue definida por un plan vial orientado diagonalmente. El resto de las manzanas irregulares completaban los espacios remanentes para adaptar así la cuadrícula a las estructuras existentes y la particular geografía de La Puntilla.

El trazado diagonal se escogió por la necesidad militar de respetar la antigua muralla y porque se planeaba construir una nueva que rodeara el nuevo vecindario. La ubicación de La Puerta de San Justo probablemente influyó en la organización espacial del área. Un posible modelo de organización espacial para La Puntilla puede encontrarse en el Barrio de Barceloneta en Barcelona. Si se examinan algunos planos de ese sector urbano se puede sugerir una posible influencia en el trazado propuesto en ese momento para La Puntilla.



BARCELONA, LA CITADELA Y BARCELONETA, 1863-64 El barrio extramuros de Barceloneta ocupa una península parecida a La Puntilla, la traza de ambas penínsulas tiene gran semejanza.

La población de Barceloneta como un sector portuario y extramuros de Barcelona se inició en 1753. Teóricamente debía alojar a la gente de desplazada tras la demolición de otro barrio de la ciudad. Como en La Puntilla, su forma de rectángulo incompleto fue determinada por la superficie triangular del terreno.



PASEO DE LA PRINCESA Y JARDIN BOTANICO, 1876 Manuscrito por Ramón García, en este plano aparece este importante espacio de ocio en la Puntilla. El sec

En 1852 se permitió la construcción de estructuras de mampostería en el área de La Puntilla, cuidando siempre de no exceder la altura máxima permitida por las líneas de fuego de la muralla.⁵ El problema de la altura de las estructuras en La Puntilla-Marina fue siempre un punto de debate intenso. Los permisos para ir levantando pisos se obtenían luego de largos litigios y con gran lentitud. La especulación del suelo, sin embargo, hizo posible que más tarde se generalizase construir a dos niveles.

El plan de urbanización formal de La Puntilla incluía un elegante paseo con árboles y un Jardín botánico. Estos proyectos fueron diseñados por Juan Manuel Lombera en 1852. La combinación de un paseo y un Jardín botánico pudo estar influida por los trabajos del famoso arquitecto español Ventura Rodríguez (1715-1785), quien diseñó grandes espacios abiertos de recreación pasiva en Madrid. Si examinamos la ubicación y el diseño del paseo y el Jardín botánico propuestos entonces para La Puntilla, resulta obvio el parecido con los diseños del Paseo del Prado y el Jardín Botánico de Madrid.⁷ Así, se evidencia la influencia de las ciudades metropolitanas en la formación del tejido urbano en La Puntilla.

El Plan de Ensanche para La Puntilla

Con algunas modificaciones, el plan de ordenación urbana para La Puntilla comenzó a implantarse. Una vez adoptado el plan, la renta de los solares subió tanto que muchos de los antiguos inquilinos tuvieron que mudarse. Así los jornaleros pobres y sus familias fueron expulsados poco a poco

del sector, por lo que se establecieron en otros lugares como Puerta de Tierra, Cangrejos y en comunidades satélites que se crearon al otro lado de la bahía, como el poblado de Cataño.

En 1861 la implantación del plan en La Puntilla estaba en marcha y ya habían sido construidas seis manzanas. El plano general que levantó Antonio M. Guitián en relación con un plan maestro para las nuevas facilidades del puerto,⁸ muestra las manzanas construidas según el plan de urbanización.

Otro hermoso plano manuscrito a colores, dibujado en 1862 por Manuel J. Castro, ilustra La Puntilla tal como estaba en ese año y añade en líneas entrecortadas el trazado propuesto. A principios de la década de 1860, en el sector noreste de La Puntilla, cuatro de las manzanas triangulares que daban frente al paseo, y otras seis cuadradas, ya estaban ocupadas. Otras cuatro manzanas cuadradas se habían reservado para uso militar. También se encontraba ya establecida en el lado sur del sector una estación de gas propano. No obstante, algunas de las estructuras que ya existían, concentradas en dos largas manzanas rectangulares y una larga hilera de bohíos que aparecen ya en el plano de 1835, se encontraban todavía en La Puntilla en abierta contradicción con el trazado propuesto por el plan.

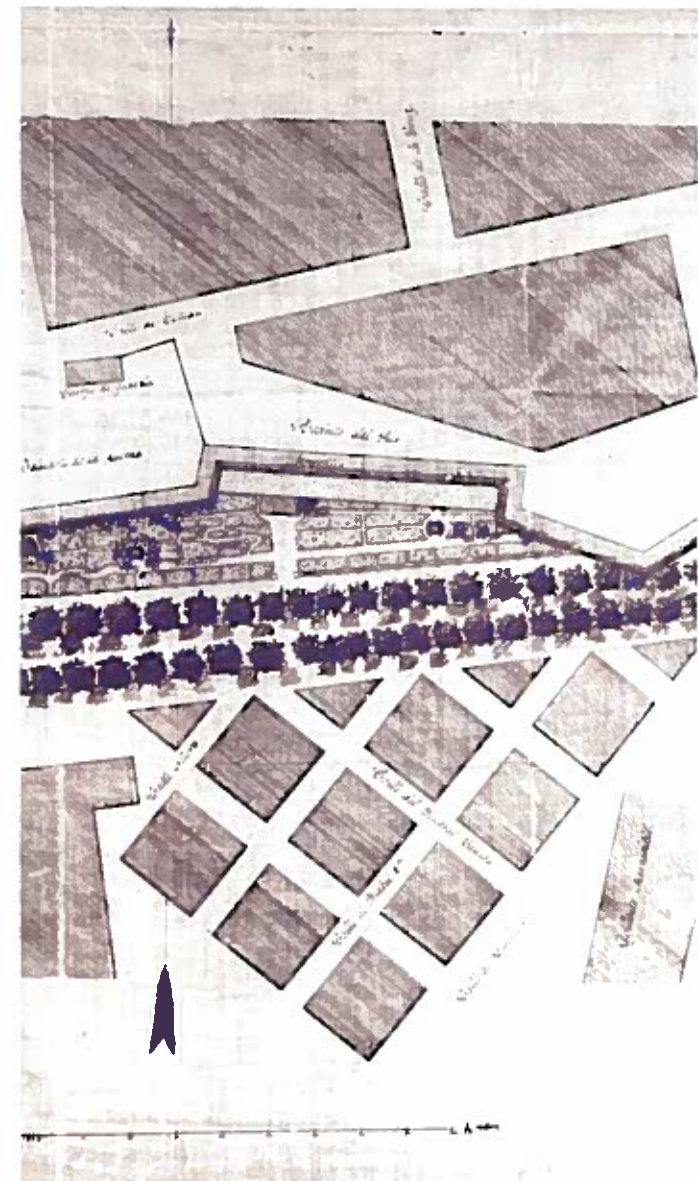
⁵ AHN, Ultramar, Fomento, Leg.300/12.

⁶ En 1875 la altura máxima permitida era de 5.5 metros (AGPR, Fondo:MSJ, Serie: Obras Particulares, Leg. 84, Exp. 146).

⁷ Para un examen detallado del desarrollo del Paseo de La Princesa y sus jardines, ver: Sepúlveda (1986: 83-89).

⁸ "Proyecto de las obras necesarias para la reparación y habilitación de los muelles actuales de San Juan de Puerto Rico", de Antonio M. Guitián (AGPR, Fondo:OP, Serie:PM, Leg.99, Caja:74).

estaba en formación siguiendo el plan de ensanche establecido. Archivo Histórico Nacional, Madrid.



Reforma del plan

Poco despues de que las primeras medidas para la implantación fueran tomadas, se hicieron obvios los inconvenientes que causaban el diseño de las estrechas calles y las pequeñas manzanas de un solo solar. En diciembre de 1865 se presentó un nuevo plano, revisado con la intención de mejorar el trazado original. Este plano seguramente utilizó como referencia el plan de Cerdá para Barcelona, de 1859, y el plano de Castro para Madrid, de 1860. A su vez éstos habían asimilado las lecciones de los socialistas utópicos, los higienistas y las doctrinas económicas del periodo. Ambos planes metropolitanos habían sido publicados en España y se convirtieron en modelos para los proyectos de expansión urbana de otras ciudades españolas de la época, incluyendo las de ultramar.

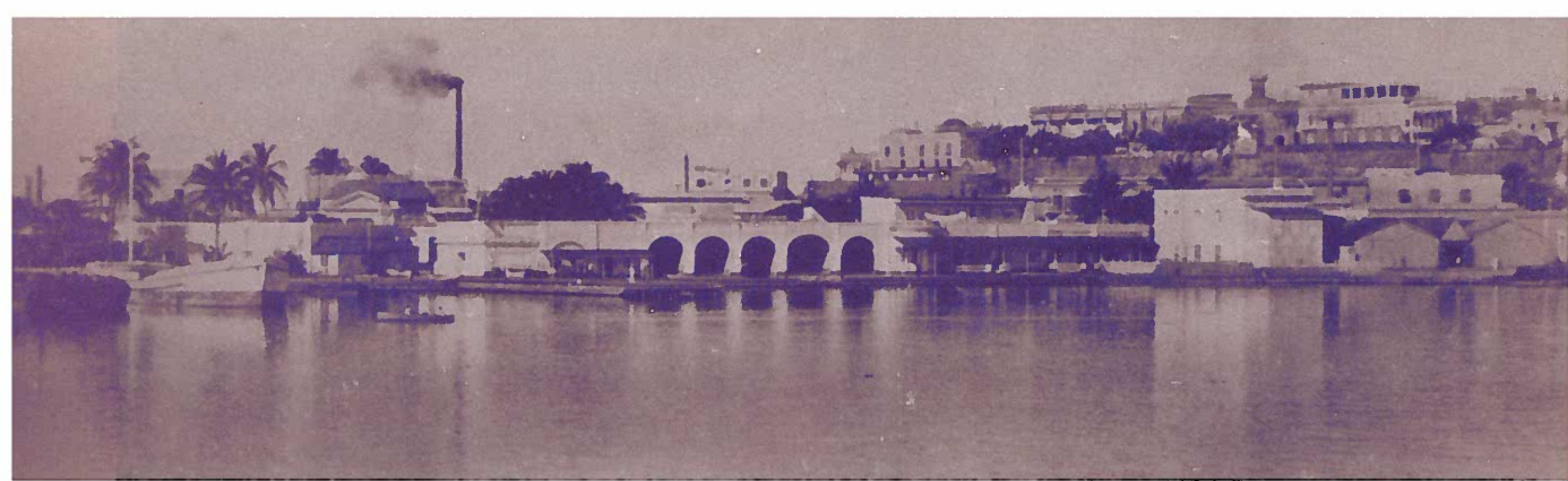
Este nuevo plano proponía manzanas con mayores dimensiones y calles más anchas. Las manzanas que se encontraban ya construídas se consolidarían con las aledañas. Una versión algo modificada de este nuevo esquema de ordenación prevaleció en la historia del desarrollo urbano de La Puntilla. Las manzanas más grandes y las calles más anchas resultaron idóneas para el uso industrial y de almacenes que siguió evolucionando en el área. El plan reformado de 1865 prevaleció casi inalterado y La Puntilla se convirtió en un distrito de usos mixtos de alta densidad.

Más tarde, ya a finales del siglo XIX, en 1894 se aprobó el "Plano de Ensanche de San Juan de Puerto Rico...". Este plan proponía, entre otras cosas, rellenar artificialmente toda el área oeste y sur de La Puntilla para agrandar dicha penínsu-

la.⁹ Las tierras ganadas a la bahía hubieran sido ocupadas siguiendo el trazado en cuadrícula existente para llegar a un total de 17 manzanas; sin embargo, este proyecto para La Puntilla nunca se hizo realidad debido, con seguridad, a su altísimo costo.



REFORMA DEL PLAN PARA LA PUNTILLA, 1865
Copia manuscrita por José López Bagó, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



LA PUNTILLA, C.1898 En primer plano las instalaciones del Arsenal, la Capitanía del Puerto y el antiguo Depósito Mercantil donde actualmente está ubicada la Aduana. Aparece una chimenea, símbolo de las actividades industriales en el sector. Colección Puertorriqueña, Biblioteca José M. Lázaro, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.

⁹ La discusión de este importante documento se llevará a cabo más adelante.

¹⁰ Las principales restricciones tenían que ver con la altura de los edificios, los materiales de construcción y una disposición particular que obligaba a los propietarios a demoler sus edificaciones en caso de que así se lo pidiese el ejército (AHN, Ultramar, Hacienda, Leg.1186/7).

¹¹ Esta cifra debe ser sólo una aproximación puesto que para entonces el censo no contaba este sector como un área separada del resto de la ciudad. Ubeda y Delgado (1878:126-127).

¹² AHN, Ultramar, Gracia y Justicia, Leg.2069/25.

La construcción privada y el plan de urbanización

Como ya apuntamos, las restricciones impuestas por los militares a la construcción en La Puntilla-Marina¹⁰ no impidieron que las manzanas planificadas fueran ocupándose con edificaciones construidas por el sector privado.

La construcción privada en el sector abarcaba una gran variedad de usos, de tipos de edificación y de estilos arquitectónicos. En 1878, Ubeda y Delgado describió en detalle el sector que nos ocupa. Según él, el área contaba con las siguientes calles: Isabel I, Nueva, Justa, Luisa, Princesa, General Camba, Presidio, Depósito, Puntilla, Comercio, Santo Toribio y Arsenal. También enumera 98 casas de madera y muchos almacenes comerciales. Señala que el área tenía entonces unos 2,000 habitantes.¹¹ Estas cifras de población y viviendas resultan en un promedio de 20 personas por vivienda, lo que indica un gran hacinamiento. La mayor parte de estas

atestadas viviendas eran conocidas como casas de vecindad.

A pesar de su densidad poblacional, La Puntilla-Marina se definió principalmente como el distrito de almacenes de mercancía al por mayor y como el sector industrial más importante de San Juan. Tanto los planos como las fotos evidencian las chimeneas de las máquinas de vapor, símbolos de la industria en el momento. Esto significa que, demasiado cerca unos de los otros, se encontraban usos conflictivos y peligrosos. La estación de gas, la planta eléctrica, al igual que algunas fábricas que funcionaban a vapor, estaban localizadas a poca distancia dentro de los estrechos límites de la península de La Puntilla. Como era de esperarse, en varias ocasiones ocurrieron fuegos que amenazaron con destruir el área. En 1873 un gran fuego arrasó un significativo número de estructuras dilapidadas.¹²

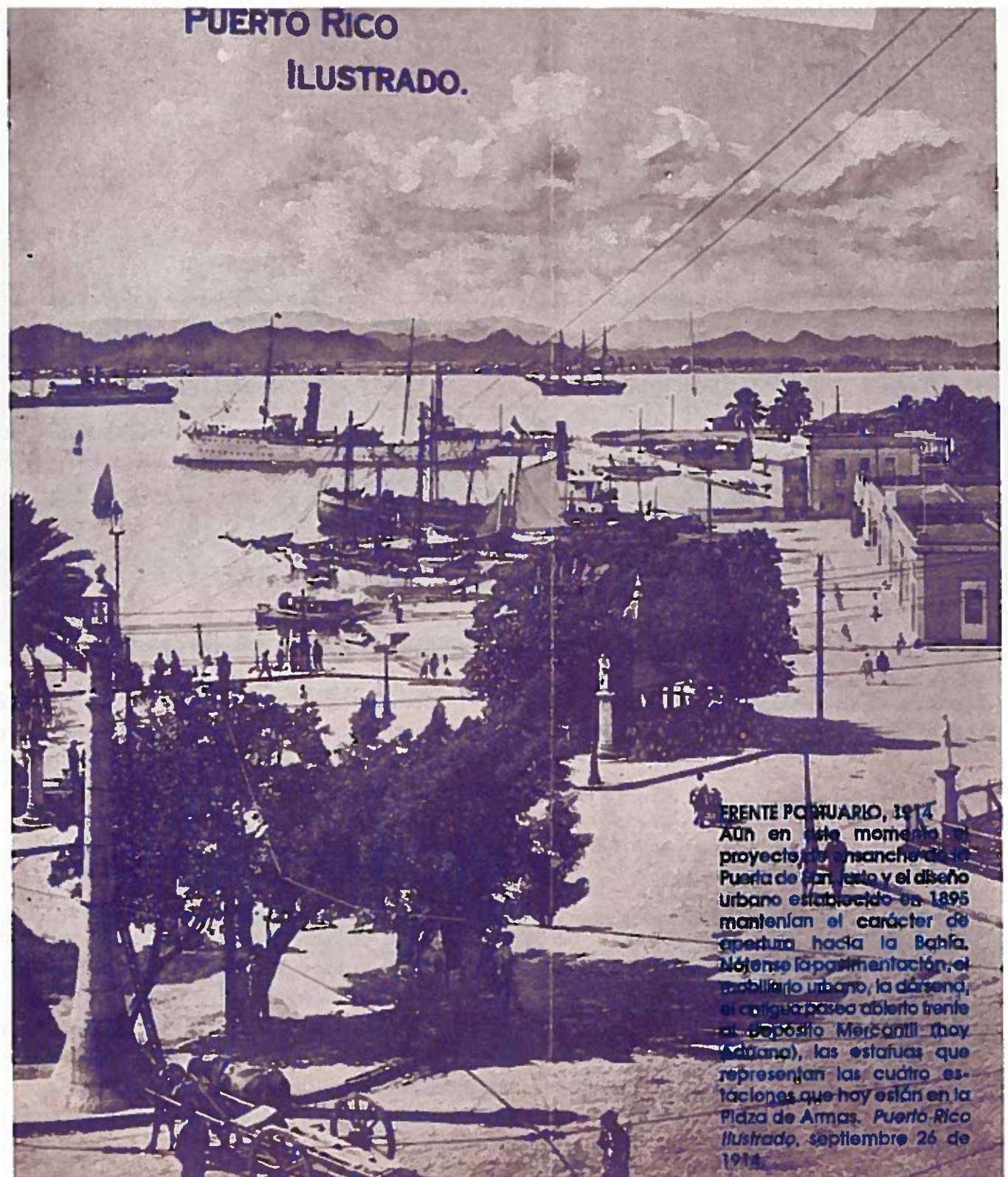
18 En 1888 casi todo el distrito estaba ocupado, sólo quedaban nueve solares desocupados.¹³ Un año más tarde comenzaron las obras para la construcción de las aceras.¹⁴ Una vista parcial del área, publicada en 1887, muestra el desarrollo general de La Puntilla. El grabado ilustra la nueva Puerta de España en la muralla, la Aduana, el Depósito Mercantil, y el resto de los edificios que existían en esa época. Como puede verse en el dibujo, la altura de los edificios estaba limitada aún por la línea de fuego de las antiguas murallas.

A medida que las actividades portuarias y comerciales continuaban en aumento, el área de La Puntilla-Marina se densificaba. En las últimas décadas del siglo XIX se habilitaron mejores accesos al área que hasta entonces sólo se comunicaba con la ciudad intramuros a través de la Puerta de San Justo. Entre los proyectos más significativos pueden mencionarse los siguientes: se abrió una nueva puerta, la de España en la cortina de la muralla; se inauguró una línea de tranvía de vapor cuya estación terminal estaba localizada al costado de dicha puerta; se mejoró y habilitó la Calle del Comercio proveyendo acceso directo hacia Puerta de Tierra sin tener que atravesar la ciudad intramuros.

Ya en la última década de la dominación española se demolieron parcialmente algunos tramos de muralla para proveer mejor comunicación entre los barrios extramuros y la antigua ciudad murada. El área de la Puerta de San Justo fue objeto de varios estudios de diseño. Finalmente, en 1895 el Gobernador Antonio Dabán aprobó la demolición de la antigua puerta y parte de las murallas. El área fue rediseñada y nombrada en su honor como Avenida Dabán.

13 AGPR, Fondo:OP, Leg.86, Exp.341.

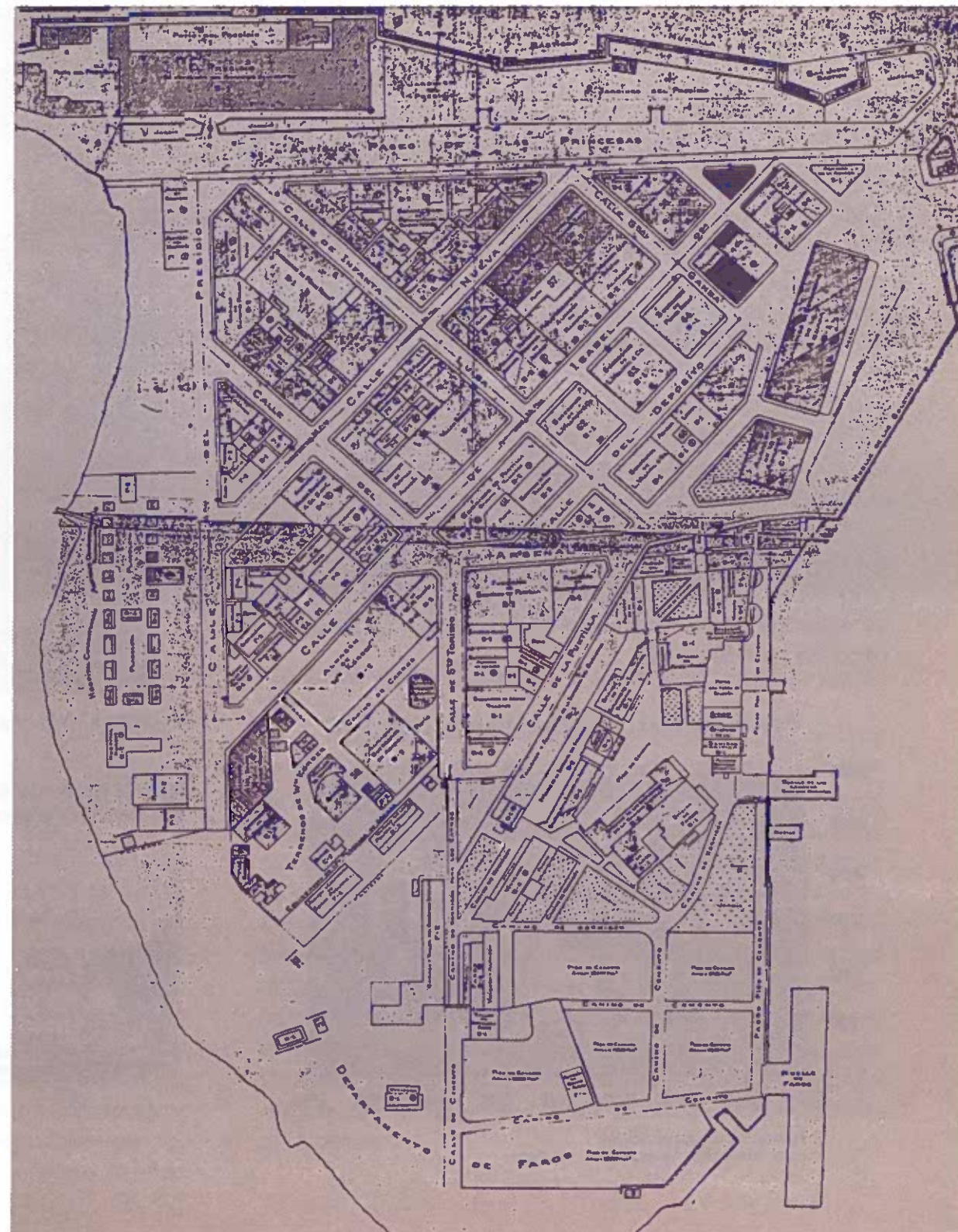
14 AGPR, Fondo: MSJ, Serie: Obras Particulares, Leg.80, exp. 356.



FRENTE PORTUARIO, 1914
Aún en este momento el proyecto de ensanche de la Puerta de San Justo y el diseño urbano establecido en 1895 mantenían el carácter de apertura hacia la Bahía. Nótese la pavimentación, el mobiliario urbano, la dársena, el antiguo paseo abierto frente al Depósito Mercantil (hoy Aduana), las estatuas que representan las cuatro estaciones que hoy están en la Plaza de Armas. Puerto Rico Ilustrado, septiembre 26 de 1914.

En 1898 Puerto Rico pasa a ser territorio de los Estados Unidos. Con el nuevo régimen norteamericano, ya en el presente siglo, las manzanas interiores de La Puntilla-Marina continuaron ocupadas por compañías industriales y comerciales. Los bordes con frente a las aguas de la bahía siguieron teniendo usos institucionales que impedían el libre acceso a la línea de la costa. Por otra parte, las estructuras residenciales unifamiliares fueron relegándose del sector. La vivienda en La Puntilla se daba casi exclusivamente en casas de vecindad. En el plano de 1920 sólo un puñado de estructuras aparecen identificadas como viviendas. Casi todas eran casas de vecindad localizadas en la parte noroeste de La Puntilla. Al oeste de la calle Presidio, donde antes se apiñaban ranchones y estructuras de madera, se ubicó un hospital de cuarentena. Más tarde este hospital fue también eliminado y el terreno ocupado por el servicio de la Guardia Costanera de los Estados Unidos. Con este uso se completó el cerco que impedía al tejido urbano de La Puntilla recuperar el frente de mar. El antiguo edificio del Depósito Mercantil, convertido en Aduana, fue transformado en 1927-28 en el edificio actual. El antiguo Paseo de la Princesa y su Jardín Botánico fue deteriorándose a falta de un mantenimiento adecuado. Hoy día existe un proyecto para restituir al tejido urbano el paseo y el Jardín.

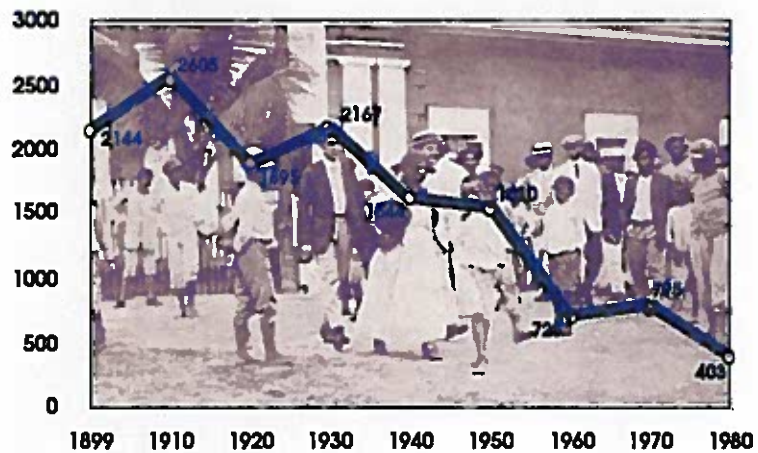
LA PUNTILLA, 1920 Este plano de extraordinario valor ilustra con gran detalle el tejido urbano en el sector (detalle). Porto Rico Fire Underwriters, Instituto de Cultura, San Juan.



Hasta la mitad del siglo XX La Puntilla compartió con La Marina las funciones complementarias del puerto. En la década de 1960 se publicaron los estudios de renovación urbana que dieron paso a la insensata demolición de todo el vecindario, con la excepción de los principales hitos institucionales: La Princesa, el Arsenal y la Aduana. Estas propuestas, pensadas dentro de la tradición de renovación al estilo norteamericano, terminaron por demoler el vecindario en deterioro para construir una nueva red de espacios públicos ajena a la tradición urbanística del lugar. Esta red vial sería complementada con estructuras multipisos que simbolizaban el progreso de las ciudades modernistas de mitad del siglo.

Los censos de población de La Puntilla-Marina en este siglo evidencian un máximo de población en la década de 1910. A partir de entonces la población disminuyó considerablemente. Esta tendencia se acentúa a partir de las décadas de 1950 y 1960.

Población de La Puntilla-Marina, 1899-1980



Fuente: Censos de población
Foto: *Puerto Rico Ilustrado*, 1916, San Juan

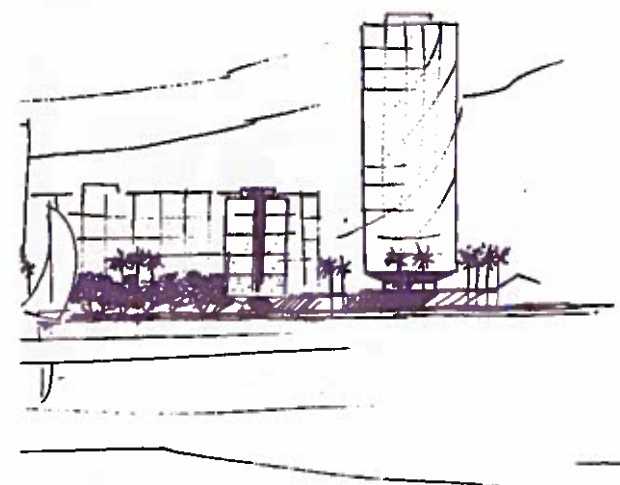
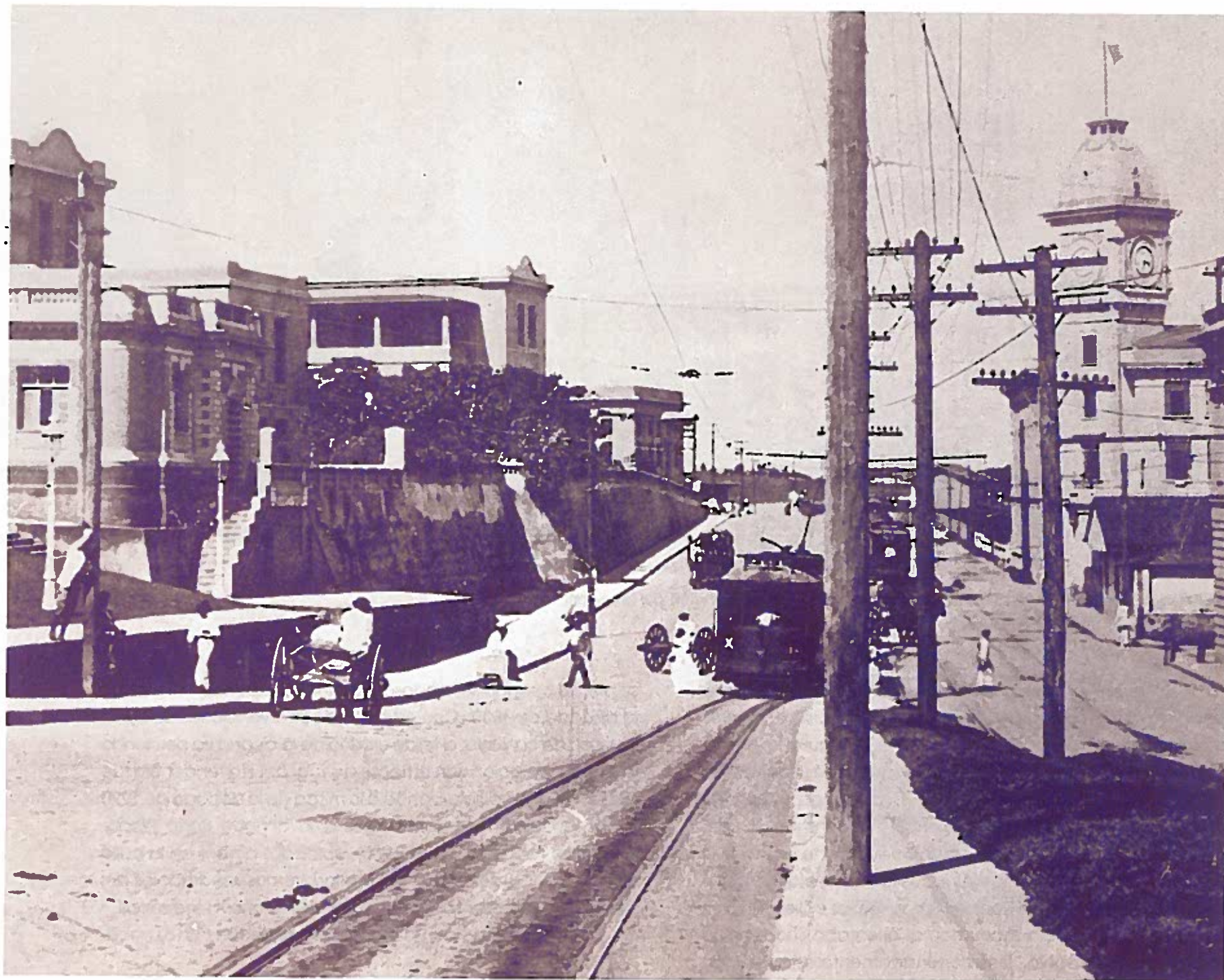


LA PUNTILLA, 1963 Vista aérea del trazado urbano sin demoler. *Old San Juan and Puerta de Tierra. A General Neighborhood Renewal Plan.*

PROYECTO LA PUNTILLA, 1963 *Old San Juan and Puerta de Tierra.* *A General Neighborhood Renewal Plan, 1963.*



SALIDA HACIA PUERTA DE TIERRA, 1914 Al fondo a la derecha la antigua estación de ferrocarril, a la izquierda los baños públicos y la escuela José Jullán Acosta. El tranvía eléctrico que suplantó al de vapor aparece entrando a la ciudad. *Puerto Rico Ilustrado*, 1914.



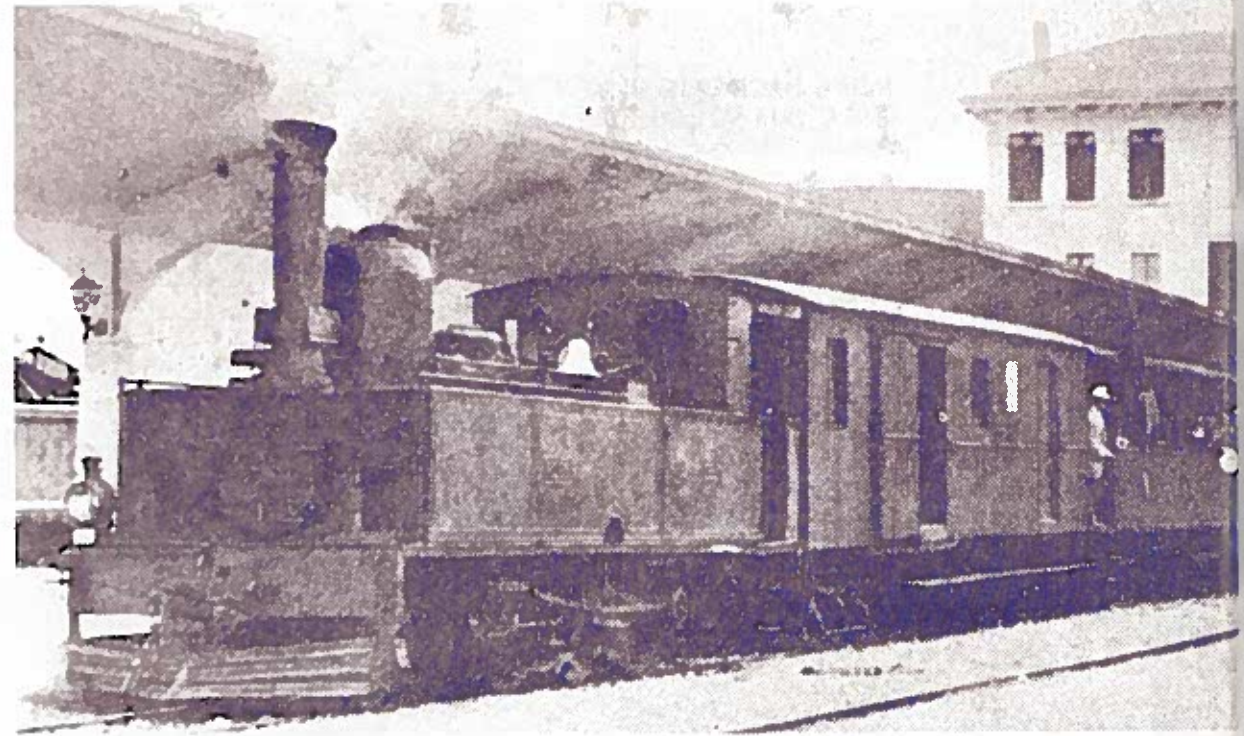


ESTACION DE SAN JUAN, 1923 Fachada principal de la antigua estación del ferrocarril.
El Libro de Puerto Rico, 1923.

En el sector de La Marina —o frente portuario de la ciudad— la actividad marítima se acrecenta durante las primeras tres décadas de este siglo. En 1913 se inaugura la nueva estación del tren localizada al sur de la escuela José Jullán Acosta, en la esquina del Paseo de Covadonga y General Harding. Para este mismo año se finaliza la construcción del edificio de Correos y Tribunal Federal, inaugurado en 1914. El solar que ocupa este edificio está localizado sobre las antiguas murallas al sur de la calle Recinto Sur, entre las calles Tanca y San Justo. Este edificio monumental orientaba su fachada principal hacia la bahía. Desafortunadamente esta relación

se pierde cuando se le adosa una nueva expansión al final de la década de 1930. Con este tipo de intervenciones aisladas, sin visión de conjunto, el tejido urbano de la ciudad va perdiendo su antigua relación con el frente portuario. Esta tendencia fue iniciada por el edificio Ochoa a la mitad de la década de 1920 y por la adición de varios pisos a la antigua Porto Rican-American Tobacco Co. (c.1900), ubicados ambos en la calle Marina. Se consolidan en La Marina los nuevos símbolos del poder que representan los vínculos con la nueva metrópoli.

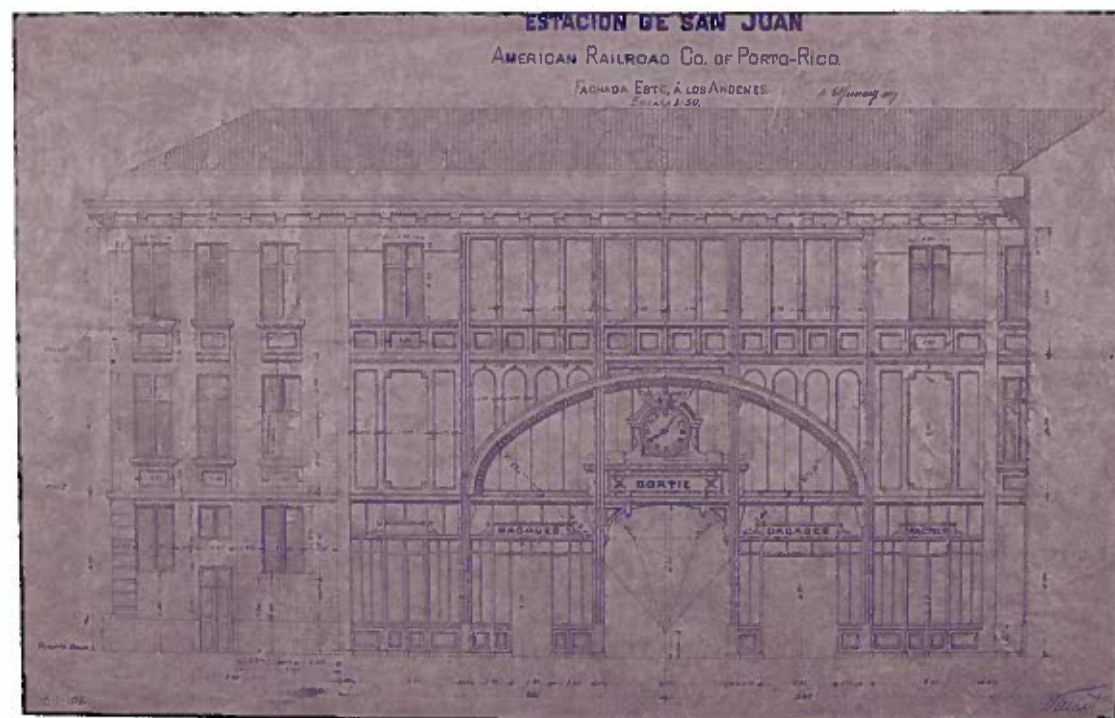
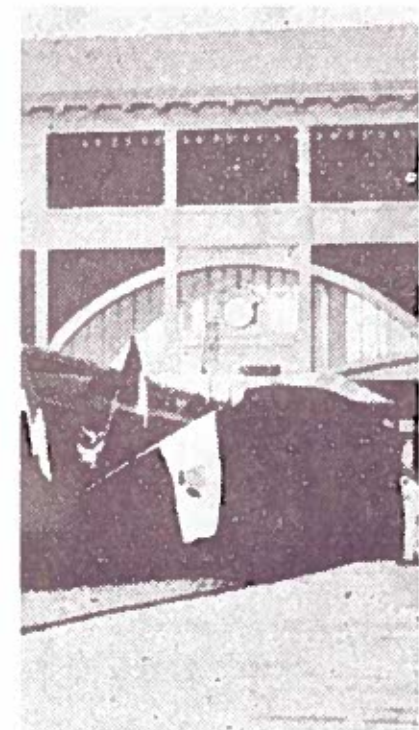
El relleno y la consolidación del malecón (1915) habilita



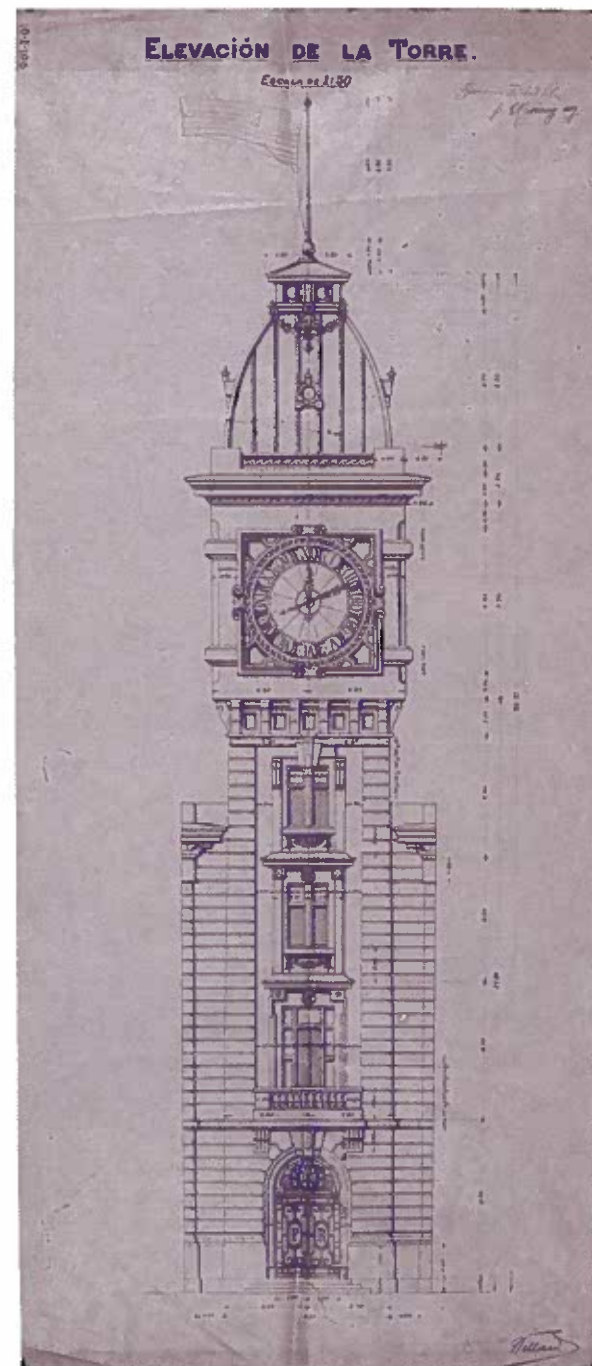
ESTACION DE SAN JUAN, 1913 Vista de los andenes, mirando hacia el oeste. *Gráfico, 1913.*



ESTACION DE SAN JUAN, 1913 Interior con vista de los andenes en la noche de la inauguración oficial de la estación central. *Gráfico, junio de 1913.*



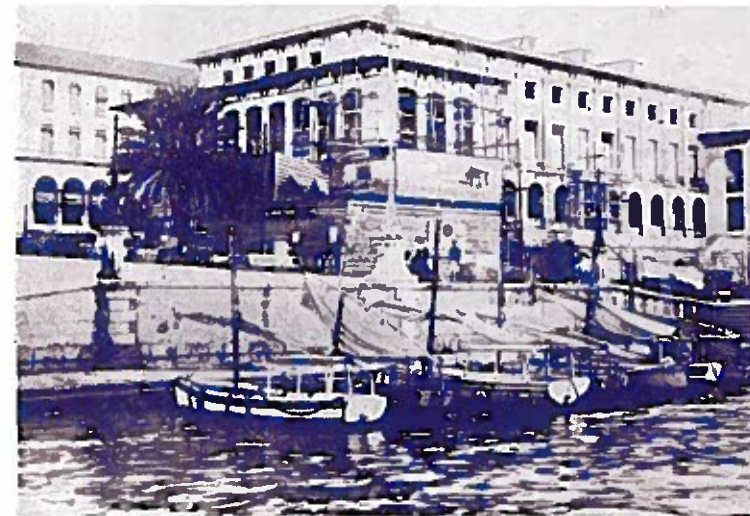
FACHADA ESTE A LOS ANDENES Y TORRE DE LA ESTACION DEL TREN
Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

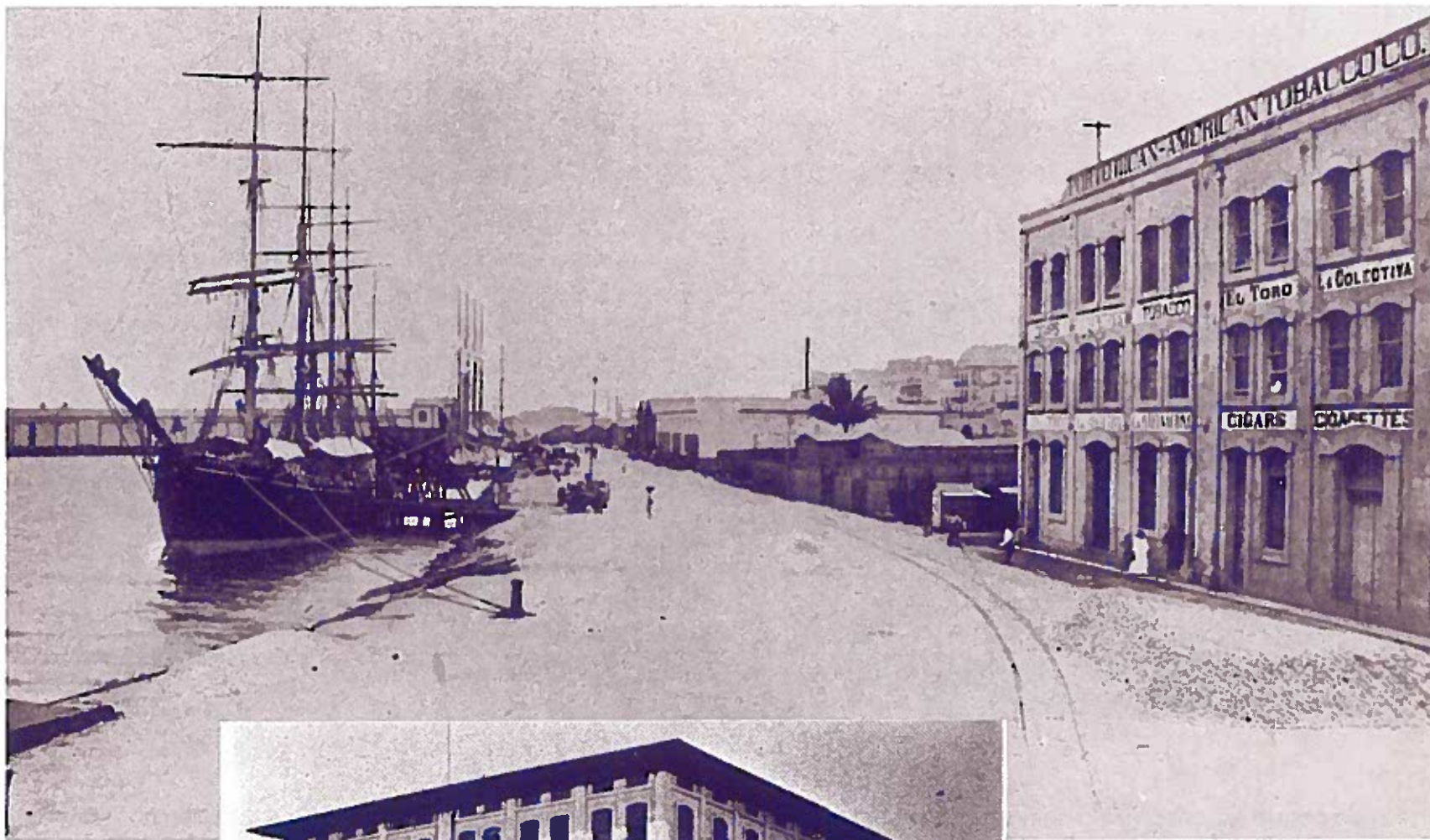




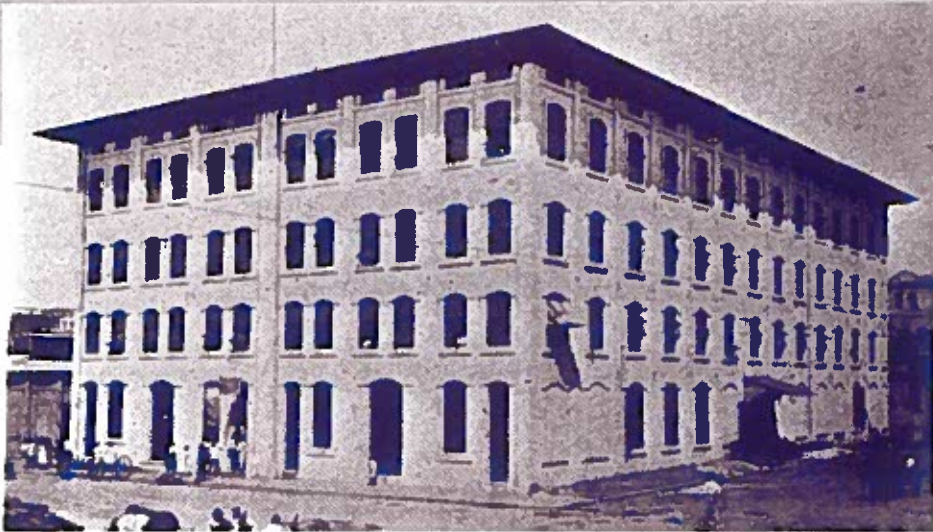
VISTA GENERAL DEL AREA DE LA ANTIGUA PUERTA DE SAN JUSTO, C.1937 La transformación del edificio de la aduana y la construcción del edificio de correos imponen la presencia institucional norteamericana en el frente portuario. National Park Service, San Juan.

FRENTE PORTUARIO, 1915
En esta foto se aprecia la gran actividad que se lleva a cabo en el sector, al fondo el recién inaugurado edificio de correos, nuevo tipo edificatorio que se añade al tejido urbano el el área. *Puerto Rico Ilustrado*, 1915.



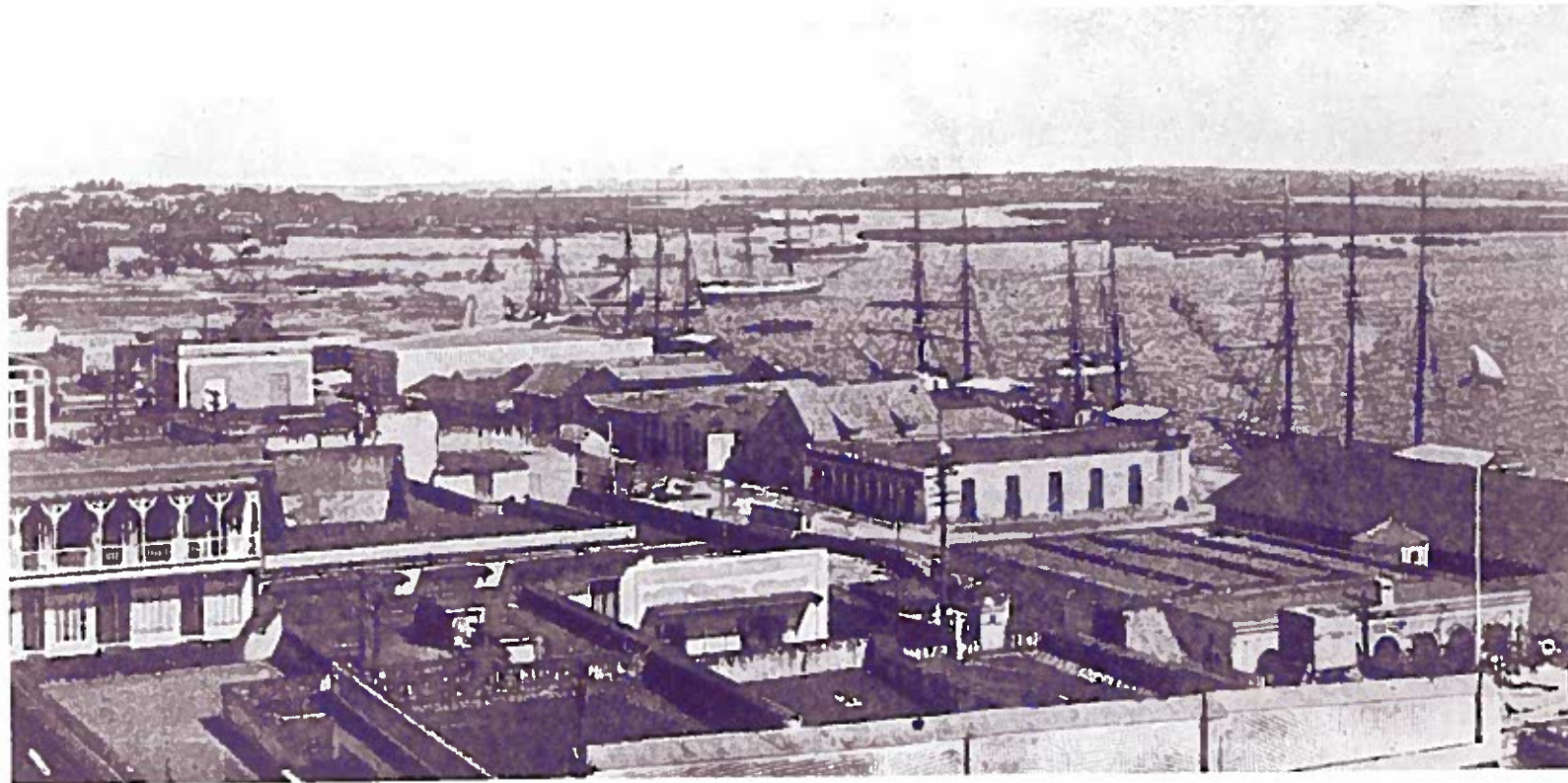


DARSENA Y EDIFICIO DE CORREOS, 1913
 La antigua dársena de botes, rellena más tarde para estacionamiento, y el edificio federal en construcción.
Gráfico, 1913.



FRENTE PORTUARIO, 1904 En esta foto se aprecia el estado del sector del frente portuario a comienzos del siglo. Ya se había construido una de las grandes fábricas de tabaco. *Report of the Commissioner of Interior for Porto Rico*. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

PORTO RICO-AMERICAN TOBACCO, 1923 *El libro de Puerto Rico*, 1923.



FRENTE PORTUARIO, C.1898
 En primer plano la antigua Aduana con su tinglado y el primer edificio de la compañía Ochoa. Al fondo el caño de San Antonio e Isla Grande. G. Waldo Browne, *The New America and the Far East*, c.1898.

tan el área para la expansión de la actividad relacionada con el movimiento de mercancías de importación y exportación. Para esta fecha existen los siguientes muelles que albergan el movimiento portuario: Muelle 1 (New York and Puerto Rico Steam Ship Company Pier), Muelle 2 (donde hoy en día se encuentra el terminal de lanchas de Cataño) y Muelle 5 (ya desaparecido aunque hoy se construye otro muelle turístico en la localización aproximada de aquél). El Muelle 3 se inaugura en 1930, siendo el primer muelle que se construye con dos plantas. Esta facilidad de hormigón armado estaba provista de rieles de tren para facilitar el manejo de la carga.

Esta creciente actividad portuaria obligó a extender las facilidades de los muelles hacia el este, a lo largo del Canal de San Antonio, hasta Puerta de Tierra. Se elaboran nuevos planes adaptados de los anteriores para extender el frente portuario relleno de los manglares que aún existían en el área.

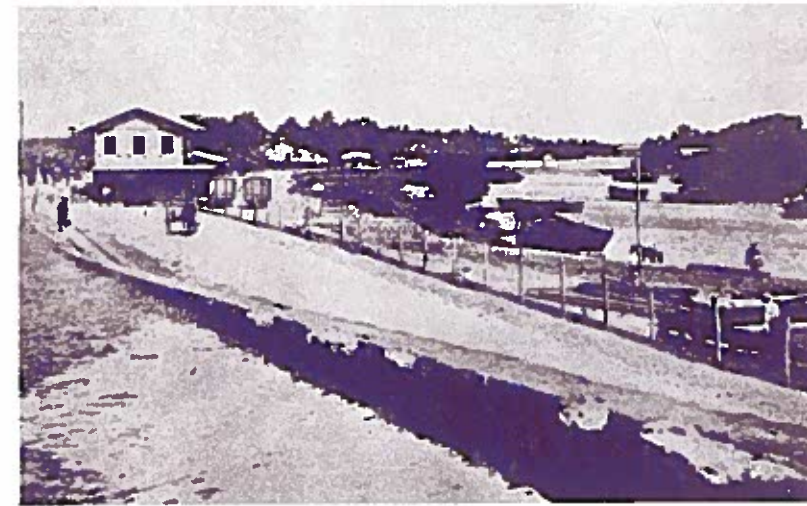
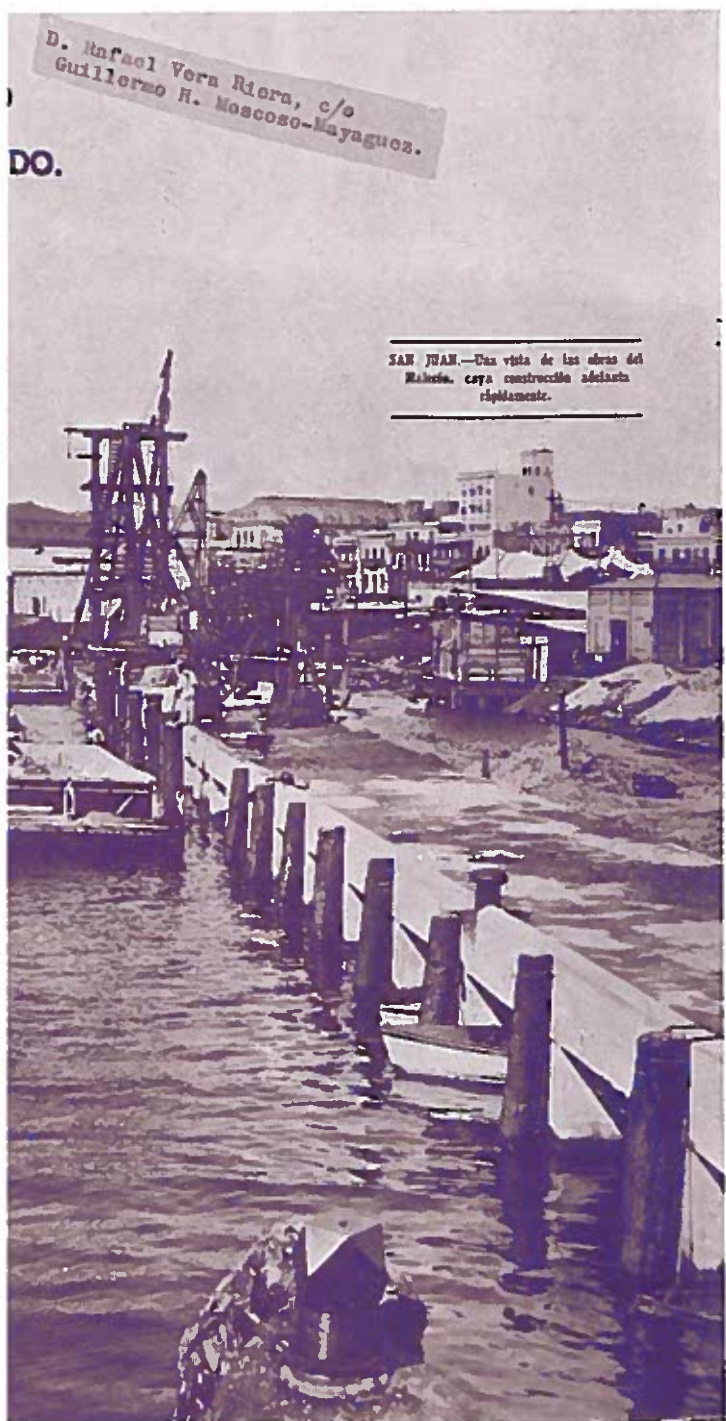
FRENTE PORTUARIO, 1915
Puerto Rico Ilustrado, 13 de febrero de 1915.



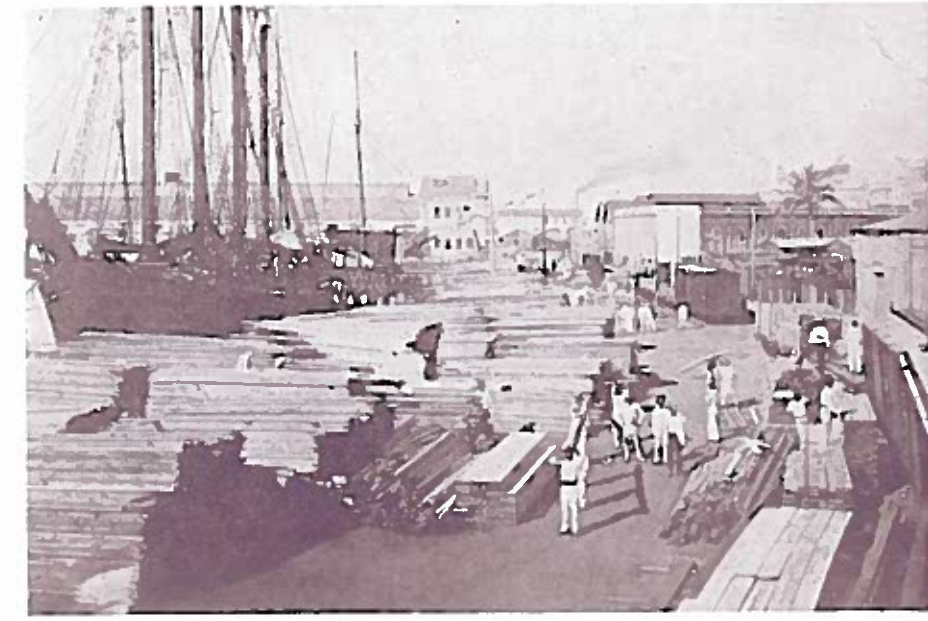
D. Rafael Vera Riera, c/o
Guillermo H. Moscoso-Mayaguez.

DO.

SAN JUAN.—Una vista de las obras del
Muelle, cuya construcción adelanta
rápidamente.



CAÑO DE SAN ANTONIO, C.1899
En esta foto las márgenes del caño
aún conservan parte de su vege-
tación y la línea de costa irregular.
A la izquierda, la estación provin-
cional del tren.



FRENTE PORTUARIO, 1912 Las líneas del ferrocarril llegan hasta los
muelles. Importación de madera de pino. *Gráfico*, 1912.

MUELLE 1, 1918
Este muelle sirvió de en-
trada y salida a la mayoría
del tráfico de pasajeros y
de carga en las primeras
décadas del siglo. *Puerto
Rico Ilustrado*, 1918.





FRENTE PORTUARIO, C.1900 Demolida la muralla sur de la ciudad el espacio abierto de ésta se fue ocupando sin ningún plan de ordenación, negando así el frente marítimo de la ciudad. Al fondo la antigua estación del tranvía, donde hoy se localiza el estacionamiento municipal de "doña Fela". Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



ANTIGUO SOLAR DE LA ESTACIÓN DEL TRANVÍA, C.1960 Demolida parcialmente la muralla y posteriormente la estación, este espacio de transición entre el tejido intramuros y extramuros fue ocupado por el edificio de estacionamiento de "doña Fela". Nótese los restos de la muralla del siglo 17 que aún se conservaban alrededor de 1960. National Park Service, San Juan.



FRENTE PORTUARIO, 1939 En esta vista panorámica del sector se destaca el espacio abierto, aún sin ocupar, por donde discurría la muralla sur. En esa fecha ya se habían añadido nuevos muelles hacia el este. La foto fue tomada desde el recién inaugurado edificio del Banco Popular, frente a la dársena.

PUERTA DE TIERRA, C.1899 En esta vista aparece en primer plano la Batería de la Trinidad construida en el siglo 18, en segundo plano la carretera central y el Paseo de Covadonga, la estación provisional del tren y las márgenes del caño de San Antonio. Colección de tarjetas postales, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

Puerta de Tierra



Los ejidos tradicionales y las restricciones militares en Puerta de Tierra

Como era de esperarse, la expansión de San Juan tendía naturalmente hacia los ejidos o tierras comunes de las afueras de la ciudad en el resto de la isleta. Sin embargo, después de la construcción de la primera y segunda líneas de defensa en la isleta, el ejército retuvo la mayor parte de esas tierras, limitando así la futura expansión urbana de San Juan. La puerta que daba paso desde y hacia San Juan a través del frente este de la muralla, la Puerta de Santiago, también era llamada Puerta de Tierra y de ahí tomó su nombre esta parte de la capital.

El territorio extramuros de Puerta de Tierra, tenía una extensión aproximada de 260 cuerdas, antes de la desecación de los manglares en el Caño de San Antonio. El resto lo constituían los terrenos pantanosos cubiertos por espesos bosques de mangle. Limitaba al norte con el Océano Atlántico, al oeste con las murallas de la ciudad, al sur y al este con una gran porción de tierras cenagosas que daban al canal de San Antonio y la Laguna del Condado. Antes del siglo XIX en los terrenos de Puerta de Tierra sólo se habían construido las instalaciones militares mencionadas y la carretera principal que conectaba la ciudad con tierra firme. En este sector, los



PUERTA DE TIERRA, 1915 A medida que avanza el siglo el espacio abierto requerido por las líneas de tiro del frente este se va ocupando con edificios institucionales, en este caso la YMCA y la biblioteca Carnegie en construcción. Se pierde la perspectiva de llegada a la ciudad murada. Nótese la formación de extensos arbales en la margen norte del caño de San Antonio. *Puerto Rico Ilustrado*.

PUERTA DE TIERRA, 1980 Se completa el distrito monumental en el sector. *Papel Inc. Santurce*.



militares mantenían un control rígido que imposibilitaba la construcción civil de carácter permanente. Un inventario fechado en 1836 de las estructuras extramuros en Puerta de Tierra enumera solo 45 bohíos, otras cuatro estructuras no identificadas y nueve solares cercados.¹⁵ Esto da una idea de la casi inexistente densidad poblacional de este sector considerado como suburbano. Las escasas edificaciones en el área reflejaban un fuerte contraste con la alta densidad del interior de la ciudad murada.

Proceso de ocupación del territorio

La primera obra de carácter civil realizada en Puerta de Tierra durante la primera mitad del siglo XIX fue el Paseo de Puerta de Tierra. Aparentemente fue diseñado por Manuel Sicardó en 1838. Este tipo de paseos o alamedas, como también se les llamaba, existía en las ciudades españolas desde fines del siglo XVIII y así mismo San Juan tuvo el suyo algunas décadas más tarde.

El paseo fue concebido como un simple parque de recreo que contrastase con el austero diseño urbano de la ciudad amurallada, sin embargo pronto se convirtió en un eje para el crecimiento urbano del área. En el mismo año de su construcción (1838) un censo de población utilizó esta alameda como el punto de partida para establecer la referencia de localización de las viviendas.

El censo enumeró a 168 personas que vivían en ese sector: 156 personas libres y doce esclavos. El 61 por ciento estaba compuesto por negros o mulatos. Sus ocupaciones

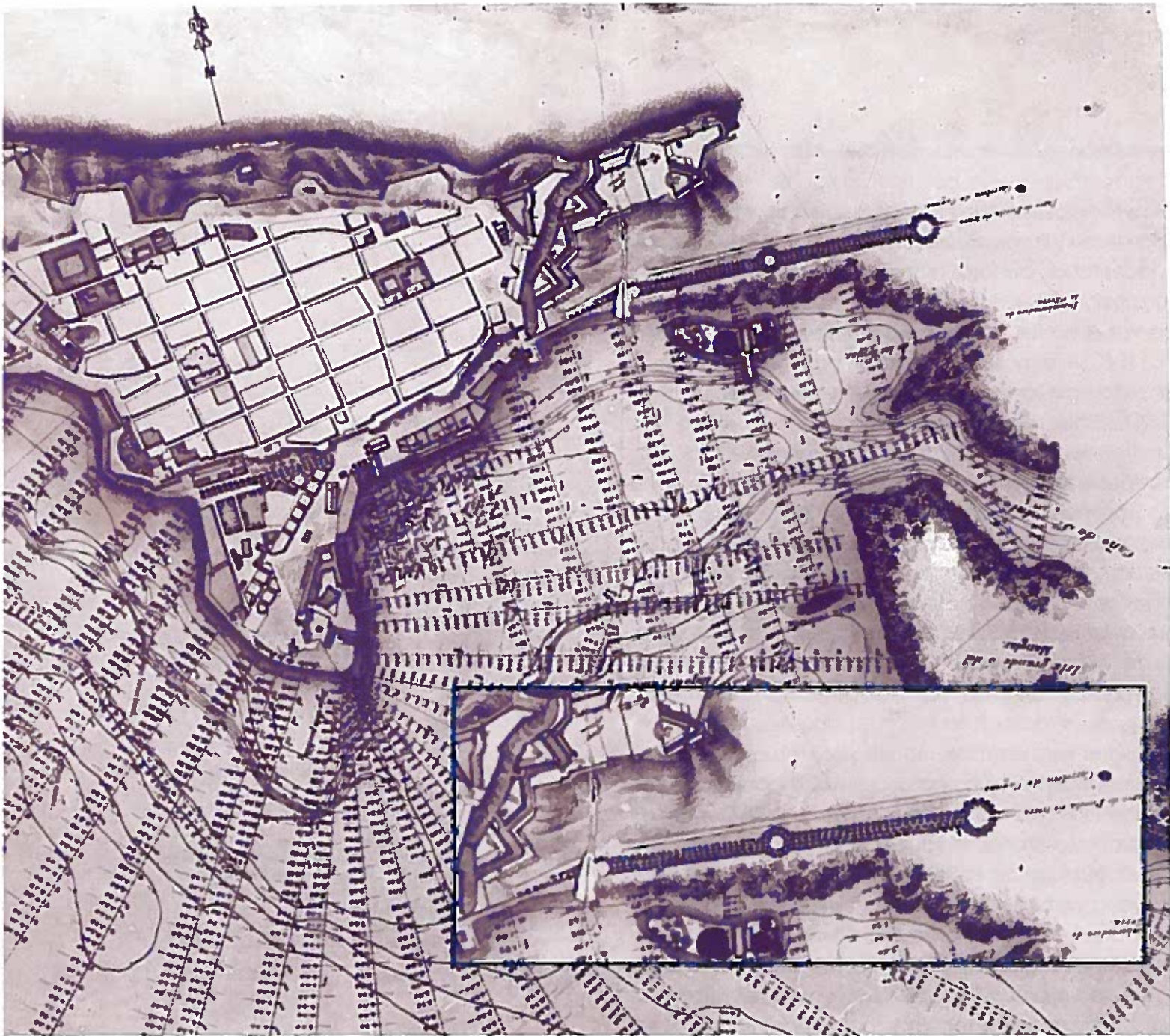


CASA CUARTEL, 1913 Una de las muchas casas de vecindad o ranchones donde la población obrera de Puerta de Tierra vive hacinada desde la segunda mitad del siglo 19. Gráfico, 1913.

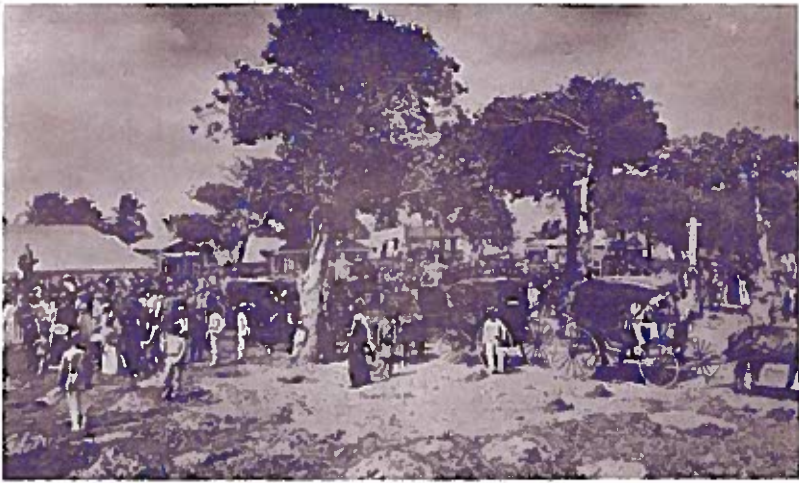
estaban relacionadas con las actividades urbanas, por lo que el área podía definirse ya en ese momento como una comunidad suburbana para trabajadores pobres. Las mujeres eran lavanderas, costureras o cocineras y los hombres, incluyendo los esclavos, eran albañiles, carpinteros, zapateros, tenderos, alfareros y otras ocupaciones similares.¹⁶

Algunos años después, en 1841, Puerta de Tierra era todavía una comunidad marginal cuyos habitantes desempeñaban estas mismas labores y vivían en pequeñas casas de madera y en bohíos. Ese año el gobierno municipal propuso imponer contribuciones sobre estas humildes viviendas. La propuesta fue discutida y rechazada, ya que era injusto exigir a estas personas contribuciones sobre unas tierras que no eran suyas. Otro convincente alegato fue que esta comunidad que ofrecía sus servicios a la ciudad se hubiera disuelto al no poder pagar dichas contribuciones.¹⁷





PASEO DE PUERTA DE TIERRA, 1892 En ese año el antiguo paseo construido en 1838 cambió de nombre a Paseo Covadonga. Desde entonces se conoce con ese nombre. Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



PLAZA DE LA LEALTAD, 1897 Una de las glorietas del paseo se denominó con ese nombre en conmemoración de la victoria puertorriqueña sobre los ingleses en 1797. Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

PASEO DE PUERTA DE TIERRA En este plano se ilustra, entre otras cosas, el paseo con sus tres glorietas. El mismo determinó la alineación del desarrollo del tejido urbano en el sector. Museo Naval, Madrid.

En 1846 un nuevo censo de Puerta de Tierra enumeraba 58 casas y 223 personas.¹⁶ Estas cifras indican un promedio de 3.8 personas por casa -cifra que cambió radicalmente en la segunda mitad del siglo-. Como sucedió con mucha de la cartografía urbana de la época ésta no refleja muchas de las comunidades extramuros *ilegalmente* localizadas al margen de las restricciones oficiales. La existencia de esa creciente comunidad constituida por familias sin el título de propiedad del terreno ni de las viviendas, no aparece cartografiada en los planos del periodo, donde sólo aparecen la alameda y las instalaciones militares. Es evidente que este sector suburbano todavía no se consideraba como parte integral de la ciudad.

A partir de 1850 esta situación comienza a cambiar. El gobierno municipal inició la sistematización de la fijación de impuestos y el cobro de rentas en el área. En 1852 se produce un listado oficial de los propietarios de solares en Puerta de Tierra. En ese listado aparecen 59 solares con dueño.¹⁷ Sin embargo, ese escaso número y el tamaño considerable de los solares seguían definiendo al sector como suburbano.

A diferencia de otros planos, el hermoso plano manuscrito a colores de Manuel F. Castro, fechado en 1862, ilustra a Puerta de Tierra con gran precisión. Además de las instalaciones militares dibuja segmentos de los antiguos caminos, como la arboleda del paseo extendiéndose de este a oeste hasta empalmar con la carretera principal. En los caminos vecinales, que todavía no se consideraban como calles, aparecen ilustradas 73 estructuras no militares. Además el plano incluye las subdivisiones de los solares, con sus formas y tamaño, las cuales revelan un área de pequeñas fincas suburbanas en las que probablemente vivían muchos residentes no-propietarios.

Los primeros planes de urbanización de Puerta de Tierra

A mediados del siglo XIX la población de San Juan se hacía más densa y los propietarios dentro del perímetro amurallado necesitaban poderes legales y efectivos para poder desalojar a los inquilinos, subdividir las viviendas en apartamentos cada vez menores y obtener así mayores ganancias en rentas. En 1860 se formalizó una petición para que se extendieran a Puerto Rico las leyes de alquiler vigentes en España desde 1842. Estas leyes conferían a los caseros españoles mayores poderes de desahucio y permitían subir el valor de sus propiedades en bienes raíces.

La controvertible petición generó en San Juan grandes discusiones en las que se enfrentaron los intereses privados, que la favorecían, con algunas autoridades gubernamentales, que la rechazaban. Una posible solución intermedia para aliviar el problema de vivienda propuso la creación en Puerta de Tierra de un caserío a bajo costo para la creciente población de *negros pobres* que no podían pagar las rentas de la ciudad murada.

El primer esquema de urbanización para Puerta de Tierra fue aparentemente preparado en 1862 por ingenieros militares, adelantándose a las posibles consecuencias de la petición de los propietarios. Las autoridades castrenses sabían que en muchas ciudades españolas, Barcelona por ejemplo, la presión demográfica dentro de la ciudad murada y la ineffectividad de los antiguos sistemas de defensa amurallados habían logrado que fueran demolidos los muros para dar paso a la expansión urbana. El plano de los militares indica de manera esquemática un área en la cual aparentemente el

15 AGPR, Fondo:GE, Caja 5666.

16 AGPR, Fondo: MSJ, Leg. 49, Exp.4, Folios 7-16. El censo, que aparece sin tabular, incluye nombre, estado civil, raza, condición, edad, ocupación y lugar de origen de cada persona.

17 AHN, Ultramar, Gobierno, Leg. 5063/28.

18 AGPR, MSJ (B), Anaquel:56, Tablilla I, Caja 0092. El censo no está tabulado y contiene la misma información que el anterior de 1838.

19 AGPR, Fondo: OP, Serie: Prop. Pub., Caja 254.

ejército estaría dispuesto a transar sin tener que demoler las murallas. Sin embargo, este esquema definía un patrón de crecimiento urbano discontinuo, ya que el nuevo ensanche no estaba contiguo al tejido urbano existente.

Intervención del gobierno municipal:

El 3 de marzo de 1865 el gobierno municipal aprobó una resolución donde se disponía la expansión de San Juan por Puerta de Tierra hasta el puente de San Antonio. La resolución planteaba la demolición de la porción oriental (el frente este) de la muralla para poder seguir un desarrollo urbano contiguo. Las razones para esta decisión fueron las siguientes: 1) el aumento de la presión demográfica; 2) el alto costo de los bienes raíces y 3) los peligros a la salud que ya existían en la superpoblada ciudad. Sin duda, la experiencia en Barcelona (Plan Cerdá 1859), Madrid (Plan Castro 1860), La Habana (demolición de murallas en 1863) y otras ciudades españolas tuvo mucho que ver con la decisión tomada en San Juan.

Animado por una nueva ley de incentivos para el desarrollo de los ensanches en España (1864) y por los planes de Barcelona, Madrid y La Habana, el gobierno municipal de San Juan hizo su petición en 1865 para poder elaborar su propio plan de ordenación urbana. Sin embargo, en San Juan el poder de regateo de las autoridades civiles ante los militares era mucho menor que el de las ciudades ya mencionadas. Las autoridades municipales de San Juan tenían que enfrentarse a una poderosa maquinaria militar institucionalizada que había

tenido siempre gran influencia y control sobre la planificación y desarrollo urbano. A ello se debió la lentitud de las negociaciones sobre los planes de ensanche en San Juan. El ejército se las arregló para dominar la situación a su favor y sus planteamientos prevalecieron hasta fines del siglo XIX. De esta manera se entorpecía la expansión natural de la ciudad hacia Puerta de Tierra.

Parcelación sin planificación:

El primer triunfo parcial sobre las autoridades militares no lo obtuvo el gobierno municipal sino Hacienda, que por Orden Real obtuvo el título de propiedad de algunos terrenos en Puerta de Tierra. Esta Orden Real del 23 de octubre de 1867 autorizaba a Hacienda a alquilar o vender dichos terrenos. No obstante, el ejército siempre impuso limitaciones a la construcción. Los terrenos en cuestión eran las ciénagas al sur de Puerta de Tierra, a las que ya desde 1862 el ejército había considerado urbanizables. En el plano militar de Manuel Walls, fechado el 29 de noviembre de 1862, aparecen los terrenos cedidos y los que retuvo el ejército.

Los terrenos cedidos fueron pronto subdivididos. Se planeó una calle paralela al sur de la carretera principal y, para conectar ambas vías orientadas este-oeste, se planearon dos pequeñas calles perpendiculares. Al norte de la carretera principal se dejó un solar para una iglesia y un mercado. Así comenzó a formalizarse en Puerta de Tierra la red de espacios públicos y los espacios parcelados.

ISLETA DE SAN JUAN, C.1938 En esta foto se aprecia la totalidad del tejido urbano intramuros y extramuros de la isleta. Nótese la concentración de usos por sector: La Perla en el frente del norte; La Puntilla y el frente portuario hasta la Coal que albergan usos industriales y de transporte; el distrito monumental en el nordeste de Puerta de Tierra; el sector de vivienda en el centro de la isleta al oeste de la segunda línea de defensa; y en el nordeste los usos recreativos.



En 1867 comenzaron a venderse en subasta pública los solares parcelados. Como era de esperarse, eran pocas las personas que tenían suficiente dinero para comprar. De esta forma, los terrenos públicos de Puerta de Tierra fueron pasando a manos de un puñado de empresarios adinerados que los usaron para especular. Esta condición determinó en adelante el tipo de desarrollo del área. Estimulada por los ingresos que representaba la venta de los solares, Hacienda dió comienzo a la urbanización a gran escala de Puerta de Tierra. Esta parcelación y venta de solares se hizo sin el beneficio de un plan general de ordenación.

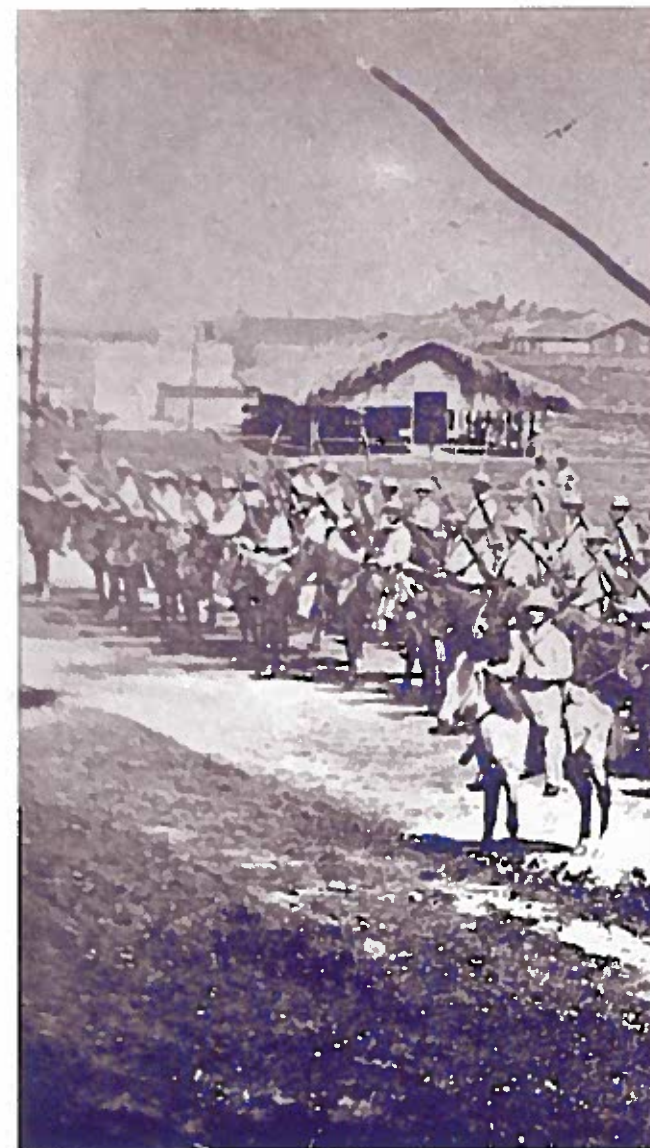
Mientras tanto, a diferencia de Hacienda, el municipio no recibía beneficios de ese proceso, por eso siguió insistiendo en su petición original. El 15 de mayo de 1872 la Asamblea Municipal volvió a emitir la petición, pero esta vez utilizó argumentos mejores y más sofisticados inspirados en parte por los planteamientos de higiene pública del momento. Algunos de los argumentos eran copia de los planes de ensanche de las ciudades españolas:

1. Aumento del crecimiento poblacional.
2. Espacio insuficiente para esa sobrepoblación dentro de la ciudad murada.
3. Ventilación inadecuada.
4. Amenazas a la salud por riesgo de enfermedades y epidemias.
5. Serios daños a los intereses industriales y mercantiles por la escasez de espacio para desarrollar sus actividades.
6. Absoluta carencia de espacio para nuevos edificios públicos municipales.

El Gobernador pidió opiniones oficiales a las ramas administrativas más importantes, incluyendo al ejército. La Administración de Obras Públicas favoreció la propuesta con entusiasmo y se asignó al arquitecto municipal la preparación de un plan oficial de expansión. Para no entrar en conflicto con los dueños de los terrenos, este plan debería tener en cuenta la subdivisión en solares que ya se habían parcelado en Puerta de Tierra.

Por su parte, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército puso tres condiciones. El gobierno municipal debería: pedir que le hicieran a Puerta de Tierra las mismas concesiones que le habían hecho a La Puntilla-Marina, en donde se permitía construir estructuras de mampostería dentro de ciertas normas en cuanto a altura y alineación; considerar con urgencia la construcción de fortificaciones más allá del puente de San Antonio en Cangrejos; reconocer la necesidad de reforzar el Fuerte de San Jerónimo, en la primera línea de defensa. Sólo así el Cuerpo de Ingenieros permitiría la demolición de las instalaciones defensivas del flanco oriental de la ciudad.

El punto neurálgico de la negociación fue la demolición de la muralla. El asunto dividió los grupos de presión en dos: los que propulsaban el plan de expansión urbana y con ello la demolición de las antiguas murallas y los que empeñadamente se oponían. En distintas ocasiones el gobierno municipal había hecho referencia a los precedentes establecidos por Barcelona y La Habana. Bajo el gobierno liberal republicano (1873) el municipio presentó el asunto, pero otra vez el ejército frenó las negociaciones. Finalmente, en 1876 el municipio transigió por una de las alternativas de conciliación. Pidió que se permitiera la construcción de edificios de mam-



El plan de urbanización de 1881

En un lapso de tiempo de treinta años Puerta de Tierra se había densificado considerablemente. En 1878 Ubeda y Delgado describe una larga hilera de casas de madera al lado sur de la Alameda. Enumeraba 130 casas y 60 bohíos en los que habitaban cerca de 1,500 personas -lo que resulta en un promedio de 7.7 personas por vivienda, a diferencia de 3.3 personas por vivienda en 1848-. El desarrollo urbano del sector era cada vez más evidente.

El Gobierno Real sabía que como consecuencia del proyecto de relleno había que buscar soluciones que avinieran al sector privado y militar. La Corona pidió al municipio que sometiera un plan formal para la expansión urbana de San Juan.

Este plan tardó cuatro años en producirse debido a la falta de personal profesional y a las barreras burocráticas. Después de muchos bosquejos incompletos, la versión final del primer plan de ensanche de San Juan fue firmado en 1881 por el arquitecto municipal Pedro Cobreros.

La memoria explicativa del plan utilizaba como modelo el de Castro para la ciudad de Madrid y copiaba de éste la disposición y forma del texto y hasta la manera de presentar los datos estadísticos.

Según Cobreros la población de San Juan se había duplicado, de 12,443 habitantes en 1855 a 23,942 en 1880. Con minuciosos cálculos Cobreros concluía que la alta densidad poblacional de San Juan era perjudicial para la moral y la salud de sus habitantes, ya que cada persona contaba con sólo ocho metros cúbicos de "espacio vivible". Explicaba que

postería en Puerta de Tierra y que se diera permiso a los propietarios de los solares para rellenar los manglares del canal de San Antonio a fin de no entrar en polémicas con los militares en cuanto a los terrenos controlados por éstos. En esa época los manglares eran considerados insalubres e inservibles. Sin embargo, luego de considerar asuntos técnicos y legales se llegó a la conclusión de que se necesitaba un plan de urbanización que aún no existía.

Los Ingenieros civiles señalaron que los terrenos cobrados al mangle deberían servir estrictamente para expandir la infraestructura portuaria y para ubicar la estación del tren que también estaba propuesta. La Corona actuó rápidamente y aprobó la petición. Esta decisión se tomó como una victoria para los intereses civiles frente a los militares. Sin embargo, las soluciones planteadas no estaban al alcance de las posibilidades fiscales del gobierno municipal y además era un asunto de muy largo plazo, puesto que rellenar los manglares era un proceso lento y costoso.



PUERTA DE TIERRA, C.1897 Los militares lograron retener gran parte de los terrenos en el sector, así determinaron el desarrollo del tejido urbano. Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

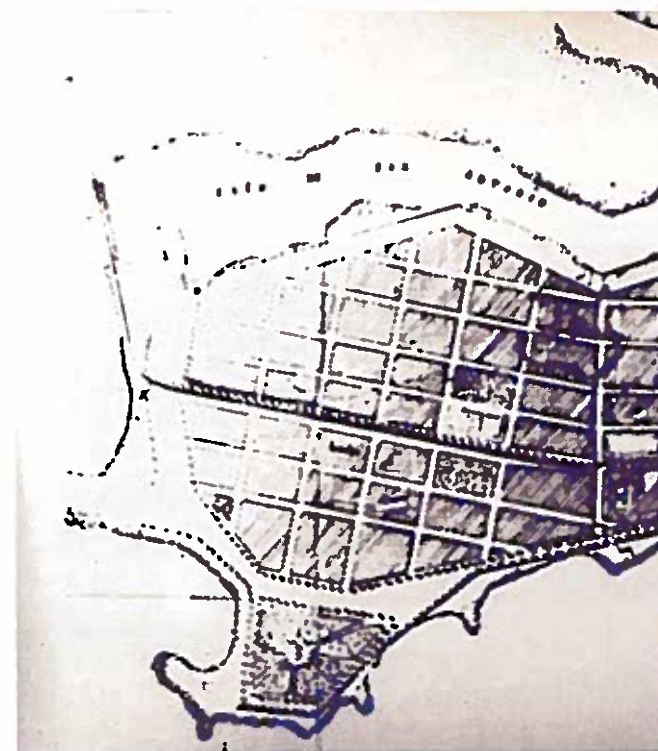
este dato contrastaba marcadamente con los 140 metros cúbicos por persona, que se habían establecido internacionalmente como la cifra ideal y saludable.

Cobrerros describe el trazado urbano propuesto en diez puntos importantes:

1. El trazado de las calles se había diseñado de acuerdo con los vientos predominantes desde el este-noreste. Las calles más largas de este a oeste y las más cortas de norte a sur.
2. Para lograr la mejor transición posible del trazado ya existente al que él proponía, tres de las calles de este a oeste seguirían la disposición de las calles Tetuán, Fortaleza y San Francisco.
3. La superficie total de la expansión sería de 504,181 metros cuadrados. (Esto representaba 32 metros cuadrados por persona, lo que, según Cobrerros, comparaba favorablemente con otras ciudades del mundo).
4. De acuerdo con sus proyecciones de población, y las superficies construidas que habían de permitirse, la expansión que se proponía estaría ocupada por completo al cabo de 35 años.
5. El ancho promedio de las calles sería de 15 metros. (El ancho de las calles dentro de la ciudad murada era de 8.5 a 9.5 metros). También se proponía una altura máxima de dos plantas por estructura.
6. Las calles se pavimentarían con cantos rodados o, si lo permitía el presupuesto, con adoquines. Las aceras serían de arenisca.

7. Describía la distribución de los solares (véase el plano) y establecía normas de diseño para la construcción privada.
8. Para llevar a cabo la implantación física del plan, daba dos posibilidades: a) la demolición de las murallas entre el Fuerte de San Cristóbal y la calle Comercio en La Marina; b) sin tener que llevar a cabo la demolición, se construirían estructuras privadas de una o dos plantas en el área antes dispuesta para la expansión. Desde luego, él favorecía la primera alternativa.
9. Establecía una relación de causa y efecto entre la demolición de las murallas y el inmediato desarrollo y embellecimiento de la ciudad, y daba como ejemplo a La Habana y a Barcelona.
10. La venta de los solares propuestos produciría 300,000 pesos. En el contrato de venta de cada solar se incluiría una cláusula que aseguraría un tiempo mínimo dentro del cual se iniciaría la construcción para evitar así la posible especulación con el terreno.

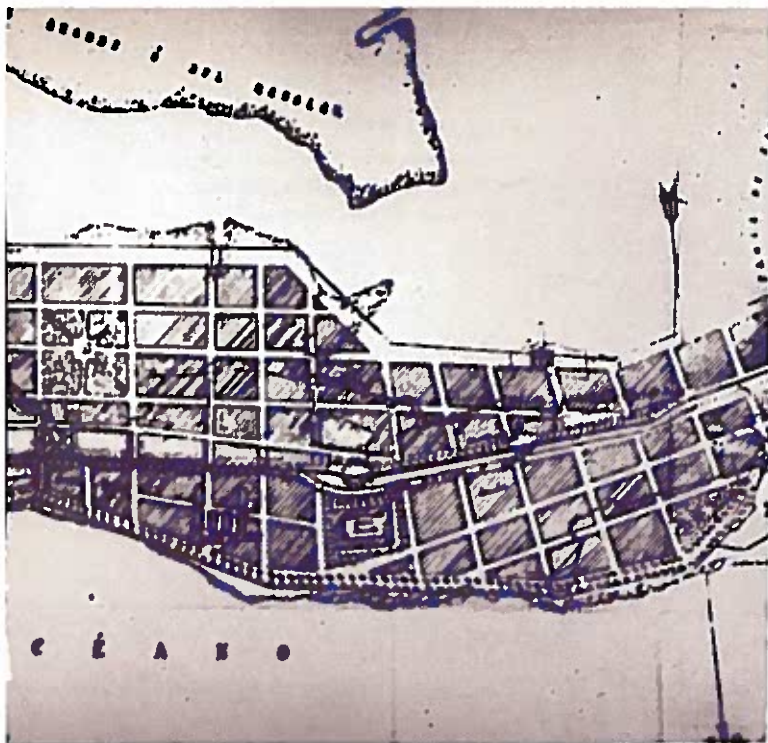
El diseño urbano que proponía Cobrerros incluía un boulevard al norte con vista panorámica, seis plazas grandes y cinco pequeñas, una plaza de mercado, tres solares para instituciones de enseñanza, una iglesia y 111 manzanas de diferentes formas y tamaños. El trazado de toda la isleta sería en cuadrícula, igual que el de la antigua ciudad. Excepto por el ancho de las calles, se seguiría el mismo patrón en la disposición de las calles y las manzanas tendrían aproximada-



PLAN DE URBANIZACION, 1880
Luego de largas controversias, el municipio presentó este plan de ensanche que inició otra controversia aún mayor. Pedro Cobrerros, Archivo Histórico Nacional, Madrid.



HOSPITAL MUNICIPAL, 1876
Este hermoso edificio construido por el municipio en Puerita de Tierra determinó el subsiguiente desarrollo del tejido urbano en el sector; hoy alberga el Archivo y Biblioteca General de Puerto Rico. Domingo Sesmero, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



mente la misma dimensión de las que ya existían en el área construida de Puerta de Tierra.

El arquitecto Cobreros disponía dos manzanas de espacios abiertos, en el lugar en que se encontraba la Plaza Santiago, las cuales servirían de transición entre el espacio urbano ya construido y el propuesto.

Por otra parte, puesto que no era posible la prolongación de las calles que ya existían de este a oeste dentro de la ciudad murada, Cobreros las extendía hacia una gran área de transición donde la cuadrícula se reorientaba para acomodarse a las condiciones topográficas de la isleta. Más hacia el este del centro de la isleta la cuadrícula seguiría las líneas de propiedad ya existentes. De esta manera Cobreros evitaba proponer costosas intervenciones en terrenos ya parcelados. Más al este la cuadrícula volvía a girar para conformarse a la carretera central y al imponente Hospital Municipal que estaba ya en construcción. El tamaño y la localización de este hito arquitectónico determinó además la dimensión de las manzanas adyacentes al mismo, y de los espacios abiertos propuestos frente a éste. Este espacio abierto propuesto por Cobreros frente al Hospital (hoy Archivo General y Biblioteca General de Puerto Rico) es definitivamente el primer antecedente de planificación de lo que es hoy el Parque Luis Muñoz Rivera.

El proceso de implantación del plan

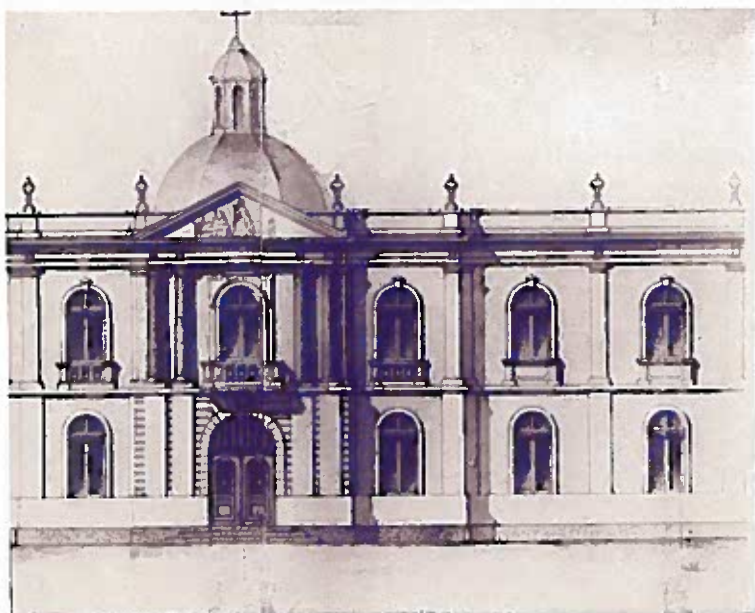
A pesar de que Cobreros conocía la animosidad entre las autoridades municipales y las militares, su plan pasó por alto la existencia de casi todas las instalaciones castrenses y las

áreas restringidas. Era evidente que no proponía una solución intermedia. Esto retardó la aprobación e implantación rápida y exitosa del plan. La ausencia de una estrategia económica realista también perjudicó sus oportunidades.

El plan circuló por diferentes agencias de gobierno. El Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y la Administración de Obras Públicas respaldaban la idea, pero consideraban la propuesta de Cobreros como un plan preliminar. Como de costumbre, las autoridades militares utilizaron tácticas dilatorias: pidieron otras copias del plan antes de comenzar a analizarlo. El mismo Pedro Cobreros aceptó las deficiencias del plan, por lo que pidió más recursos humanos y materiales para poder preparar un plan más elaborado y detallado.

En Madrid, el Ministro de Guerra prohibió categóricamente la demolición de cualquier instalación militar en San Juan hasta tanto no se construyeran nuevas fortificaciones. Pidió al municipio que contribuyese con sus recursos económicos, pero la municipalidad no estaba en posición de financiar los enormes costos que implicarían las nuevas fortificaciones. Dos años después, en julio de 1883, en un cínico gesto, el Ministro de Guerra promovía una ley que permitía la demolición del frente oriental de las murallas de la ciudad, pero sólo a expensas de la municipalidad. Es decir, la ley respaldaba el plan de ensanche, pero al mismo tiempo impedía su implantación. No obstante, esta ley fue muy celebrada en San Juan pues se consideró como una victoria parcial de los intereses civiles.

Frente a la imposibilidad de llegar a un acuerdo con los militares, el gobierno municipal comenzó a examinar la posibi-



lidad de urbanizar la zona de Cangrejos (Santurce), un área suburbana desprovista de interés militar. Para ello contrató esta vez una firma privada que preparó un plan de ensanche para Santurce.²⁰

El segundo plan de ensanche para San Juan: una solución negociada

Durante los diez años que siguieron a la promulgación de la ley antes mencionada las condiciones dentro del perímetro amurallado se deterioraron y Puerta de Tierra siguió como centro de la controversia. En enero de 1893 la Diputación Provincial concluyó que el municipio de San Juan simplemente no tenía los recursos para llevar a cabo la demolición de las murallas y la expansión de la ciudad. La ley, en consecuencia, debía ser reformada.

El ejército mantuvo su posición y determinó lo que se debía hacer. En 1894 se creó una comisión compuesta por representantes del sector militar, un ingeniero de la Junta de Obras Públicas y un arquitecto municipal. La comisión logró una solución intermedia en la cual los militares consiguieron imponer muchos de sus puntos de vista. El plan de ensanche que resultó de este acuerdo fue aprobado en 1897. Finalmente el ejército aceptó la demolición de las murallas, pero mantuvo el control de la mayoría de los terrenos al norte de la carretera central (hoy Ponce de León) y de los terrenos al este de la segunda línea de defensa.

²⁰ Para un análisis detallado de este plan ver: Sepúlveda y Carbonell; *Cangrejos-Santurce*, (1987).

El plan proponía la expansión mediante el relleno de La Puntilla y el sur de Puerta de Tierra. Incluía las propuestas de la Junta de Obras del Puerto en cuanto a la expansión del muelle y de las estructuras de almacenaje de la ciudad. Sin embargo, gran parte de las propuestas de Cobreros no se incluyeron, quedando claro el poco poder de regateo del gobierno municipal. El entonces arquitecto municipal, Arturo Guerra, admitía en diciembre de 1895 que su intervención se había limitado a proponer el ancho de algunas calles y la disposición de algunas manzanas.

El plan excluía las posibilidades para una expansión ulterior hacia el este de la segunda línea de defensa en Puerta de Tierra y limitaba casi todos los lugares de construcción al área de los manglares aún por rellenarse. Esta fue una versión negociada y realista que tomó como base el plan de Cobreros de 1881, pero no se limitó a seguirlo.

En 1897 fue demolida una sección de las históricas murallas construidas durante los siglos XVII y XVIII. Este hecho, que desde el punto de vista histórico resulta desafortunado, en su momento significó una celebrada victoria sobre las intranquilidades militares.

DERRIBO DE LAS MURALLAS DEL FRENTE ESTE, 1897 Brigadas de trabajadores laboran afanosamente demoliendo la cortina de Santiago, nótese la puerta del mismo nombre y el revellín que defendía esa puerta. Los trabajadores son observados por personas de las clases dominantes que festejan la ocasión. Feliciano Alonso, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.





PUERTA DE SANTIAGO, C.1890 Interior de la Puerta de Santiago o de Tierra. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

La construcción privada en Puerta de Tierra: se define una comunidad obrera

Como ya se ha señalado, durante la primera mitad del siglo XIX Puerta de Tierra era una comunidad marginal suburbana. Después de ser segregados los terrenos en solares privados hubo un pequeño aumento de la construcción privada. A partir de 1875 y hasta 1898 se sometieron ante la consideración del arquitecto municipal un total de 184 proyectos privados. Esta cifra representa el 14 por ciento de todos los proyectos privados sometidos para la aprobación oficial de la ciudad. En los expedientes de estos proyectos se encuentran 144 planos de fachadas, plantas, secciones, etc. que nos sirven como instrumentos valiosos para el estudio del desarrollo de la arquitectura privada en Puerta de Tierra.



**DERRIBO DE LAS MURALLAS
DEL FRENTE ESTE, 1897**

El proceso de demolición de una sección de las antiguas murallas fue un acontecimiento de gran importancia para la historia urbana de la capital. En esta foto aparece la calle de San Francisco y parte de la Plaza de Colón. National Park Service, San Juan.

PUERTA DE TIERRA, 1908
Esta foto fue tomada desde lo alto de una de las torres del telegrafo incánbrico, a la izquierda aparece, aún sin mutilar, la segunda línea de defensa que determinó la morfología del tejido urbano, al este de ésta la formación del arrabal, al sur los manglares. Fotos como las de ésta página sirven para analizar la variedad de tipos edificatorios de vivienda en el sector. A. Moscioni, *Gráfico*, 1912.



45

PUERTA DE TIERRA, 1914
Afortunadamente el mismo fotógrafo tomó una secuencia diacrónica de vistas panorámicas de Puerta de Tierra desde la misma perspectiva. Nótese como entre 1908 y 1914 se fueron ocupando aceleradamente los manglares del caño por extensas áreas de arrabal, las clases obreras sin tierra se ven obligadas a vivir cerca de las fuentes de trabajo. En esta foto aparecen varios de los ranchones o casas de vecindad del sector. A. Moscioni, *Gráfico*, 1914.



Aunque la construcción privada en Puerta de Tierra incluía una amplia variedad de escalas y usos de terrenos - desde los pequeños quioscos de ventas hasta grandes estructuras industriales- la vivienda era el uso de terrenos predominante. Entre las estructuras de vivienda pronto se generalizaron las casas de vecindad que definían a Puerta de Tierra como un barrio de clase trabajadora.

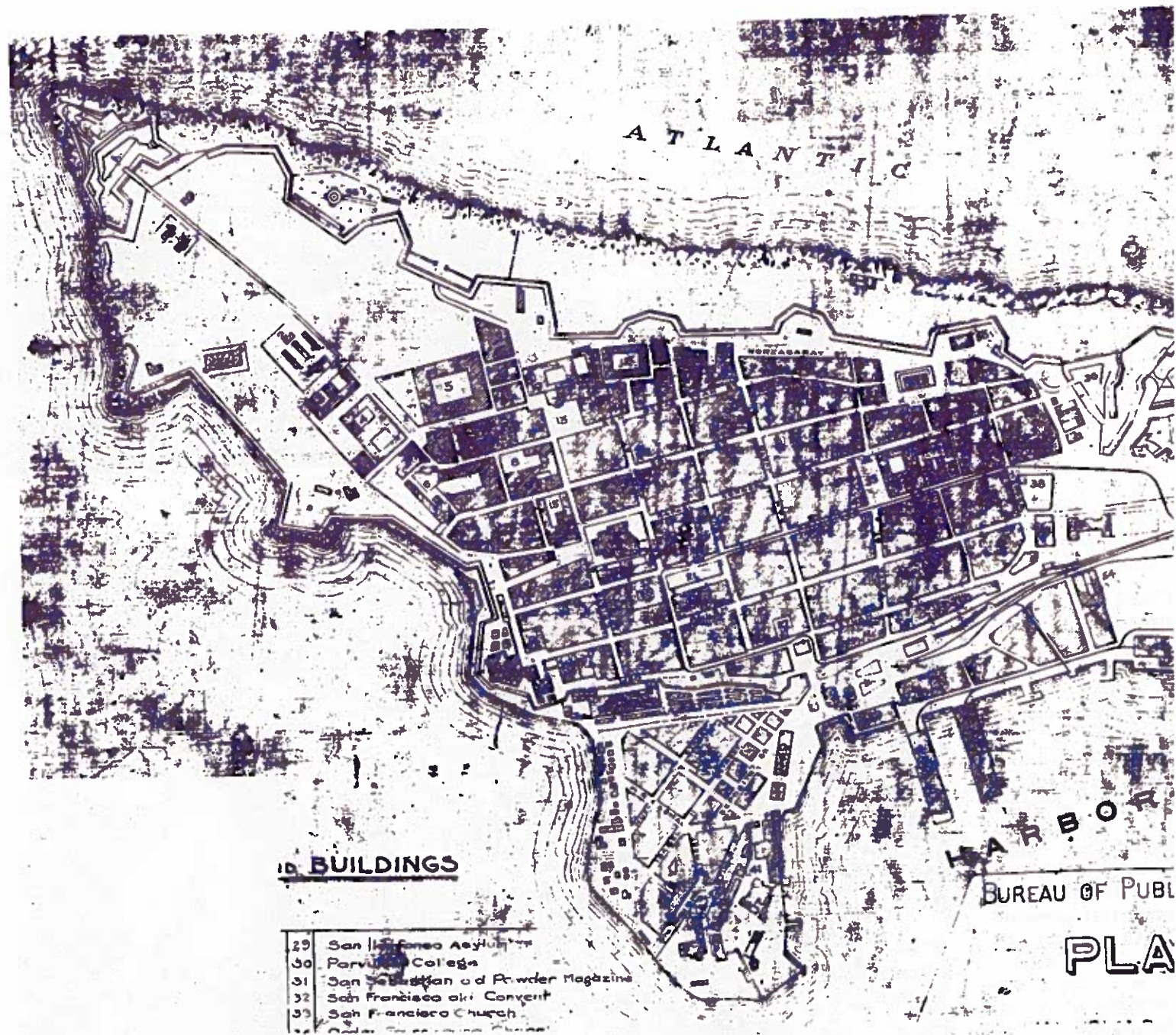
Los ricos terratenientes construyeron grandes edificaciones de madera que subdividían en pequeñas unidades de alquiler cuyas condiciones no eran las más adecuadas. El plano típico de estas estructuras hacinaba un gran número de familias en pequeños "apartamentos". Este tipo de viviendas de alquiler, conocidas localmente como casas-cuartel o ranchones, fue reproducido hasta crear una gran concentración de casas de vecindad en el área. El desarrollo de estas estructuras y las condiciones de vida de sus inquilinos constituye un importante tema de estudio en la historia de Puerta de Tierra como una comunidad obrera.

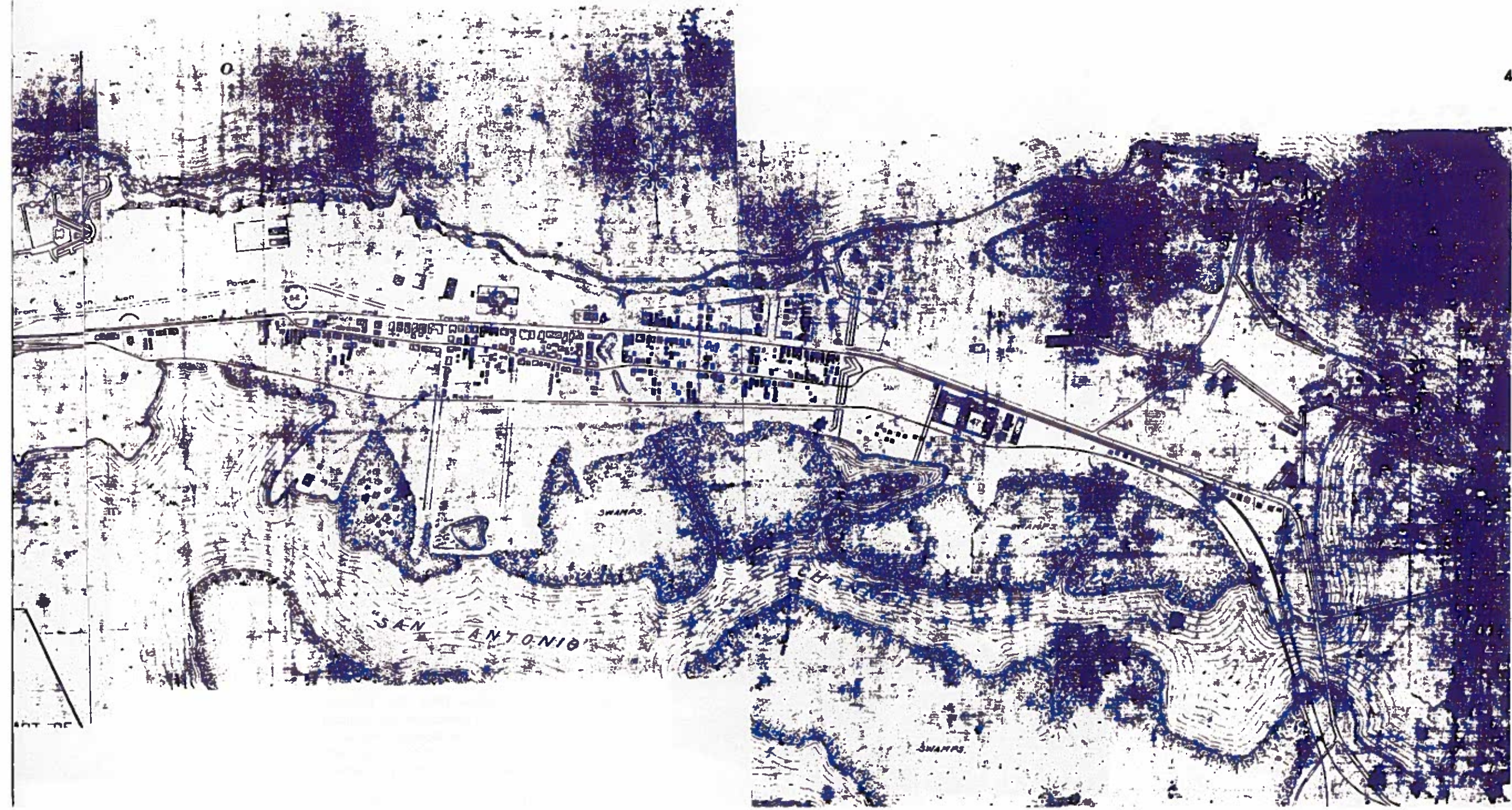
46 Como resultado de las primeras parcelaciones, los edificios privados que daban frente al viejo camino al sur de la carretera central definieron la primera calle de Puerta de Tierra. De hecho, en 1888 los vecinos pidieron al gobierno municipal que se nombrara la calle en honor al santo patrono de la vecindad: San Agustín. La carretera central (hoy Ponce de León) también pasó a ser una calle más del sector. Esta tuvo que ser reparada y ampliada muchas veces a medida que el tráfico aumentaba. Ya en 1895, antes de que se aprobara el plan general de ensanche, los edificios privados habían definido otras calles perpendiculares en Puerta de Tierra.

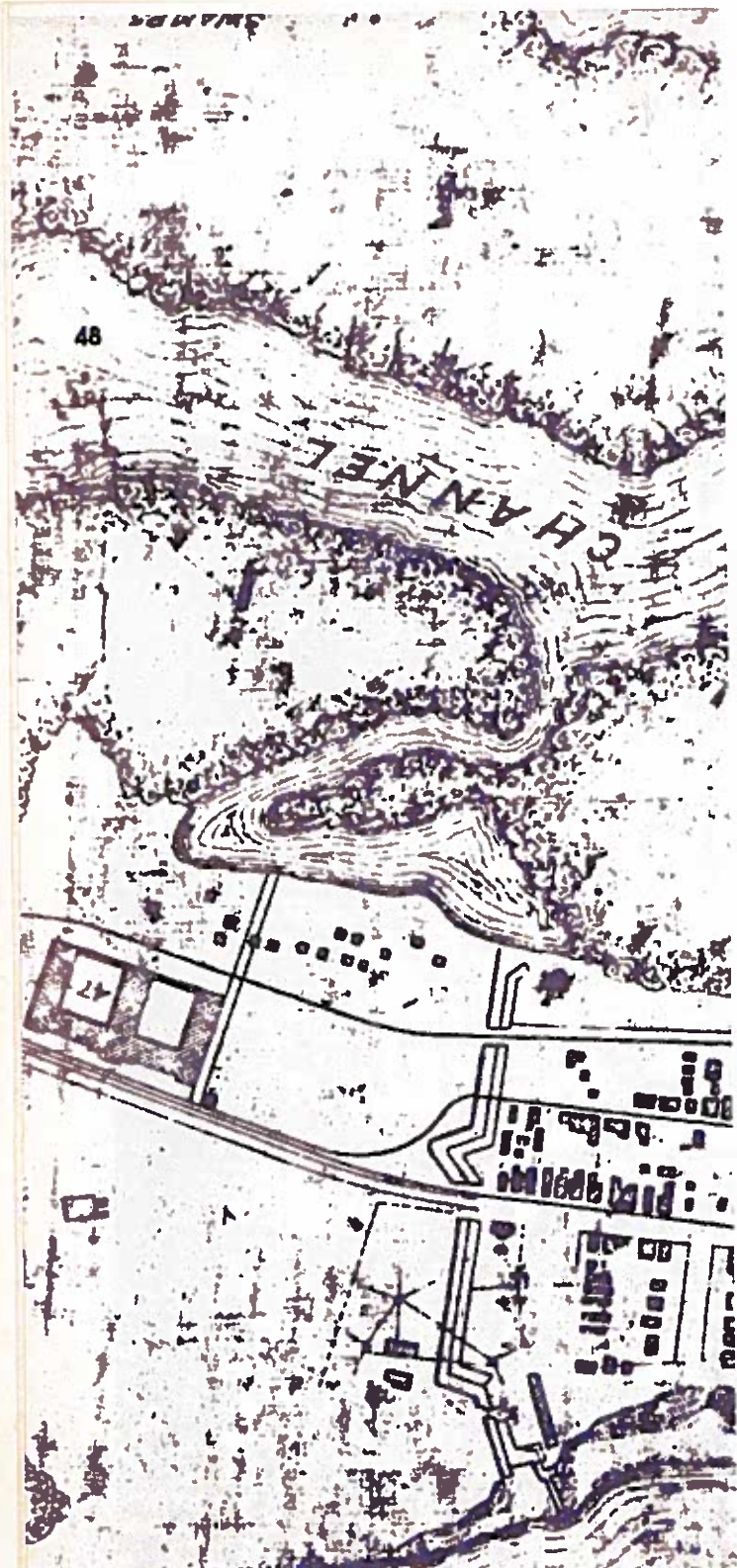
Desarrollo urbano de Puerta de Tierra en el siglo XX

El desarrollo urbano de Puerta de Tierra en el presente siglo siguió directamente influenciado por los parámetros de tenencia de terrenos que habían sido determinados desde el siglo anterior. El área urbanizada de Puerta de Tierra a principios del siglo XX estaba localizada en el sector central de la isleta, donde hoy continúa concentrándose el uso residencial del sector. Un plano levantado en 1908 ilustra con gran detalle la situación existente. En ese plano se pueden enumerar cerca de 340 estructuras de todo tipo en Puerta de Tierra. De entre

ISLETA DE SAN JUAN, 1909 Este plano complementa las fotos para entender claramente el estado de desarrollo del tejido urbano en la isleta al comienzo del siglo XX. En el sector central al oeste de la segunda línea de defensa se concentran los usos civiles, nótese la localización de las torres del telégrafo desde donde Mosconi sacó sus vistas del sector. Entre la segunda línea y el antiguo hospital, al sur de la línea del tren, aparece cartografiado el comienzo de la ocupación del arrabal. Laurance M. Grahame, Departamento de Transportación y Obras Públicas, San Juan.



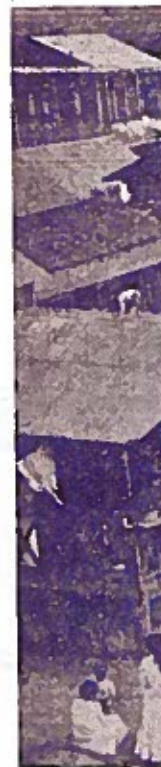




SEGUNDA LINEA DE DEFENSA, 1914 Al sur de la línea del tren se conforma el arrabal que aparece cartografiado desde 1909. A. Mosconi.



SEGUNDA LINEA DE DEFENSA, 1954 Con el paso del tiempo el sistema defensivo de la Isleta que funcionaba como una unidad se fue mutilando, considerándose sólo la conservación del perímetro inmediato a la ciudad. Nótese el foso rellenado en la actualidad. National Park Service, San Juan.



ARRABAL DE SALSIPUEDES, 1915 Este arrabal, al igual que los otros arrabales de Puerta de Tierra, se ubicaron en terrenos públicos al sur de la vía del tren y colindaban al sur con el sistema de manglares del canal de San Antonio. *Puerto Rico Ilustrado*, 1915, Biblioteca General de Puerto Rico, San Juan.

CALLE SAN AGUSTIN, 1911 La calle San Agustín se convirtió en el eje principal de la vida cotidiana en Puerta de Tierra. *Gráfico*, 1911.

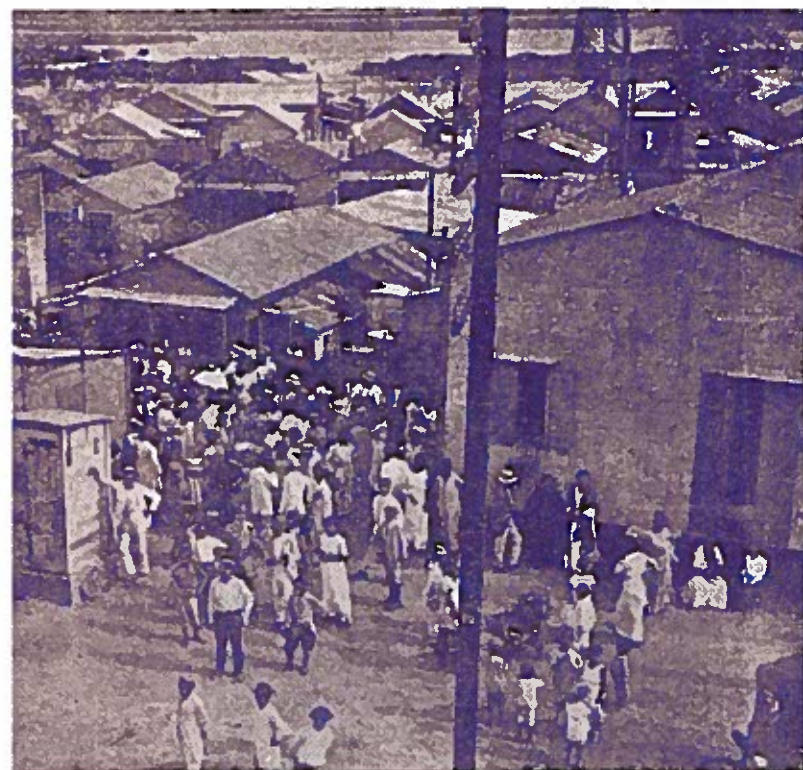
SALSIPUEDES, 1914 Las viviendas que componían esta comunidad estaban construidas con materiales accesibles y baratos; tablas, retazos de madera, cartón, lata. El no ser propietarios del terreno donde se ubicaban estas viviendas no permitió que sus ocupantes invirtieran en mejoras. J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico*, 1914.

todas prevalecen las de vivienda concentradas principalmente entre la Carretera Central (hoy Ponce de León) y la línea del ferrocarril. Al este de la segunda línea de defensa, al sur del antiguo hospital municipal (hoy Archivo y Biblioteca General) comienza a surgir un arrabal sin alineación parcelaria.

Ese patrón de ocupación fue establecido en 1867, cuando los militares accedieron a que se urbanizaran algunos sectores y se hicieron los planos para la repartición de los solares.

En 1914 se preparó un excelente estudio que describe con detalles estadísticos y gráficos las condiciones de vivienda en Puerta de Tierra.²¹ El estudio comienza la descripción del sector de la siguiente manera:

Puerta de Tierra es un suburbio de San Juan separado de la ciudad propia por terrenos vacantes pertenecientes al Gobierno Federal, El Pueblo de Puerto Rico y a la Compañía del Ferrocarril. Puerta de Tierra puede ser ligeramente dividido en dos partes que las separa la línea del ferrocarril. La parte norte se extiende por la lengua de tierra de la península que está limitada por el ferrocarril y el mar. Está cruzado a todo lo largo por la calle de "San Agustín" y la Carretera Central. El terreno en esta sección es sólido, alto y desaguado. Las casas-cuarteles más grandes, los establecimientos mercantiles e industriales y las calles a las que puede darse el nombre de tales, están en esta sección. La sección sur está limitada por la vía del ferrocarril y por los caños de San Antonio. Está formada por terreno bajo y pantanoso que ha sido completamente rellenado y parte del cual es inundado por las aguas cada vez que



crece la marea. Como la mitad de estas tierras está comprendida en el sistema de alquiler de terrenos, el resto, que le pertenece a El Pueblo de Puerto Rico, no hace mucho le fue ofrecido en venta (Bills 1914: 15-16).

Este estudio pone claramente de manifiesto los problemas de tenencia de la tierra que han caracterizado el proceso de urbanización de Puerta de Tierra desde que el sector comenzó a ser ocupado. En 1914, al igual que a través del periodo de la dominación española, gran parte de los mejores terrenos a todo lo largo del norte de la isleta estaban ocupados por las *Reservas Navales*; al sur, dos terceras partes de los terrenos frente al caño de San Antonio, eran propiedad de pocos terratenientes que especulaban alquilando terrenos y estructuras. "Puerta de Tierra no puede extenderse más por estar rodeado de agua y porque el terreno desocupado que allí existe pertenece al público o está en manos de unas cuantas personas que lo retienen para fines especulativos" (Bills 1914:16).



RANCHON, 1914 También conocido como cuarterónes la vivienda colectiva típica de este sector. J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico, 1914*.



RANCHONES, 1914 Estos apartamentos generalmente tenían una puerta al frente y otra en la parte posterior, sin ventanas. J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico, 1914*.



PUERTA DE TIERRA, 1914 Una de las calles de un sector de Puerto de Tierra. J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico, 1914*:

PUERTA DE TIERRA, 1914 Las familias de Puerto de Tierra fueron rescatando los terrenos bajos y pantanosos en las márgenes del caño de San Antonio. J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico, 1914*.



Prácticamente toda la población residente en Puerta de Tierra durante las primeras décadas del siglo XX estaba compuesta de obreros que trabajaban en las actividades portuarias o industriales de San Juan. La necesidad de vivir cerca de las fuentes de trabajo hacía que dependieran y estuvieran a merced de los dueños de los terrenos disponibles. Como era de esperarse, el precio de estos escasos terrenos aumentaba a medida que la población crecía. Las masas obreras concentradas en Puerta de Tierra no tenían otra alternativa que someterse a los altos precios de alquiler impuestos por los pocos terratenientes del lugar. Según el estudio de Bills, en 1914 el 98 por ciento de la población total de Puerta de Tierra vivía en solares o viviendas arrendadas. Esta alarmante condición hacía de Puerta de Tierra un sector muy especial. Por un lado una enorme y apliñada comunidad obrera sin tierras y, por otro, usos institucionales e industriales que competían desigualmente por los escasos terrenos.

Esta condición determinó definitivamente el tipo de trazado urbano que fue desarrollándose en Puerta de Tierra sin seguir los planes de ordenación establecidos. "Un problema serio se presenta con la aglomeración que existe en muchas partes de Puerta de Tierra. Las manzanas de casas son extensas, y las casas-cuarteles o ranchones inmensos están mezclados con las pequeñas chozas sin existir simetría u orden alguno, y careciendo de la provisión de aire, luz y sanidad adecuados" (Bills 1914:58).

Entre 1899 y 1910 la población de Puerta de Tierra se duplicó de 5,453 a 10,836. Sin haber cambiado el régimen de tenencia de tierras, el área tuvo que absorber esta población en lugares poco apropiados para urbanizar. En esa década

surgen los arrabales que más tarde se expandirán y dominarán la fisonomía urbana del sector. En 1914 existían ya los arrabales de Gandulito, Hoyo Frío y Salsipuedes. Este último estaba localizado al sur de la segunda línea de defensa, cercano a la fábrica de la Porto Rico-American Tobacco Co. (hoy Cuerpo de Voluntarios al Servicio de Puerto Rico). De este arrabal existen numerosas fotografías que complementan la descripción de Bills (1914) cuando señala que "La parte superior está situada en buen terreno de fácil desagüe. Parcialmente han logrado reformar el terreno cubriéndolo con basuras acarreadas en carretillas y canastos". Décadas más tarde, Salsipuedes se había convertido en una comunidad llamada Miranda que agrupaba prácticamente la mitad de toda la población de Puerta de Tierra. En 1939 la población de Miranda era de 5.615 habitantes mientras que la población total de Puerta de Tierra era de 11.480 en 1940.²² Un plano de 1936 ilustra la extensión y localización de este enorme arrabal.

Según el estudio de Manuel A. Pérez sobre los arrabales de San Juan, en 1939 el 26.7 por ciento de la población de San Juan residía en áreas de arrabal. Puerta de Tierra era uno de los sectores de la ciudad con mayor concentración de arrabales. La condición socioeconómica de la comunidad Miranda en 1939, se destaca como una de la más patéticas: era el segundo arrabal en extensión de todos los estudiados en San Juan y Santurce; el 23.6 por ciento de su población era analfabeta; y como en el resto del sector, la mayoría de sus residentes no eran dueños de la tierra ni de sus viviendas. El alquiler promedio semanal de las estructuras de Miranda (\$1.76) era considerablemente mayor que el promedio de alquiler semanal de todos los demás arrabales estudiados



RANCHONES, 1914
J.C. Bills, *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico*, 1914.



PUERTA DE TIERRA, C.1938
Esta foto ilustra el sector central donde se concentra la vivienda. De norte a sur se definen cinco franjas limitadas por las avenidas Muñoz Rivera, Ponce de León, Calle de San Agustín, las vías del tren y la Avenida Fernández Juncos. Al sur de la vía del tren se había construido el Falansterio, y se había iniciado el proceso de transformación de los antiguos arrabales.

(\$1.48)²³. Esto se debía probablemente a una mayor demanda dada la cercanía de este sector a las fuentes de trabajo asalariado.

Fuera de la concentración eminentemente residencial del centro de la isleta, los edificios institucionales que comenzaron a construirse en Puerta de Tierra a principios de siglo se van ubicando en los antiguos terrenos controlados por los militares, es decir, a lo largo de la avenida Ponce de León, al este de la antigua Puerta de Santiago. Si se examinan las fechas de construcción de estos edificios se puede observar que los primeros se van ubicando cerca del casco de la antigua ciudad, pero a medida que se van ocupando los mejores solares, las nuevas construcciones se hacen más lejos del casco urbano de San Juan.

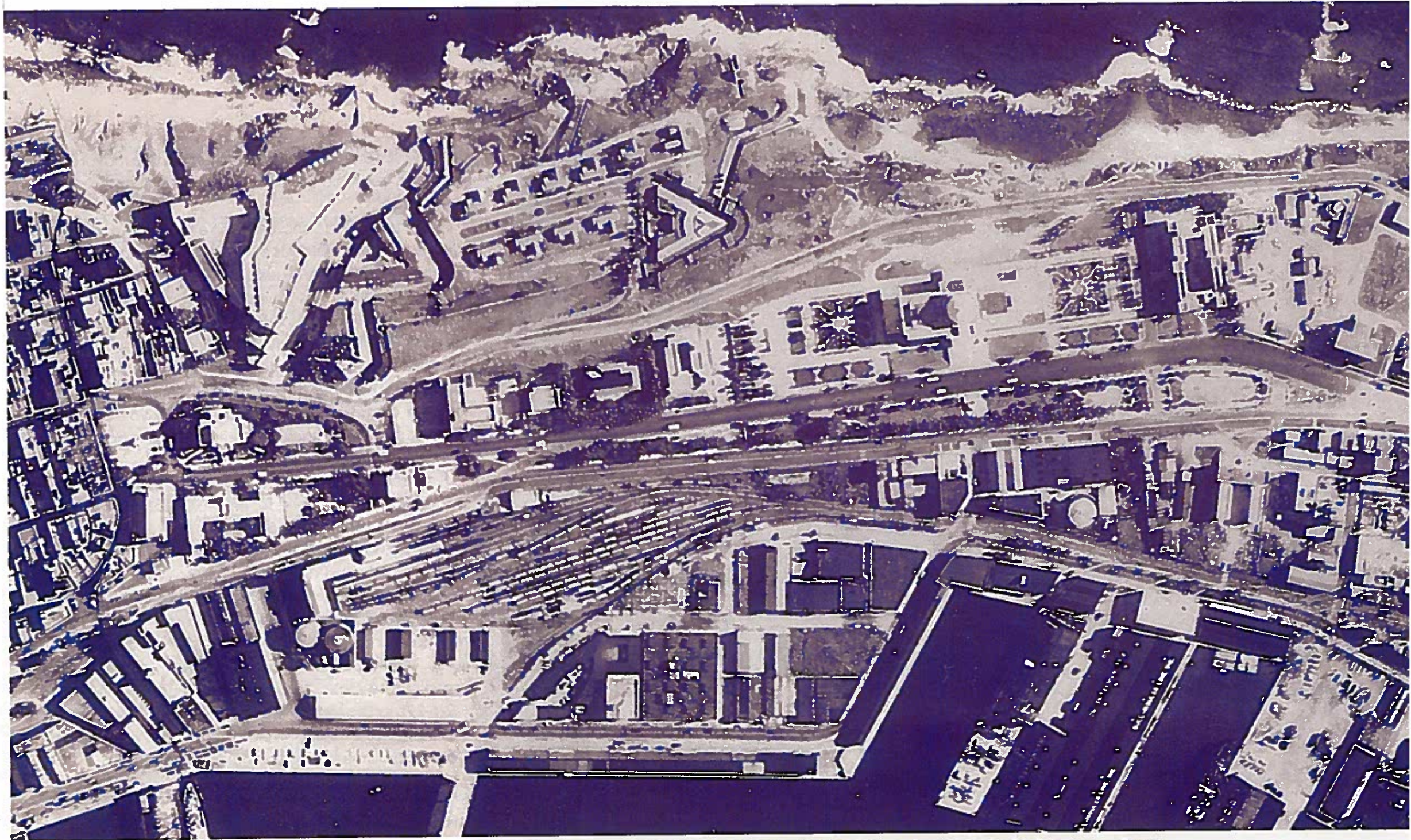
Esta tendencia de construcción de oeste a este se va evidenciando con claridad: en 1907 se construye la escuela José Julián Acosta contigua al teatro Tapia, en la avenida Ponce de León; en 1912 la YMCA al otro lado de la avenida; en 1913 el Casino de Puerto Rico en el costado este de la Plaza Colón; en 1915 se construye, más hacia el este y en la misma avenida, la Biblioteca Carnegie. En estos años se va conformando un nuevo *distrito monumental* a la entrada de San Juan. Más tarde éste se completa con la construcción de la escuela José Celso Barbosa (1924), con el Capitolio Insular (1925-29), la Escuela de Medicina Tropical (1926) y el Ateneo (1923-24). Este distrito rivaliza con la monumentalidad del Castillo San Cristóbal y su complejo defensivo.

21 Bills, J. C. Jr.; *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico*, No.3, San Juan, mayo 30, 1914.

22 Pérez, Manuel A.; "Estudio preliminar de las condiciones de vida en los arbores de San Juan", P.R.R.A., San Juan: 1939.

23 Para un análisis detallado ver Pérez (1939:15-20).

SALIDA HACIA PUERTA DE TIERRA, 1916
Esta foto ilustra la Avenida Ponce de León y el Paseo de Covadonga. *Puerto Rico Ilustrado*, 1916.

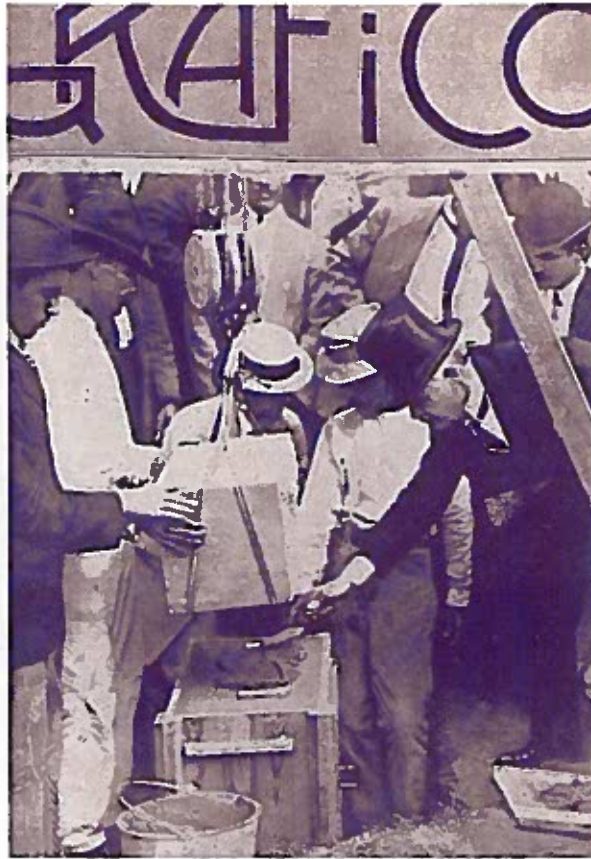


SECTOR ESTE DE PUERTA DE TIERRA. 1938 Al norte se había conformado el distrito monumental, al sur la estación central del sistema ferroviario domina la escena urbana.



ESCUELA JOSE JULIAN ACOSTA, 1913 Con la construcción de esta escuela en 1907 se inicia el proceso de formación del distrito monumental en el sector nordeste de Puerta de Tierra. *Gráfico, 1913.*

YMCA, 1913 Este edificio que obstruye la visual del Castillo de San Cristóbal, forma parte del conjunto monumental en el sector. *Gráfico, 1913.*



CASINO DE PUERTO RICO, 1913 Ceremonia de colocación de la primera piedra en febrero de ese año. *Gráfico, 1913.*

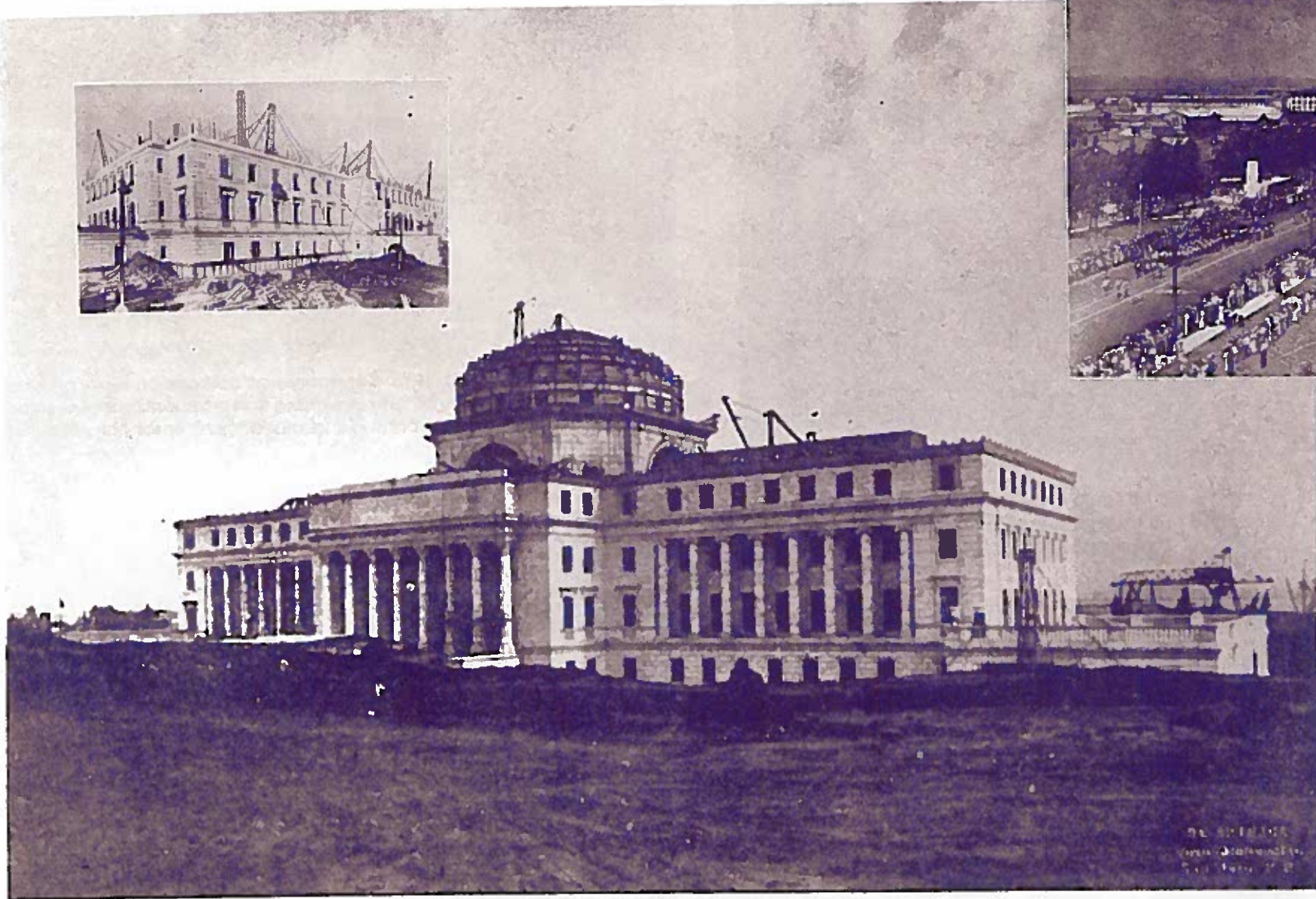


CASINO DE PUERTO RICO, 1913 Ceremonia de colocación de la primera piedra. Nótese el espacio abierto que había sido propuesto como área de transición entre el tejido urbano de la ciudad y el ensanche, una vez demolidas las murallas. *Gráfico, 1913.*



CASINO DE PUERTO RICO, 1938
Puerto Rico and Its People, 1938.

EL CAPITOLIO, 1926
Revista de Obras Públicas. Archivo
General de Puerto Rico, San Juan.



ELCAPITOLIO, 1938 Concluida la construcción de los edificios que representan los nuevos símbolos de poder, se utiliza la avenida Ponce de León como escenario ceremonial. *Puerto Rico and Its People, 1938.*

ELCAPITOLIO, 1927 *Revista de Obras Públicas. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.*



BIBLIOTECA CARNEGIE *The Book of Puerto Rico, 1923.*



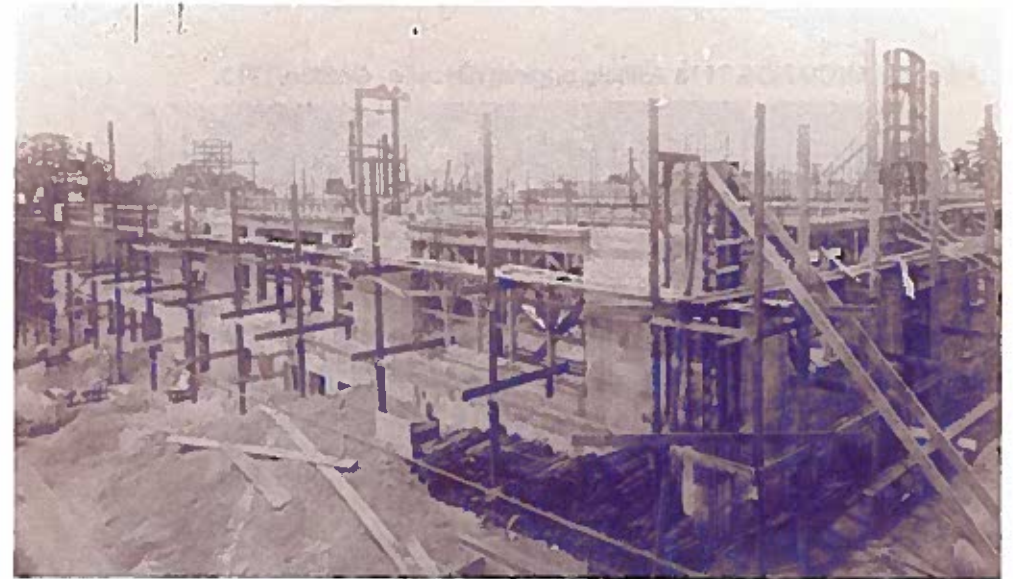
ANTIGUO ARCHIVO HISTORICO, 1931
En el lado sur de la Avenida también se construyen otros edificios Institucionales. *Revista de obras Públicas, 1931.*



ESCUELA DE MEDICINA TROPICAL, 1927 Esta estructura forma parte de la hilera de edificios Institucionales que fueron ocupando los antiguos terrenos dominados por los militares en Puerta de Tierra. *Puerto Rico Ilustrado, 1927.*

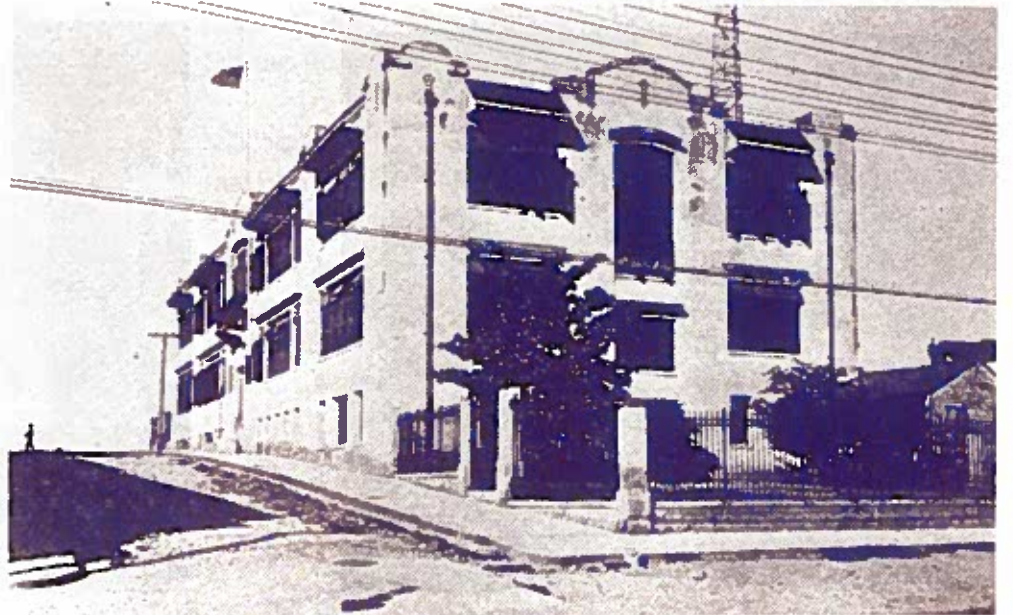


ATENEO DE PUERTO RICO, 1938 Junto con los demás edificios en este distrito se construye el Ateneo. *Puerto Rico and Its People, 1938.*

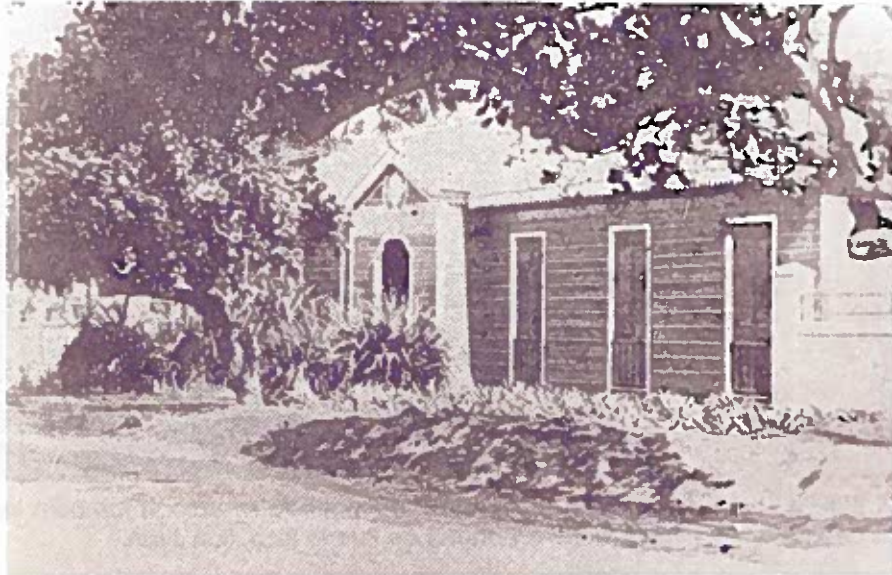


ESCUELA BRUMBAUGH, 1913 En el norte alto y desaguado se ubican también las escuelas públicas del sector. *Archivo General de Puerto Rico, San Juan.*

ESCUELA BRUMBAUGH, 1923 La construcción de esta escuela determinó la alineación de una nueva calle en el sector. *The Book of Puerto Rico, 1923.*



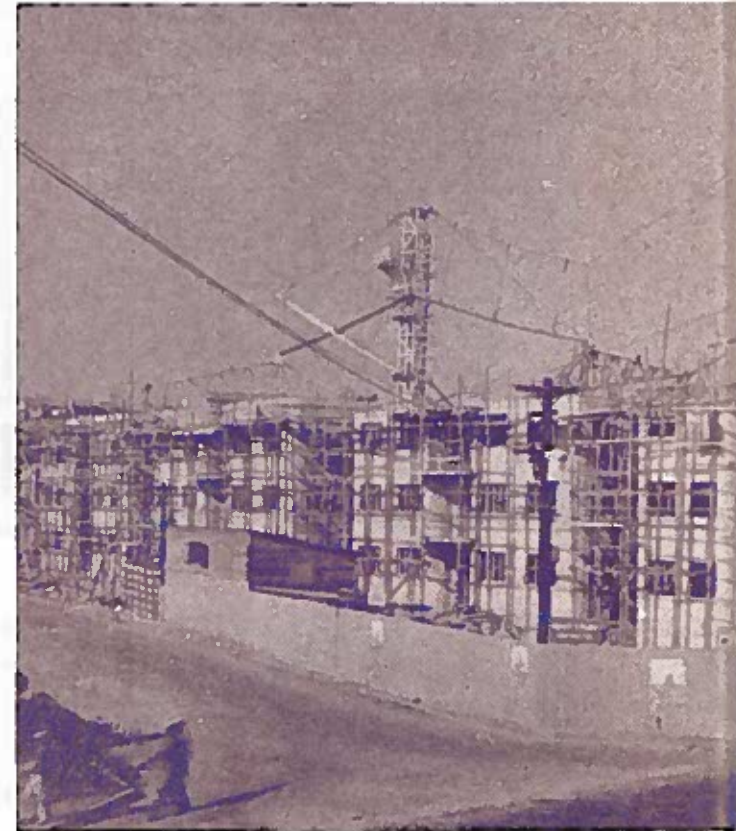
ASILO DE ANCIANOS, 1913 Edificio original del asilo. *Gráfico, 1913.*



GRUPO DE ANCIANOS DEL ASILO, 1913 *Gráfico, 1913.*



IGLESIA Y COLEGIO SAN AGUSTIN, 1938
Puerto Rico and Its People, 1938.



IGLESIA Y COLEGIO SAN AGUSTIN, C.1920
La Iglesia se ubicó donde había sido proyectada en el plan de ensanche. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



APARTAMENTO MODELO EN EL FALANSTERIO, C.1939 La disponibilidad de fondos de la Puerto Rico Reconstruction Administration inició el proceso de construcción de vivienda estatal en el sector. Colección Puertorriqueña, Biblioteca José M. Lázaro, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.

Desvalorizado el frente militar del Castillo de San Cristóbal y sus líneas de avanzada, se van ocupando los terrenos abiertos de su glacis que permitían las visuales ininterrumpidas de este monumento. La permanencia del frente del este que le dió significado y determinó la ocupación del tejido urbano en Puerta de Tierra comienza a rodearse de edificios civiles que prescindan de la presencia dominante del Castillo a la entrada de la ciudad murada. Más tarde, inclusive en el interior del complejo, entre el revellín de San Carlos y el Abanico, se construyen viviendas para oficiales militares.

En 1920 y 1921 la Bahía de San Juan y el Caño de San Antonio fueron dragados. El material proveniente del dragado fue utilizado para ir rellenando los antiguos manglares de Puerta de Tierra. Era necesario continuar expandiendo las facilidades portuarias y se planteó la relocalización de Salsipuedes, Hoyo Frío y Gandulito hacia el recién creado Barrio Obrero en Santurce.

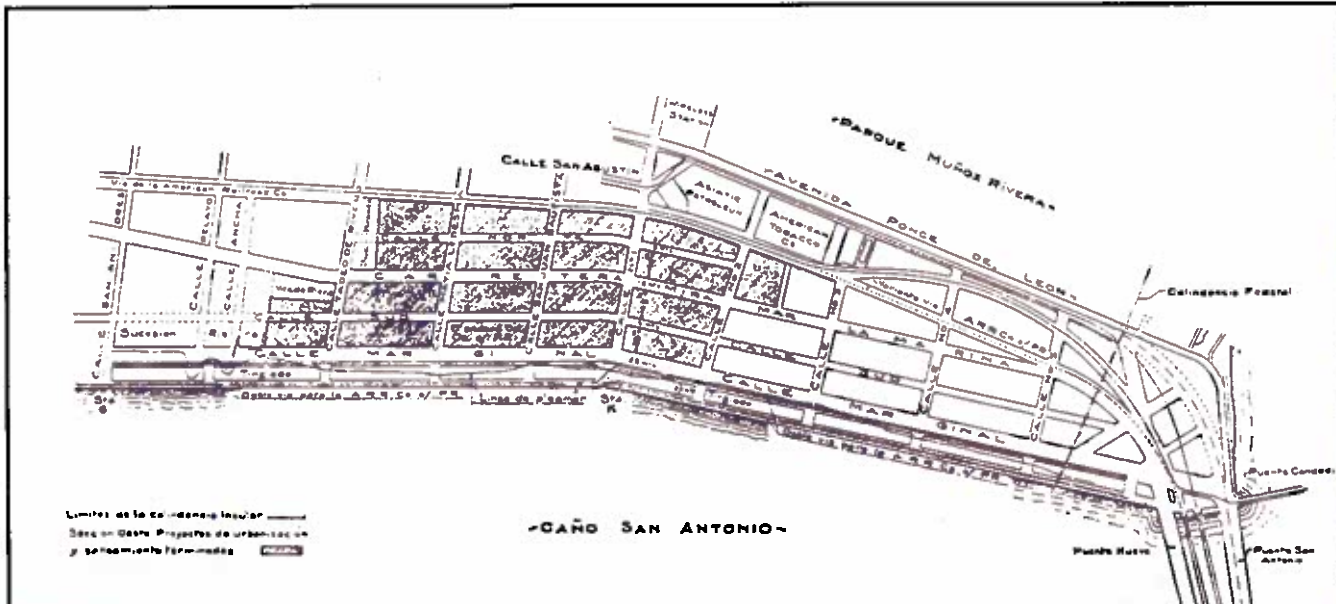
La construcción de la avenida que iba desde La Marina hasta Miramar, c. 1926 (hoy avenida Fernández Juncos), delimitó los terrenos al sur de ésta para usos relacionados con las actividades portuarias, así las viviendas allí ubicadas tuvieron que ser relocalizadas. En 1938 se edifica El Falansterio, el primer complejo de vivienda pública en el área. En las décadas subsiguientes se levantan las urbanizaciones públicas de San Agustín (1940), San Antonio (1940), Puerta de Tierra (1949-50) y Las Acacias.



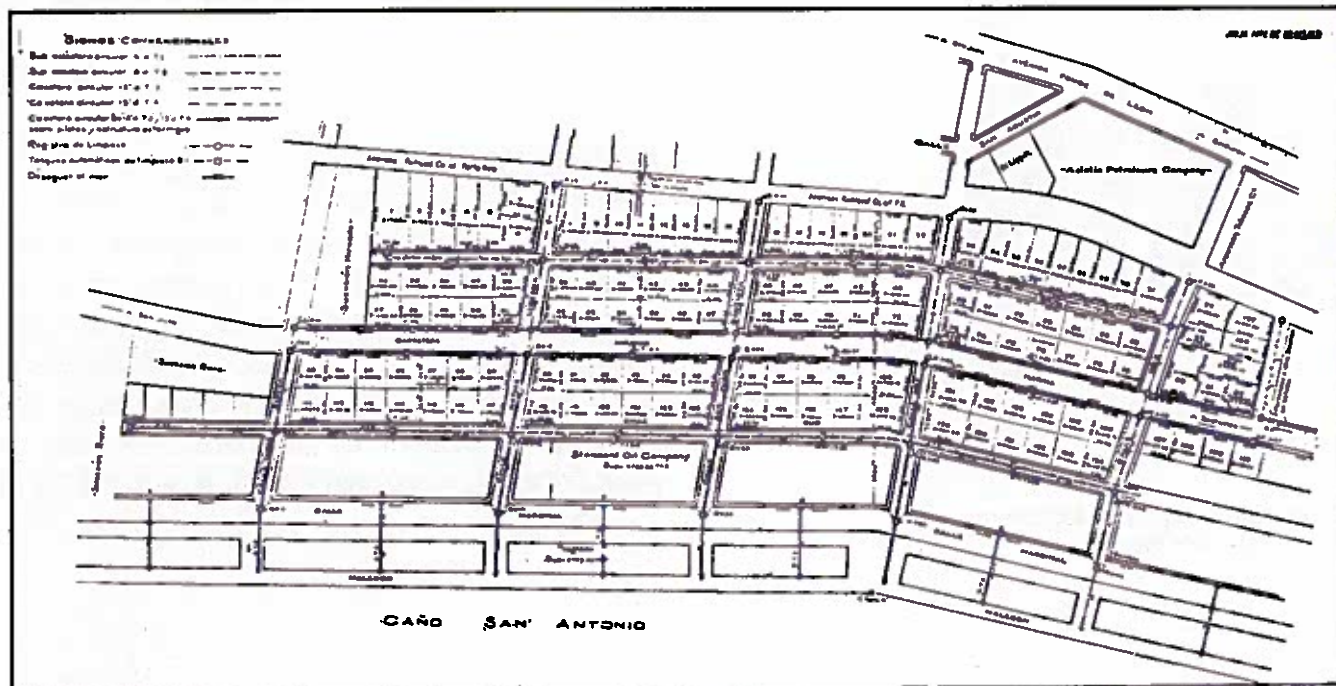
EL FALANSTERIO, 1938 *Puerto Rico and Its People, 1938.*



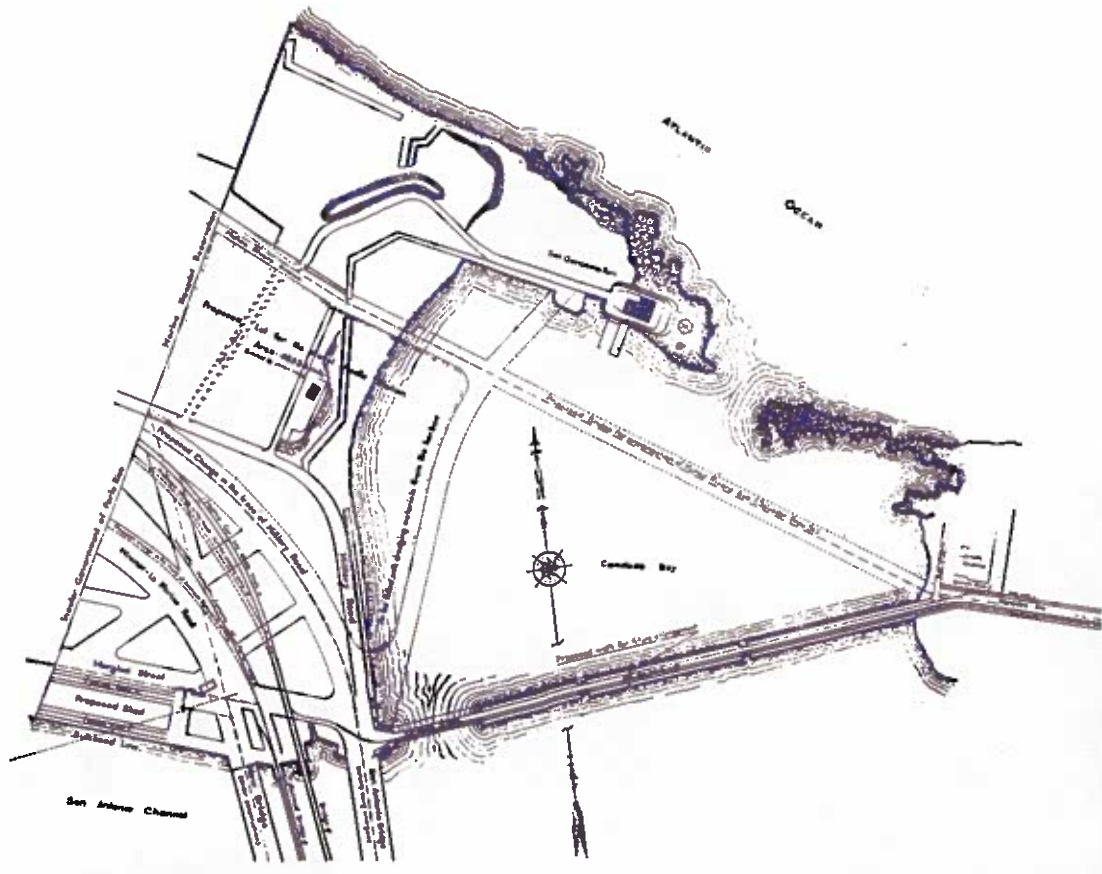
EL FALANSTERIO, C.1939 Colección Puertorriqueña, Biblioteca José M. Lázaro, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras.



DIVISION DE OBRAS MUNICIPALES
 San Juan, P.R. 1926
SAN JUAN PUERTO RICO
PROYECTO DE MEJORAS AL PUERTO Y URBANIZACION
DE LOS TERRENOS GANADOS AL MAR
EN PUERTA DE TIERRA
 ESCALA 1:4000
DEPARTAMENTO DEL INTERIOR
 APROBADO
 Ing. de O. M. P. C.



DIVISION DE OBRAS MUNICIPALES
 San Juan, P.R. 1926
SAN JUAN, PUERTO RICO
Proyecto de Mejoras al Puerto y Urbanización de los terrenos ganados al mar en Puerta de Tierra.
ALBANTALLADO DE LA SECCION OESTE
(Entre Calle 192 y Calle Tercero de Rivera)
 DE ANTA



PROYECTOS DE MEJORAS AL
PUERTO Y URBANIZACION DE
LOS TERRENOS GANADOS AL
MAR, 1926 *Revista de Obra*
Públicas.



SECTOR CENTRAL, C.1940 En esta vista se observa el arrabal al sur de la vía del tren. *Housing in Puerto Rico, 1950.*

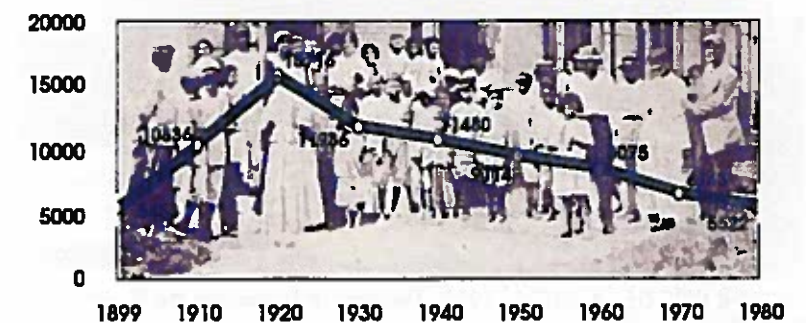


SECTOR CENTRAL, 1950 Vista del mismo sector una vez construido el caseño de Puerta de Tierra. *Housing in Puerto Rico, 1950.*

Casi todos estos proyectos, ubicados al sur de la antigua vía del ferrocarril, se construyeron, bajo las políticas de renovación urbana donde antes estuvieron localizados los grandes arrabales de Puerta de Tierra. Los fondos que hicieron posible el establecimiento de estas políticas fueron provistos por el Título 1 de la Ley Federal de Vivienda de 1949 según enmendada. Las dos fotos que aparecen en esta página, tomadas antes y después de la construcción del caseño de Puerta de Tierra, ilustran esta aseveración.

Como resultado de estas políticas de renovación urbana se altera la estructura poblacional de Puerta de Tierra. En 1980 la población de Puerta de Tierra es prácticamente la misma que en 1899. Después de alcanzar la cota máxima de 15,716 personas en 1920, la población se estabilizó en las décadas de 1930 y 1940 para comenzar a descender rápidamente cuando se implantan las políticas de *eliminación* de arrabales construyéndose los grandes complejos de vivien-

Población de Puerta de Tierra, 1899-1980



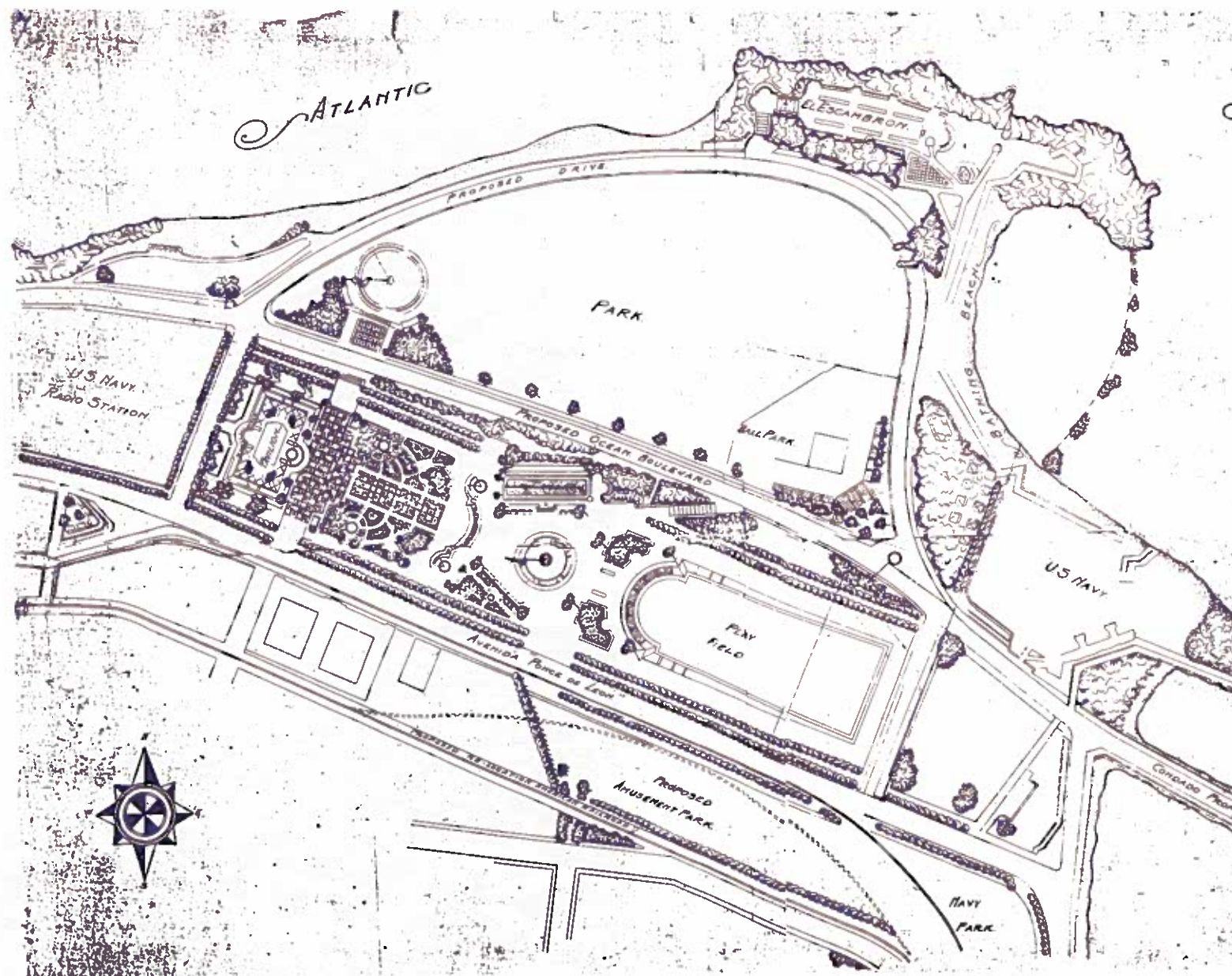
Fuente: Censos de población
Foto: *Gráfico*, 1913, San Juan.



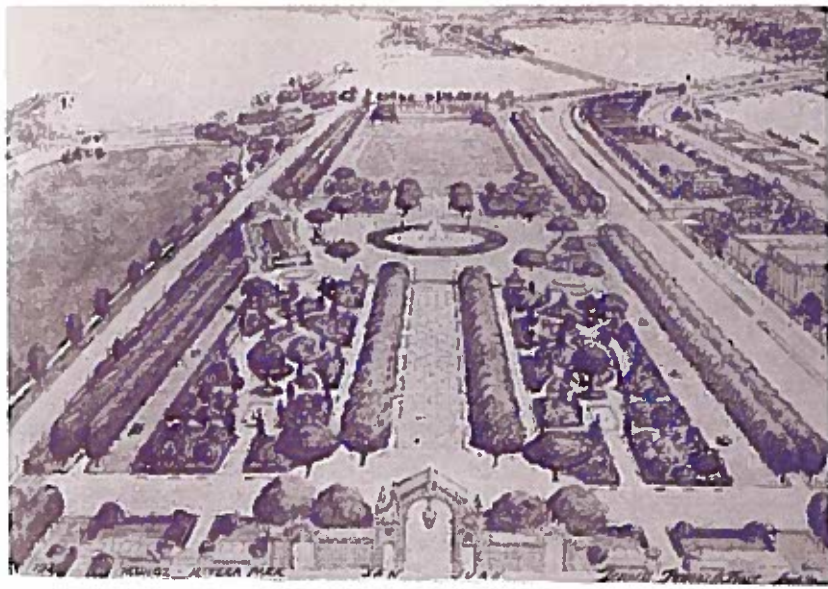
SECTOR ESTE DE LA ISLETA, 1914 Este espacio abierto definido originalmente por la primera y la segunda líneas de defensa, se mantuvo para de usos recreativos. A. Mosconi, 1914.



SECTOR ESTE DE LA ISLETA, 1923 Tercera feria insular de Puerto Rico. Estas ferias se localizaron en este sector y reforzaron los usos recreativos como el hipódromo, parque de pelota y espacio para grandes exposiciones. *The Book of Puerto Rico*, 1923.



PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1925 Con el diseño y construcción de este primer parque regional urbano se institucionalizó el uso recreativo del área. Nótese la propuesta de alineación de la avenida Muñoz Rivera al norte del parque. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1925 Primer esquema de diseño realizado por la firma Bennett, Parsons & Frost de Chicago. *Puerto Rico Ilustrado*, 1925.



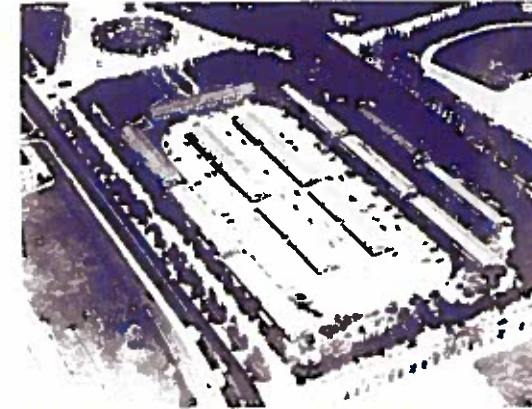
PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1929 Vista parcial del parque en desarrollo. *Revista de Obras Públicas*, 1929.



PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1930 Nótese el polvorín incorporado al parque. *Revista de Obras Públicas*, 1930.

da pública en el sector. Un proceso paralelo ocurrió en Santurce entre 1950 y 1980, periodo en el cual perdió la mitad de la población.

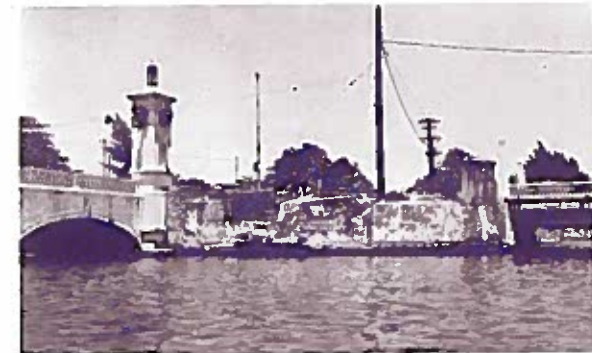
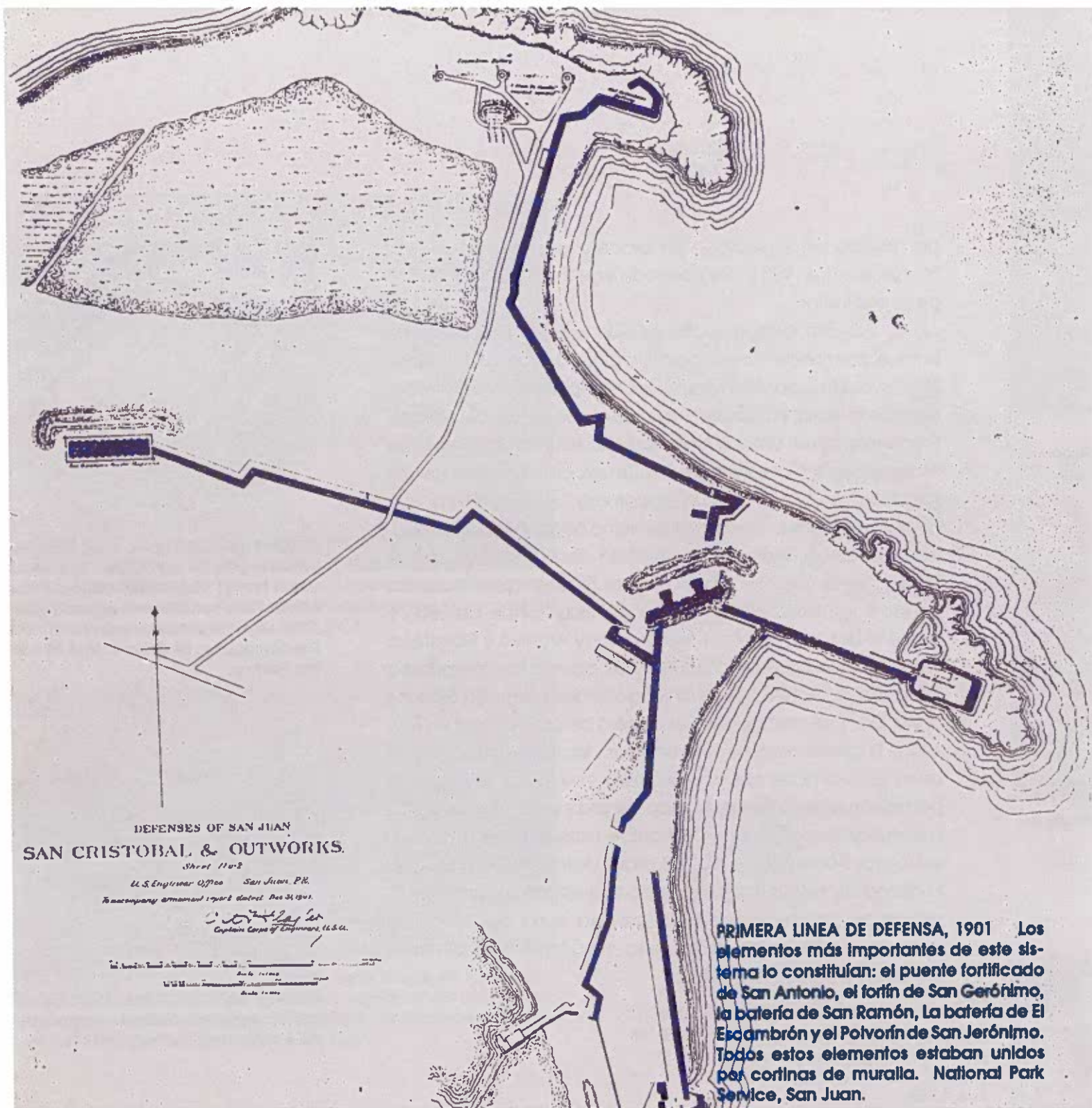
Por otro lado, el sector este de la Isleta, comprendido entre el puente de San Antonio y la segunda línea de defensa mantuvo una subdivisión parcelaria completamente distinta al resto de la isleta, ya que estaba bajo el control de los militares. Predominaron en el norte del sector los usos institucionales que requerían espacios más extensos. Se ubicaron en este lugar las sucesivas Ferias Insulares, un hipódromo, un aeropuerto y un parque de pelota. En 1926 el gobierno asignó fondos considerables para el diseño y construcción del Parque Luis Muñoz Rivera que se ubicaría en los antiguos terrenos que ocuparan las ferias insulares, al norte de la avenida Ponce de León y frente al antiguo Hospital Municipal (hoy Archivo y Biblioteca General de Puerto Rico). El diseño del parque fue otorgado a una firma de arquitectos de Chicago llamada Bennett, Parsons and Frost. Este parque sería el primero de gran escala en San Juan. El diseño propuso la alineación de una nueva avenida este-oeste al norte del parque. Esta nueva vía se extendió posteriormente a lo largo de toda la Isleta y se nombró avenida Luis Muñoz Rivera. Al norte del parque, hasta el litoral atlántico, se contruyó entre 1931 y 1933 el Parque de Pelota Sixto Escobar. El diseño de esta instalación deportiva estuvo a cargo de la oficina del arquitecto Rafael Carmuega, autor del diseño de otras estructuras de Puerta de Tierra, cuyo mejor ejemplo es La Escuela de Medicina Tropical.



PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1936 Vista de edificios provisionales de la P.R.R.A. En esta parcela se ubica hoy el Tribunal Supremo de Puerto Rico habiéndose restado este espacio al parque. *PRRA según la prensa puertorriqueña*, Colección Puertorriqueña, Biblioteca José M. Lázaro, UPR Río Piedras.



PARQUE SIXTO ESCOBAR, 1938 Estadio de pelota incorporado al diseño original del parque *Puerto Rico and its People*, 1938.



RESTOS DEL ANTIGUO
PUENTE FORTIFICADO
DE SAN ANTONIO,
1953 Nótese la garita
de forma cuadrada.
National Park Service
San Juan.



RESTOS DEL ANTIGUO
PUENTE FORTIFICADO
DE SAN ANTONIO, 191
Foto J. Carbonell
CARIMAR, 1986.

PUENTE FORTIFICADO DE SAN ANTONIO, C.1885 Nótese la puerta de acceso a la isleta desde Cangrejos. Archivo General de Puerto Rico, San Juan.



PUENTE FORTIFICADO DE SAN ANTONIO, C.1898 Nótese la transformación del puente y el fortín de acceso a la isleta ocurrido en la última década del siglo. Al fondo se observa el fortín de San Gerónimo. Angel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*, 1921.



SECTOR ESTE DE LA ISLETA, C.1985 En esta vista se aprecian los elementos de la primera línea de defensa que sobrevivieron el desarrollo en el sector. Aerial-Architectural Photography, Inc.



MURALLAS PRIMERA LINEA DE DEFENSA, 1953 Segmentos de las murallas de este sistema defensivo vistas desde el puente de Dos Hermanos. National Park Service, San Juan.



FORTIN DE SAN GERONIMO, 1929 Esta estructura ha sido prácticamente privatizada por el desarrollo hotelero en el sector. *Gráfico*, 1929.



POLVORIN DE SAN GERONIMO, 1953 Esta estructura fue incorporada al desarrollo del Parque Muñoz Rivera. National Park Service, San Juan.



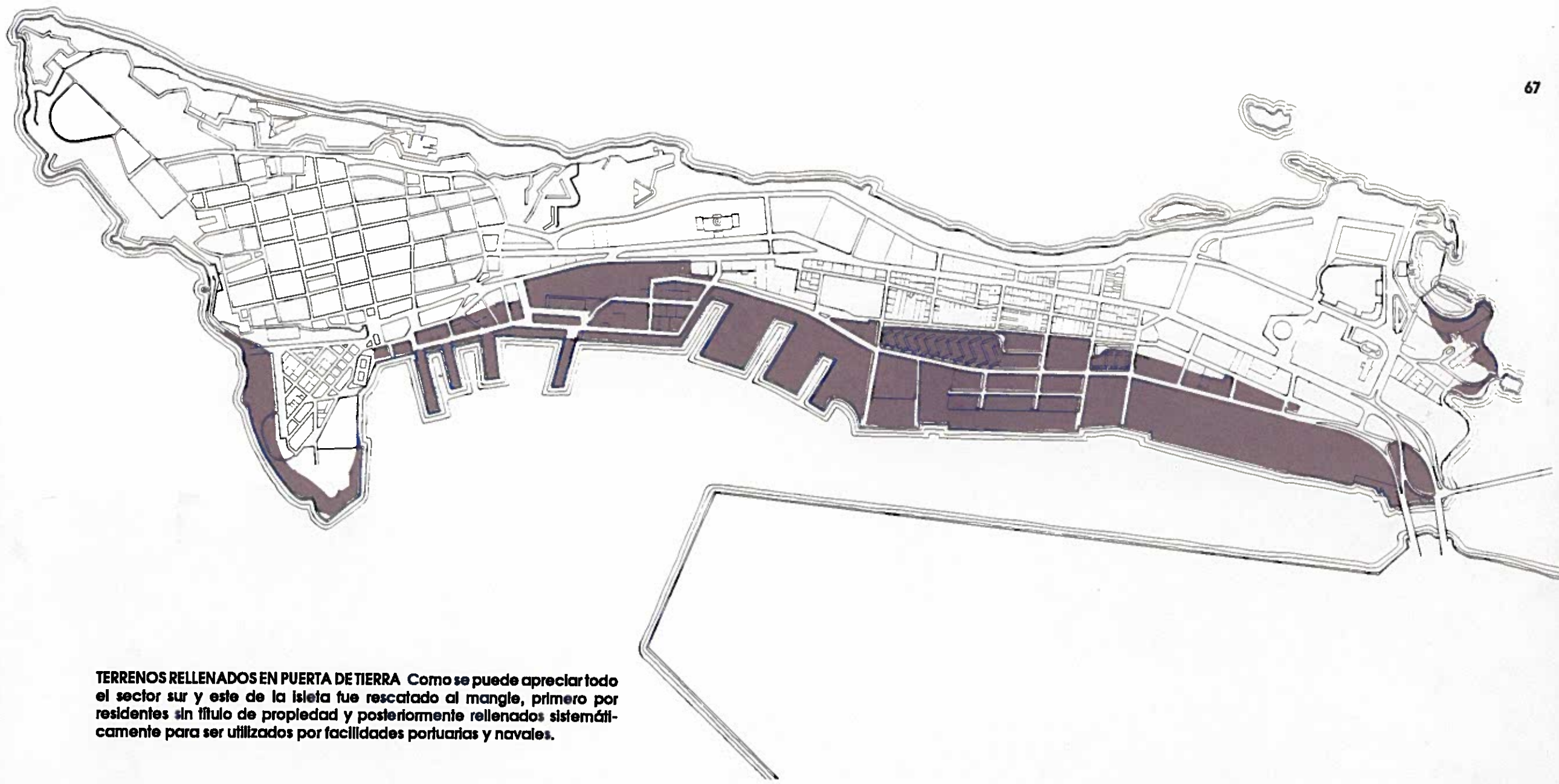
En la esquina noreste del parque, al otro lado de la nueva avenida, se edificaron dos facilidades hoteleras-recreativas: el Escambrón Beach Club y el Hotel Normandie. Posteriormente, a principios de 1950 se añade el Hotel Caribe Hilton a este sector noreste de la isleta, consolidándose así el uso turístico-recreativo de esta área.

Todo este desarrollo destruyó la mayor parte de la antigua primera línea de defensa localizada en el sector desde el siglo XVIII. Hoy día quedan escasos segmentos de ese sistema defensivo: una sección casi en ruinas del antiguo puente fortificado de San Antonio, la casi desaparecida batería de San Ramón a la entrada del hotel Caribe Hilton, el fuerte de San Jerónimo, la batería del Escambrón (en grave estado de deterioro por falta de mantenimiento), el polvorín de San Jerónimo (integrado al parque Muñoz Rivera), y escasos segmentos de las defensas que los interconectaban.

La construcción del parque Muñoz Rivera estimuló que frente a éste se desarrollara la fachada sur de la avenida Ponce de León. Junto al antiguo Hospital Municipal se construyeron varios edificios de escala similar a esta estructura. A partir de la década del 1930 se construyó otro edificio para la Porto Rican-American Tobacco Co. (hoy Cuerpo de Voluntarios al Servicio de Puerto Rico), el antiguo edificio de la Shell (demolido para la construcción del multipisos Torre de la Reina), el antiguo edificio de la Asociación de Maestros de Puerto Rico (hoy edificio del Negociado de Investigaciones Especiales del Departamento de Justicia).

Todavía en el sector este de la isleta, en la avenida Fernández Juncos, se construye en 1936 la Cárcel Municipal de San Juan. En esta misma década se construye, muy cercano a la cárcel, el edificio para el Cuerpo de Ingenieros del ejército norteamericano.

FACHADA SUR PARQUE MUÑOZ RIVERA, 1953 Al fondo el edificio de la Porto Rico-American Tobacco Co. y el actual Archivo y Biblioteca General. National Park Service, San Juan.



TERRENOS RELLENADOS EN PUERTA DE TIERRA Como se puede apreciar todo el sector sur y este de la isleta fue rescatado al mangle, primero por residentes sin título de propiedad y posteriormente rellenados sistemáticamente para ser utilizados por facilidades portuarias y navales.

Conclusiones



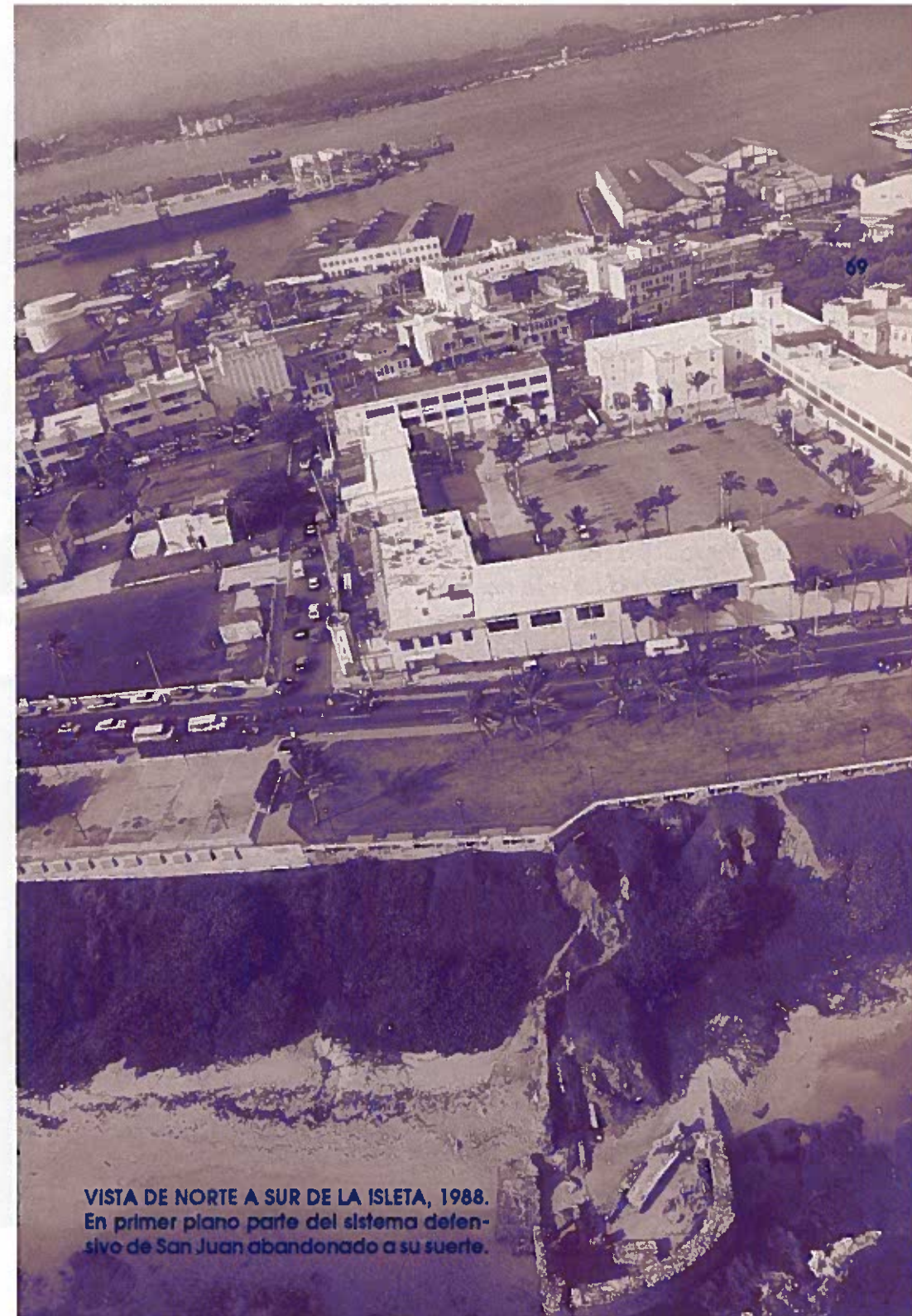
FRENTE PORTUARIO C.1960

Conclusiones

En la primera década del siglo la población intramuros superaba considerablemente la de extramuros. Esta condición, reflejo de la política de urbanización del siglo anterior, cambió radicalmente en 1920 cuando la población extramuros superó a la de la ciudad murada. Entre 1930 y 1960 esta relación fue inestable aunque la ciudad intramuros recuperó la primacía en población. Sin embargo, en las últimas dos décadas, la población extramuros ha vuelto a ser superior a la de intramuros. Mientras tanto, en estos veinte años se ha intensificado la restauración de estructuras dentro del recinto murado.

En conjunto, no obstante, se evidencia a lo largo del presente siglo una tendencia en la isleta de San Juan a la pérdida de población. Esta tendencia se ha agudizado a partir de 1940. Las políticas públicas de desarrollo urbano en el sector tendrán que considerar esta importante variable.

Como hemos visto, la expansión urbana de San Juan sobrepasa las murallas hacia el sur en el siglo XIX, y hacia el norte y el este sobre todo en las primeras décadas de este siglo. La Puntilla-Marina se define como el sector de actividad comercial y portuaria. La Perla y Puerta de Tierra se convierten en comunidades obreras aunque en este segundo sector se establecen además usos industriales e institucionales. Las trabas que tradicionalmente había puesto el ejército a la construcción extramuros fueron vencidas -con dificultad y paulatinamente-, por la presión demográfica inevitable de la ciudad capital.



VISTA DE NORTE A SUR DE LA ISLETA, 1988.
En primer plano parte del sistema defensivo de San Juan abandonado a su suerte.

La evolución urbana de la isleta de San Juan, dividida entre su desarrollo intramuros y el extramuros, ha sido condicionada por un crecimiento sectorial. La desvinculación de estos sectores, como conjuntos de ambientes urbanos desarticulados entre sí, es quizás la característica predominante de la isleta. Esta característica refleja uno de sus mayores problemas y es una condición que debe tenerse en cuenta en los proyectos de intervención futuros.

Los esfuerzos de revitalización en el casco histórico de San Juan, iniciados a partir de 1955, aunque fueron loables y pioneros en la historia de este hemisferio, han acentuado la segregación física y social del espacio urbano en la isleta. La definición de la zona histórica como el área exclusivamente intramuros, además de la limitación de recursos y de las tendencias urbanísticas del momento, entre otros factores, permitieron la pérdida del tejido urbano de La Puntilla y la no integración de la comunidad de La Perla a la ciudad.

Puerta de Tierra fue subdividida históricamente por los controles militares -el frente este y la primera y segunda líneas de defensa-; por las condiciones geográficas de la isleta -una parte *sólida, alta y desaguada* y la otra *baja y pantanosa*-; y por su condición de lugar de paso. Estos factores delimitaron cuatro zonas principales:

1. La zona al norte de la avenida Ponce de León, que a su vez se subdivide en : un *distrito monumental* al oeste; un área primordialmente comercial en el centro; y un sector de uso recreativo-turístico en su extremo este.
2. La zona central de la calle San Agustín, localizada al oeste de la segunda línea de defensa y delimitada al sur por la antigua vía del tren. Aquí fue donde comenzó



LA PUNTILLA / MARINA, 1988

LA PERLA, 1988





PUERTA DE TIERRA, 1988

PUERTA DE TIERRA, 1988



a parcelarse Puerta de Tierra y donde se asentó gran parte de su población. Hoy día mantiene su carácter de barrio obrero, con diversidad de usos vecinales y una homogénea tipología arquitectónica.

3. El área comprendida entre la antigua vía del tren y la avenida Fernández Juncos es otra zona de uso primordialmente residencial en desarrollos de vivienda gubernamental. En esta área han ocurrido grandes transformaciones morfológicas durante este siglo.
4. Por último, la zona entre la avenida Fernández Juncos y el canal de San Antonio. Esta zona portuaria ha visto mermar su actividad y hoy día presenta las mayores oportunidades de intervención como extensión del frente marítimo de la ciudad.

Se han presentado en esta publicación los principales factores que dirigieron la evolución urbana del sector extramuros de la isleta a través de los años. Su historia nos hace comprender la necesidad de articular de antemano una visión integradora de todos los recursos particulares con que cuenta. En este proceso se deben considerar con prioridad: el sistema defensivo (primera y segunda línea de defensa junto al sistema de fortificaciones y murallas de la ciudad); las vías públicas (especialmente la avenida Ponce de León y la antigua vía del tren); y los frentes costeros. La relación de la ciudad con su bahía, con el canal de San Antonio y con el Océano Atlántico es una condición que tiene que ser aprovechada como recurso extraordinario en los proyectos de ordenación urbana.

Bibliografía



Bibliografía

- Abbad y Lasiera, Iñigo; *Historia geográfica civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Ed. Porta Coell, San Juan: 1971.
- Berthelot, Jack y Martine Gaumé; *Kaz Antiyé*, Ed. Perspectives Creoles, Pointe-à-Pitre: 1982.
- Bills, J.C. Jr.; *Housing Conditions of Laborers in Puerto Rico*, Núm.3, San Juan: mayo 30 de 1914.
- Caplow, Theodore, Sheldon Stryker y Samuel E. Wallace; *The Urban Ambiance*, Ed. Bedminster Press, New Jersey: 1964.
- Carrero, Telesforo; *Housing in Puerto Rico*, Ed. Junta de Planificación, San Juan: 1950.
- 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*, EDUPR, 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.
- Galera, Monserrat, Francesc Roca y Salvador Tarragó; *Atlas de Barcelona, siglos XVI-XX*, Ed. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona: 1982.
- Gasparini, Graziano y Lulse Margolies; *Arquitectura popular de Venezuela*, Ed. Fundación Eugenio Mendoza, Caracas: 1986.
- Haití, Office National du Tourisme et Relations Publiques; *inventaire général des ressources touristiques Haïti, 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.
- Moreno Fragnals, Manuel; *La historia como arma*, Ed. Crítica, Barcelona: 1983.
- Ober, Frederick A.; *Puerto Rico and Its Resources*, Ed. D. Appleton and Co., New York: 1899.
- Pérez, Manuel A.; *Estudio preliminar de las condiciones de vida en los arrabales de San Juan*, P.R.R.A., San Juan: 1939.
- 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.
- Ramírez de Arellano, Annette B.; *La Escuela de Medicina Tropical: Raíces Ideológicas e Imperativos políticos*, *Revista de Historia*, Año II, Núm.4, San Juan: 1986.
- Sepúlveda Rivera, Aníbal; *San Juan, Historia ilustrada de su desarrollo urbano (1508-1898)*, Ed. CARIMAR, San Juan: 1989.
- Sepúlveda Rivera, Aníbal y Jorge Carbonell; *Cangrejos-Santurce, Historia ilustrada de su desarrollo urbano (1519-1950)*, Ed. CARIMAR y Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan: 1987..
- 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.

FRENTE PORTUARIO, C.1900 Este espacio abierto frente al antiguo Depósito Mercantil convertido en Aduana se ha perdido al convertirse en estacionamiento particular de la aduana federal. Colección R. Vaughn, Archivo General de Puerto Rico, San Juan.

San Juan Extramuros presenta una constancia gráfica de las transformaciones urbanas ocurridas a través del tiempo fuera del recinto murado en la isleta de San Juan. Se facilita de esta manera el examen visual del proceso de ocupación del territorio extramuros de la ciudad en los sectores de La Perla y el cementerio (el frente del norte), la Puntilla-Marina y de Puerta de Tierra. Se considera este esfuerzo como una aportación iconográfica al proceso de planificación y diseño de las intervenciones urbanas en la isleta de manera que éstas tengan en cuenta los elementos más importantes que determinaron la identidad de ese territorio.

CARIMAR es un centro de investigaciones urbanas incorporado en 1986. Desde entonces este centro ha dedicado sus esfuerzos a la investigación y divulgación de temas relacionados con la historia de la planificación y el desarrollo urbano de Puerto Rico y el Caribe. *San Juan Extramuros* forma parte de este esfuerzo. Otras publicaciones de Carimar son:

Cangrejos-Santurce, Historia de su desarrollo urbano 1519-1950.

Catálogo de propiedades en Puerto Rico incluidas en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

San Juan, Historia ilustrada de su desarrollo urbano 1508-1898.

Además, este Centro investigó y diseñó la exhibición itinerante *San Juan, Capital Caribeña* y realizó la producción editorial del libro *La Buena Vista* en 1989 y 1988 respectivamente.



CARIMAR