

Globethics Repository



San Juan, ciudad lacustre [San Juan, lacustrine city]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	Rodríguez-Juliá, Edgardo
Publisher	Fundación Friedrich Ebert (FES)
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-07-16 12:25:03
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/220449

San Juan, ciudad lacustre

Rodríguez-Juliá, Edgardo

Edgardo Rodríguez Juliá: Narrador y ensayista puertorriqueño. Entre sus libros, *La noche oscura del Niño Avilés* y *El cruce de la bahía de Guánica*. También es catedrático en la Universidad de Puerto Rico.

San Juan ha sido una ciudad en busca de su idealidad utópica, de su metáfora. Nacimos de la irresolución, originalmente concebido su asentamiento en el sitio de Caparra, la visión de trasladarla al islote, oteado al otro lado de la bahía, fue una inspiración bienaventurada, sobre todo porque entonces nacimos de un deseo eterno, de una visión esforzada, ya promiscua, aunque no del todo utópica.

Su bellísima bahía - abierta a la vega norteña y los mogotes de la abandonada Caparra, acogida en su orilla sur por el poblado de Cataño, éste con ese bajo perfil de palmeras que nos devuelven a una ancestral antillanía - siempre evocó en el viajero peninsular los encantos de Cádiz. Ya asentada sobre el islote de San Juan - con su loma norte sirviendo como atalaya sobre el Atlántico, con su pendiente sur buscando a ras de la bahía el caño, el manglar y la marisma - pronto asumió en su línea de fortalezas una función imperial poco inclinada a la evocación o el ensueño. La añoranza gaditana jamás tendría esa voluntariosa ambición paródica del Buenos Aires finisecular con su modelo parisino, o del México porfirista con la monumentalidad trazada en la Ciudad Luz por el Barón de Haussmann. San Juan soñaría muy modestamente, como corresponde a una ciudad concebida más como espacio militar que ciudadano.

Los primeros siglos fueron de una sobriedad que enternece. Toda la majestuosidad de la ciudad se revelaría en las grandes fortalezas de la Ciudad Murada, en los bastiones del Morro y San Cristóbal, en la severidad de esas líneas cubistas que se repetirán en Cartagena de Indias, perfiles marinos concebidos por Juan Bautista Antonelli, ingeniero militar de Felipe II, lo mismo como defensas de la ciudad que como emblemas del poderío imperial.

La vida ciudadana en el islote con doble vista a la bahía y el Atlántico se gestaría lenta y rumorosamente. Los espacios y edificios institucionales, lo mismo que la vivienda de la oficialidad, gravitarían hacia la pendiente suroeste, hacia la Plaza de Armas, el edificio de La Fortaleza y la Calle del Cristo. En el polo norte de esta calle, ya alcanzada la loma con vista a la punta del Morro, se asentarían el monasterio

dominico y su iglesia; a mitad de la calle se levantaría la Catedral. Los emblemas del poderío español se establecían así, prefiriendo la vista a la bahía, protegidos de la rapacidad de las otras potencias europeas por la loma norte del islote. De este lado norte, por lo alto, con la impresionante vista del litoral Atlántico, iría surgiendo el San Juan popular, los bohíos, las casuchas de la servidumbre. Entre estos dos polos podemos imaginar, en los primeros tres siglos, una ciudad que creció bucólicamente a pesar de los ataques ingleses y el asedio holandés, su trazado en cuadrícula tachonado de parcelas sembradas, hortalizas arenosas que luego se achicarían hasta recalar en los umbrosos patios interiores, ahora lugares de desahogo, al mediodía tragones de luz y refrescantes.

Alcanzado el siglo XVIII, la ciudad completaría un importante cambio de piel: se perderían definitivamente las techumbres de tejas, la ciudad adquirió su actual talante dieciochesco y racionalista, su perfil urbano se alejaría de los tejados típicos de Cartagena de Indias, o de las calles más antiguas de La Habana. Las azoteas ahora se consolidarían como el detalle característico de la ciudad, quizás la solución más acertada para la recolección del agua de lluvia que continuamente erosionaba, hacia la bahía, los terrenos de la pendiente sur. Este San Juan es el que ya entrevemos en el asombroso cuadro de Ustáriz por José Campeche, la ciudad ventana afuera donde se vislumbra esa claridad nubosa de la campiña tropical, donde se otean las suaves colinas y mogotes al otro lado de la bahía, en el sitio de la fantasmal Caparra.

La primera mitad del siglo XIX encontraría nuestra ciudad murada en estado de crítica sobrepoblación, buscando espacio habitable hacia el oeste. El último ataque inglés, el de 1797, inauguraría la posibilidad de concepciones más civilistas, como si la ciudad anhelara ensayar cierta galanía burguesa, ello con vista a bulevares, malecones, sombreadas. Partiendo de la Puerta de Santiago se concibió el Paseo de Puerta de Tierra, hoy de Covadonga, éste imaginado como un alardoso esfuerzo por darle una elegancia decimonónica a la ciudad, trazado hasta alcanzar, después de tres majestuosas gloriets, la llamada primera línea de defensa justo al cabo oriental del islote, entre el polvorín situado en lo que es hoy el Parque Muñoz Rivera y el puente fortificado de San Antonio. Resulta significativo que estos esfuerzos por darle a la ciudad una elegancia madrileña quedaran frustrados por desarrollos ulteriores. Otro paseo, la alameda concebida para el área de La Puntilla - lugar de almacenes y vivienda proletaria, de muelleros y vistas marineras de balandros y goletas -, se quedó en el silencio utópico de los planos. Superada la función militar, alcanzada una economía mercantil que tascendía la plantación y el contrabando, la

ciudad murada anheló cierta legitimidad y finura burguesa. Jamás alcanzó éste, su sueño decimonónico.

Con el derribo en 1897 de las murallas contiguas a la Puerta de Tierra - demolición realizada en espíritu de progreso y promoción del libre comercio - la ciudad iría completando su ensanche a lo largo del eje abierto por el Paseo de Puerta de Tierra. Se aliviaba así la presión demográfica en la ciudad murada se aplazaba la mutilación de la vivienda, sometida ésta, según el afán de lucro, a una vertiginosa subdivisión del espacio habitable. San Juan rompía su ya antigua crisálida como bastión militar, se abrían nuevos espacios con promesas ciudadanas.

Del vecindario patricio y burgués, marcado emblemáticamente por los espacios institucionales y conmemorativos, pasarnos al vecindario de Puerta de Tierra, residencia extramuros para artesanos y la servidumbre de la ciudad. Aquí la vivienda adquirió, sobre todo hacia la parte más alta de la loma del islote, la forma de la casa de vecindad también conocida como ranchón. A lo largo del señorial Paseo de Covadonga iría surgiendo, muy irónicamente, una cultura proletaria, antillana, mulata y bochinchera. A principios de este siglo, hacia el lado del año de San Antonio, los arrabales cobrarían notoriedad maleva; Salsipuedes sería el más afamado, el rescate de estas tierras bajas de la pendiente sur estaría unido a un proletariado que construyó su ciudad lacustre sobre zocos hincados en el babote del manglar.

Al otro lado del puente llamado del Agua, que une al islote de San Juan con la isla grande de Puerto Rico, el barrio de Santurce se desarrollaría siguiendo el trazado del afamado tren de Don Pablo Ubarri, Conde de Santurce. A ambos lados de la vía que formaba un eje norte-sureste, irían surgiendo los distintos vecindarios, asentados éstos sobre las cuatro lomas o «altos» de la accidentada topografía. Se abandonaba para siempre el trazado en cuadrícula que caracterizó la ciudad antigua. Santurce sería con el tiempo nuestro barrio antillano y mulato por excelencia, su crecimiento espontáneo y anárquico testimoniaría su doble condición ciudadana y proletaria, ésta con vista al caño y el manglar, aquélla en forma de vivienda señorial y espacios institucionales encumbrados - al revés de la ciudad antigua - sobre los terrenos más altos, con vista al Atlántico, desde la colina de la Iglesia San Mateo hasta el Alto del Olimpo en Miramar. El sombreado arenal de cocoteros todavía caracterizaba este sector de la ciudad cuando llegaron los norteamericanos en 1898.

Barrio que alcanzó su mejor definición ciudadana en las primeras cinco décadas de este siglo, en Santurce tuvimos la posibilidad de rebasar el barrio y su vecindario como signos definitorios de nuestra convivencia ciudadana; ahí logramos el fugaz

atisbo de esa horizontalidad - ya sea en la transportación colectiva o el uso de la acera por el peatón - que caracteriza el mejor espacio urbano, ya sea éste americano o europeo. Santurce ha sido nuestra abortada gran ciudad. Con el avance suburbano impuesto por el automóvil y nuestra variante del «american way of life», a partir del desarrollismo de los años cuarenta y cincuenta, Santurce pierde su posibilidad de ciudad continua con el casco del San Juan antiguo, queda suspendido ahí en la indefinición y la irresolución urbana, aún con vocación de vecindario al repliegarse a sus barrios, el cuerpo de sus posibilidades urbanísticas todavía vírgenes, quizás natimuertas.

Hacia los once años, y siguiendo la mudanza de tantos puertorriqueños de mi generación, me mudé al San Juan metropolitano. Todavía en el año 1957 recuerdo un Santurce no tan desolado como el actual, pero tampoco con bullicio de gran ciudad; aún se cultivaba el pueblerino paseo vespertino, o la inocente salida nocturna a disfrutar de las vitrinas rutilantes. La parada veinte y dos todavía era una esquina de actividad nocturna, justo como un alarde a simulacro de gran ciudad. Hasta perduraba el rumor de una ciudad letrada que mi padre gustaba evocar, una bohemia literaria, musical y farandulera compuesta por los contertulios de El Chévere, El Nilo y el Café Palace de la parada diecinueve, continuidad santurcina de aquella bohemia exclusivamente literaria del San Juan antiguo, que tuvo su sede en La Mallorquina de los años veinte. La última bohemia santurcina sería la de Sylvia Rexach, por aquellos años aún permanecía el recuerdo de los convites literarios de Palés Matos, De Diego Padró y Lloréns Torres. Toda ciudad verdadera está transida por la leyenda de un espacio dedicado a la literatura y su discusión, a la tertulia y el musaraño étlico. Santurce, lo mismo que el San Juan antiguo, tuvo esta importante fama.

En los años sesenta Hato Rey pretendió convertirse en el centro urbano de la ciudad, así decidido por esa ingenua arrogancia de los arquitectos y planificadores urbanos. En el solar de la antigua estación donde remataba el tren de circunvalación, que desapareció a fines de los años cuarenta, se levantaría la imponente «Milla de Oro», emblema urbanístico del desarrollismo neocolonial muñocista, de nuestra ostentación de nuevos ricos. Como siempre ocurre con este desarrollo a medias, la visión apoteósica jamás se cumplió del todo, aunque sí lo suficiente como para testimoniar que también hemos soñado con Will Street. Siguiendo el patrón de la mimesis latinoamericana, a pocas manzanas de esta presunción arquitectónica de rascacielos permanecerían, muy indiferentes, los barrios de la pobreza; el sector Las Monjas ha convivido, a distancia de pocas esquinas, con ese espacio donde los trajes Armani se acentúan con las monturas Polo de Ralph Lauren.

Río Piedras es una extraña frontera. De día es bullicioso barrio universitario y centro comercial para un proletariado semi-rural en busca de grandes gangas. Su Calle De Diego sigue siendo uno de los inequívocos espacios definitorios de la civilización puertorriqueña, árabe, semita y antillana. Caminándola podemos imaginarnos en Panamá, también en cualquier quincallera avenida dominicana, hay una terca vocación tercermundista en esta calle donde vivo. De noche Río Piedras es un barrio que permanece desolado, ahí soñando la bohemia universitaria de Bonilla y Roberto Alberty, quienes a su vez soñaban, a la sombra de La Torre, el imposible maridaje de Marx, Breton y Don (Q)uijote.

Allende estos barrios tradicionales, se extiende ese páramo suburbano que los puertorriqueños jamás permitiremos que alcance la uniformidad y el aburrimiento de suburbia U.S.A. Usted le entrega a un puertorriqueño ese cajón de cemento diseñado por Levitt & Sons y prontamente tendrá un jardín de trinitarias, o una pequeña tala de gandules, más adelante alguna terraza asediada por la criminalidad rampante y protegida por unas rejas. Pero a pesar de esto último el espíritu del vecindario prevalece. No nos resignamos a abandonar el pueblo o el vecindario: cualquier shopping center congrega los mismos billetteros de la lotería que antiguamente tuvieron las boticas pueblerinas. Plaza Las Américas - ese mall a la gringa que representa nuestros afanes de sociedad consumista - se ha convertido en lugar de paseo y reunión, sólo comparable a la plaza del pequeño pueblo que dejamos en los cuarenta y cincuenta.

Dos presencias perturbadoras han ocasionado que nuestra área metropolitana sea aún más discontinua y segregada: la criminalidad y los automóviles han fragmentado hasta el desquiciamiento nuestro cuerpo urbano. El tapón, el embotellamiento de tránsito recogido simbólicamente en La guaracha del Macho Camacho, se convierte en pesadilla de una ciudadanía que transcurre del lugar de trabajo a la vivienda sin el consuelo de un espacio intermedio, público y a la vez de esparcimiento. De ahí el surgimiento en años recientes de esa fiesta itinerante que se mueve por la ciudad, que encuentra punto lo mismo en las desaparecidas marginales con sus friquitines y ventas de pinchos que en los bares de la Avenida Piñero o el Alto del Cabro. Aparte de estas congregaciones multitudinarias y espontáneas, nuestra ciudad se ha vuelto penosamente desolada en sus aceras. Por ello, a pesar de la congestión del tránsito la ciudad suele sorprender al visitante con acogedoras y despejadas vistas que ya son inconcebibles en áreas metropolitanas como Ciudad de México o Caracas. El panorama urbano formado por la Laguna del Condado, la Avenida Baldorioty y el puente Dos Hermanos, es una experiencia singular, quizás única entre las grandes ciudades latinoamericanas.

La ola de criminalidad ha completado la fragmentación de la horizontalidad urbana. Las urbanizaciones clase media o clase media alta se han convertido en fortalezas, castillos vedados con altas tapias y cerrados con portón electrónico. Ahora insistimos en la convivencia de vecindario con un afán paranoico. El mono del miedo se nos ha trepado en el hombro. De castillo en castillo, recorremos la desolada ciudad nocturna como quien atraviesa un ominoso y acechante bosque medieval. El caserío público, solución populista a la marginalidad arrabalera de las primeras cuatro décadas de este siglo, fue una equivocación en el diseño y la escala, en la promoción de una nueva convivencia y la conservación de unos lazos comunitarios; es nuestro gueto, el semillero del resentimiento social y la criminalidad que arropan la ciudad.

Entonces, ya en el lamento de la ciudad que nunca nació del todo, porque la ciudad europea logró eludirnos mientras nos mortificaba como anhelo, como añoranza incumplida, aparece la posibilidad de cierto consuelo utópico, esa ciudad entrevista, aún invisible, un deseo que busca su realización metafórica.

Si toda utopía es el reverso de un crimen originario, ya que no original, han sido muchos los pecados que hemos cometido sobre el cuerpo memorioso de la ciudad. Menos mal que no los hemos cometido todos: en los años sesenta se proyectó para el sector de La Puntilla, contiguo a la muralla de la antigua ciudad y el frente portuario, un área de rascacielos parecidos al de la «Milla de Oro». Ahora bien, nuestra arrogancia hiperdesarrollista sí tuvo sus límites. Llegamos a destruir este espacio proletario y mercantil, tan importante para entender nuestra actividad comercial a partir de la segunda mitad del siglo XIX; pero finalmente tuvimos el buen sentido de no substituirlo con una parodia del World Trade Center.

Sí destruimos, en los cincuenta y los sesenta, quizás para siempre, la posibilidad de abrir la ciudad al Océano Atlántico. La destrucción del Parque Borinquen y su Malecón fue el ominoso presagio de la insensibilidad que finalmente tapiaría la vista de la ciudad al mar. San Juan, la ciudad de El Contemplado de Pedro Salinas, ha vivido históricamente de espaldas a ese mar identificado con la asechanza de los imperios, del paranoico te coge el holandés. La orilla del litoral, desde El Condado hasta Isla Verde, fue tapiada por edificios multipisos y condominios que casi privatizan las playas y ensenadas de la ciudad, privándola de la posibilidad de un gran malecón, o paseo peatonal marino. La frenética oferta para un turismo vulgarizante, la opulencia de esa engreída nueva burguesía surgida con el desarrollismo, nos secuestraron el panorama marino, ya para siempre.

A pesar de ello, ahí tenemos el disfrute de esas dos grandes playas de la ciudad, la del Alambique y la del Balneario de Isla Verde, ensenadas abiertas que rematan en Punta El Medio y Punta Las Marías. Entre Gardenia y Amapola, pasando por el callejón Girona, reconocemos que la ciudad aún puede tener rincones encantadores; este vecindario de la Punta El Medio conserva un sabor pueblerino, podemos adivinar lo que fue un vecindario playero durante los años cuarenta. Y la playa que culmina en Punta Las Marías sigue siendo un asombro verdadero, aun con su promiscuidad urbana, aun en los meses de resaca con «r» que le tocan al turista invernal, también, y sobre todo, en ese mar planchado como un plato que se le ofrece al playero local y veraniego.

Entonces propongo que la nueva metáfora de la ciudad, ahora que se nos ha mediatizado la vista al océano, sea esa invisible ciudad lacustre que el proletariado ya ensayó sobre el manglar. Ahí está esa maraña umbría, el caño verduoso y las aguas tan caprichosas en su pestilencia como las de la mismísima Venecia, la memoria colectiva del proletariado que buscaba esparcimiento contra la adversidad: la excursión en yola caño adentro, la molestia del babote, la pesca de cordel, la celebración con la sopa de cocolías...

El proyecto de convertir el caño en ruta de transporte colectivo, servicio de lanchas para el turista y el usuario local, es la metáfora que ensayaría la promesa de una Nueva Venecia criolla y caribeña, también el anhelo de reconstituirle la continuidad, esa horizontalidad perdida, a la esquivada y lastimada ciudad. La ruta imaginaria saldría del bastión militar con vista a la bahía y se internaría en el caño de Martín Peña, asombrándose al toparse con las anchas lagunas de Los Corozos y San José. Entonces sería justiciero buscar caño o construir canal hacia la laguna de Torrecillas y la de Piñones, anhelando el asentamiento del palenque cimarrón y libertario de Loiza. Cada cierto trecho se levantaría, sobre la moña del manglar, altísimas atalayas sostenidas por zocos visionarios, las estacas de estos palafitos podrán verse a gran distancia, los ventanales levantados con calzos a la brisa miasmática, como las pestañas de una ciudad excesivamente onírica.