



JUEVES DE ARQUITECTURA

Lo que San Zenón trajo y se llevó de la arquitectura de Santo Domingo (VI)

Resulta una paradoja que el gobierno dictatorial dominicano no fomentó (con la energía esperada) la planificación de Santo Domingo. Un régimen que lo controlaba todo dejaba el crecimiento de la capital dominicana fuera de su control y con acciones que pueden considerarse como hechos aislados.

Por [JOSÉ ENRIQUE DELMONTE](#) 29-10-2020 00:04

La oportunidad de producir un *plan director urbano* para rescatar de los escombros a la capital dominicana quedó relegada hasta que surgieron algunas propuestas para su desarrollo territorial que nunca se ejecutaron. Si bien el régimen demostró capacidad de organización para dirigir las acciones tendentes a normalizar las actividades cotidianas de Santo Domingo, a pocas horas del paso del ciclón del 3 de septiembre de 1930, quedó en evidencia la falta de políticas dirigidas al ordenamiento territorial.

La destrucción de la ciudad por el ciclón no produjo el impacto esperado para promover la proyección de una ciudad que aumentaba su población aceleradamente. Si bien la experiencia regional mostraba dinamismo con transformaciones en la morfología de sus principales ciudades, en Santo Domingo se mantuvieron los mismos esquemas de desarrollo urbano previos al huracán. A diferencia de lo que sucedía en capitales de América Latina y el Caribe con la efervescencia del urbanismo impulsado por Le Corbusier (quien visitó y trabajó en Brasil, Argentina y Colombia), Santo Domingo no parecía estar preocupada por su planificación. Temas de vivienda popular, infraestructura urbana, crecimiento programado, embellecimiento y servicios públicos eran fundamentales para los gobiernos centrales y municipales latinoamericanos del momento.



Plano de la ciudad y contornos de Santo Domingo, de 1924, realizado por Ernesto Paradas y aprobado por Arístides García Mella. Tomado del Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo (citado), p.52

Vale la pena trasladarse, brevemente, a los procesos desarrollados en Cuba y Puerto Rico. Por un lado, La Habana dirigió sus objetivos hacia su planificación desde el siglo XIX. En 1905, con la propuesta de Raúl Otero, La Habana fue objeto de estudios constantes para su ordenamiento. En 1912 se presentó la propuesta *Plan de vías maestras*, de Camilo Castro; en 1922 se diseñó el Plan Regulador de La Habana, de Enrique Motouliou; en 1925, el *Plan Director de Urbanismo*, dirigido por el arquitecto municipal Pedro Martínez Inclán; y en 1926, el gobierno del dictador Gerardo Machado contrató al paisajista francés Jean Claude Nicolás Forestier para la realización del *Plan de Embellecimiento y Ampliación de La Habana*. El paso del ciclón del 20 de octubre de 1926 sirvió para apuntalar el proyecto urbano de La Habana, el cual siguió fomentándose durante toda la década de 1930 con propuestas coherentes. En 1955, finalmente, se aprobó la *Ley de Planificación Nacional* y la creación de la *Junta Nacional de Planificación*. (1)

La suma de todas las propuestas cubanas arrojan objetivos claros: vialidad y conectividad, conversión del centro histórico en sede de actividades para general capital, creación de ejes paisajísticos con jardines y edificios gubernamentales importantes, determinación de un *centro cívico* como garantía de eficiencia en el territorio y establecimiento de políticas de crecimiento. Ya en 1930 La Habana se proyectaba para una población de cuatro millones de habitantes hacia el año 2000, para lo cual identificaba desde ya suelo urbanizable y su rápida conexión con el centro de la ciudad.

En el caso de San Juan, Puerto Rico, la otra ciudad afectada por un huracán devastador en 1928, también se evidencia una preocupación por su planificación. El afamado Harland Bartholomew visitó la ciudad en 1932 bajo el amparo del New Deal de Roosevelt y señaló lo siguiente: "*Pocas ciudades podrían beneficiarse más que San Juan con un plan de Zonificación. Esto resulta económicamente imperativo. En lugar de la inseguridad que existe ahora en las mentes de muchos propietarios, la zonificación daría una base firme sobre la cual podrían emprenderse planes más*

definitivos, ya sean privados o públicos, con mayor seguridad y carácter permanente. Sin entrar a discutir extensamente el tema de la planificación regional, es muy evidente la importancia de un plan". (2)

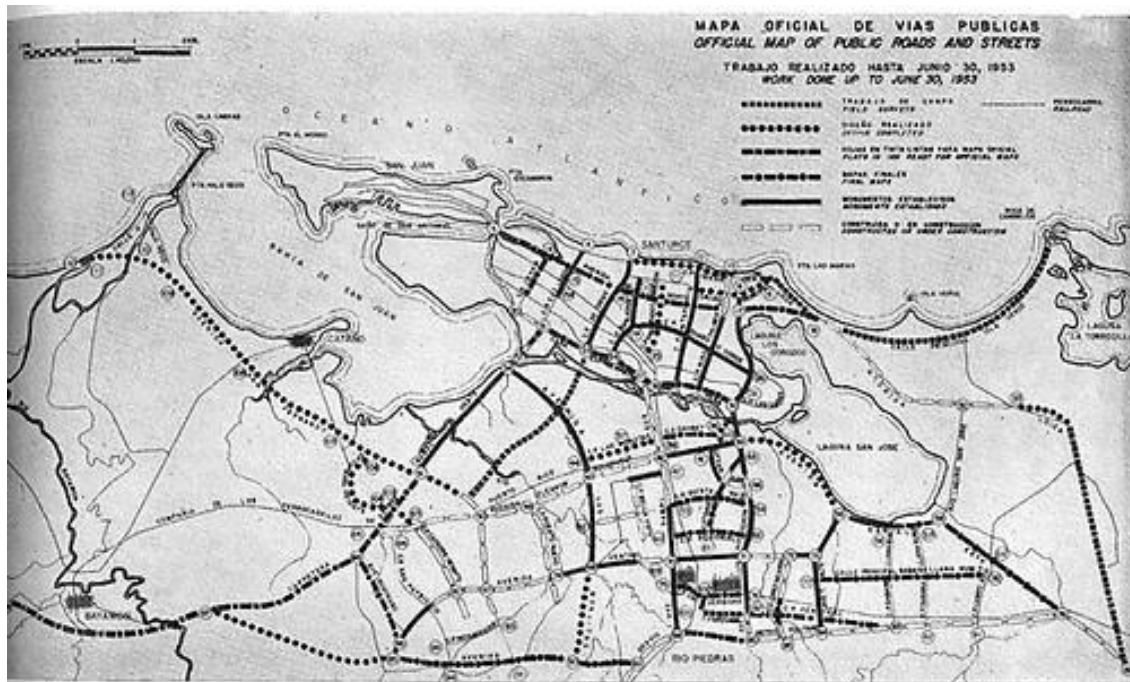


Plan de Forestier para La Habana, 1926. Tomado de Gabino Ponce Herrero (citado), p.343

Durante la década de 1930 San Juan siguió los parámetros iniciales del Plan Chardón, que sirvió de base a los equipos de planificadores norteamericanos y locales para regular el crecimiento urbano en la isla. En mayo de 1942 se creó la *Junta de Planificación de Puerto Rico*, (“de las primeras en el mundo”, decía su lema), bajo el liderazgo del reconocido planificador de Cincinnati, Alfred Bettman y presidida por el puertorriqueño Rafael Picó.

Por el contrario, en términos urbanos la década de 1930 pasó prácticamente de largo en Santo Domingo. La planificación quedó relegada ante decisiones políticas muy puntuales cuyas consecuencias se vieron en las décadas subsiguientes. A pesar de que en principio el dictador concentró sus esfuerzos en reorganizar la economía y garantizar el crecimiento de la producción local, el momento esperado para proyectar una futura metrópolis no llegó. Entre 1930 y 1939 sobresalieron sólo cuatro obras urbanas importantes en Santo Domingo: la avenida del borde marino o malecón, la avenida de circunvalación oeste o Fabré Geffrard, hoy Abraham Lincoln, el puerto Trujillo o de Santo Domingo y la avenida Máximo Gómez. Si bien estos proyectos todavía merecen elogios, la avenida Geffrard, en particular, fue una acción que encerró una intención de establecer un límite urbano hasta donde debería llegar la ciudad. Lo que comenzó con un pequeño trillo en 1936 ha generado, con el tiempo, uno de los ejes norte-sur más importantes de la capital dominicana.

De los arquitectos en ejercicio en esa década, el único que tuvo una formación sólida en urbanismo fue José Antonio Caro Álvarez. La estadía de Caro en Europa coincidió con el furor de la nueva arquitectura, llamada Moderna, que seguía una ruta ascendente por su fuerza estética y sus criterios funcionales, espaciales y simbólicos. Caro tuvo la dicha de participar en discusiones académicas sobre urbanismo, sobre la proyección de la ciudad desde parámetros técnicos dirigidos a garantizar mejores condiciones para la convivencia colectiva.

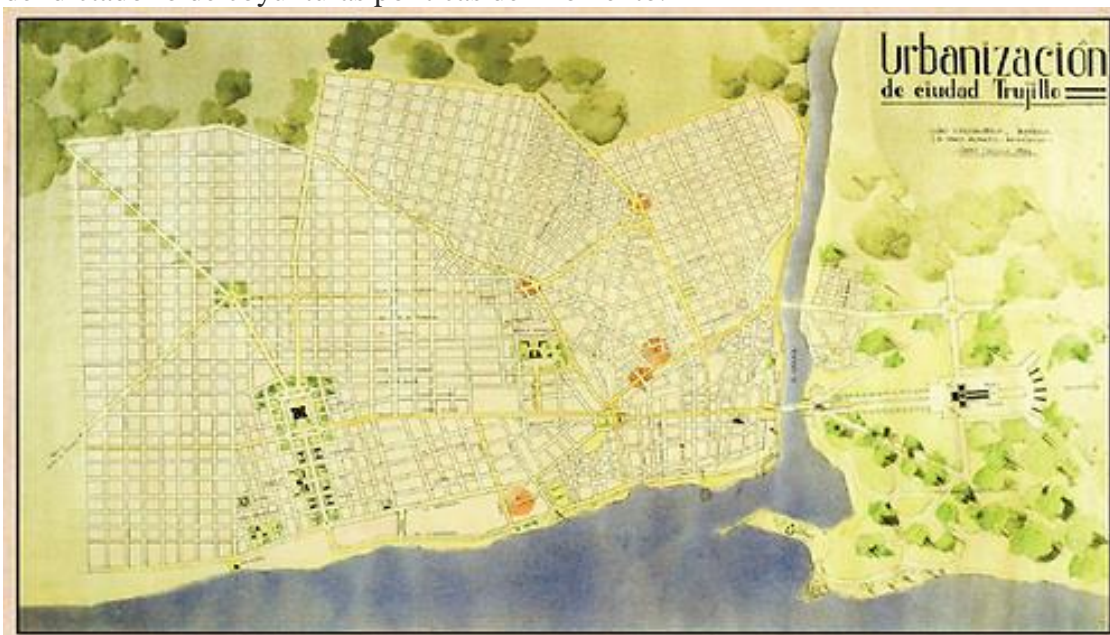


Mapa oficial de vías públicas en San Juan, Puerto Rico. Ejecutorias de la Junta de Planificación hasta 1953. Tomado de Diez años de planificación en Puerto Rico (citado), p. 97

En 1937, siete años después de San Zenón, apareció el primer intento de planificar el crecimiento urbano de Santo Domingo con la propuesta denominada *Urbanización de Ciudad Trujillo*, preparada por el propio Caro Álvarez y el Ing. Guido D'Alessandro. (3) En ese plano se propuso un *centro cívico* para ubicar las instituciones del Estado, ubicadas a lo largo de una avenida en eje norte-sur (la Máximo Gómez) que culminaría con la sede del Poder Ejecutivo en un edificio denominando *Capitolio* rodeado de jardines y plazas públicas. Desde el lado norte de esta manzana principal partirían dos avenidas diagonales que conectarían con la carretera Duarte con intersecciones marcadas por rotondas y plazas verdes. Se incluyó la huella del futuro Faro a Colón, en la margen oriental de río Ozama, desde donde partirían bulevares que atravesarían un “Gran Parque Nacional” de profusa vegetación, además de un posible aeródromo en el extremo este. Se destaca un puente que conectaría el eje del Faro a Colón con la calle El Conde, en el centro histórico. En la propuesta no hay señales de limitar el territorio urbano sino que se asume que la urbe seguiría creciendo indefinidamente con una trama regular de manzanas cuadradas con vías paralelas, que sugiere cierta influencia del Plan Cerdá (1859), de Barcelona.

Al año siguiente, el Ing. José Ramón Báez López-Penha preparó una propuesta para el Consejo Administrativo del Distrito Nacional denominada *Plano de la Ciudad Trujillo y su futura urbanización*. (4) En ese plano, de una belleza sugerente, se observa una trama radial que marcaría el límite urbano al oeste, grandes avenidas interconectadas en los ejes norte-sur y una serie de parques y rotondas que organizarían la trama cuadriculada para los futuros sectores que la conformarían. Proponía alejarse de la ribera del Ozama para preservarlo, barrios obreros al noroeste, proyecciones de empalmes en la avenida G. Washington, creaba zonas industriales al norte, un gran parque propuesto para las cuevas de Santa Ana (luego construido con área mucho menor para zoológico y jardín botánico), un hipódromo en el extremo sur-oeste y la reserva de un amplio terreno al oeste para futuro aeródromo. Aún no se proyectaban futuras piezas urbanas como el Palacio del Ejecutivo ni el campus de la Universidad de Santo Domingo, reflejo de que muchas

decisiones posteriores en el territorio fueron producto de la improvisación, o del impulso del dictador o de coyunturas políticas del momento.



Propuesta para la Urbanización de Ciudad Trujillo, de J. A. Caro Álvarez y G. D'Alessandro, 1937. Tomado Historias para la construcción de la arquitectura dominicana (citado), pp.275-276

Otras propuestas de planificación urbana para Santo Domingo se realizaron entre 1940 y 1960, ninguna de las cuales se materializó ni sirvió para establecer una clara política de desarrollo territorial.

Resulta una paradoja que el gobierno dictatorial dominicano no fomentó (con la energía esperada) la planificación de Santo Domingo. Un régimen que lo controlaba todo dejaba el crecimiento de la capital dominicana fuera de su control y con acciones que pueden considerarse como hechos aislados. Así sería a lo largo de la dictadura con decisiones tan controversiales como, por ejemplo, la ubicación del hospital Nuestra Señora de la Altagracia en el corazón de Gascue, del aeropuerto General Andrews al norte y su posterior traslado a Punta Caucedo, y la ubicación de la Feria de la Paz y Confraternidad del Mundo Libre al extremo suroeste. Es una clara muestra de la falta de un “urbanista asesor del Estado” con incidencia en las decisiones sobre el territorio.

A finales de la dictadura ya se observaban marcas de improvisación con el surgimiento de barrios informales asentados en zonas aún no urbanizadas. La alarma comenzó a sonar y la creación en 1959 de la Oficina de Planeamiento Urbano de la Liga Municipal Dominicana fue un intento de regular una ciudad que debió atender las propuestas surgidas desde principios del siglo XX, realizadas por Paradas, Scaroina, Caro Álvarez, D'Alessandro, Báez, Solow y Vargas Mera, entre otros. Eugenio Pérez Montás presenta esta reflexión: *“La lectura de los planos de los últimos años de la Era de Trujillo no refleja la relación que existe entre la modernización urbana y la transformación interna de sus habitantes. Tampoco los elementos que definen la coexistencia interactiva urbano-rural, ni las migraciones provocadas por la atracción de la ciudad moderna, o la expulsión del campo atrasado, que en un momento dado saturó el territorio sin haber desarrollado un nivel adecuado de conciencia, o la cultura urbana de sus habitantes.”* (5)

Las consecuencias del ciclón de San Zenón no impulsaron la planificación del crecimiento y modernización de Santo Domingo en la década de 1930, como era de

esperarse. De haber sucedido, muchos de sus actuales conflictos urbanos no formarían parte de nuestras constantes demandas ciudadanas.



Plano de la Ciudad Trujillo y su futura urbanización, por J.R. Báez López-Penha, 1938. Tomado del Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo (citado), p.58

Notas

1. Ponce Herrero, G. (2007). *Planes de reforma urbana para La Habana: la modernización de la ciudad burguesa, (1898-1959)*. Boletín de la A.G.E. No.45, pp.327-352
2. Picó, R. (1952). *Diez años de planificación en Puerto Rico*. Junta de Planificación de Puerto Rico. San Juan, pp.11-12
3. Moré, G.L, et. al. (2008). *Historias para la construcción de la arquitectura dominicana. 1492-2008*. Grupo León Jimenes, Santo Domingo, pp. 275-276
4. Vercelloni, V. ((1991). *Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo*. Cosmopoli, SRL, Milán, p.58
5. Pérez Montás, E. (2001). *La ciudad del Ozama. 500 años de historia urbana*. Tercera edición. Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, et. al., Barcelona, p.284



Imagen del malecón de Santo Domingo en la década de 1940. Obra diseñada por J.R. Báez López-Penha. Tomada del Archivo General de la Nación

ARQUITECTURA JOSÉ ENRIQUE DELMONTELO QUE DEJÓ Y TRAJÓ EL CICLÓN SAN ZENÓN