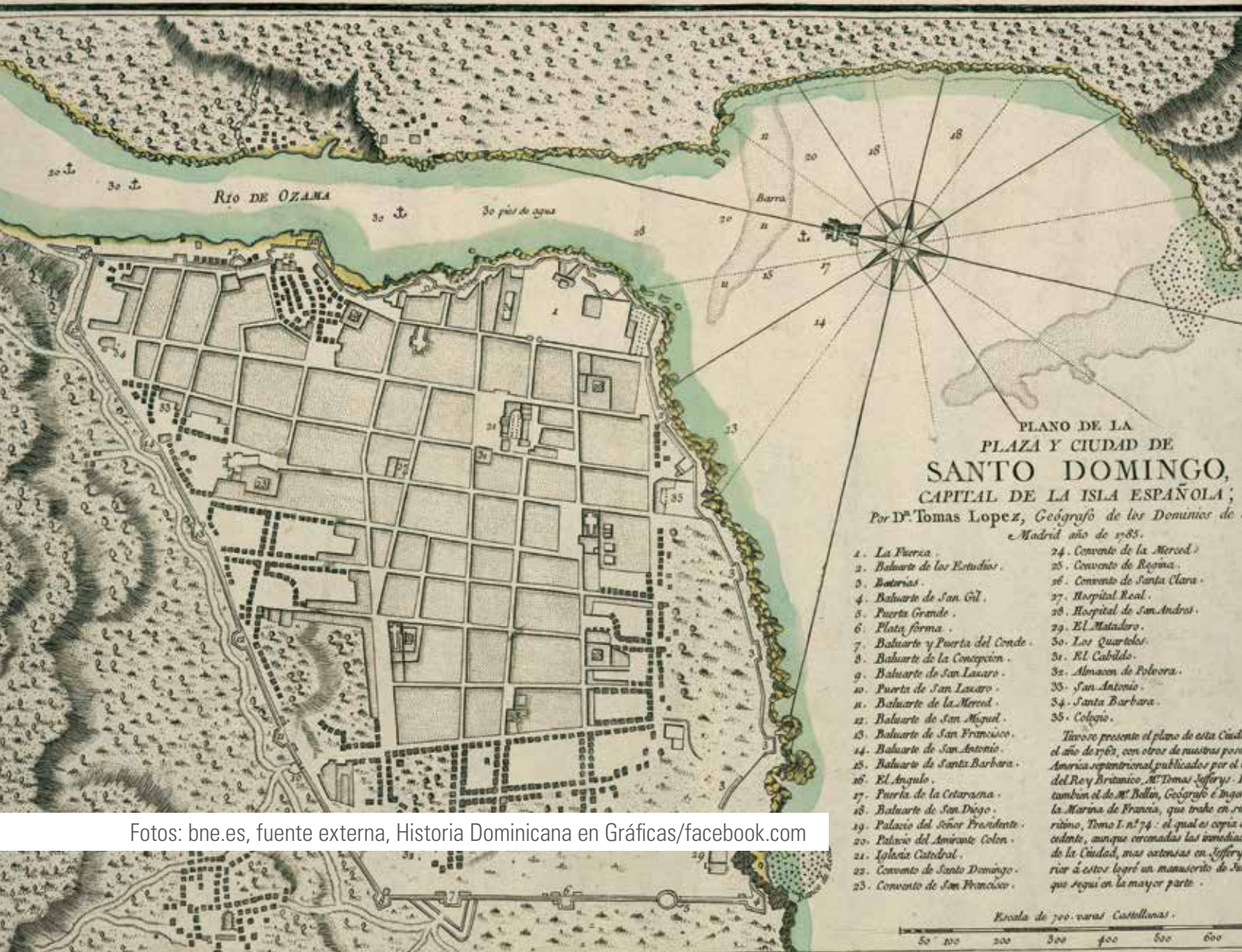


Santo Domingo: crónica de una ciudad del Caribe

A partir del concepto de ciudad del Caribe, se hace un recorrido histórico del desarrollo de la ciudad de Santo Domingo, desde su fundación hasta la actualidad, describiendo procesos o actuaciones que han definido la morfología urbana. La crónica intenta relacionar el desarrollo de la ciudad con el desarrollo del país, manejando tres escalas diferentes: la escala territorial, como contexto y referente de la escala urbana, centrada en cómo se ha ido transformando Santo Domingo a través de su historia, y finalmente y de manera puntual se aborda la escala arquitectónica. La crónica trata de interpretar esas transformaciones a partir de actuaciones sociales, económicas y sobre todo urbanas. La idea es construir para Santo Domingo el concepto de ciudad del Caribe.



Fotos: bne.es, fuente externa, Historia Dominicana en Gráficas/facebook.com

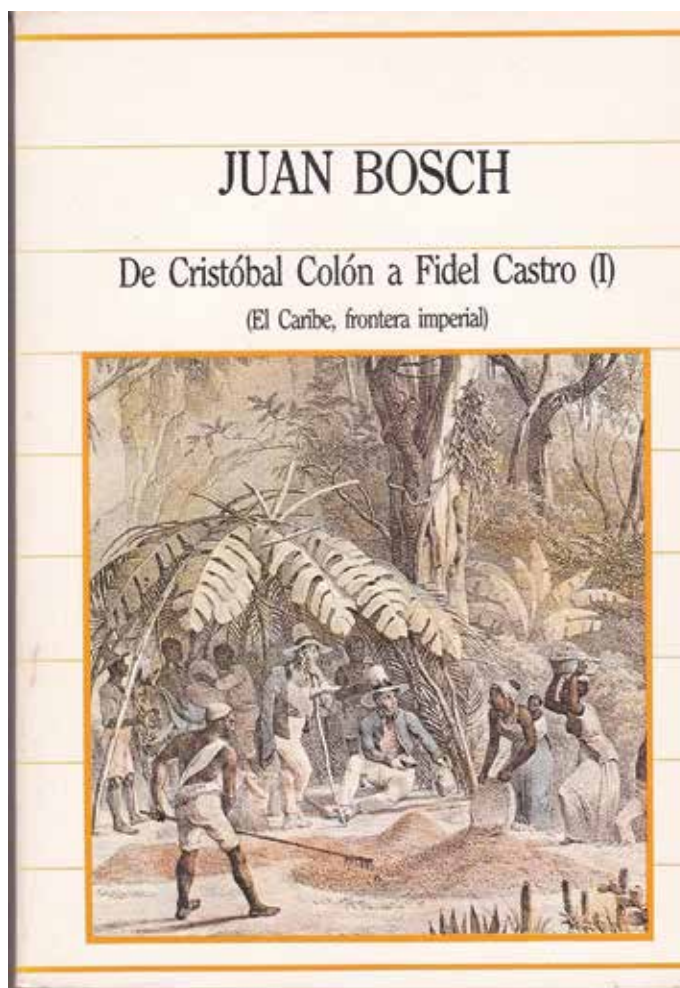
Joseph Rykwert en su libro *La idea de la ciudad*, dice que «las ciudades no se parecen a ningún fenómeno natural, porque son creaciones artificiales, aunque de un género curioso, integradas por elementos debidos tanto a la voluntad consciente como al azar y controlados imperfectamente. Si hemos de referirnos a la fisiología, a lo que más se parecerá una ciudad será a un sueño».

Cuna de los cronistas de Indias, que han escrito su crónica desde su fundación en voces de diferentes tiempos, sumando capas e interpretando hechos, la ciudad de Santo Domingo ha sido para muchos un sueño que se hace pesadilla por momentos,

De los cronistas, desde Las Casas, el primero, y Pérez Montás, el último, trato siempre de rescatar a uno olvidado; de hecho no se considera un cronista, aunque fue el primer nativo en escribir un texto histórico. Siempre me ha fascinado y no por lo que escribió, fue el primero en usar el gentilicio dominicano en un escrito, sino por lo que dibujó, me refiero a Luis Joseph Peguero, vecino de Baní, quien dibujó en el siglo XVIII el callejero de Santo Domingo, un mapa de la ciudad para los viajeros banilejos, un gesto, para mí, profundamente poético, pues para contar la historia de una historia debemos iniciar con un esquema espacial de la idea fundacional, y el callejero de Luis Josep Peguero tiene el encanto, además de ser especialmente *naif*, de ser un mapa dibujado por un ciudadano, no por un cartógrafo, para otros ciudadanos.

El concepto de ciudad del Caribe, entendido como esa condición tropical que reconoce el mar como parte de su cultura, y no simplemente por su ubicación geográfica, fue asumido tardíamente a principios del siglo XX y consolidado en los años 30 y 40. Hoy, aunque se reivindique como tal, las acciones niegan ese vínculo con ese mar del cual solo venían invasiones y tormentas y que además nos conectaba con una madre patria que nos olvidó rápidamente.

En la actualidad, si bien es cierto que el concepto se ha ido perdiendo, de nuevo, se ha rescatado para el país a través del turismo. Por



eso esta crónica trata de situarlo de nuevo en Santo Domingo, la ciudad donde de alguna manera se gestó esa idea de amor y odio respecto al mar de los indios caribe.

Santo Domingo, ciudad primada de América dentro del modelo europeo, reivindica todas las condiciones de una ciudad del Caribe, desde esa condición de frontera imperial que describió Juan Bosch en su libro *El Caribe, frontera imperial* hasta el hecho de que, como ciudad, sigue siendo geopolíticamente deseable, ahora más que nunca. Desde su arrinconamiento entre el mar Caribe y el río Ozama, el más caudaloso de la región, donde se acuna el centro histórico, hasta su condición de ciudad moderna, urbana, desordenada y caótica, pero vibrante y productiva, su historia cuen-

ta las penurias y triunfos de una sociedad que se define por su propia diversidad.

I.

En principio, fue una aldea asentada alrededor de 1498 por Bartolomé Colón en el lado este del Ozama, que se convierte en villa en 1502 por la voluntad del comendador de Lares, Nicolás de Ovando, quien, previendo una mejor conectividad con las otras villas de la isla, y situándola de manera que el sol disipara la marisma en las mañanas, la traslada al lado oeste. De esa manera, además, consolidaba su poder, que era el poder de la colonia, al reasentarse en las tierras de la cacica Ozema.

Ovando traza la ciudad definiendo los ejes norte-sur y este-oeste (el cardo y el *decumanus* del castro, campamento militar clásico romano) e incluyendo la plaza mayor, la fortaleza de Santo Domingo y las Casas Reales en los primeros 12 años del siglo XVI. Diego Colón completa la urbanización ovandina consolidando la retícula urbana, aunque es solo en el siglo XVII cuando se completa la muralla que define hoy la Ciudad Colonial de Santo Domingo, en una época en que la colonia de la isla de Santo Domingo ya había sido abandonada a su suerte por destinos más prometedores en tierra firme, lo que definió, de alguna manera, el destino del país.

firmes, la colonia de Santo Domingo fue paulatinamente abandonada en favor de las tierras más productivas de México o Perú, por mencionar dos de las colonias más ricas de la corona española. En el siglo XVII se produce la expulsión de los jesuitas de las nuevas tierras americanas y se completa ese abandono que motivó, entre otras cosas, la división de la isla y que llega a su punto máximo con la llamada España Boba, que culmina en la ocupación del Santo Domingo Español por las fuerzas haitianas.

II.

En ese trajín fuimos ocupados por Inglaterra y Francia, que en términos urbanos solo aportan la tipología del balcón corrido en los frentes de las adustas casas coloniales españolas, una muestra de la sensibilidad climática de los franceses, manifestada también en la presencia del portal sobre la acera, como se hizo en el llamado Palacio de Borgellá, antigua casa de Herrera, contador real.

Aunque el país ya estaba en la mira de las grandes potencias hegemónicas del siglo XIX, que invierten en ferrocarriles y se interesan por anexar la isla, la ciudad de Santo Domingo se mantiene en un letargo económico. A pesar de haber pasado por tres procesos de independencia, la efímera de 1821, la independencia nacional de 1844 y la Restauración de 1863, no se definen procesos nacionales que permitan una real independencia, sobre todo económica, y las inversiones que se realizan se hacen en el Cibao y en una zona que adquirió importancia estratégica regional, la bahía de Samaná. El primer banco internacional se instala en la ciudad de Sánchez, que era además la terminal portuaria del ferrocarril del Cibao.

Aunque la ciudad de Santo Domingo seguía siendo la capital de la república, el poder económico se concentraba en dos ciudades centrales, La Vega y Santiago de los Caballeros, y dos ciudades portuarias, Sánchez, en la bahía de Samaná, y Puerto Plata, en

El concepto de ciudad del Caribe, entendido como esa condición tropical que reconoce el mar como parte de su cultura, y no simplemente por su ubicación geográfica, fue asumido tardíamente a principios del siglo XX

Desde la llamada conquista de México por Hernán Cortés, quien se aposentaba en las casas de piedra de Ovando, en la calle Las Damas esquina El Conde, antes de su famoso viaje a tierra

la costa norte. Posteriormente y producto de una dinámica económica diferente, la del azúcar, la ciudad de San Pedro de Macorís, en el este, se convierte en un centro económico por encima de Santo Domingo. Los primeros vuelos comerciales se realizan desde el río Higuamo en hidroplanos de la Pan American Airways.

La pérdida de importancia de Santo Domingo frente a estas ciudades emergentes fue producto de los procesos de luchas intestinas entre los diferentes caudillos políticos de la época de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, aunque, desde el último cuarto del siglo XX, se había instalado una pujante burguesía comercial que no pudo despuntar por las constantes montoneras que asediaban la ciudad. Esta situación llevó a la burguesía a ocupar los terrenos del oeste de la Ciudad Colonial, propiedad de un oscuro funcionario de la colonia, Francisco de Gascue, con sus casas vacacionales que se fueron convirtiendo en residencias a medida que se complicaban las escaramuzas en la ciudad, lo que dio origen a las diferentes urbanizaciones que hoy conocemos como Gascue.

III.

La consolidación como capital del país de la ciudad de Santo Domingo comienza durante los gobiernos de Ulises Heureaux (Lilís), a finales del siglo XIX, con la apertura de las murallas coloniales para integrar el centro histórico con la zona de Ciudad Nueva, al este, y la conurbación del poblado de San Carlos, al norte, donde la ciudad comienza su expansión que continúa con el sector de Gascue.

A partir de ese momento, a principios del siglo XX y con la economía cooptada por los Estados Unidos a causa de los empréstitos de Lilís, en la ciudad de Santo Domingo se comienzan a desarrollar una serie de urbanizaciones y obras municipales que la comienzan a perfilar como la ciudad capital. Entre 1907 y 1911, se realiza la remodelación del Palacio Consistorial y la consolidación del parque Colón, que con la solemnidad

de la catedral y la presencia del Palacio de Borgellá y la antigua cárcel convertida en Cámara del Senado conforman una potente imagen del poder.

Una de esas obras comienza a convertir realmente a Santo Domingo en una ciudad del Caribe al acercarla por vez primera al mar, que hasta ese momento era temido como entrada de invasores y tormentas. El paseo Padre Billini, un modesto bulevar costero de apenas 350 metros, con balaustres hacia el mar, se convierte en el balcón de la ciudad y dio origen a que se desarrollara la idea del ingeniero Arístides García Mella de la avenida costanera, dibujada en el mapa de Santo Domingo de 1924 y comenzada por Trujillo en la década de 1930.

El concepto de ciudad del Caribe se consolida cuando en la dictadura se construye en la década de 1930, a cargo del ingeniero Ramón Báez López-Penha, el Malecón de Santo Domingo

En 1916 ocurre la primera ocupación norteamericana del siglo XX, producto de la inestabilidad política producida por las luchas internas entre los caudillos militares y la política de los Estados Unidos para proteger sus intereses, acumulados en la deuda pública. De esa manera, Estados Unidos ocupa el país por ocho años, de 1916 a 1924, durante los cuales, además, realiza una serie de proyectos de infraestructura para el control del territorio, como el sistema de carreteras, que permiten al país ir entrando a esa modernidad imperial que definirá el derrotero dominicano.

En ese momento la ciudad apenas había rebasado sus murallas coloniales después de 400 años, y su población no llegaba a las 50,000 almas. La calle El Conde asume su rol de ca-



Edificios Baquero y Cerame de la calle El Conde

lle principal y comienza a alojar los primeros edificios de la modernidad dominicana contruidos con el nuevo material del hormigón armado, como los edificios Cerame (1924), Baquero (1928) y Diez (1930), los tres contruidos por el ingeniero puertorriqueño Benigno Trueba. Estos edificios cambian el perfil urbano de la ciudad, que comienza a parecer una ciudad moderna bajo la égida de una burguesía comercial formada durante la llamada Danza de los Millones, producto del desarrollo de la industria azucarera y de la economía del postre, producida por el aumento de los precios del azúcar, el café y el cacao a causa de la Primera Guerra Mundial.

IV.

La ocupación de Estados Unidos termina en 1924, dejando un país más organizado y con una burguesía comercial fortalecida. Deja, además, las condiciones para que se entronice en el poder Rafael Leónidas Trujillo, hechura del US Army, que aprovecha la coyuntura que le brindan las lu-

chas entre los viejos caudillos y se alza con el poder en 1930 con la promesa de pacificar el país. A los quince días de juramentarse como presidente, la ciudad de Santo Domingo es devastada por el impacto del llamado ciclón de San Zenón, lo que permitió al recién juramentado presidente desarrollar su primera estrategia para la colonización trujillista del espacio urbano. En la llamada Era de Trujillo se desarrollaron cuatro estrategias territoriales para lograr el control total del país y sus ciudades. Estas estrategias se concentraron especialmente en la ciudad capital, definiendo ciudades y territorios.

El aprovechamiento de la coyuntura del ciclón de San Zenón ayuda al dictador a forjar la imagen de gran constructor, al mismo tiempo que le permite acumular riquezas y poder.

El cambio del nombre de Santo Domingo por Ciudad Trujillo, en 1936, le entrega en posesión la ciudad. Esto se acompaña de la denominación de estructuras, avenidas y hasta montañas con el nombre de Trujillo, lo que hace al dictador omnipresente en todos los espacios.



Malecón de Ciudad Trujillo a finales de los años 30

Se implementa el doble código en las edificaciones de acuerdo a su proyección política y su significado. Si eran estructuras del gobierno, se usaba un estilo neoclásico moderno, muy cercano a la arquitectura fascista de Mussolini, además de utilizar el nombre de «palacios» para reforzar su significado oficial. Por otro lado, las edificaciones de servicios hospitalarios, tecnológicos y de educación se proyectan en estilo moderno. Lo mismo pasa con los hoteles, por su relación con el exterior. El desaparecido hotel Jaragua fue el mejor modelo de ese manejo del significado en arquitectura. Y finalmente, Trujillo se construye su propio centro urbano con la Feria de la Paz y Confraternidad del Mundo Libre, de 1956, proyecto que creó un grave desbalance en las finanzas públicas y definió un vector de crecimiento de la ciudad hacia el oeste, solo contenido por el río Haina.

El concepto de ciudad del Caribe se consolida cuando en la dictadura se construye en la década de 1930, a cargo del ingeniero municipal Ramón Báez López-Penha, *Moncito*, el Malecón de Santo

Domingo, que posiciona la ciudad frente a uno de sus mayores recursos, el mar Caribe, con un paisaje diferente a las otras grandes ciudades costeras del Caribe: se abre al mar un paseo público, que no tiene San Juan de Puerto Rico, y una avenida arbolada de palmas cana, que no tiene La Habana.

Los treinta años de la dictadura fueron los años de consolidación e internacionalización de la modernidad en el mundo entero. Todos los países del mundo, sin importar ideologías, se fueron alineando con los nuevos modelos económicos, tecnológicos, arquitectónicos y urbanos. La modernidad dominicana se inicia bajo ese impulso internacional y no la trae Trujillo, como se ha dicho, que solo fue un hombre de esa época que supo aprovechar la coyuntura para consolidar su poder como el gran constructor de la modernidad. Aparecen los primeros arquitectos formados en el exterior y pioneros de la modernidad en la arquitectura dominicana, encabezados por Guillermo González Sánchez, graduado de Yale en 1930, quien junto a José Antonio Caro Álvarez,



Edificio Copello

Henry Gazón Bona, Humberto Ruiz Castillo, los hermanos Leo y Marcial Pou Ricart, graduados en Europa, y muchos otros, cambiaron el perfil bucólico de la vieja ciudad por uno moderno, continuando así la labor de precursores como Benigno Trueba y Osvaldo Báez. Aportaron obras como el edificio Copello de la calle El Conde, el primero realmente moderno del país, y el desaparecido hotel Jaragua, modelo de la modernidad caribeña, ambas obras del Arq. Guillermo González Sánchez.

La ciudad y el país mejoran sus infraestructuras de comunicación con el exterior gracias al puerto de Santo Domingo, remodelado y modernizado por el ingeniero puertorriqueño Félix Benítez Rexach en 1938, y a un nuevo aeropuerto, en 1944, nombrado General Andrews, aunque se mantiene un férreo control sobre el tránsito por esas nuevas estructuras. En la década de 1950, un nuevo puente sobre el Ozama conecta la ciudad de Santo Domingo con la parte este, propiciando el crecimiento urbano de esa zona. En 1959 un nuevo aeropuerto internacional se construye en

Punta Caucedo, detonando el crecimiento hacia la zona este y liberando una zona estratégica donde operaba el antiguo aeropuerto, lo que permite la continuidad de dos de las avenidas troncales de la ciudad, la Máximo Gómez y la John F. Kennedy, junto al desarrollo de un nuevo sector de clase media, Naco, que devendría en lo que hoy conocemos como el Polígono Central de Santo Domingo.

V.

El ajusticiamiento del tirano en 1961 trajo una paralización en el desarrollo urbano y constructivo del país, definiendo déficits en infraestructuras que aún arrastramos. A pesar de esta situación, Santo Domingo, libre de los controles de la dictadura, sufre entonces una de sus primeras expansiones. El primer gobierno electo democráticamente es derrocado a los siete meses y la crisis se resuelve en 1965 con el estallido de la Revolución de Abril, que trae como consecuencia el primer gobierno de Joaquín Balaguer, cuyo programa, junto con el exterminio de las fuerzas opositoras, es el de

activar la construcción de viviendas e infraestructuras. Para ello se utiliza, en la parte ideológica, la estrategia de una nueva semántica o cambio de significado, consistente en que los sitios que habían tomado relevancia durante la Revolución de Abril, convirtiéndose en hitos de la revuelta, como el parque Independencia, la fortaleza Ozama o la cabecera del puente Duarte, son intervenidos para darles un nuevo significado que los desligara de su pasado revolucionario.

En Santo Domingo se desarrolla un extenso programa vial con grandes avenidas, que respondía en mucho a lo planteado en el Plan Regulador de Ciudad Trujillo de Vargas-Mera-Solov de 1956, y es completado por una visión monumental de la ciudad que aportan las vivencias en el extranjero del presidente Joaquín Balaguer. Aunque muy criticados en su momento por su violencia social, de alguna manera resultaron precursores de una ciudad que, desde 1967, ha crecido sin planes ni control. En términos urbanos, los aportes más significativos de los gobiernos balagueristas son los grandes parques y el rescate de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, que se convierten en un valor agregado para una ciudad que diversifica su oferta.

VI.

A finales del siglo pasado se instala un nuevo gobierno que, en sus inicios, aborda los temas de las áreas marginadas con una visión más fresca. Con apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se formula el proyecto RESURE (Plan de Acción Coordinada Interinstitucional para la Reestructuración Social, Urbana y Ecológica de los Barrios Marginados que bordean los ríos Ozama e Isabela en la ciudad de Santo Domingo), que en principio se promociona como el primer proyecto del nuevo gobierno contra la pobreza. Esa visión es desplazada rápidamente por el proyecto del Metro de Santo Domingo, acompañado de un extenso y radical proyecto vial que incluye desniveles, túneles y elevados que redefinen los corredores de

las avenidas 27 de Febrero y John F. Kennedy y la nueva avenida del V Centenario. Para promocionar estos proyectos se acude al lema de «Hoy son tapones y mañana soluciones», de manos de la debatida visión del presidente Fernández de «hacer de Santo Domingo un Nueva York chiquito».

La deficiencia en la dotación de servicios de infraestructuras y de espacios públicos de calidad comienza a cobrar su cuota en la salud y la calidad de vida de los ciudadanos

El Metro, que es una solución excelente pero muy cara y siempre subsidiada, así como los corredores urbanos construidos devastando barrios e importantes sistemas de arbolado urbano, ha carecido de una visión de ciudad estructurada como una estrategia de planificación. En otras palabras, la planificación ha sido desplazada por la visión unilateral y descontextualizada de la ingeniería vial. Mientras tanto, la ciudad una vez amable y tranquila, con sus carencias acumuladas y su población alegre, se ha ido transformando en una mala copia del *American Dream*, con torres desarticuladas en sectores que se han gentrificado y han cambiado las plazas por centros comerciales climatizados. Aparentemente, la estabilidad macroeconómica que disfrutamos se ha logrado partiendo de la pérdida de valores fundamentales, como la democracia urbana presente en los espacios públicos, que se ha ido convirtiendo en una copia casi caricaturesca, manifiesta en el caos urbano en la ciudad. La deficiencia en la dotación de servicios de infraestructuras y de espacios públicos de calidad comienza a cobrar su cuota en la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

VII.

En el primer cuarto del siglo XXI, el modelo de Santo Domingo como ciudad del Caribe se ha ido desdibujando cada vez más. El paseo costane-



Malecón de Santo Domingo

ro del Malecón se ha convertido en una carretera dominada por los camiones que aleja a las personas, y los ríos se han contaminado drásticamente vertiendo su alfombra de desechos al mar. No se actualizan las redes de infraestructuras pluviales y sanitarias y la ciudad crece y se desparrama sobre el territorio tras la imagen desarrollista de ciudades dormitorio. Las canas se mueren frente al mar y la ciudad tiende a toser más que a respirar.

En las zonas más exclusivas y caras de la ciudad se produce una hiperdensidad que desequilibra las capacidades del territorio y amenaza con colapsar ante la insensible angurria de algunos desarrolladores que tienen y promocionan una imagen distorsionada de la ciudad. Y si bien es cierto que en los últimos años se han hecho esfuerzos por dotar al país y a la ciudad de un marco legal territorial y urbano robusto, también es cierto que desde la década de 1940 se ha tenido buenas leyes y normativas urbanas que no se han cumplido al no lograrse el compromiso político necesario. Así, la ciudad de Santo Domingo, una vez modelo de ciudad del Caribe, continúa

desparramándose sobre el territorio en una avalancha sin sentido, acaparando una población que la canta y la llora, que la quiere y la odia, fiel a una ciudad que se les aleja cada día en una enmarañada entropía urbana producto de una combinación malsana de debilidad en la gestión y falta de compromiso político.

A pesar de todo, y de esta crónica a veces dolorosa, creo en Santo Domingo, por su gente, su principal recurso, por la alegría de sus barrios y por sus ríos caudalosos. Por su manera particular de asomarse al mar que la baña y la define. Por sus amaneceres multicolores y su brisa fresca que es capaz de convertirse en tormentas y huracanes cuando se enoja, igual que sus pobladores.

Omar Rancier se recibió de arquitecto en la Universidad Autónoma de Santo Domingo. Se especializó en gestión urbana y gestión de riesgo en el Instituto Tecnológico de Santo Domingo. Posee un máster en Desarrollo Urbano y Territorial Sostenible del IGlobal y la Universidad de Salamanca. Actualmente es decano de la Facultad de Arquitectura y Artes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña.