

Gascue: génesis, desarrollo, decadencia y transformación*

*José Enrique Delmonte Soñé***

RESUMEN

Gascue surgió como consecuencia del crecimiento poblacional de Santo Domingo cuando las condiciones económicas, políticas y sociales permitieron la salida del área amurallada, a finales del siglo XIX y principios del XX. Se convirtió en zona de residencia de las familias adineradas y de profesionales liberales donde primó una arquitectura de calidad en un ambiente equilibrado. Hoy el sector sufre distorsiones de sus características originales, con grandes contradicciones y graves situaciones para su equilibrio urbano-ambiental. Las causas de esta situación y las recomendaciones para su adecuada transformación forman parte de este trabajo.

Palabras clave: ensanche, arquitectura emblemática, equilibrio ambiental, uso de suelo, transformación.

ABSTRACT

Gascue emerged as a consequence of the population growth of Santo Domingo when economic, political and social conditions

* Conferencia pronunciada en el Salón de Actos de la Academia Dominicana de la Historia, el 16 de mayo de 2018, en el marco del «Ciclo de Conferencias de Gascue».

** Miembro del Colegio Dominicano de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores, CODIA.

allowed the exit of the walled area at the end of the 19th and beginning of the 20th centuries. It became the home of wealthy families and liberal professionals, where quality architecture prevailed in a balanced environment. Today the sector suffers distortions of its original characteristics, with great contradictions and serious situations for its urban-environmental balance. The causes of this situation and recommendations for its proper transformation are part of this work.

Keywords: widening, emblematic architecture, environmental balance, land use, transformation.

Introducción

*“Al cabo de los años del destierro
volví a la casa de mi infancia
y todavía me es ajeno su ámbito.
mis manos han tocado los árboles
como quien acaricia a alguien que duerme
y he repetido antiguos caminos
como si recobrara un verso olvidado”.*

J. L. Borges, *La vuelta* (fragmento),
Fervor por Buenos Aires

Si ya en la década de 1980 existía la preocupación por la conservación de Gascue significa que los signos de su decadencia ya estaban en marcha. Comenzaron a evidenciarse desde la década anterior con la movilidad social que experimentó la ciudad hacia zonas cada vez más lejanas y se convirtieron en motivo de preocupación para sus residentes tradicionales, para los que mantenían relaciones afectivas por haber vivido allí, para los arquitectos ligados al patrimonio y estudiantes de arquitectura, artistas, personas ligadas a la cultura y para los que veían de qué forma se modificaba aquel emblemático asentamiento

extramuros. Lo cierto es que continuaron en los noventa, en la primera década del siglo XXI y en el presente.

¿Qué es lo que ha sucedido que la imagen urbana de un sector tan poderoso en términos estéticos y ambientales se diluye de manera continua para dar paso a una estructura tan distinta a la que le caracterizó durante sus primeros 60 años? Se va su arquitectura unifamiliar y llega la densificación multifamiliar; se va el uso de suelo original predominantemente residencial y llega la multiplicidad de funciones; se va el usuario tradicional con cierto arraigo y llega un nuevo habitante de características socioeconómicas distintas; se aleja la calidez, la velocidad baja, el verdor, el sentido barrial y queda el mito, la evocación, el anhelo y las fotografías...

En *La cámara lúcida*, Roland Barthes reivindica el valor de la imagen cuando afirma que “la fotografía repite mecánicamente lo que nunca más podrá repetirse existencialmente” (Barthes, 1990, 31), y agrega que “una foto es siempre invisible: no es a ella a quien vemos” (Barthes, 1990, 34). Cuando vemos ahora esas imágenes tan lejanas de aquel Gascue ‘invisible’ de otros momentos, cierta angustia llega a nosotros. Es la certeza de que algo morirá en segundos cuando dejemos de ver la fotografía. Ese Gascue pudo haber existido, ese Gascue existió. Borges lo patentizó cuando dijo “Yo soy el único espectador de esta calle; /si dejara de verla se moriría”.

Solo para recordar, Gascue es el primer constructo de la dominicanidad manifestada en el territorio de la ciudad de Santo Domingo. Lejos de sustentarse sobre estructuras heredadas de la colonia, desprovisto de huellas y referentes existentes, esta zona suburbana es producto de promover una ciudad asentada en la modernidad. Gascue respondió a un imaginario de una espacialidad ilimitada disponible para crear un nuevo capítulo en la historia urbana de Santo Domingo. En ella, sin

que se tuviera una preconcepción, se manifestó la idea de progreso que acompañaba a la humanidad desde el siglo XIX, con sus ideales de libertad. Y aquella ciudad histórica, intramuros, con sus tradicionales conjuntos adosados y añejos, ya no podía ofrecer tales aspiraciones. Los ojos estaban puestos en otro lugar, la idealización en otro territorio.

Una de las características de Gascue que aun persiste, es su unicidad dentro de toda la geografía urbana de Santo Domingo. Es un sector con “personalidad” y rasgos distintivos que no se asemejan a ningún otro sector, incluso a aquellos donde la presencia de árboles, baja densidad y niveles socioeconómicos por encima de la media puedan coexistir. Aun hoy, no existe otro sector dentro del área metropolitana que reúna tanta arquitectura de calidad ni tanto sentido de urbe como Gascue. Hay ruidos que anuncian la avalancha de cambios poderosos que arrastrará esa personalidad sutil que ha definido a Gascue: hay pérdidas de suelo blando, disminución de lo verde, ocupación del vacío, aumento de densidad, transformaciones inesperadas, descontroles ambientales. Alguien podría señalar que es un cambio inevitable. No lo creo. Ray Bradburry nos recuerda la capacidad humana de trasladar sus errores hasta los confines del universo si le es posible. En uno de sus cuentos en *Crónicas marcianas*, describe cómo los primeros colonos comienzan a modificar el territorio marciano con la construcción de pueblos similares a los de la tierra, con sus antros de inmundicia y su afán especulativo. Los que llegan arrastran su imaginario y sus utopías y las colocan encima de los que estaban.

Gascue cede ante la superposición de otro Gascue cada vez más parecido al resto de la ciudad, asombrosamente caótico e inesperadamente crudo. Porque el Gascue que se evoca y del que se quiere rescatar sus factores positivos no es ese que se perfila como una crónica marciana en el Caribe, sino aquel que estamos conscientes de su valía y comprometidos

con su consolidación mediante un proceso de transformación responsable y equilibrado. Las razones que han provocado esta amenaza de desequilibrio en ese sector no son simples ni recientes y hay que buscarlas en diferentes niveles de incidencia. Actúan de acuerdo a variables a primera vista indescifrables y se requiere de una pericia acompañada de visiones bien definidas. Un sector que ha cumplido 100 años necesariamente modifica sus estructuras y recibe el impacto de la movilidad social; su capacidad de adaptación es la clave para la preservación de sus rasgos distintivos. Quizás estos rasgos distintivos son aquellos que se entremezclan con lo tangible y su fuerza radica en su invisibilidad, componente fundamental donde se asienta la memoria. ¿Cómo garantizar ahora un Gascue dinámico, revitalizado, densificado, persistente en la inversión inmobiliaria y que garantice su huella histórica y su enlace entre pasado y porvenir? ¿qué sacrificar en Gascue y qué conservar en él?

En una conversación entre Marco Polo y Kan imaginada por Ítalo Calvino en su obra *Las ciudades invisibles*, Kan le exige al primero que le hable de esa ciudad de la cual nunca habla, en ese caso Venecia. Si nos tomamos la libertad de cambiar en el texto la palabra Venecia por Gascue, escuchemos lo que le dice Marco Polo a Kan: “cada vez que describo una ciudad digo algo de Gascue”. Kan insiste:

“Cuando te pregunto por otras ciudades, quiero oírte hablar de ellas. Y de Gascue, cuando te pregunto por Gascue”. A Marco Polo no le quedó más remedio que proteger la memoria que sobre su ciudad tenía y le contestó: “Quizás tengo miedo de perder a Gascue toda de una vez, si hablo de ella. O quizás, hablando de otras ciudades, la he ido perdiendo poco a poco.”

Génesis

Lo que entendemos hoy como Gascue, es un gran territorio que surgió indefinido y que se perfiló como asentamiento suburbano muy a principios del siglo XX. Ocupa los terrenos disponibles hacia el oeste de la ciudad amurallada, una gran sabana ilimitada que se caracterizaba por una topografía poco accidentada, salvo por las dos cadenas de farallón que establecen las dos primeras terrazas que definen a toda la ciudad de Santo Domingo. Llegar a comprender cómo surgió y cuáles fueron sus antecedentes ha sido ya presentado por el Ing. Antonio Guerra Sánchez en su interesantísima conferencia del día 2 de mayo dentro de este mismo programa de Semanas de Gascue en la Academia. De manera que, lejos de repetir esos datos tan importantes que han contribuido a una mejor descripción del fenómeno que le dio origen al sector, me limitaré a presentar una aproximación a sus componentes históricos, físicos y urbanísticos.

El nombre de Gascue aparece signado por primera vez en el *Plano de la ciudad de Santo Domingo y parte de sus alrededores*, de William Walton Jr., dentro de su obra *Estado actual de las colonias españolas*, de 1810, cuando el sitio contra los franceses realizado por la armada británica bajo las órdenes del Mayor General Hugh Lyle Charmichel. Y aparece “Gasque”, ubicado encima del primer farallón de la costa al oeste del poblado de San Carlos, sin señales de construcciones o de algún asentamiento primario. De manera que no se trata de un enclave preliminar sino de una zona o territorio que habría respondido a ese nombre. No vuelve a aparecer hasta casi cien años después en el plano de 1900 realizado por Casimiro N. De Moya, en el que no es un sector urbano sino una gran parcela a la altura de donde hoy está el Banco Central. En planos precedentes al de 1810, por ejemplo, en el *Plano General del Recinto y Obras Proyectadas para*

Fortificar la ciudad de Santo Domingo, realizado por los franceses en 1805, no aparece el nombre de Gascue. Tampoco se menciona en el llamado Plano de Dessalines, del mismo año. En ambos planos ya está, sin embargo, una hacienda que se hace persistente en toda la cartografía del siglo XIX y que corresponde a “*Cabral*” y que se podría ubicar en los alrededores de lo que entendemos hoy como Gascue. Como podremos observar, en los siguientes planos no aparece ningún vestigio del nombre de Gascue: 1) 1811, *Plano de los alrededores de Santo Domingo con las posiciones y atrincheramientos de las revueltas*; 2) 1818, *Plano de la ciudad de Santo Domingo. Procede de los Archivos Diplomáticos Franceses*; 3) 1846, *Plano de la ciudad de Santo Domingo y sus alrededores*, de J. B. Lemmonnier Delafosse; 4) 1858, *Plan de la ciudad de Santo Domingo y de suyos contornos*, de Robert Schomburgk; 5) 1888, Carta de la comuna de San Cristóbal, de H. Thomasset.

Todo el siglo XIX fue de una extrema escasez de habitantes. Diferentes autores coinciden más o menos en los datos y hacen referencia a la poca cantidad de residentes en la ciudad de Santo Domingo. Desde la firma del Tratado de Basilea, en 1795 la población del territorio dominicano disminuyó de 120,000 personas aproximadamente a 60,012 personas según el censo de 1812, y 71,223 según el censo de 1819. Es decir, alrededor de un 35 % emigró a Venezuela, Cuba y Puerto Rico. Para que tengamos una idea del problema poblacional del territorio dominicano, en 1850 el cónsul inglés, Robert Schomburgk lo describió en términos de seguridad:

“Nuestras perspectivas con respecto a la paz todavía son muy sombrías. Faustino I, el emperador de Haití, ha amenazado con aniquilar la República Dominicana. Ha reunido una tropa de 40,000 hombres para arrasar a sangre y fuego este pequeño país que solo tiene una población de

230,000 almas y ha amenazado con no respetar la edad, ni el sexo, ni siquiera el niño en el seno materno. A pesar de todo, existe la esperanza de poder defender a este reducido grupo de dominicanos con sus rebaños y sus familias y que su ejército gane fuerzas multiplicadas: con tan solo 606 dominicanos”. (Schomburgk, 2016:23).

La despoblación fue una preocupación de todos los gobiernos dominicanos durante el siglo XIX y se trataba como tema fundamental para el desarrollo dominicano. En 1825, un censo arrojó que la población de la ciudad de Santo Domingo era de 28,357 habitantes. Sin embargo, 13 años después, en 1838, la ciudad tenía 14,674 habitantes, lo cual indica o una disminución poblacional o que en el de 1825 se incluyó a la población de San Carlos, cercana a Santo Domingo. De todos modos, en el año 1900 se estimaba la población de la capital dominicana en 30,000 habitantes, una duplicación durante 50 años. Este aumento de la población es importante porque permite entender la demanda territorial que existía en el último cuarto del siglo XIX y que obligó a las autoridades municipales a proyectar y construir una extensión de la ciudad en parte de los antiguos terrenos de la Sabana del Estado y que se le dio el nombre de ‘Ciudad Nueva’, primer asentamiento formal fuera de la muralla en cuatro siglos de existencia.

En ese mismo período, es decir, en el último cuarto del siglo XIX, todos los viajeros que escribieron sobre la ciudad (los 14 que señala Emilio Cordero Michel más los otros que han sido recopilados en distintas publicaciones) señalan la pobreza y la falta de atractivos para la recreación más allá de la contemplación de los edificios históricos en Santo Domingo. Uno de ellos, el norteamericano Frederick Douglas, dijo lo siguiente en 1872:

“Alguna vez esta antigua ciudad fue poblada con una población de setenta mil almas; ahora tiene siete mil. Alguna vez fue escena de riqueza y esplendor; ahora es en su mayor parte la morada de la pobreza y la destitución; alguna vez estuvo llena del canturreo y alboroto de un comercio muy ocupado, ahora es silenciosa y serena como un Sabbat de Nueva Inglaterra”. (Schomburgk, 2016: 41).

Samuel Hazard, en 1873, escribió:

“Vista desde el mar por su lado sur la ciudad no presenta un aspecto demasiado grandioso y su extensión es bastante moderada (...) Las primeras impresiones de una ciudad como Santo Domingo no pueden ser más extrañas y desconocidas (...) Los arrabales de la ciudad se componen de chozas de madera o adobe con techo de palmera o paja, pero en el interior de la ciudad muchos de los edificios son sólidos e imponentes (...) El comercio de la ciudad parece en verdad muy reducido, y hay tan solo dos almacenes importantes con surtidos y mercancías generales”. (Hazard, 1974: 215-225).

Por su lado, Rodolphe E. Garczynski dejó escrito en 1879 lo mucho que le abrumó la escasa actividad en la ciudad:

“La vida en Santo Domingo comienza exactamente al amanecer (...) Precisamente cinco minutos antes del amanecer, un cornetín emite una horrible nota de preparación, rompiendo el sueño de todos en la vecindad inmediata (...) No hay visión más lamentable que la de un hombre en un sitio extraño sin ocupación, sin la facultad de crear un quehacer para sí mismo. Este deambula desganadamente de calle en calle (...) su gran recurso es fumar los cigarros

dominicanos –un centavo la pieza– y frecuentar los lugares donde el letrero dice ‘Café y billar’. Bendecido el hombre que inventó los billares, porque ciertamente ha salvado a muchos viajeros americanos de morir de puro ocio”. (Schomburgk, 2016: 43-46).

Estos viajeros enviados como observadores en un período en que las potencias estaban interesadas en comercializar, financiar o apropiarse de parte de nuestro territorio, transmitieron datos importantes desde el punto de vista urbano y territorial. Al describir la ciudad de Santo Domingo y sus alrededores, ninguno de ellos hace mención de Gascue. Las rutas de atractivos que existían eran dos: la playa de Güibia y las cuevas de Santa Ana y para llegar a ellos existían dos caminos de muy malas condiciones que marcaron la actual ruta de nuestras avenidas que parten desde el parque Independencia. Para ir a Güibia se tomaba el llamado ‘Camino de Güibia’, ‘Camino a San Gerónimo’ o ‘Camino del oeste’, en cuyo trayecto comenzaron a construirse algunos chalets desde el último tercio del siglo XIX. Graczyński escribió:

“entre la puerta de entrada a la ciudad y el lugar del baño hay pocos puntos de interés, salvo las puertas de una o dos residencias campestres que pertenecen a los ricos de Santo Domingo. Es innecesario decir que estas sedes fueron construidas tiempo atrás por los españoles, ya que las puertas, que son bellas muestras de trabajo en hierro, constituyen la prueba. Es incierto si los dominicanos construyen mucho, y de seguro cualquier estructura que no es de barro y palma puede ser referida a los primeros españoles, o a algún comerciante extranjero que se ha establecido en el lugar (...) Una de esas residencias antes mencionada pertenece a un catalán, que le ha

llamado San Francisco del Carmelo. Los forasteros la toman por un convento y preguntan si pueden verla, y esta broma ligera suscita el más intenso placer en el rico catalán”. (Schomburgk, 2016: 45).

Desde esos años existía un tramo del tranvía tirado por mulos que salía desde los alrededores de la Puerta del Conde en la misma ruta de la actual avenida Independencia. El viajero nunca veía la costa, hecho que se logró, muchos años después, el 23 de febrero de 1936, cuando el Ing. José Ramón Báez López-Penha cumplió con la orden del dictador de diseñar, trazar y construir el paseo del litoral, hoy Av. George Washington. Esta vía, de una trascendencia extraordinaria para la ciudad, permitió la apropiación pública del frente marino, el cual siempre había estado vedado por las propiedades de particulares que la ocupaban desde la franja que colindaba con la avenida Independencia. Eduardo Matos Díaz señala lo siguiente:

“Algunas de estas Estancias, las que limitaban al Sur con el mar Caribe, tenían un baño de mar privado que consistía en una pequeña pileta hecha en los propios peñascos de la costa y estaban provistas de rejas, con el objeto de evitar que entraran peces mayores”. (Matos Díaz, 1984: 15).

Cerca de la entrada hacia la playa de Güibia, en la esquina formada por la Av. Independencia y la calle José María Heredia, se produjo el atentado contra el presidente Ramón Cáceres, el 19 de noviembre de 1911.

Mucho antes de que esta zona colindante fuera destinada para las llamadas estancias, ya en los planos de los siglos XVII, XVIII y principios del XIX se señalan distintas ocupaciones.

En el *Plano de las defensas de la ciudad de Santo Domingo y sus contornos*, de 1619, se observan algunas marcas de edificaciones; en el plano del Servicio Geográfico del Ejército, de Madrid, de 1777-1790, aparece marcada ‘La Alameda’ colindante con el ‘Camino de los ingenios’; en el de ‘Dessalines’, de 1805, hay propiedades destacadas al lado norte del ‘Gran camino de Azua, Haina y Neiba’. Lo mismo que en el plano de 1858, llamado de ‘Schomburgk’, aparecen demarcaciones a ambos lados del antiguo ‘Camino Real de Azua’ mucho antes de que surgieran las denominadas ‘estancias’. Hay que hacer notar que toda esta franja sur de la hoy Av. Independencia era un amplio territorio propiedad de la corona española conocida como ‘Sabana del rey’ y que luego pasó a llamarse ‘Sabana del Estado’ hasta finales del siglo XIX. De manera que todas esas estancias que toman auge ya en una etapa más reciente y también el sector de Ciudad Nueva, formaban parte de esos inmensos terrenos de estrategia militar propiedad del Gobierno dominicano.

Para llegar las cuevas de Santa Ana se tomaba un camino que partía hacia el oeste desde la Puerta del Conde, que coincide con la actual calle Enrique Henríquez y que ya Schomburgk la incluye claramente en su mapa de 1858. Se le denominaba, precisamente, ‘Camino de Santa Ana’ y era ruta obligada para el esparcimiento de los capitaleños o lugar de interés para los visitantes. Hazard dejó escrito sus impresiones sobre los alrededores de Santo Domingo:

“Al oeste y al norte de la ciudad el terreno es bastante quebrado y rocoso (...) En los viejos tiempos los alrededores a la ciudad eran famosos por la belleza de sus jardines y los encantos de las fincas de recreo o casas de campo que poseían la mayoría de los ciudadanos ricos, pero actualmente (1873) han desaparecido en su totalidad, y uno se encuentra

con la ‘finca’ ordinaria o huerto de frutales, aunque a lo largo de la costa se han establecido algunas hermosas propiedades”. (Hazard, 1974: 238-239).

El trayecto desde la muralla hasta las cuevas duraba más de dos horas. Hazard continúa con su descripción:

“traspasando la puerta occidental y en frente del gran cementerio, que se levanta desnudo y desolado justo al lado de las murallas de la ciudad, llegamos a la llanura de matorrales que se extiende por detrás de la ciudad, hasta que, al introducimos directamente en el bosque por el sendero de herradura, quedamos protegidos del sol por el denso follaje”. Y apunta que, “tras cabalgar cierta distancia contratamos en una de las casas a nuestro guía”. (Hazard, 1974: 240).

En la cartografía disponible anterior a 1900 se marcan pocas propiedades en esa franja norte del camino de Santa Ana. En el mencionado ‘plano de Schomburgk’, de 1858, solo se observan ‘La Generala’ (la famosa propiedad que perteneció a la viuda de Juan Sánchez Ramírez, doña Josefa Delmonte), el mencionado Cabral y el poblado de San Carlos. En el de Thomasset, de 1888, se señala a San Carlos y mucho más al norte un pequeño paraje llamado ‘Bella Vista’. Anteriores a estos dos planos no se observan asentamientos ni propiedades importantes en la zona que hoy ocupa Gascue. De manera que todo parece indicar que Gascue obtiene su ‘carta de nacimiento’ en el *Plano de la ciudad y contornos de Santo Domingo*, realizado en 1900 por Casimiro N. De Moya, donde se demarca una propiedad con el nombre de ‘Gazcue’, muy al noroeste y que, de acuerdo a las informaciones del Ing. Antonio Guerra, pertenecía al propio De Moya. Es el propio cartógrafo

quien publica un mapa en 1905 donde ya se considera a Gascue como una zona suburbana a la cual se accedía por el camino de Santa Ana.

No tenemos otros mapas entre el de 1888 de Thomasset y el de De Moya de 1900 que nos permitan estudiar el proceso de ocupación de la gran franja oeste extramuros. En distintos documentos de principios del siglo XX se hacía mención constante de varias quintas o chalets dentro de las estancias diseminadas al oeste de la ciudad y que fueron el germen de la urbanización de toda esa gran zona. Según se ha señalado, la primera de todas fue la que perteneció a Harry Gosling Smith, cónsul honorario de la Gran Bretaña. El historiador Manuel de Jesús Mañón Arredondo dice:

“Y todo comenzó a partir de los años de 1904 al 1908, cuando dio el ejemplo el banquero escocés, Mr. Gosling al comprar y construir un ‘cottage’ o villa en la que había sido la antigua Estancia de Gascue.” (Pérez Brown, 1997: 8).

No obstante, es bien sabido que a lo largo de la Av. Independencia y en otras áreas de sus alrededores, existían con anterioridad numerosas construcciones usadas como residencias de veraneo o de descanso donde los propietarios tenían pequeños huertos, árboles frutales, sembradíos de comestibles, animales de granja, producción de leche y carne, todas propiedad de la aristocracia capitaleña que residía en la zona intramuros.

Es importante señalar las condiciones que permitieron que la ciudad de Santo Domingo expandiera sus límites más allá de las murallas antes de 1900:

- 1) El *Tratado de paz, amistad, comercio, navegación y extradición* entre la República Dominicana y la República de Haití, del 8 de febrero de 1875, que puso fin a las

incursiones militares de Haití y abrió una nueva era de tranquilidad entre las dos repúblicas.

- 2) Inicio de la era del azúcar e instalación de ingenios azucareros cerca de la capital a partir de 1870, lo que generó aumento de población y un comercio dinámico anteriormente desconocido.
- 3) Incremento de las exportaciones y cambio en la economía, en particular con la hegemonía de la caña de azúcar sobre el tabaco. Esto tiene consecuencias en la concentración de inversiones y crecimiento de una pequeña burguesía en Santo Domingo, mayor que la que existía en Santiago. (Hoetink, 2006: 28).
- 4) Aumento considerable de la población y saturación del territorio intramuros. En 1883 se hicieron las primeras perforaciones a las murallas y en 1884, de acuerdo al trazado de J. M. Castillo, se proyectó el sector de Ciudad Nueva, por iniciativa del Ayuntamiento. El 2 de febrero de 1891, una resolución municipal prohibió toda circulación a través de la Puerta del Conde (Moscoso, 1956: 120) y en cambio, se utilizó la nueva apertura por el empalme de la Av. Independencia con Arz. Nouel y por la apertura de la calle Las Mercedes.
- 5) El ideal de progreso que caracterizó a la sociedad dominicana de las últimas décadas del siglo XIX y que fue impulsado por el período de paz otorgado por la dictadura de Lilís.
- 6) Las transformaciones que se habían dado en ciudades europeas, en particular, París y Barcelona, reflejos del apogeo de la Revolución Industrial que transmitía mensajes de modernidad en todos los órdenes. A eso hay que incluir las Exposiciones Universales, en particular, la Exposición del IV centenario del descubrimiento de América, realizada en Madrid, en 1892, donde la Re-

pública Dominicana tuvo una participación importante. (Cubero Barantes).

- 7) El proceso de demolición de las murallas coloniales en el Caribe, que marcó una nueva dimensión de la idea de ciudad que rompía con el criterio de “protección” para dar paso el de “apertura y expansión”. Primero se derribaron en La Habana, en 1863 (Bianchi Ross, 2017), luego las de Santo Domingo en 1883 (Delmonte, 1988:290) y más adelante las de San Juan en 1897 (González Vales, 2005).

Estos puntos concentran las variaciones que se dieron en el orden político, social y económico que impulsaron una ocupación estable del territorio extramuros a fines del siglo XIX. La gran mayoría de estos terrenos pertenecían a familias residentes en San Carlos. Podría decirse que todos los terrenos del área central de la ciudad actual habían sido adquiridos por los descendientes de los canarios (Peña, Guerra, Piantini, Morales, etc.) que se asentaron en el promontorio cercano a la ciudad y que en numerosos planos antiguos tenía el nombre de ‘barrio de los isleños’. Sería interesante abundar en la historia parcelaria de la ciudad de Santo Domingo.

Desarrollo

Cuando el general Pedro A. Lluberes (1855-1919) decidió convertir sus prósperos terrenos dedicados a potreros en un sector suburbano para la ciudad, entre los años 1905 y 1915, un nuevo período para la historia urbana de Santo Domingo se había iniciado. Era un ‘big bang’ hacia la ‘metropolización’ que caracteriza a la capital dominicana del presente. De acuerdo a datos encontrados, Lluberes viajaba con frecuencia

a los baños termales de Caomo, en San Juan y fue testigo de la rápida expansión de la ciudad promovida allí por la administración municipal y por el auge constructivo impulsado por la nueva era norteamericana en la isla. Se iniciaba la parcelación de antiguos terrenos, en particular Miramar, Santurce, facilitada por el derribo de las murallas y la existencia de un tranvía que conectaba la ciudad vieja con las nuevas áreas en desarrollo. (Regis, 2004). A su retorno, encargó al agrimensor Arístides García Mella el diseño de una pequeña urbanización en una parte de sus terrenos, colindante al antiguo camino de Santa Ana, quien dispuso de ocho manzanas cuadradas para ser divididas en solares de mil metros cuadrados, con frentes de 25 metros y profundidad de 40 metros.

La venta de los solares se facilitó porque en 1908 llegaron los primeros automóviles a Santo Domingo y ya en 1914 fue inaugurada la Av. Bolívar que ‘por coincidencia’ pasaba por el mismo borde de su nueva urbanización. También influyó el espíritu de modernidad que caracterizó a la sociedad dominicana desde las últimas décadas del siglo XIX, que motivó el deseo de residir en una nueva zona con características distintas a la tradicional.

El nuevo asentamiento generó una competencia urbanizadora. Todas las áreas colindantes a la ciudad fueron proyectadas para áreas de expansión residencial, algunas cercanas a la propiedad de Lluberes y otras en la zona norte de la ciudad, justo al este de San Carlos. Este fenómeno tomó por sorpresa al Ayuntamiento, el cual no tenía en sus manos un plan de urbanización ni reglas claras para controlar el proceso. Las únicas exigencias establecidas a los promotores se limitaron a la presentación de un plano general, trazar los perfiles y las rasantes, pagar 100 pesos por cada kilómetro de calle y fijar los linderos de los solares (Delmonte, 1988: 490). No había exigencia de servicios de infraestructura, iluminación ni espacios públicos,

disposición de servicios comunitarios (bomberos, salud, iglesias, comercios, escuelas, etc.) sino que se trató de la creación de parcelas para la venta a particulares. Cada propietario debía abastecerse de aljibes para agua potable y disponer de sus desechos sólidos. La velocidad de los urbanizadores era más rápida que la de las autoridades, que ha sido la característica de Santo Domingo hasta el presente.

No obstante, García Mella estableció linderos suficientes en los laterales y un área para jardín frontal, lo que se convirtió en el sello distintivo del nuevo sector en comparación con la colindancia existente en la zona intramuros ya cargada de edificaciones anexadas unas a otras. Esto permitió promover el nuevo tipo de vivienda como garante de un espíritu de tranquilidad, libertad para el disfrute de los vientos y la iluminación natural en todas las áreas de las viviendas, condiciones de la imagen de un nuevo estatus social desconocido hasta entonces en la ciudad de Santo Domingo. Marcelle Pérez Brown señala que en ocasiones

“el urbanizador vendía las viviendas ya construidas, las cuales eran todas iguales, consistentes en una galería al frente; cuatro ‘cuartos’ (sala comedor y dos dormitorios) y un ‘martillo’ que comprendía otro aposento, un cuarto de baño y la cocina. En la parte posterior, otra galería enlazaba todas las habitaciones” y agrega que “las casas eran construidas semialtas, lo que formaba una especie de sótanos (...) las paredes eran de tapia, o sea de tierra y piedras comprimidas y encofradas”. (Pérez Brown, 1997: 19).

En la misma zona, existían unas canteras importantes de donde se extraía el material para la construcción y que hasta el momento no hemos podido confirmar su ubicación. También tejares, como el de un alfarero llamado Teófilo, ubicado en

la hoy calle Caonabo próximo a la Leopoldo Navarro (Pérez Brown, 1997: 42).

La competencia no se hizo esperar. Enrique Henríquez contrató al mismo García Mella para que le urbanizara sus terrenos al sur de la Av. Bolívar con la condición de que “mis calles no coincidan con las de Pedrito” en alusión a la urbanización de Lluberes (Pérez Brown, 1997: 36). El diseñador dispuso el mismo esquema de manzanas organizadas en cuadrículas con vías de 20 metros de ancho y una avenida diagonal con una rotonda que no llegó a prosperar. El ancho de las calles fue reducido a 14 metros de ancho por exigencia del Ayuntamiento porque las vías no podían igualar al ancho de la Av. Independencia. Durante la visita del famoso poeta mexicano José Vasconcelos en 1926, quien fue objeto de numerosos homenajes por ser un símbolo de la resistencia política en México contra la dictadura, Henríquez lo invitó a dar un paseo a

“ver ruinas de fortalezas y parques y el hermoso mar batiente de aquella costa escarpada. De paso nos deteníamos en las huertas a comer fruta (...) y entonces, Enrique Apolinar me dijo: ‘Mi padre tiene una tierra muy extensa por esos mismos sitios y le daremos a usted un huerto si se queda’”. (Julia, 2000: 19).

Estas dos propiedades provocaron que otros hacendados parcelaran sus propiedades. En el plano del Ing. Paradas, de 1916, basado en el anterior de De Moya de 1905, se presenta la temprana urbanización de las propiedades de Arvelo, Lugo, La Generala y Mis Amores, todas con similares características, lo cual indica que García Mella pudo haber sido el responsable de la nueva huella de ocupación del territorio urbano establecida en el siglo XX. En el plano de 1921, realizado por el gobierno de Intervención americana, se observa la existencia del trazado

vial existente: solo la parcela de Lluberres y la de Henríquez se encuentran en proceso. En el de 1924, realizado por el mismo Ing. Paradas, ya se incluyen nuevas calles, lo que denota un crecimiento acelerado del proceso de urbanización de la ciudad. Algunas vías importantes ya se asomaron: la Dr. Delgado (1917), la Francia y la México (1922), la Dr. Báez, la César Nicolás Penson y la Pasteur, entre otras.

Más adelante, alrededor de 1930, Pedro Marín y su esposa Herminia Pozo, parcelaron su propiedad para crear el ‘Ensanche Independencia’, al oeste de La Primavera y al sur de la Av. Bolívar, cuya morfología se asemeja a los barrios que le antecedieron. Fue idea de los venezolanos Alejandro Rivas Vásquez y el ingeniero Rodolfo Ibarra. (Pérez Brown, 1997:72). Hubo una parcela que se urbanizó muchos años después y que unió, finalmente, los ensanches La Primavera e Independencia. En el plano realizado 1938 sobre el plan de crecimiento urbano de la ciudad, realizado por el Ing. Báez López-Penha, se observa una conexión –que nunca se construyó– de la Av. George Washington y la Leopoldo Navarro, atravesando esa franja aun no urbanizada. Este empalme buscaba crear conexiones en el eje norte-sur, tan necesarias aun en nuestro territorio urbano.

Tal parece que el ciclón de San Zenón, del 3 de septiembre de 1930, marcó la manera de hacer arquitectura en el sector. Como la inmensa mayoría de las casas habían sido construidas en madera o tapia con techos de cinc o de tejas, los vientos del huracán las destruyeron o las lesionaron en alto porcentaje. A partir de aquí, la presencia de edificaciones más acordes con el contexto tropical que estaba representado por el uso de modelos pre-modernos y de materiales ligeros se hizo cada vez más escaso. Se dio paso a la era del hormigón armado en Gascue de manos de ingenieros y arquitectos que sustituyeron a los tradicionales maestros constructores.

Con la llegada de la Dictadura, el territorio y las construcciones comenzaron a controlarse y se realizaron varios planes para el crecimiento de la ciudad. Este fue el período de auge económico más importante del país hasta ese momento, gracias la agroindustria de exportación basada, principalmente en la caña de azúcar, y se manifestó en la abundancia de construcciones de nueva escala y estilos contemporáneos que hoy componen la lista patrimonial del siglo XX. En Gascue se concentró la mayor y mejor arquitectura doméstica realizada por arquitectos de alta valía, con soluciones estético-formales de extraordinaria variedad y acoplamiento con las condiciones sociales, urbanas y climáticas que una isla del Caribe podía mostrar. En paralelo, edificios no residenciales formaron parte de ese catálogo de obras –hoy reducido y amenazado–, donde sobresale la elegancia y coherencia de una arquitectura tan austera como el desaparecido hotel Jaragua (1942) a orillas del borde marino. Debido a que esta conferencia forma parte de una programación en secuencia, no hablaremos de los edificios emblemáticos de Gascue ya que fue tratado por la conferencia que nos ha precedido y serán tocados en las siguientes.

Hay datos urbanos importantes en la lectura de los planos realizados entre 1938 y 1946: a) la construcción de la Av. Máximo Gómez, en 1936, que establece una marca determinante de los indefinidos límites de la expansión de esos barrios y que atravesó el ensanche Independencia, b) la construcción de la avenida de Circunvalación Oeste, luego Av. Fabrè Geffrard y hoy Av. Abraham Lincoln, en 1938, que se consideró un límite proyectado hasta donde la ciudad podía expandirse y que en principio surgió como una vía estratégica para conectar la Estancia Ramfis con la salida hacia el Cibao c) la aparición del aeródromo Miraflores, consecuencia de su traslado desde las inmediaciones de lo que hoy es Los Prados hasta la parte norte de Gascue, d) la distribución en el territorio de los distintos estratos socioeconómicos,

con la ubicación de los barrios populares, de obreros y de clase media baja al norte del farallón y los barrios para los de mayor poder adquisitivo al sur, e) el crecimiento extraordinario en apenas 25 años de la zona urbanizada y su dependencia total con la zona intramuros, f) la inexistencia de conectores importantes entre todas las zonas en crecimiento que permitieran un mejor flujo a futuro, situación que en el presente es fundamental. Estos seis puntos, apenas planteados aquí, deben ser estudiados con mayor detenimiento para comprender las causas de la relación cultura-uso-territorio que hacen tan complejo en Santo Domingo del presente.

La construcción del aeropuerto General Andrews, inaugurado el 22 de febrero de 1944, que amplió la franja de terreno alrededor del aeródromo Miraflores, merece un comentario aparte. Ubicado en la planicie encima del farallón, se convirtió en una zona de separación entre el norte y el sur y un incentivo para que la ciudad creciera hacia el oeste, cada vez más alejada del centro económico y social. A mi entender, esto trajo como consecuencia tres hechos no previstos: 1) frenó el crecimiento natural de la ciudad hacia el norte para lograr su cohesión con entre las zonas urbanas existentes, 2) la ubicación en 1954 del proyecto de la Feria de la Paz y Confraternidad del Mundo Libre en el extremo sur, no como consecuencia de un plan urbano determinado, sino por la necesidad y premura de disponer de un área de tales dimensiones para edificar el improvisado proyecto y 3) primero el surgimiento de la parcelación de la zona residencial de Piantini y luego de un nuevo centro urbano, conocido como Naco, que más adelante ejercería una influencia importante en el desarrollo de Gascue y de la propia zona intramuros.

Ya a principios de la década de 1950 se consideró necesario el traslado del aeropuerto hacia otro lugar fuera de la ciudad, que terminó ubicándose en Punta Caucedo. La ley 3397, del 3 de octubre de 1952, lo declaró peligro público (previamente

hubo un accidente de avión de carga en el patio de una de las hermanas del dictador que colindaba con la pista sur) y en 1955 el Congreso aprobó el contrato para la construcción del aeropuerto Punta Caucedo. La tardanza en esa decisión, que se materializó a partir de 1957-1959, no permitió aprovechar la creación de un gran centro administrativo y comercial que un proyecto como el de la Feria de la Paz pudo haber aportado. De hecho, la Feria de la Paz nunca ejerció influencia en ese sentido desde el lugar en que se ubica y su aporte más importante fue el aprovechamiento de la ubicación previa del gran monumento al Generalísimo, que comenzó a construirse al pie del farallón más o menos donde hoy convergen la Av. José Contreras con la Av. Enrique Jiménez Moya, para provocar un eje norte-sur que luego se convertiría en la Av. Winston Churchill. La Jimenes Moya-Churchill surgió como consecuencia de la Feria, pues una avenida de mayor escala estaba programada, con anterioridad, más al oeste, alrededor de la hoy Av. Italia. Por tanto, la posible colocación de la Feria de la Paz o centro cívico-administrativo en los terrenos del aeropuerto General Andrews fue una de las tantas oportunidades perdidas para la ciudad de Santo Domingo, pues un terreno que representaba la cuarta parte del territorio urbano y con una topografía regular, podría haber servido para establecer una nueva visión urbana, bajo el control del Ayuntamiento, que evitara el crecimiento de esta ciudad a manos libres por el sector inmobiliario especulativo.

Decadencia

Los antiguos residentes de Gascue evocan sus bondades y episodios placenteros que marcaron su niñez y temprana juventud. ‘Maroteo’, seguridad, tranquilidad, verdor, idea

de vecindad, amistades y sentido de pertenencia. Algunas remembranzas lo aseveran:

Marcelle Pérez Brown:

“En las tardes, cuando nos bañaban y cambiaban las ropitas limpias, me escapaba al edén preferido, e internándome en el verdor, iba al encuentro del profuso bosque de las ‘buenas tardes’. En esa ensimismada contemplación, me encontró mi madre, musitando, en un provocado aislamiento, versos que improvisaba, inspirados ante la observación de la naturaleza”;

Thimo Pimentel:

“Para los años cincuenta, los varones cuidaban mucho su barrio de la ingerencia (sic) de extraños, y para otro muchacho ajeno al grupo visitarlo, se tenía que agenciar una especie de permiso, visa o salvoconducto, conseguido luego de las deliberaciones y aprobación de la mayoría del grupo, pues de lo contrario, había problemas”;

Kanky Despradel:

“Se volaban las chichiguas en el solar frente a nuestra casa, donde, al compás de éstas y sus multicolores colas, hechas de viejas camisas, sábanas y todo tipo de desechos de armarios, aprendimos a estar solos y a pensar”;

Antonio Thomen:

“La primera vez que supe de la existencia de Gazcue fue cuando mi padre compró un solar ‘en las afueras’ al

fabuloso precio de veinticinco centavos el metrocuadrado. El terreno era inmenso, me parecía a mis siete años. Allí había árboles suficientes para ‘marotear’, sembrar y cosechar batatas para asar, tener guandules en la mesa y comer mangos, limoncillos o cajuiles todo el tiempo”;

Wenceslao Troncoso:

“Hoy en día, se contempla con visión retrospectiva, algo distinto para quienes llevamos a costas muchas décadas de vida, por obra inevitable del constante crecimiento de la población de nuestra ciudad; pero, no por eso ‘La Primavera’, como área de gran importancia, ha dejado de ser, y seguirá siendo La Primavera”’. (Pérez Brown, 1997).

A la caída de la dictadura, en 1961, Gascue y sus barrios aledaños representaban la zona de mayor estatus social para residir. Allí se concentraba la vivienda de los miembros de la administración del Estado, los embajadores, los empresarios y propietarios de los comercios más importantes hasta el momento y profesionales libres. Es decir, representaba a la clase de mayor poder económico en la ciudad. Esta estratificación social demandó algunas instituciones de servicio: escuelas y clínicas privadas, iglesia, cine, club social, supermercado, despachos de profesionales, entre otros. En ellas estaba marcado, sin programarlo, el germen de la exclusión en el territorio que abunda en toda Latinoamérica como consecuencia de políticas de producción que no forman parte de esta conferencia.

La urbanización de toda la franja oeste de la ciudad fue producto de los cambios en el pensamiento de la sociedad a finales del siglo XIX, cargados de optimismo y materialización de la

libertad. Fueron los inicios del ideal de modernidad y progreso, palabras recurrentes en el discurso de la intelectualidad dominicana de esos años. El fenómeno de urbanización extramuros coincidió en tiempo con las ciudades hispanoamericanas del Caribe. Por ejemplo, La Habana con El Vedado, San Juan con Santurce, Cartagena con Manga. Las características urbanas y la arquitectura que allí se desarrollaron guardan similitud con la zona de los barrios agrupados en el Gascue contemporáneo. La manera en que el tiempo ha provocado variaciones importantes en esos asentamientos difiere, sin embargo, entre una ciudad y otra, debido a razones propias del entorno histórico y social de cada uno de ellos.

En el caso de Gascue, hay condiciones internas desde temprano que atentaron contra la preservación de su ambiente residencial de baja densidad y escala menor. Con el crecimiento de la Administración del Estado dominicano bajo la Dictadura, la demanda de localidades para los distintos organismos gubernamentales produjo la construcción de edificios de cierta escala sin antecedentes en la ciudad. La disgregación de unidades administrativas, de tipo civil, militar, de servicio y cultural impulsó la política de ubicación de sedes y oficinas en la nueva zona urbana en crecimiento. Gascue fue víctima de inserciones de uso de suelo conflictivo con su origen residencial. La distribución de edificios como el Banco Central, el cuartel general de la Policía Nacional, Rentas Internas (hoy DGII), Educación y otras dependencias del gobierno, marcaron un ruta para la diversidad en el uso de suelo sin responder a ningún sistema claro de ordenamiento del territorio. Un edificio como la Maternidad Nuestra Señora de la Altagracia sorprende aun por su ubicación fuera de las zonas a las cuales les ofrece servicio. Todas estas inserciones han ampliado hoy su radio de influencia y provocan distorsiones en sus alrededores por la necesidad de estacionamientos, pequeños negocios de servicios al personal que labora

en ellos, inseguridad, contaminación visual y auditiva, así como desequilibrio ambiental por la reducción de la huella verde, la creación de ‘islas de calor’ y deficiencia en servicios públicos.

En el surgimiento de Gascue estuvo latente la ausencia de elementos urbanos que contribuyeran a la democratización del territorio con áreas públicas de convergencia y controles en el uso de suelo. Por ejemplo, una pequeña clínica privada en los años 1940’s o 1950’s creó las bases para un uso de suelo de servicios médicos en una zona residencial que no tenía las características para albergarlos. Hay amenazas en Gascue que crean el malestar que ahora se denuncia, pues la afluencia de miles de personas cada día a usar los servicios de salud privada ubicados en antiguas residencias provocan una masiva inserción de usuarios que buscan estacionamiento y provocan expulsión de los habitantes tradicionales.

En el Estudio Geopoblacional y los hábitos de consumo en Santo Domingo, publicado en 1985 por el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) ya se señalaba que Gascue estaba en un proceso de movilidad social acelerado. En uno de sus acápites se alertaba que Gascue había disminuido en población entre 1970 y 1981, y agregaba que

“este descenso poblacional refleja sobre todo el cambio de funciones de Gascue y Ciudad Nueva que poco a poco pasaron a ser zonas de ubicación de servicios terciarios: oficinas de viajes, bufetes de abogados; rehabilitación y restauración de las antiguas casas de los años 30 (lujosas casas con jardines y patios inmensos). Al mismo tiempo, estas zonas se están urbanizando con edificios multifamiliares”. (IICA, 1985:21)

Uno de los peligros en contra de la preservación de inmuebles patrimoniales en Gascue no se limita a su sustitución de

proyectos de alta densidad sino a cambios drásticos en el uso de suelo y demoliciones para dar paso a estacionamientos. Cada día se producen vacíos en la continuidad espacial del sector con la presencia de lotes de estacionamientos para uso exclusivo de oficinas circundantes donde antes hubo una edificación patrimonial. Una dependencia gubernamental en Gascue va requiriendo localidades para albergar nuevas oficinas y se convierte en un elemento de agresión cuando adquiere viviendas tradicionales para tales fines, lo cual provoca desequilibrio en la estructura tradicional del barrio; un comercio menor que ofrece servicios en un pequeño radio trasgrede la unidad cuando amplía sus alcances y se convierte en un elemento de ruido, inseguridad, cambio visual y deterioro. Pero muchas de estas acciones, de múltiples características y de complejidades particulares, provocan otros factores preocupantes. Gascue se comporta de una manera en el día y de otra en las noches. Cuando se terminan las labores de las oficinas, esos vacíos y esos usos de suelo institucional generan un ambiente de soledad que emite mensajes de vulnerabilidad a sus residentes. Imposible usar a Gascue para caminar en las noches por los niveles de inseguridad que provoca esta situación. No solo ha habido emigración de familias tradicionales sino también de comercios de cierto prestigio y de menor escala, que de igual forma emiten un mensaje de decadencia y de desvalor del sector.

En mis trabajos profesionales recientes he estado trabajando de cerca con estudios específicos para entender y reducir los índices de violencia urbana en Santo Domingo, en un programa multisectorial de implicaciones importantes. Cuando se hizo el levantamiento de los sectores urbanos metropolitanos de mayor incidencia de casos de violencia urbana nos llenó de sorpresa saber que Gascue está dentro de los primeros veinte. ¿Cómo es posible?

Gascue ha cambiado el tipo de residentes tradicionales con cierta homogeneidad socioeconómica por uno de distintas

condiciones y con variadas manifestaciones culturales. Hay conductas urbanas negativas que provocan estos nuevos usuarios que contribuyen, sin tener conciencia de ello, a los indicadores de decadencia del sector. Hay comercios y oficinas no beneficiosas, hay residencias poco relacionadas con el ambiente tradicional, hay movilidad urbana descontrolada y caótica, hay problemas y necesidades en crecimiento que desbordan la capacidad de los residentes y de los organismos que deben resolverlos. Denuncias como la siguiente se suman a tantas que en las últimas décadas se hacen desde los grupos de residentes:

“Nosotros tenemos que darle calor a la lucha por la mejoría del sector y no nos dejaremos arropar por la delincuencia y el abandono ni por la prostitución. Nosotros estamos en pie de lucha”. (*Diario Libre*, 10.5.2018).

Desde hace mucho tiempo la frase ‘Salvemos Gascue’ que enarbó el desaparecido grupo de rock *Caobazul* (1989) con su canción *Gascue es arte*, no se limita a la protección de un patrimonio arquitectónico de por sí importante. Es un llamado a preservar ese conjunto de características que aún forman parte inherente de su condición urbana. Mucho más allá de lo físico, más cercano a lo intangible.

Transformación

La decadencia de Gascue se aceleró con la llegada de la democracia, en cuyo período la ciudad de Santo Domingo se ha convertido en una metrópolis de complejidades extremas, con altas deficiencias en sus servicios, grandes procesos migratorios, expansión de los espacios vulnerables, etc. Un análisis más profundo permite entender el fenómeno.

Este conjunto de sectores que con el paso del tiempo se fusionaron en lo que en la actualidad se ha llamado ‘Gran Gascue’, surgió como expansión de la ciudad y dependiente del hoy centro histórico (sus límites actuales son: Av. Francia, al norte; Av. George Washington, al sur; Av. 30 de Marzo y Av. Presidente Vicini Burgos, al este y; Av. Máximo Gómez al oeste). Poco a poco, con su autodefinición de sector ‘exclusivo’, no se llegaron a desarrollar en él unidades de abastecimiento de servicio suficientes para sus residentes y esta situación le caracterizó casi como una ‘ciudad dormitorio’ que abastecía de recursos humanos al centro de producción y administración de la zona intramuros.

Con el traslado del aeropuerto General Andrews surgió un núcleo residencial denominado Naco, en junio de 1961, en cuyas directrices se encontraban los elementos esenciales para generar su propio centro y con características desvinculadas de la zona antigua.

“Hacia tres años que a los señores Juan Isidro Bernal Jimenes, Pancho Saviñón, Rafael Ginebra, Finfo Álvarez y Armando Ortiz Hernández se les había ocurrido urbanizar cerca de 40 mil metros (cuadrados) que habían sido propiedad de Luis Perallón” (Peña, 2008).

El diseño del nuevo sector incluía: plaza, escuela, iglesia, estación de policía, club social, centro comercial y residencias individuales. Este nuevo polo de crecimiento colocó a Gascue en el medio de dos sectores (Intramuros y Naco) y se puso de manifiesto, de manera clara, con el episodio de la Guerra de Abril de 1965, el hecho más contundente en la historia de la ciudad contemporánea dominicana. Con este conflicto armado se evidenció la dependencia que tenía Gascue con la zona histórica: carecía de bancos, comercios, oficinas de servicio,

comunicación e incluso, estaba desconectado del nuevo aeropuerto de Punta Caucedo. Durante el conflicto, Gascue cayó en receso. Entonces Naco cobró sentido y un período de movilidad social se inició desde Gascue hacia otros territorios adyacentes al nuevo polo. En la medida en que la zona histórica también fue víctima de una acelerada y –hasta cierto punto– desesperada movilidad social, en Gascue se sentían los efectos. La desvalorización del centro histórico también afectó a Gascue.

Los años posteriores a la Guerra de Abril y el inicio de otra etapa de crecimiento económico incentivó la creación de nuevos agentes de producción, incentivándose el aumento tanto de una nueva clase media como de la población urbana en general. De acuerdo al censo de 1960 la población de la ciudad capital era de 369,980 y diez años después el censo arrojó que ya habitaban 668,507, para un aumento de 80 %. Aquí se refleja el crecimiento acelerado de una urbe que en 1935 la poblaban 71,091 personas y ha estado aumentando en ocupación de territorio hasta nuestros días. (ONE). Gascue no podía acoger ese crecimiento sin incrementar su densidad constructiva y sin embargo, no lo hizo. Los intereses estaban diseminados en otros territorios más alejados a los que Gascue contribuyó con sus antiguos residentes y estos sectores vieron en el sector de Naco su nuevo centro comercial y financiero.

El último censo realizado en el país, en 2010, determinó que en el Distrito Nacional residen 965,040 habitantes con una densidad de 10,538 h/km². (ONE, 2012). La provincia de Santo Domingo, en la práctica dependiente del Distrito Nacional, arrojó una población de 2,374,370 habitantes. En suma, el territorio de mayor concentración de habitantes y de mayor dinamismo comercial ocupa el territorio que produce efectos de extraordinarias consecuencias para la administración de la ciudad. Lejos de entrar en esos datos y especificidades técnicas, debemos

enfocarnos en el significado de Santo Domingo en la actualidad, ya contiene elementos fundamentales de metrópolis y que se acerca, cada vez más, al engranaje de ciudad global.

Al entender esta transformación de la ciudad de Santo Domingo, podemos acercarnos a escudriñar sus múltiples variables. Como todo proceso complejo, las herramientas para entenderlo y las recomendaciones para intervenir en el control y prevención de sus efectos negativos, se requiere de mucha delicadeza para actuar en el territorio. Por tal motivo, comprender que Gascue está en proceso de transformación y que requiere de acciones contundentes no tiene sentido si se aplican medidas que descansan sobre visiones parciales. Para entender mejor lo que acabo de decir, el problema *de* Gascue y el problema *en* Gascue es el resultado de la inserción en el territorio urbano de los componentes que definen una ciudad global. La reconocida socióloga holandesa Saskia Sassen ha estudiado el fenómeno de la ciudad global y señala que en las ciudades *metropolizadas* existen territorios súper dinámicos que están interconectados con la mundialización de los procesos de producción donde se concentran las grandes inversiones financieras y a la vez, desvinculados con los sectores tradicionales. El resto de los sectores circundantes se comportan como entes periféricos al servicio de esos centros globalizados. (Sassen, 1995).

En Santo Domingo el llamado *Polígono Central* comienza a actuar de esa manera y Gascue queda a distancia entre esa nueva centralidad mundializada y una zona histórica que actúa como atractivo turístico y cultural. De esta forma, ese vecindario tradicional del siglo XX juega un papel peligroso en el mantenimiento de sus estructuras porque recibe el impacto de ser periférico al centro financiero, de no conectarse con la dinámica turístico-cultural del centro histórico, de acoger un uso de suelo institucional y caótico, de sufrir una movilidad social negativa, de reducir su valor en el mercado

y servir, en consecuencia, a inversiones inmobiliarias ajenas al fenómeno y de reducir su huella patrimonial y ambiental. Todos estos componentes representan el *reto del Gascue* de hoy que hace que alertemos sobre su vulnerabilidad y promovamos la acción.

Ante esta realidad, es importante eliminar la barrera que separa a los ‘malos’ y a los ‘buenos’ en esta preocupación por transformar a Gascue. No es un asunto solo de evocación, nostalgia y utopías, pero mucho menos es un asunto solo de mercado, de inversión ni de progreso. Se necesitan los inversionistas inmobiliarios y comerciantes al igual que se necesitan los agentes culturales y los defensores de la huella patrimonial. La realidad es que un predio en Gascue vale 30 % menos que otros de iguales dimensiones en circundantes debido a esa atmósfera de indefinición, deterioro y desvalorización.

En su maravilloso libro *La especulación inmobiliaria*, Ítalo Calvino describe el traumático fenómeno de mutación de un barrio tradicional en un sector de torres residenciales. El protagonista, Quinto, atrapado en su realidad de necesidades materiales insalvables, cede finalmente a las tentaciones de los promotores inmobiliarios, pero no sabe cómo convencer a su madre. En un diálogo le dice con sutileza para tratar de ganarse su favor:

“Si todos construyen, ¿por qué no construimos nosotros también?” (...) y la exclamación de ésta, mientras se llevaba las manos a la cabeza: ‘¡Por amor de Dios! ¡Pobre jardín!’”. (Calvino, 1988:14).

Pienso que Gascue merece mejor destino. Es un territorio de grandes dimensiones que contiene suficientes características para hacer de él un lugar bien definido y coherente dentro de la metrópolis dominicana. No debemos colocarnos en la posición

que intenta frenar el cambio que se evidencia en Gascue solo desde la óptica emotiva, pero tampoco debemos dejar el camino abierto a los que no actúan en consonancia con un mejor entorno que preserve la identidad de nuestra ciudad. Este es un asunto de especialistas e interesados que tengan como premisa que en un evento de horas o en reuniones breves las soluciones fundamentales no abundan. Es un estudio de dedicación específica porque se trata de la ciudad de Santo Domingo, de nuestro espacio común.

Porque, después de todo, no podríamos hablarle a Kan de nuestro barrio por ser tan igual a tantos otras y nos quedaría esa sensación de individuos errantes en busca de nuestros propios signos. Como lo dijo el poeta León Felipe en su destierro:

¡Qué lástima
que yo no tenga una casa!
Una casa solariega y blasonada,
una casa
en que guardara,
a más de otras cosas raras,
un sillón viejo de cuero, una mesa apolillada
y el retrato de un mi abuelo que ganara
una batalla.
¡Qué lástima
que yo no tenga un abuelo que ganara
una batalla,
retratado con una mano cruzada
en el pecho, y la otra en el puño de la espada!
Y, ¡qué lástima
que yo no tenga siquiera una espada!
Porque..., ¿Qué voy a cantar si no tengo ni una patria,
ni una tierra provinciana,
ni una casa

solariega y blasonada,
ni el retrato de un mi abuelo que ganara
una batalla,
ni un sillón viejo de cuero, ni una mesa, ni una espada?
¡Qué voy a cantar si soy un paria
que apenas tiene una capa!

Bibliografía consultada

- Báez López-Penha, J., (1992). *Porqué Santo Domingo es así*. Fundación Falconbridge, Santo Domingo.
- Barthes, R., (1990). *La cámara lúcida*. Nota sobre la fotografía. Ediciones Paidós. Barcelona.
- Bianchi Ross, C., (2017). Cómo se derribaron las murallas. *Juventud Rebelde*. Recuperado de <http://www.juventudrebelde.cu/suplementos/el-tintero/lectura/2017-12-23/como-se-derribaron-las-murallas>
- Calvino, I., (1988). *La especulación inmobiliaria. La jornada de un escrutador. La nube de Smog*. Alianza Editorial, Madrid.
- Calvino, I., (2012). *Las ciudades invisibles*. Siruela, Madrid.
- Cubero Barrantes, G., (s.f.). La exposición del IV centenario del descubrimiento de América en Madrid en 1892. Academia.edu. Recuperado de https://www.academia.edu/14559470/La_exposicion_del_IV_centenario_del_descubrimiento_de_America_en_Madrid_en_de_1892
- Chez Checo, J., (compilador), (2008). *Mapas insulares. Cartografía histórica dominicana*. Banco Popular, Santo Domingo.
- Delmonte, J. y Domínguez, M. (1999). *Gascue: un entorno caribeño a conservar*. Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, Santo Domingo.

- Delmonte, J., et al, (2006). *Guía de arquitectura de Santo Domingo*. Fundación Erwin Walter Palm- Consejería de Obras Públicas y Transporte, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Delmonte, J., et. al, (1988). *La época republicana en la arquitectura. Ciudad Intramuros 1844-1930*. Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña. Santo Domingo.
- Diario Libre, (6.3.2010). Demografía dominicana (1795-1844). *Diario Libre*. Recuperado de <https://www.diariolibre.com/opinion/lecturas/demografa-dominicana-1795-1844-NJDL236812>.
- Diario Libre, (27.10.2016). Fundéu: “Gascue” se escribe con s, no “Gazcue”, con z. *Diario Libre*, Recuperado de <https://www.diariolibre.com/noticias/educacion/fundeu-gascue-se-escribe-con-s-no-gazcue-con-z-EN5294978>
- Diario Libre, (13.05.2018). Junta de vecinos pide soluciones a problemas de Gascue. *Diario Libre*, Recuperado de <https://www.diariolibre.com/noticias/ciudad/junta-de-vecinos-pide-soluciones-a-problemas-de-gascue-EA9828204>
- Gómez Alfau, L. (1944). *Ayer o el Santo Domingo de hace 50 años*. Ciudad Trujillo.
- González Vales, L., (2005). San Juan, la ciudad que rebasó sus murallas. National Park Service, San Juan. Recuperado de <https://enciclopediaipr.org/encyclopedia/derribo-de-las-murallas-de-san-juan/>
- Hazard, S., (1974). *Santo Domingo, su pasado y su presente*. Editora de Santo Domingo, Santo Domingo.
- Hoetink, H., (2006). *Ensayos caribeños*. Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo.
- Hoy, (28.04.2010). Avenida George Washington, un paseo lleno de historia por la capital dominicana. *Hoy*. Recuperado

- de <http://hoy.com.do/avenida-george-washington-un-paseo-lleno-de-historia-por-la-capital-dominicana/>
- IICA, (1985). *Estudio Geopoblacional y los hábitos de consumo en Santo Domingo*. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. Oficina en República Dominicana. Santo Domingo.
- Julia, J.J. (Compilador), (2000). *Cuatro visiones de Santo Domingo*. (Vasconcelos, Araquistáin, Inman y Ugarte). Mediabyte, Santo Domingo.
- Matos Díaz, E., (1985). *Santo Domingo de ayer. Vida, costumbres y acontecimientos*. Editora Taller, Santo Domingo.
- Moré, G., et al, (2008). *Historias para la construcción de la arquitectura dominicana*. Grupo León Jimenes, Santo Domingo.
- Moscoso Puello, F., (1956). *Navarajo*. Editora Montalvo, Santo Domingo.
- ONE. *Censos Nacionales*. Oficina Nacional de Estadísticas. Recuperado de <https://www.one.gob.do/censos>.
- Peña, A., (2.11.2008). Calles y avenidas. Naco: desde su origen hasta hoy. *Hoy*. Recuperado de <http://hoy.com.do/calles-y-avenidasnaco-desde-su-origen-hasta-hoy/>
- Peña, A., (29.5.2008). Calles y avenidas. Mérito de Pedro Antonio Lluberés. *Hoy*. Recuperado de <http://hoy.com.do/calles-y-avenidasmerito-de-pedro-antonio-lluberés/>
- Pereyra, E. (3.5.2018). Los orígenes coloniales de Gascue, el emblemático barrio de Santo Domingo. *Diario Libre*, Recuperado de <https://www.diariolibre.com/revista/cultura/los-origenes-coloniales-de-gascue-el-barrio-capitalino-DH9779674>
- Pérez Brown, M., (1997). *Gascue, jardín urbano*. Editorial AA, Santo Domingo.
- Pérez Montás, E., (1999). La ciudad del Ozama: 500 años de historia urbana. Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, Santo Domingo.

- Regis, E., (7.2.2004). Nuestro barrio. *Wayback Machine*. Recuperado de <https://web.archive.org/web/20091001180809/http://www.miramarpr.org/zonaelbarrio.htm>
- Sassen, S., (1995). La ciudad global: una introducción al concepto y su historia. *Brown Journal of World Affairs*, vol. 11 (2): 27-43. Brown University, Rhode Island.
- Schnitzer, K., (2006). *Santo Domingo. 1939-1943*. Centro Cultural de España- Tricom, Santo Domingo.
- Schomburk, R., ET AL, (2016). *Santo Domingo visto por cuatro viajeros. 1850-1889*. Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo
- Vega, B. (ed.), (2014). *Antiguas tarjetas postales dominicanas. De la colección de Miguel D. Mena*. Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo.
- Ventura, J., (1.11.2017). Fundadores de la Academia Dominicana de la Lengua: Arístides García Mella. *Acento*. Recuperado de <https://acento.com.do/2017/opinion/8502038-miembros-numero-fundadores-la-academia-dominicana-la-lengua-lic-aristides-garcia-mella/>
- Vercelloni, V., (1991). *Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo*. Cosmopoli, srl, Milán.