



INSTITUTO DE ARQUITECTURA TROPICAL

“ASPECTOS COMPARATIVOS ENTRE
LAS CIUDADES COLONIALES
ESPAÑOLAS, INGLÉSAS Y FRANCESAS
EN EL CARIBE.”

JUAN BERNAL PONCE



Fundación Príncipe Claus para la
Cultura y el Desarrollo

FUNDACION PRINCIPE CLAUS PARA LA CULTURA Y EL DESARROLLO

Hemos querido reproducir esta ponencia que realizó el arquitecto Juan Bernal Ponce, en el Colegio de Arquitectos en 1990, como un homenaje a su tesonera labor artística y docente, y para manifestar así el pesar que sentimos por su partida.

Juan Bernal Ponce, arquitecto, urbanista y artista, catedrático de la Universidad de Costa Rica, beca Fullbright, autor del libro “Ciudades del Caribe y Centroamérica, del siglo XV al siglo XIX”, Editorial Tecnológica de Costa Rica, 1993.

“Por lo demás, de América no hay otro lugar donde la fábula esté mejor representada que en el Caribe. Aquí está la Isla de las Amazonas de Grijalba, la de los Gigantes de Vespucci, la de los Monstruos de Colón..”
Germán Arciniegas

1.0. Propósito general.

En este trabajo basado en el estudio de 74 ciudades coloniales ubicadas en el Caribe y la costa Centroamericana, procuramos determinar los modelos urbanos utilizados por los conquistadores españoles, oponiéndolos a los modelos de ciudades que un siglo más tarde, utilizaron los ingleses, franceses y holandeses en sus colonias americanas.

El período analizado; va del siglo XV al XIX.

Definiremos los rasgos morfológicos característicos de las ciudades coloniales, entendiendo por ellos, la magnitud de las ciudades, su ubicación, el trazado de las calles y los espacios públicos.

2.0. Colonización española.

Una vez que la Corona española se hubo convencido que América no era una ruta al oriente que desembocaba en el traspaso de China, sino un desmesurado continente que la providencia había interpuesto en su camino, se dispuso a colonizarlo por medio de la guerra de conquista y la urbanización de su territorio.

Primero en las Antillas y luego en Centroamérica, las ciudades españolas aparecen en las mejores bahías de la costa, en los valles fluviales y en las serranías de mediana altura.

Los sistemas urbanos, coloniales se superponen sobre las áreas ocupadas por los indígenas, y las ciudades se convierten en centros de poder militar y económico.

La ubicación a veces fortuita de las ciudades, sufrió posteriormente modificaciones, tales como- la reubicación de La Habana y de San Juan, en las Antillas, el traslado de Panamá, Cartago y León, en Centroamérica. Estos ajustes se hicieron buscando enclaves con mejores condiciones físicas y una mejor localización en el sistema de rutas comerciales.

Los sistemas continentales integraron y dominaron vastísimos espacios geográficos: de Coro a Mérida en Venezuela hay 400 km, de Maracaibo a Barquisimeto, 350 km, y de Santa Marta a Bogotá, en Colombia contamos 750 km. En Centroamérica, la distancia entre la capital, Antigua Guatemala y Panamá Vieja era de 850 km.

Los sistemas urbanos tuvieron su origen en la costa, donde desembarcaron las expediciones y donde se fundaron los puertos de entrada, sin embargo, para las capitales, se escogió sitio en las tierras de mediana altura. Las ciudades relacionadas; con el sistema productivo se dispusieron tierra adentro, a lo largo de los valles agrícolas y mineros.

Sobre las rutas de conexión se estableció un dispositivo de centros poblados pequeños que funcionaban como postas a una jornada de distancia.

Hubo sobre el Caribe y Centroamérica cuatro tipos de sistemas urbanos, a saber:

a. SISTEMAS CONTINENTALES: con un puerto mayor, de grandes dimensiones y un dilatado sistema urbano de penetración.

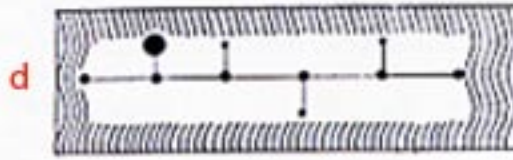
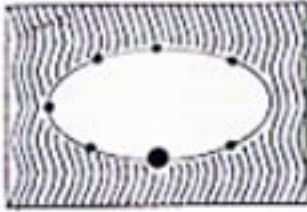
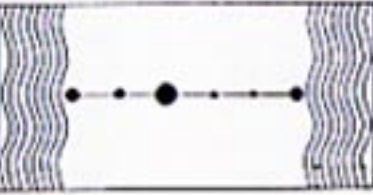
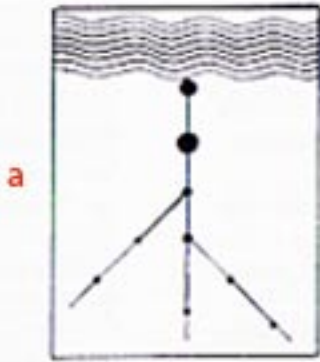
ejemplos: Veracruz- Ciudad de México, el eje del Magdalena en Colombia, Nueva Orleans- Mississippi al sur de USA y los sistemas urbanos de Venezuela.

b. SISTEMAS BIPOLARES: propios del istmo centroamericano, tienen dos puertos mayores, uno en cada océano, unidos a la capital, ubicada en el centro.

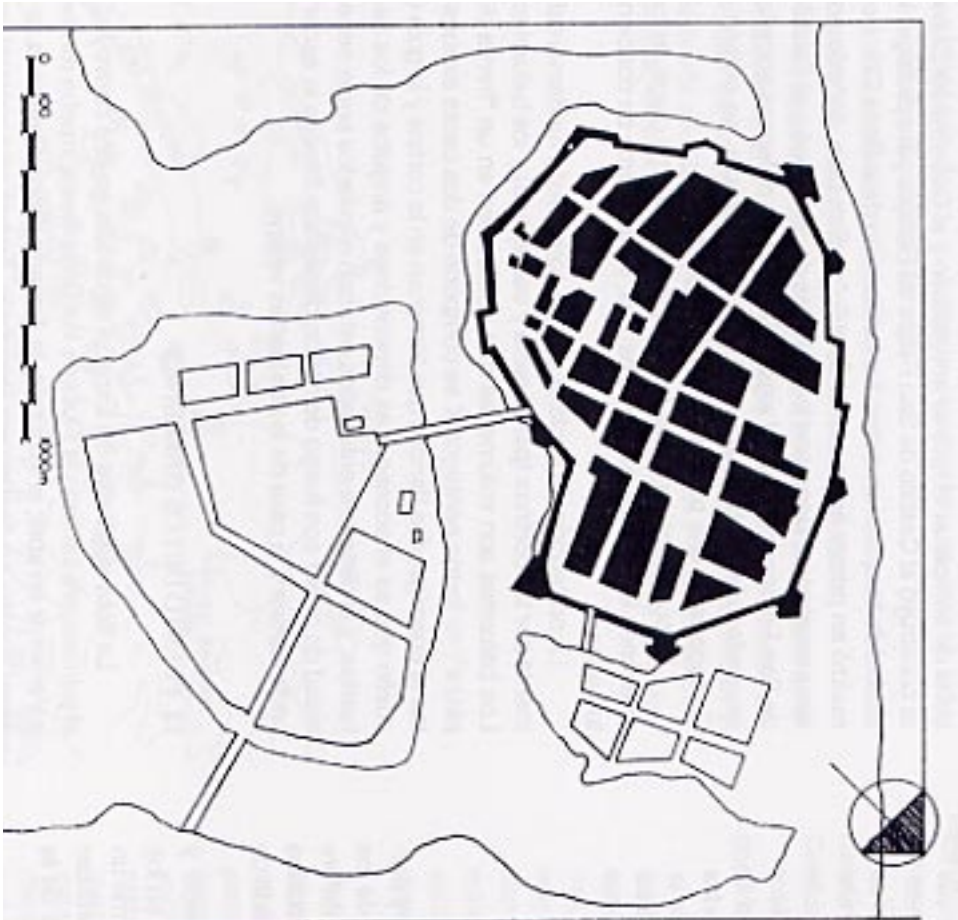
c. SISTEMAS ANULARES: son de tamaño reducido y se dan en las Pequeñas Antillas; poseen un solo puerto mayor que al mismo tiempo es ciudad capital, conectado a un rosario de poblados costeros. Caracterizan el sistema de producción basado en la unidad productiva de “la plantación”.

Una variante es la aparición de una segunda ciudad costera importante unida por un camino que atraviesa la isla: ejemplo: ciudad de Ponce, en Puerto Rico, y Puerto Plata en Santo Domingo.

d. SISTEMA LINEAL, propio de las islas longitudinales como Cuba y Curacao.



SISTEMAS URBANOS COLONIALES



PLANO DE CARTAGENA 1579. Proyecto de fortificación que enmarca a la ciudad interior. Fuente: Chhueca Goitia Fernando. Planos de Ciudades Iberoamericanas y Filipinas. España, Instituto de Estudios y Administración Local, 1981, pássin.

3.0. Colonización y urbanización inglesa, holandesa y francesa.

Desde 1492 hasta mediados del siglo XVII España disfrutó sola del dominio colonial en América.

Pero gradualmente, las potencias rivales aprovechando su debilitamiento y la vulnerabilidad de la frontera caribeña, comenzaron a apropiarse de territorios en los intersticios mal resguardados del Imperio.

Es así que a partir de 1636 en las Antillas los franceses fundaron Saint Pierre, (1635), Basse Terre (1650), Le Petit-Gouave (1663), Le Cap Français (1670), para continuar su ciclo de fundaciones hasta 1749, en que aparece Port au Prince, en Haití.

Los ingleses parten en 1617, asentándose en Belize; continúan su expansión en 1628 con Charles Town y Petit-Bourg en la Isla de Nevis, agregan Port Royal, Port Antonio y Kingston (1692) en Jamaica. En el siglo XVIII se apoderan de St. George's en Grenada, que pertenecía a los franceses.

Holanda es la última en entrar en la región, con la creación de Willemstadt en Curacao y Fort Zelandia y Paramaribo en Surinam.

Dinamarca, se apropió en el siglo XVIII de pequeñas islas donde echó las bases de los puertos de Christiansted, Saint-Croix y Charlotte-Amalie.

3.1. Tipología urbana del mercantilismo colonial

Las ciudades urbanas fundadas por las potencias mercantilistas en cuestión se diferencian de las españolas por ser generalmente pequeñas y basadas en el esquema que la literatura anglosajona denomina "port and fort", puerto y fuerte.

Ciudades como St Augustine, Christiansted, Port de Paix, Willemstadt, St Georges y Port Royal estaban constituidas por un pequeño poblado costero defendido por un fuerte y la repetición de esta pareja de elementos da lugar a la tipología "puerto-fuerte".

La colonización no-española se orientó hacia la obtención de un provecho económico máximo, con un mínimo de inversión. Esto se produjo en pequeñas islas donde desarrolló el sistema de "plantaciones" trabajadas por esclavos y dedicadas a la producción del azúcar producto que obtenía los mejores precios en el mercado internacional.

El "hinterland" de las "islas del azúcar" estaba formado por fincas donde vivía la población esclava, sin derecho a trasladarse a las ciudades ni poseedora de moneda circulante. Esto explica el reducido tamaño de los enclaves tipo "puerto y fuerte", y la carencia de actividades productivas diferentes a la agricultura y el comercio. En algunos casos los esclavos de servicio tenían "barracas" en el traspatio de las casas de los propietarios urbanos; este es el caso de Paramaribo.

3.2. UBICACION.

Las ciudades en cuestión se ubicaron sobre bahías protegidas cerca de la desembocadura de los ríos de las Pequeñas Antillas, costa de Centroamérica, costa norte de Sudamérica y sur de Norteamérica.

Fort de France, Martinica.
Foto Jimena Ugarte





Nunca hubo productos realmente valiosos, el alto costo de producción y transporte y el escaso comercio intraregional, hicieron que la economía centroamericana se mantuviera en una dimensión marginal. Los ciclos de exportación de los “productos motores” (cacao, añil, algodón, tabaco), fueron breves; la minería hondureña tuvo un corto auge. Desde un comienzo, los bosques de la fachada atlántica fueron devastados en busca de maderas preciosas. La hacienda ganadera se extendió a lo largo del pacífico, produciendo la carne y los animales de carga necesarios para el consumo interno.

Fuente: Breve Historia de Centroamérica.
Héctor Pérez B., 1985.

3.3. FORMA DE LA MANCHA URBANA. 3.6. PLAZAS.

Alargada siguiendo la costa. El Fuerte se ubicaba fuera del poblado a veces sobre un promontorio, frente al cual se dejaba un espacio despejado para el tiro de la artillería.

3.4. TRAZADO DEL CALLEJERO.

La trama rectangular regular. Las calles principales tenían mayor anchura y se trabajan como Promenades y Bulevares. Esto denota una diferencia con el callejero español que era homogéneo. Asimismo, marca la diferencia entre el diseño renacentista y el barroco.

3.5. CUADRANTES.

Se prefiere el cuadrante rectangular pues tiene un aprovechamiento comercial más rentable que el cuadrante cuadrado a la española.

Los lotes urbanos se venden a los colonos en lugar de concederse como una regalía.

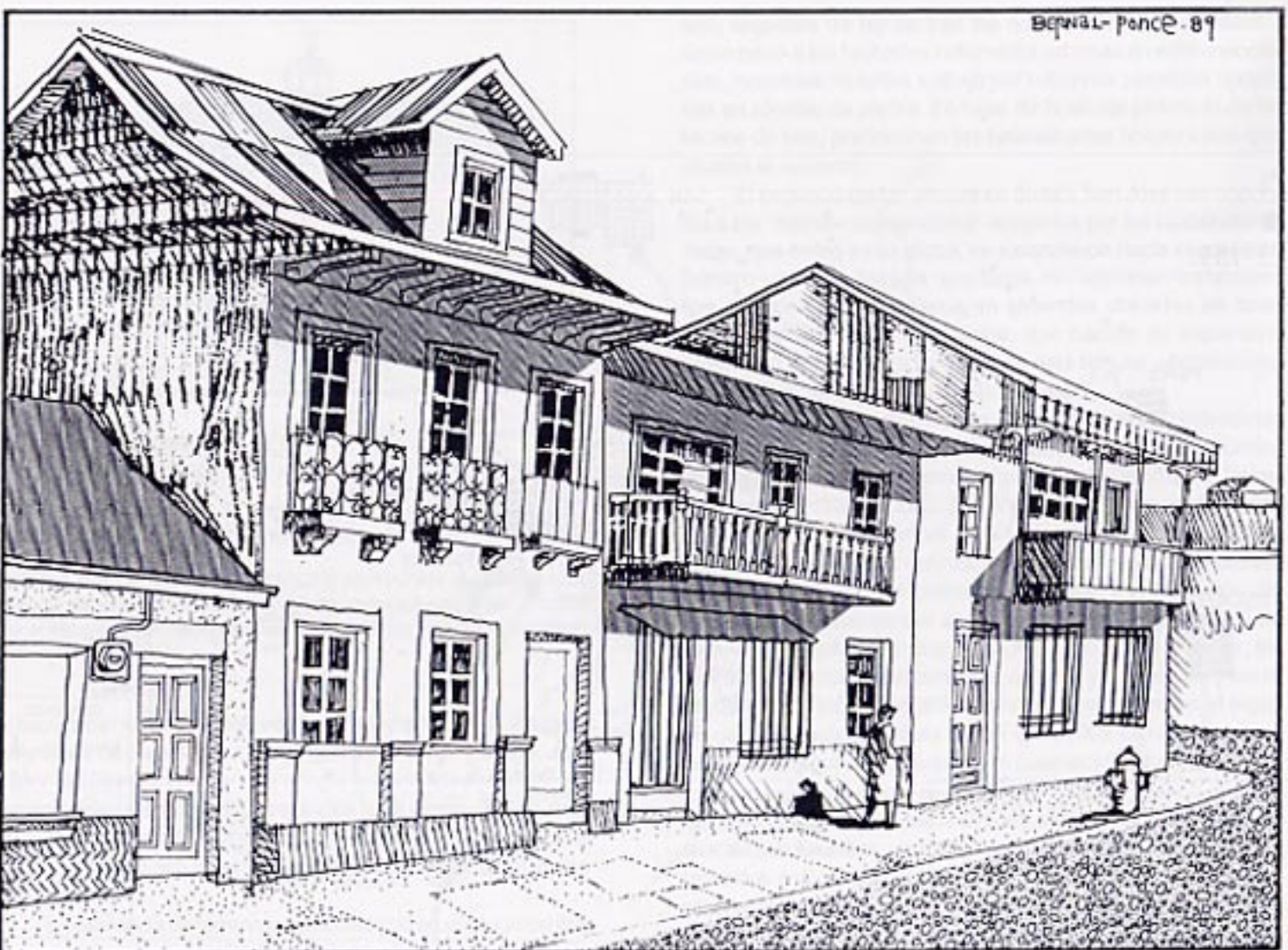
En muchos casos no existe una sola Plaza Mayor con el carácter destacado de la Plaza Mayor española. Hay Plazas dispersas dispuestas en las intersecciones de calles. Se acostumbra poner las Plazas frente a un eje visual disposición típica del urbanismo barroco. (Frederiksted)

3.7. INFRAESTRUCTURA.

En las ciudades de origen holandes, aparecen los canales, utilizados para transporte y drenaje.

3.8. COSTANERA.

Del mismo modo que en las ciudades españolas, la línea costanera se dedica a las actividades portuarias. Las instalaciones predominantes son almacenes, casernas, aduanas, comercio, el fuerte, muelles, marina v paseo.



3.9. ARQUITECTURA ECLESIASTICA.

La población de origen indígena era prácticamente inexistente.

A diferencia de las ciudades españolas, no existe la proliferación de conventos e iglesias, debido a que la política colonial mercantilista no contemplaba la “evangelización” de la población autóctona.

Simultáneamente a las Iglesias católicas, aparecen las Luteranas y Sinagogas.

3.10. POBLACION.

La clase dominante era de origen europeo, compuesta de administradores coloniales, comerciantes y militares.

Los colonos pagaban un derecho a las Compañías Colonizadoras por tierra cultivable. Una parte de la clase trabajadora estaba compuesta de siervos de origen europeo, que a cambio del traslado a las colonias, servían a los plantadores durante tres o cinco años sin remuneración.

Pero el grueso de la mano de obra eran esclavos de origen africano, que superaban numéricamente a la población europea.

3.11. ARQUITECTURA MILITAR.

Los fuertes eran de traza cuadrada con baluartes en las esquinas, foso y garitones. En su interior había aposentos para la guarnición, pero en muchos casos esta vivía en casernas.

3.12. ARQUITECTURA HABITACIONAL.

Muchos de los esquemas de vivienda fueron importados de los países de origen. En efecto las viviendas de Nueva Orleáns, Curacao, Jamaica, responden a adaptaciones de las arquitecturas francesas, holandesas e inglesas. Se importaron materiales como ladrillos y tejas.

La adaptación de los estilos Georgian, neoclásico y español dará como resultado el “victoriano caribeño”.



Habitation Lagrange,
Marinique, antigua casa de
plantación,(Colonización
francesa), aún en uso.
Foto Jimena Ugarte

4.0. Conclusiones.

Las ciudades coloniales de las potencias mercantiles del siglo XVII se diferencian de las españolas en aspectos de diseño urbano. Son mas pequeñas, se utilizan los ejes de simetría, su callejero es diversificado y las manzanas son rectangulares.

Sus funciones fueron netamente comerciales v defensivas. Eran totalmente dependientes de insumos importados.

La población estaba nítidamente diferenciada entre europeos y esclavos negros.

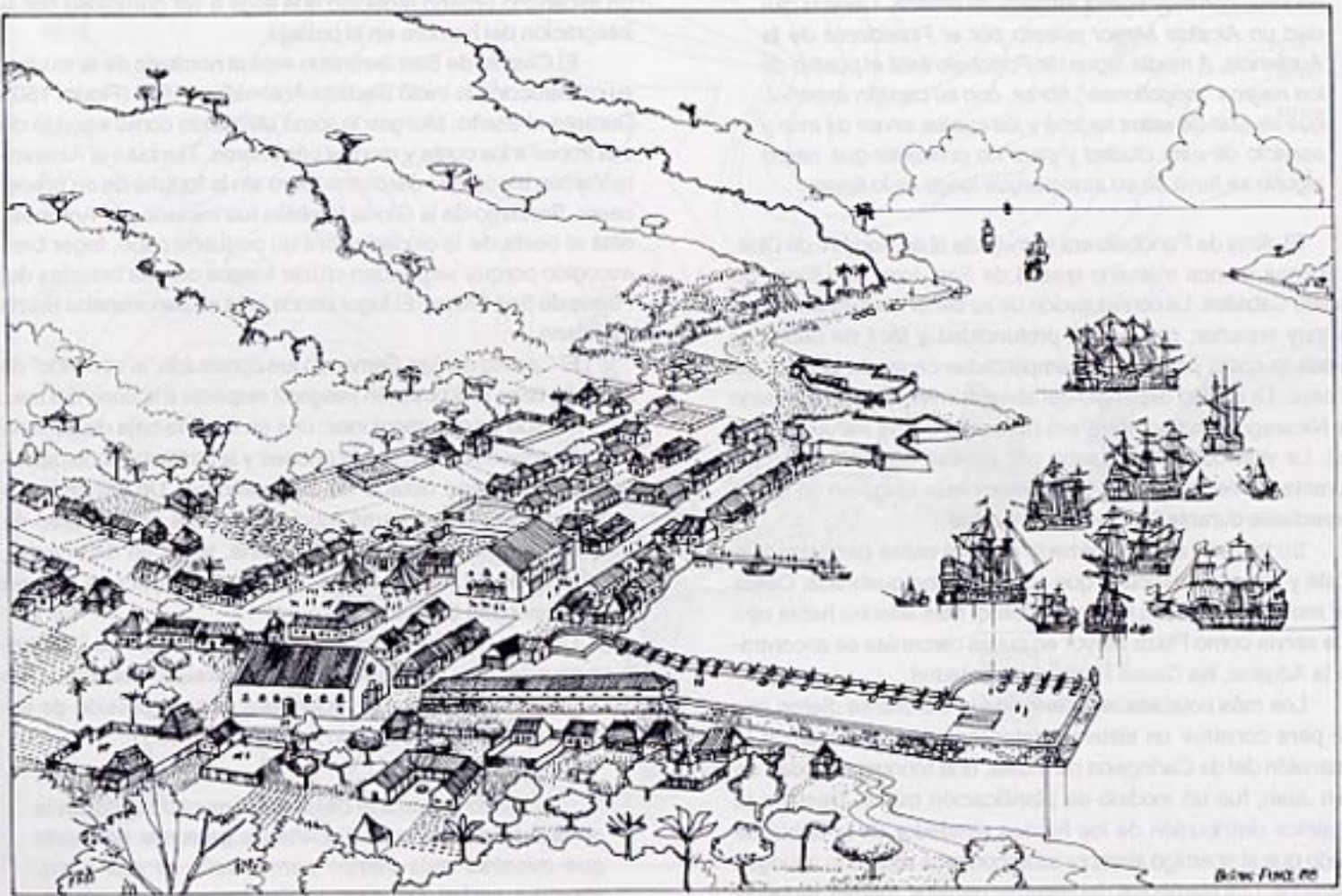
El carácter urbano refleja una menor influencia de las instituciones religiosas, que en las ciudades españolas.

Mientras las .ciudades españolas deben mucho a los modelos tardo medievales y renacentistas, las ciudades de las potencias mercantilistas se inspiraban en el urbanismo 'barroco de los estados centralizados europeos.

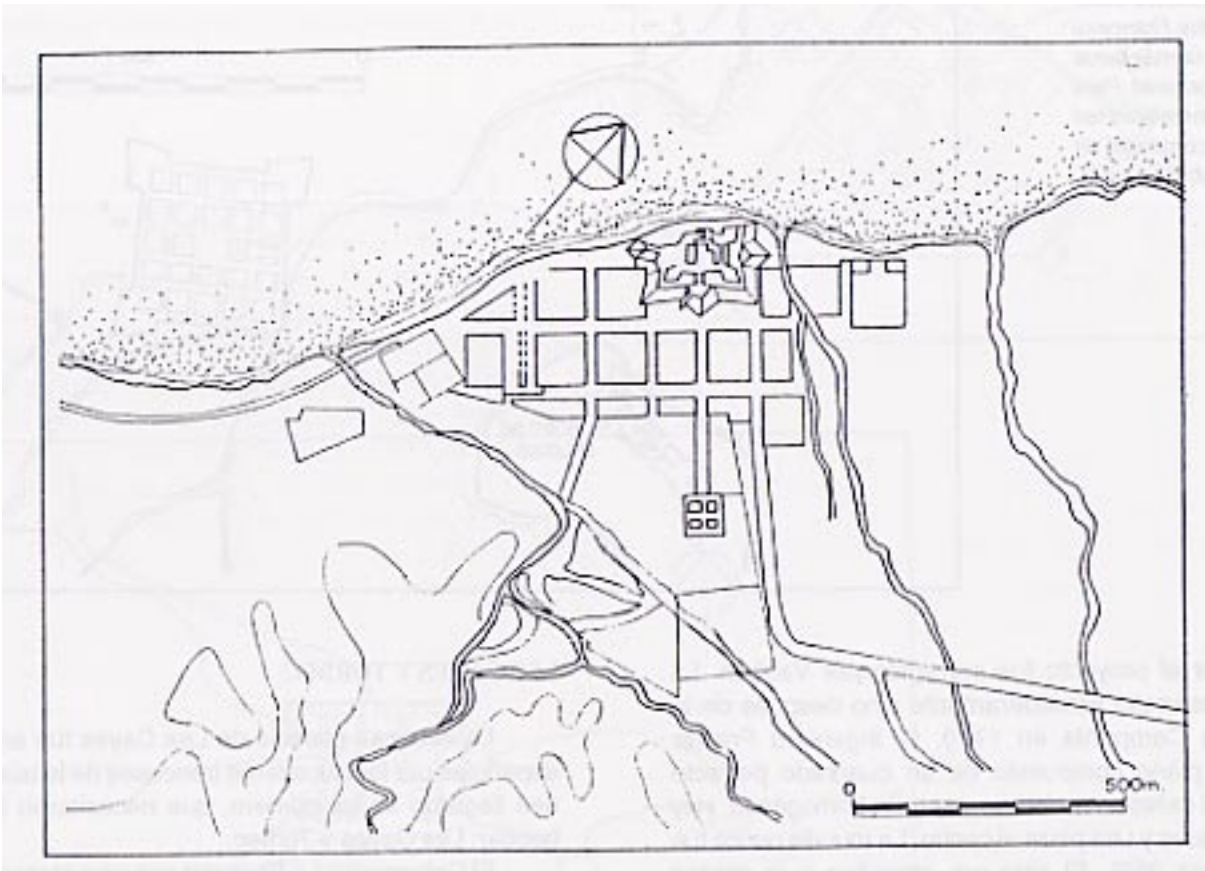
Los sistemas urbanos españoles eran extensivos, de gran tamaño. Los sistemas urbanos mercantilistas eran de pequeño tamaño y hacían un uso intensivo del espacio.

Por ultimo, a través de este análisis, volvemos a recordar que la forma urbana es el reflejo de procesos de carácter económico social tanto como de los valores culturales v artísticos puestos en juego en cada época histórica.

JUAN BERNAL PONCE, Escazú, 29 de Junio de 1990.

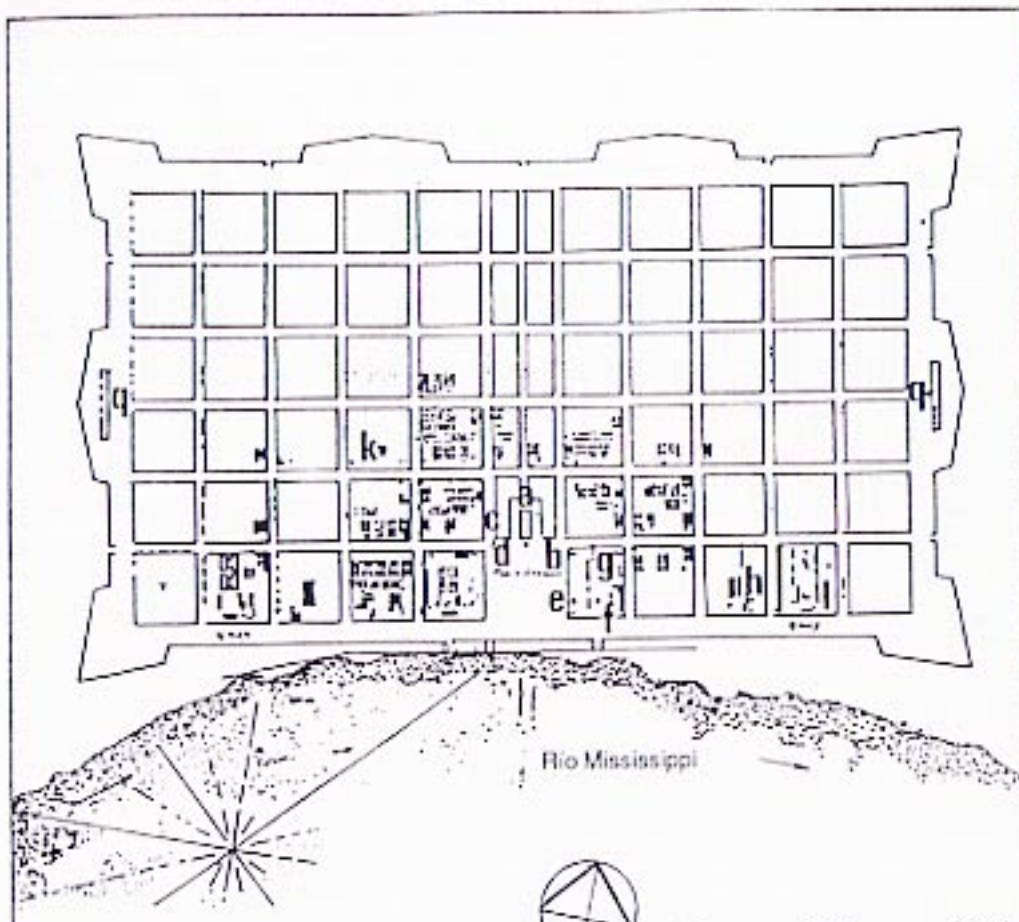


PORTOBELLO, PANAMA. La ciudad estaba asentada en medio de un majestuoso paisaje, la bahía, las alturas circundantes, y el denso bosque , concordaban con el minúsculo pero bien proporcionado asentamiento. A la llegada de la Flota, la ciudad salía de su letargo y se llenaba de visitantes. Dibujo del autor.



LE PETIT GOUAVE, 1742.

Fué el cuartel general de los bucaneros, quienes construyeron el fuerte para protegerse de las represalias de los ingl ese y españoles. El fuerte fue demolido y reemplazado por una Plaza de Armas y un mercado, en la mejor tradición francesa.



NUEVA ORLEÁNS.

Le Blond de la Tour, 1722.

- a. Iglesia
- b. Presbiterio
- c. Cuerpo de la Guardia
- d. Prisión
- e. Casa del Comandante General
- f. Casa de los Directores
- g. Alojamiento de oficiales y el Mayor de la Plaza
- h. Gran almacén (inconcluso)
- i. Arsenal
- k. Hospital
- q. Casernas de soldados

Dispersas por la ciudad, hubo casernas para los trabajadores alemanes y franceses y para los carpinteros.

