

Espacios públicos lineales en las ciudades latinoamericanas

Silvia Arango¹

Fecha de recepción: 01/07/2012. Fecha de aceptación: 15/12/2012.

Resumen

El artículo analiza el tema de los espacios públicos lineales en las ciudades latinoamericanas. Lugares de paso que connotan la idea de diversión, de encuentro casual y frívolo, donde se escenifica la vida colectiva y, como en el teatro, uno ve y es visto por los demás; por ello sirven como lugar de reconocimiento de los distintos grupos sociales y como afirmación de la comunidad. La autora empieza examinando las palabras que designan espacios urbanos públicos lineales, como: calle, calzada, alameda, paseo, avenida, camellón y malecón; y luego, con el fin de proporcionar un marco comparativo que muestre cómo existe una preocupación generalizada en América Latina sobre los temas de espacio público, analiza espacios lineales recientes en ciudades latinoamericanas como Sao Paulo, San Juan de Puerto Rico, Guayaquil, Monterrey y Nuevo León.

Palabras clave

Calle, alameda, paseo, avenida, camellón, malecón, América Latina.

Linear public spaces in Latin-American cities

Abstract

The article undertakes the issue of linear public spaces in Latin-American cities, understanding them as crossing points that involve leisure and amusement, casual and frivolous encounters where collective routines become the stage of city life and—as it also happens in the theater—grow to be locations to see and to be seen, spaces to identify with all social groups, places to assert the sense of community. The authoress begins by examining the words that designate urban linear public spaces such as street, sidewalk, boulevard, promenade, avenue, esplanade and seafront, and ends by analyzing recently built linear public spaces in cities like Sao Paulo, San Juan, Guayaquil, Monterrey and Nuevo Leon, in order to provide a comparative frame to make evident the general preoccupation for all things public in Latin America.

Keywords

Street, sidewalk, boulevard, promenade, avenue, esplanade, seafront —Latin-America.

.....
¹Doctorado en Urbanisme et Amenagement, Universite De Paris XII (Paris-Val-De-Marne). Posdoctorado en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México. Arquitectura, Universidad de Los Andes.

Introducción

Uno de los fenómenos urbanos más importantes en las últimas dos décadas en las ciudades latinoamericanas es el de la proliferación de intervenciones sobre el espacio público. El tema se ha convertido en una prioridad política de los gobiernos municipales y prácticamente no existe ciudad que no haya emprendido o esté próxima a emprender obras de mejoramiento de los espacios públicos urbanos. Puede haber varias explicaciones para esta actitud. La competencia entre ciudades dentro de lo que se llama el “*city marketing*” es una de ellas. Con razón o sin ella, existe la creencia de que mostrar una ciudad agradable, con lugares de esparcimiento, no sólo atrae turismo sino inversiones extranjeras que benefician a sus habitantes. En casos extremos, las intervenciones son hasta tal punto turísticas y con equipamientos tan costosos que su utilización segrega a los ciudadanos raizales, pero en la mayoría de los casos son proyectos que han ampliado la oferta de recreación para todos los habitantes. Cuando los habitantes de una ciudad usan intensamente un espacio público, esto indica que ese espacio es significativo, está incrustado en la memoria colectiva y forma parte de los anhelos sentidos de su población, pero también es indicativo del acierto en las características de su diseño arquitectónico. Y en este sentido cabe una segunda explicación: las ciudades latinoamericanas crecieron a ritmos tan vertiginosos en la segunda mitad del siglo XX que las generaciones de habitantes aún vivos vieron, impotentes, desarrollarse procesos de transformación, de deterioro o de desaparición de muchos de sus lugares significativos. En la segunda mitad del siglo XX, las ciudades fueron cruzadas inmisericordemente por avenidas de tráfico intenso y una voraz especulación urbana construyó edificios y densificó lo que antes eran barrios apacibles de casas de habitación. Puede decirse que una buena parte de la población urbana latinoamericana guarda nostalgias y añoranzas de formas de vida anteriores. Por ello, las recientes intervenciones han sido recibidas con entusiasmo y se han convertido en tema político.

En las ciudades existen dos tipos de espacios públicos: los espacios concentrados, hechos para la permanencia, y los espacios lineales, hechos para el movimiento. Entre los espacios públicos concentrados, la plaza es el lugar por excelencia, debido a que fue el centro de la ciudad colonial, aunque también se pueden incluir en esta categoría las plazuelas, los atrios y los parques de distintos tamaños. Sin embargo, en este artículo sólo se examinarán los espacios públicos lineales, que también poseen una larga tradición urbana a partir, fundamentalmente, de finales del siglo XVIII, y por lo tanto pueden considerarse como parte de los procesos de modernización. A diferencia de las plazas,

que poseen significados simbólicos y suelen albergar varias funciones, los espacios lineales, que son lugares de paso, connotan más claramente la idea de diversión, de encuentro casual y frívolo. Son lugares donde se escenifica la vida colectiva y, como en el teatro, uno ve y es visto por los demás; por ello sirven como lugar de reconocimiento de los distintos grupos sociales y como afirmación de la comunidad.

Para abordar el tema, comencé por examinar las palabras que designan espacios urbanos públicos lineales, como: calle, callejuela, callejón, carrera, jirón, calzada, camino, avenida, bulevar, malecón, paseo, alameda, salón, camellón, vereda, vía, arteria... hasta que se hizo evidente que algunas de estas palabras se referían a realidades físicas precisas mientras otras funcionaban como sinónimos difusos de ideas abstractas. La palabra “calle” puede considerarse la más general y por ello definirse como la unidad mínima de espacio público lineal, con calificativos posteriores (calle ancha y empedrada, calle arborizada, calle con dos calzadas, etc.). Según el *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico* calle viene del latín *callis* “sendero, especialmente el del ganado” (Corominas & Pascual, 2003), y en italiano poético calle era ‘camino’ pues se hace para caminar por ella; en este sentido la palabra calle se utilizaba (y se sigue utilizando así en algunos lugares) para designar caminos urbanos y rurales que, con frecuencia, estaban entre dos hileras de árboles. En catalán, *call* es ‘camino estrecho entre dos paredes’, más cercano a su uso urbano actual, puesto que una calle, físicamente, es un espacio comprendido entre construcciones adosadas que se enfrentan y se refiere a una realidad urbana occidental.

En esta dinámica entre las palabras y las cosas, decidí analizar sólo las palabras que denominaran realidades físicas y sociales precisas, esto es, encarnadas históricamente en ejemplos particulares. Con esta idea en mente y a la manera de hipótesis, en el presente texto intento una descripción de los espacios lineales socialmente significativos a lo largo de la historia de las ciudades latinoamericanas, como antecedentes de los espacios lineales contemporáneos.



Arriba. Calzadas que unían a Tenochtitlán con las poblaciones aledañas, según plano de la *Histoire Générale des Voyages* (Prevost d'Éxile, 1758).

Calzada

Para lo que los españoles llamaron calzadas o caminos, existe un amplio léxico en los idiomas prehispánicos: en quechua ecuatoriano camino es *ñan* (y sus derivados *asa ñan*, *jatun ñan*, *chaki ñan*, etc.); en maya es *sacbé*; en nahuatl es *cuepohltli*, *tepectli*, *ochpantli*, *miccaohltli*; en chibcha es *ie* (y sus derivados *ie cubuma*, *ie cho*, etc.). Con estas palabras posiblemente se denominaban matices diferenciales de los amplios caminos empedrados o terraplenados que se elevaban por encima del nivel del suelo y conectaban diversos centros rituales dentro de un territorio con ríos, lagunas y montañas, en el cual se localizaban casas de habitación de manera dispersa. La reconstrucción arqueológica de los territorios más estudiados —como el de Cobá en la península de Yucatán para el período maya clásico—, es reveladora de este tipo de estructura que era una realidad física distinta a la noción occidental de ‘urbe’ y su nítida diferenciación respecto al campo. Todo parece indicar que en las concepciones espaciales prehispánicas, la red de

calzadas, cuya utilización específica es hoy difícil de inferir, estructuraban y daban legibilidad a un amplio territorio.

En el vocabulario prehispánico también hay palabras que se refieren a poblaciones concentradas. En el quechua *quichqui* denominaba una calle angosta y *ancha quichqui ñan* una callejuela, palabras que parecen referirse a caminos entre paredes (como la *call* catalana, literalmente) como las que todavía pueden verse en el Cuzco. La extraña palabra *jirón*, que actualmente se usa en el Perú, viene del francés antiguo y significa ‘franja’, ‘fleco’ o ‘faja’ y describe una vía urbana compuesta de una tira o franja de calles, entendiendo como calle la que va entre esquinas de una sola cuadra.

Por su parte, Tenochtitlán estaba compuesta por un entramado ortogonal de canales y caminos que formaban una isla en medio del lago de Texcoco, con un centro ceremonial del cual partían tres amplias calzadas, como lo muestran varios dibujos hechos tras la llegada de los españoles. Estos amplios caminos luego sirvieron de base a las calles anchas de la ciudad de México durante la colonia y se mantienen hasta hoy con su denominación como calzadas.

Alameda y Paseo

Para finales del siglo XVIII y comienzos del XIX encontramos numerosas crónicas y grabados de un tipo de espacio público lineal ya instalado en varias ciudades latinoamericanas: el paseo que, si estaba bordeado de árboles, se llamaba alameda. Las denominaciones de paseo y alameda se usan indistintamente para designar los mismos espacios públicos que indican la actividad de solazarse para recibir el fresco y respirar aire puro y se hacían fuera de la ciudad. Se trata de un nuevo espacio urbano que coloreó y cambió la estructura urbana compacta que agregaba manzanas en los pausados crecimientos de las ciudades durante los dos siglos anteriores. Los paseos tuvieron una connotación laica y se asociaron al conocimiento mutuo, al flirteo y a las actividades galantes.



Arriba. Alameda de las Delicias a comienzos del siglo XX, Santiago de Chile. Grabado tomado del libro *Breve Descripción de la República de Chile* (Brockhaus, 1903).

Es probable que muchos paseos se originaran en los caminos que comunicaban las ciudades con los conventos franciscanos construidos a las afueras. Así es en el caso de la Alameda Grande o Alameda de los Descalzos en Lima, que en el siglo XVII era un camino que conectaba la ciudad amurallada y el convento de los franciscanos descalzos, pasando por un puente sobre el río Rímac; el camino se convierte en paseo cuando es remozado hacia 1770 por el Virrey Amat que gobernó el Perú entre 1761 y 1776, y probablemente en alameda con los arreglos del presidente Castilla en 1856, cuando se circunda con una reja y se decora con faroles, bancas de mármol y 12 esculturas que representan los signos del zodiaco. Es importante anotar que en Lima el virrey Amat también adecuó otros paseos que en secuencia lineal formaban todo un recorrido suburbano: el Paseo de las Aguas con su hermoso espejo de agua (que, según las crónicas, fue hecho para poner la luna a los pies de la Perricholi) y el paseo o alameda de Acho, frente al Rímac, cerca a la Plaza de Toros, terminada de construir en 1768.

El camino que conectaba a Bogotá con el convento franciscano de San Diego, es posiblemente también el origen de la Alameda Vieja, llamada así porque a finales del siglo XVIII se construye la Alameda Nueva, tal y como aparece consignado en el plano de Bogotá y sus alrededores de 1797. El caso de la



Arriba. Alameda y Paseo de Bucareli hacia 1855, Ciudad de México.
Detalle de dibujo a vuelo de pájaro en el *Album México y sus alrededores* de Casimiro Castro (1862).

Alameda de las Delicias (también llamado Paseo de la Cañada) en Santiago de Chile está mejor documentado. Desde el siglo XVI se establecieron varios conventos franciscanos en el llano de Maipú que se conectaban con la ciudad a través de un camino que bordeaba una cañada, donde se bañaban los niños. Las crónicas cuentan que se trataba de un camino muy concurrido, pues numerosas personas iban a tomar el chocolate que hacían las monjas clarisas por la mañana y a comer las lentejas que preparaban los franciscanos al medio día. El camino se convirtió en paseo por el trazo que hiciera el general O'Higgins hacia 1803, con dos glorietas ovaladas que permitían dar vuelta a las calesas y donde se tocaba música en las tardes. En 1809, el padre franciscano Javier Guzmán trajo unos álamos que se plantaron en las orillas del paseo. Este último dato es interesante pues puede sugerir que el álamo poseía significados simbólicos para la comunidad franciscana. No sería extraño, pues desde tiempos muy remotos el álamo —sobre todo la especie de álamo temblón (*Populus tremula* L.)— ha sido relacionado con la fugacidad de la vida debido al estremecimiento de sus hojas por efecto del viento y se plantaba en la tumba de las personas virtuosas

y de héroes. El álamo, además, se presta para la vida urbana: es frondoso, alto y de rápido crecimiento en todo tipo de suelos, inclusive arenosos.

En principio, la palabra alameda designa un lugar plantado de álamos, aunque, por extensión, en América del sur se refiere a un espacio público lineal que sirve para pasear, aunque esté bordeado por otro tipo de árboles. No es así en México, donde la misma palabra alameda se refiere a un parque de gran tamaño, es decir, a un espacio concentrado. La alameda más conocida es la de Ciudad de México, cuyo diseño actual proviene de 1778, cuando se trazó con caminos que se cruzaban, sugiriendo la acción de pasear por ellos contemplando la naturaleza. Antonio María de Bucareli y Ursúa, Virrey de la Nueva España entre 1771 y 1779, trazó también el Paseo que lleva su nombre, que arrancaba desde el Coliseo o Plaza de Toros y continuaba la Alameda.

En el caso de ciudades amuralladas al borde del mar como La Habana, por paseo se entendía un recorrido por fuera de las murallas. El Paseo Extramuros fue inaugurado en 1772 y, al ser arborizado



Arriba. Vista general del Paseo de Isabel II hacia 1840, La Habana, Cuba.
Grabado de Pierre Mialhe en *Álbum Pintoresco de la Isla de Cuba* (May B. & Cia., 1848).

y ornamentado con fuentes y estatuas un siglo después, hacia 1881 —ya derribadas las murallas—, fue denominado Alameda de Isabel II; posteriormente fue remodelado en 1928, ha recibido los nombres de Paseo del Prado y Paseo Martí y constituye, hasta hoy, el espacio urbano privilegiado para el encuentro ciudadano. El Paseo del Prado fue complementado con el Paseo o Alameda de Paula, construido por el Marqués de la Torre —gobernador entre 1771 y 1776— y consistía en un terraplén ornamentado con faroles y bancas presidido por el Coliseo o Teatro Principal; el lugar fue ampliado y hermo­seado con una fuente y una columna entre 1841 y 1845 y conocido como el Salón O’Donnel. La utilización de la palabra “salón” para denominar un paseo público es poco usual en América Latina, pero el sector del viejo Paseo del Prado en Madrid que fue ampliado y ornamentado a partir de 1763, se llamó “Salón del Prado”. Es necesario recordar que tanto Cuba como Puerto Rico continuaron siendo colonias españolas durante todo el siglo XIX. En San Juan de Puerto Rico, el Paseo de la Princesa, que bordeaba por fuera la muralla de la ciudad, fue bautizado así por haberse inaugurado el 20 de diciembre de 1884, día del cumpleaños de la Princesa de Asturias.

En este breve repaso de paseos y alamedas en ciudades latinoamericanas cabe resaltar los paralelismos: la simultaneidad cronológica de paseos construidos en la década de 1770 revela una voluntad explícita

de la corona española por construirlos. Aunque estas intervenciones urbanas, que son parte de las reformas borbónicas, hacen presumir una influencia francesa, es curioso que la palabra *bulevar* no haya sido utilizada en esta época, sino que se impusieron los nombres españoles de paseo y alameda. En francés, la palabra *boulevard* (derivada del holandés *bolwerk*, que significa baluarte, muralla defensiva) se refiere a los paseos por encima de las murallas y por extensión a los paseos fuera, dentro o en vez de las murallas, con la connotación de calles anchas que circundan una ciudad. Los paseos latinoamericanos de fines del XVIII son más cercanos, como realidades físicas, a los llamados jardines públicos, siendo el más antiguo el de las Tullerías (1664-1669). La palabra *promenade*, que sería la traducción más precisa de paseo (García-Pelayo, 1992: 226), designa en francés más la actividad de caminar para recrearse que un espacio físico y está ligada también al siglo XVIII. En las ciudades latinoamericanas, por otra parte, la invariable localización a las afueras de las ciudades muestra la intención higienista de “exponerse a los aires frescos”, es decir, refrescarse y respirar aire puro; la presencia de la vegetación y el paisaje lejano señalan la noción iluminista de que la naturaleza es objeto de contemplación, y la relación con actividades como corridas de toros y teatros, subraya el carácter popular de los paseos y alamedas y sus connotación como lugares de recreo.



Arriba. Avenida Central, hacia 1910, Río de Janeiro, Brasil.
Foto de Augusto Malta. Fuente: Archivo General de la ciudad de Río de Janeiro.

Avenida, camellón y malecón

A finales del siglo XIX y comienzos del XX tres nuevas palabras, y sus consiguientes realidades físicas, enriquecen el léxico lingüístico y urbano de los espacios públicos lineales: avenida, camellón y malecón.

El origen de la palabra avenida está ligado a la noción de calles anchas que canalizaban los desbordes de los ríos en época de lluvias y en este sentido era sinónimo de ‘riada’ o de ‘torrentera’. En el siglo XIX, en Estados Unidos, la palabra avenida pasó a denominar una calle ancha de tráfico vehicular intenso que servía como espina dorsal de la vida urbana. A la manera de un río principal, las demás calles llegan a ella como afluentes. La palabra se popularizó a partir del trazado regular de Manhattan, adoptado desde 1811 y construido con pocas variaciones durante el siglo XIX, donde se decidió llamar avenidas a las calles anchas que corren de norte a sur para diferenciarlas de las simples calles, menores, que corren de este a oeste. La distinción cartesiana entre dos tipos de calles que se entroniza en las ciudades latinoamericanas en la segunda mitad del XIX, lleva a conservar estas mismas denominaciones en ciudades como Guatemala. En Bogotá se prefiere la distinción entre *carreras* a las calles que corren en el sentido norte-sur y *calles* para las que lo

hacen en sentido este-oeste que, dicho sea de paso, es una distinción muy antigua. Según Corominas (2003), la palabra *carrera* está documentada desde el siglo IX como abreviación de *via carraria*, ‘camino para carros’, concurridas, a diferencia de las calles, secundarias y poco concurridas.

Es significativo que dos de las ciudades más grandes y cosmopolitas de América Latina a comienzos del siglo XX, cuando decidieron hacer una gran calle ancha que cortara el centro de la ciudad y representara el progreso, hayan escogido la palabra avenida: en Buenos Aires, la Avenida de Mayo, inaugurada en 1894, y en Río de Janeiro, la Avenida Central (luego Avenida Río Branco) inaugurada en 1905. En la década de 1910, por estas avenidas, como por los paseos, circulaban en coexistencia pacífica peatones, caballos, bicicletas, carros de tracción animal, tranvías y algún eventual automóvil. En las décadas siguientes, con el aumento de automóviles, las avenidas pasaron a designar las calles anchas con alto contenido de tráfico y perdieron su carácter peatonal. Con frecuencia, ya en los años 30, se diseñan avenidas con dos calzadas para que circulen los automóviles en direcciones opuestas y un espacio central, llamado “camellón” que confina el recorrido peatonal. Por ejemplo, así diseñó Karl Brunner la avenida Caracas en Bogotá. Con influencia estadounidense se popularizaron luego las



Arriba. Avenida de Mayo a finales de la década de 1920, Buenos Aires, Argentina.
Fuente: Archivo Cedodal, Buenos Aires.

avenidas-parque (*park avenues*) con anchos camellones serpenteantes, entre los cuales, además de los ejemplos de la Avenida de las Américas y el *Parkway* de Bogotá, se puede citar la Avenida General Paz que bordea Buenos Aires, diseñada en 1939.

La palabra camellón que designa —sobre todo en México—, el espacio peatonal central de una avenida, tiene su origen en la agricultura y se refiere a los promontorios de tierra que corren entre escorrentías por las que corre el agua; su nombre deriva de camello por su parecido a las jorobas de este animal. Se trata de una técnica agrícola muy antigua practicada también por algunos pueblos americanos como los agricultores prehispánicos de la cuenca del lago Titicaca. Trasladados a la ciudad, los camellones forman en ocasiones verdaderos paseos públicos en sí mismos, como es el caso, en el Caribe colombiano, del Camellón de los Mártires en Cartagena, o el Camellón de Arévalo —luego Paseo Colón— en Barranquilla.

En su origen, la palabra malecón designaba el muro de contención de los bordes de agua en mares, ríos o lagos y el terraplén anexo que se construía. Con el aumento del comercio ultramarino y de la actividad portuaria a comienzos del siglo XX, los muelles atrajeron actividades



Arriba. Malecón en la ciudad de Buenos Aires. **Foto cortesía:** Alfonso Guzmán Pinto.

desagradables que se buscaba contrarrestar. Los malecones se diseñaron, entonces, como paseos ornamentados al borde del agua y como prolongaciones que salían de los puertos, y fueron construidos profusamente en los años 1920 y 1930. Jean Claude Nicolas Forestier diseñó el Malecón de Buenos Aires frente al río de La Plata dentro del “Plan de Estética Edilicia” en 1925 y tres años después, el Malecón de la Habana que se conectaba con el Paseo del Prado. Otros puertos, como Valparaíso, Veracruz y Guayaquil arreglaron sus malecones hacia la década de 1930.

Espacios lineales recientes

Como decía al comienzo, en años recientes se han intervenido numerosos espacios públicos lineales en América Latina. Con frecuencia, estas intervenciones forman parte de un plan coordinado y general de toda la ciudad. Esa ha sido también la intención del Plan Sistema de Espacio público que se hizo en Bogotá entre 1998 y 2001, con su ambicioso sistema de alamedas que han sido construidas parcialmente. En Colombia, hasta el momento, han resultado más completos los proyectos coordinados en Medellín y algunas acciones de gran impacto en ciudades menores como en Montería (la ronda del río Sinú), Neiva, Riohacha y en la isla de San Andrés. Sin embargo,

el propósito de este artículo no es el de examinar el detalle los proyectos colombianos, sino el de proporcionar un marco comparativo que muestre cómo existe una preocupación generalizada en América Latina sobre los temas de espacio público. Por ello, aquí examino prioritariamente algunos ejemplos en otras ciudades latinoamericanas en donde la calidad de diseño arquitectónico y urbanístico ha contribuido a su éxito como lugar de encuentro ciudadano.

Buena parte de los proyectos más ambiciosos son espacios lineales y es evidente que las tradiciones antes señaladas gravitan sobre las nuevas intervenciones y recuperaciones de espacios públicos y paseos urbanos. Las denominaciones actuales no siempre respetan las diferentes características de sus orígenes históricos, pero es notorio que las palabras predominantes para bautizar estos espacios son las de malecón, paseo y alameda. Esta continuidad muestra cómo la costumbre de recorrer una y otra vez un lugar para reconocerse y ver a los demás es un componente fundamental de la vida urbana latinoamericana y sigue identificándose con la idea de recreo y diversión.

Unos de los primeros paseos en restablecerse fue el del Valle de Anhangabaú en Sao Paulo. Hasta mediados del siglo XIX, Sao Paulo era una ciudad pequeña que había crecido alrededor de un núcleo triangular sobre una colina —su centro histórico—, limitada en un costado por el río y el valle de Anhangabaú, que corrían longitudinalmente varios metros más abajo. El río fue canalizado y en los años 1920, a partir de un proyecto de embellecimiento y ensanche, se construyó un largo parque lineal en el valle. Con el tiempo, y el crecimiento vertiginoso de la ciudad, los prados, árboles y bancas del paseo favorito de los paulistas, fueron cediendo el paso a sucesivas ampliaciones de calzadas para automóviles hasta que en los años 1970 se convirtió definitivamente en una autopista de alta velocidad. En 1981, la municipalidad de Sao Paulo, preocupada por la decadencia del centro histórico, citó a un concurso para la reurbanización del valle de Anhangabaú. Entre las



Arriba. Valle de Anhangabau, Sao Paulo, Brasil. **Foto:** Silvia Arango, 1992.

153 propuestas recibidas, resultó ganador el proyecto presentado por los arquitectos paisajistas Jorge Wilhem y Rosa Kliass, que consistía en cubrir la autopista a lo largo de varias cuadras para recuperar el paseo público, ya no como foso límite del centro histórico sino a nivel con él. A lo largo del recorrido del paseo, el proyecto incluye caminos serpenteantes coloridos siguiendo la tradición brasileña y tres pequeñas plazas alrededor de los edificios más significativos. Desde su inauguración en 1991, el Valle de Anhangabaú se convirtió en un lugar muy aceptado y concurrido —por él circulan diariamente unos dos millones de personas— y en el lugar que identifica a la ciudad.

En San Juan de Puerto Rico, se recuperó el Paseo de la Princesa como parte de un plan general de rescate del centro histórico emprendido en los años 1990 por la municipalidad, y fue inaugurado en 1993 para la celebración de los 500 años del Descubrimiento de América. El proyecto no sólo recupera el antiguo paseo sino que lo completa; se inicia con una calle amplia donde se organizan ferias y exposiciones al aire libre que remata en una fuente-escultura alegórica del descubrimiento, para luego internarse en el estrecho sendero, de diseño sobrio, que permite apreciar sus dos límites: las antiguas murallas y el mar. En Lima, también como parte de un plan general de rescate del centro histórico incentivado por la declaratoria como Patrimonio

Histórico de la Humanidad en 1991 se construyó, con diseño del arquitecto Augusto Ortiz de Zevallos, la nueva Alameda Chabuca Granda sobre la ribera del río Rímac adyacente al centro, y se inauguró en 1999. A pesar de las críticas que suscitó su diseño, la alameda tuvo tanto éxito que en el 2003 se inició la construcción de un parque lineal al borde del río como continuación de esta alameda. Durante la construcción del parque se encontraron restos de las antiguas murallas que rodeaban Lima y fueron incorporadas al diseño por el arquitecto Fernando Romani adquiriendo el nombre de Parque de la Muralla. Esta acción se complementó con la restauración de la Alameda de los Descalzos y del Paseo de Aguas con la intención manifiesta de recuperar la memoria urbana de Lima y con otros proyectos de mejoras del espacio público.

En Guayaquil, el Malecón 2000, sobre el río Guayas, fue pensado para recibir el nuevo siglo (Wong, 2006). Sus antecedentes se remontan a 1996 cuando el ex presidente y entonces alcalde León Febres Cordero solicitó un primer proyecto a la universidad inglesa de Oxford Brooks y a un grupo de inversionistas extranjeros, para revitalizar el viejo malecón y extenderlo a lo largo de 2,5 km. Con la intervención de un grupo de arquitectos ecuatorianos, el proyecto se desarrolló por etapas hasta quedar terminado en 2002. El Malecón incluye, además del paseo mismo, la remodelación de la antigua plaza de mercado en un extremo y una serie de edificios para museos y un Teatro Imax en el otro. El éxito nacional e internacional del Malecón 2000 fue inmediato y actualmente se desarrolla, también por etapas, uno nuevo: El Malecón del Estero Salado, dentro de un plan general de espacios públicos en la ciudad.

Entre los numerosos proyectos emprendidos en México, destaca por su magnitud el Paseo de Santa Lucía en la ciudad de Monterrey, que conecta la Macro Plaza en el centro con el parque La Fundidora en las afueras. El paseo se desenvuelve alrededor de un canal artificial y la primera etapa fue concluida en 2007. El proyecto fue encargado a la firma norteamericana *RTKL Associates*, que había diseñado con anterioridad el *River Walk* en San Antonio, Texas.

También vale la pena mencionar algunos proyectos realizados en los camellones de las avenidas amplias, como el llamado Paseo de los Duendes, del arquitecto Fernando González Gortázar en la población de San Pedro Garza García en Nuevo León, de 1991, que resuelve, con un original puente curvo, el paso peatonal y de bicicletas sobre un cruce de avenidas de alto tráfico. Actualmente en muchas ciudades centroamericanas se desarrollan procesos similares: en Nicaragua se

revitalizan los malecones de Masaya y Managua sobre el lago de Masaya; en San Salvador, el bulevar de la Zona Rosa; en Tegucigalpa, el bulevar de San Juan. Por su parte, grandes proyectos con inversiones cuantiosas se proponen en ciudades como Porto Alegre (la recuperación del puerto) y Asunción (Franja costera).

Conclusiones

En el recuento anterior faltan muchos proyectos y ciudades por citar, pero posiblemente estos ejemplos son suficientes para dar consistencia a la aseveración inicial: las intervenciones sobre el espacio público no son sólo una característica colombiana sino una preocupación latinoamericana y posiblemente mundial. De todos los espacios públicos, son los paseos los que han requerido más atención: espacios lineales de recreo, peatonales, con presencia de agua y vegetación y conectados con edificios para el placer. Todas estas características, que fueron también características urbanas de fines del siglo XVIII, marcan, posiblemente una inflexión en la manera de pensar la ciudad.

El urbanismo llamado “moderno” estaba en su apogeo en la segunda mitad del siglo XX, cuando las ciudades latinoamericanas crecieron de manera más acelerada. Con el ideal de proporcionar aire, luz y sol a grandes masas de población, este urbanismo planteó una racionalidad funcional con separación de funciones y vías rápidas en medio de amplias zonas verdes salpicadas de torres de habitación, configurando un paisaje que iba en contravía de las calles delimitadas de las tradiciones espaciales de las ciudades latinoamericanas. Sin embargo, las utopías modernas no llegaron a construirse sino en sectores urbanos restringidos pues a las inercias de usos y costumbres se sumó lo que el urbanismo moderno no previó: el aumento escalar de los automóviles, el crecimiento de los cinturones marginales y la voracidad especulativa del suelo urbano, que fueron imponiéndose como realidades urbanas que superaron toda planeación. El interés contemporáneo

manifiesto por los espacios públicos peatonales de paseo puede entonces leerse como un retorno a los viejos principios de higiene corporal y mental de la ciudad realizada desde el XVIII hasta la primera mitad del XX con formas de vida más pausadas y gratas, y su éxito tal vez se pueda interpretar como un indicio de la crisis de la ciudad moderna y las realidades impuestas por el capital financiero.

Referencias

- ◆ Brockhaus, F.A. (1903). *Breve Descripción de la República de Chile*. Leipzig: Imprenta de F.A. Brockhaus.
- ◆ Castro, Casimiro (1862). *México y sus alrededores*. México: Establecimiento Litográfico de Decaen.
- ◆ Corominas, Joan & Pascual, José A. (2003). *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, 6 vol. Madrid: Gredos.
- ◆ García-Pelayo, Ramón (1992). *Diccionario Larousse Francés/ Español*. Barcelona: Ediciones Larousse.
- ◆ May B. & Cia. (1848). *Álbum Pintoresco de la Isla de Cuba*. La Habana: May B. & Cia.
- ◆ Prevost d'Éxile, Antoine François (1758). *Histoire Générale des Voyages*. París: Prevost d'Éxile.
- ◆ Wong Chauvet, Daniel (2006). Del caos al orden: Guayaquil y su desarrollo urbano actual. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, N° 9: 179-192.



Copacabana, Rio de Janeiro. Foto del Editor.