

# EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

Carlos Véjar Pérez-Rubio

1. **En** la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos realizada en Vancouver, Canadá, en 1976, se definió al *habitat* como “el ámbito físico natural y artificial en el que desarrollan su vida las sociedades humanas”. Es el *habitar* lo que le da sentido a un sistema ambiental, trátese de minúsculos caseríos rurales o de grandes centros urbanos.
2. Las obras urbano-arquitectónicas –edificios, casas, calles, puentes, parques, plazas, jardines, monumentos, mobiliario urbano...– cobran vida solamente cuando son habitadas por una determinada sociedad. Y es la *habitabilidad* la categoría que mejor califica sus cualidades funcionales, formales y técnico-constructivas.
3. La población urbana es heterogénea, lo que se explica entre otras cosas por los inmigrantes provenientes del campo, de otras ciudades y aun, de otros países. Esto convierte a la ciudad en un crisol de razas, clases sociales, personas y culturas, y en un laboratorio de híbridos biológicos y socioculturales. “La ciudad es la proyección de la sociedad global sobre el terreno”, dice Henri Lefebvre en su libro *El derecho a la ciudad*.
4. Son los sujetos sociales, con su actuación e interacción consciente e inconsciente, quienes van creando ese complejo entramado de la vida urbana que es el espíritu de la ciudad.
5. Le Corbusier afirma en sus *Principios de urbanismo (La Carta de Atenas)* (1933): “El espíritu de la ciudad se ha formado en el curso de los años; simples edificaciones han cobrado un valor eterno en la medida en que simbolizan el alma colectiva; son la osamenta de una tradición que, sin pretender limitar la amplitud de los progresos futuros, condiciona la formación del individuo tanto como el clima, la comarca, la raza o la costumbre. La ciudad, por ser una «patria chica», lleva en sí un valor moral que pesa y que se halla indisolublemente unido a ella.”
6. Gastón Bachelard, en *La poética del espacio*, explica que “el espacio captado por la imaginación no puede seguir siendo el espacio indiferente entregado a la medida y a la reflexión del geómetra. Es vivido. Concentra *ser* en el interior de los límites que lo protegen.”
7. El espacio público de una ciudad está cargado de sentido. Su forma, su traza, su función, su ambientación, se articulan en una estructura simbólica que impacta a la vida de la urbe. Su valor es determinado por sus usos actuales y sus usos potenciales, así como por las características de su entorno físico-ambiental y social.
8. Dice el arquitecto y urbanista colombiano Germán Samper G., en su libro *Recinto Urbano. La humanización de la ciudad*: “Se ha concluido que la expresión «el espacio público urbano», que tanto conmueve a diversos grupos defensores de la ciudad, es hoy un concepto vago y difuso. El espacio público puede ser un espacioso parque o una amplia avenida [...] o el área requerida para una intersección en forma de trébol. Todos estos son los espacios significativos de la ciudad contemporánea, cuya ocupación informal ha desatado fuertes campañas de concientización ciudadana.”
9. La historia se hace en gran medida en el espacio público, en los sitios de encuentro, de reunión, de comunicación, de intercambio, de tránsito, de manifestación, de esparcimiento. Multitud de hechos históricos trascendentes han acontecido en las plazas y en las calles de las ciudades latinoamericanas, en sus parques y jardines, en los atrios y las escalinatas de sus templos, en las explanadas de sus colegios y universidades. Una parte fundamental de la vida de una comunidad se desarrolla en el espacio público.
10. El espacio público de las ciudades latinoamericanas es en mayor o menor medida un espejo en el que se refleja la pobreza, la desigualdad social, la conflictividad y el caos urbano. El vendedor ambulante instala sus tendidos en la vía pública, sin importarle el entorpecimiento del tránsito de personas y vehículos o la acumulación de desechos; las señoras elegantes estacionan sus camionetas en doble o triple fila para recoger a sus niños a la salida de las escuelas, indiferentes a los congestionamientos de tránsito que provocan; los movimientos sociales y las organizaciones políticas se apropian indiscriminadamente de plazas y avenidas para manifestarse y plantear sus demandas; las autoridades derriban árboles impunemente para ampliar una avenida; los anuncios espectaculares vagan por las azoteas y las fachadas de los edificios, contaminando visualmente el



La Paz, Bolivia

paisaje; se amenaza a la sociedad con erigir edificios gigantescos sin ningún respeto al ecosistema, al uso del suelo y a los sitios históricos; las pipas con agua potable recorren dando tumbos las calles sin pavimentar de las colonias populares...

11. La degradación física y social del espacio público es particularmente notoria en los barrios populares y las zonas marginales, marcados por el desempleo y el subempleo, en donde la delincuencia, la inseguridad y el vicio encuentran las mejores condiciones para su desarrollo.

12. Javier Covarrubias, en su libro *El delito de la contaminación visual*, afirma: “Se puede decir que el caos de la ciudad es la consecuencia directa del caos y de las contradicciones sociales que nos caracterizan. Paulatinamente, la historia ha venido transcribiendo las formas del desorden social en ese peculiar ordenamiento de piedras y concreto (de láminas, cartones y desechos); en ese desorden espacial acumulado paciente e incisivamente sobre el desorden anterior.”

13. Un fenómeno característico de la urbanización en todos los países dependientes es la migración del campo a la ciudad. Los campesinos empobrecidos que llegan a un asentamiento urbano tienen que ingeniárselas para edificar sus viviendas mediante la autoconstrucción, valiéndose de materiales endebles y técnicas artesanales. El trazo rudimentario de las calles, la carencia de servicios urbanos –agua, drenaje, luz...–, la precariedad de la construcción, afecta tanto a las viviendas como al espacio público y el entorno urbano. Nada queda de la tradición vernácula ni de las diferencias regionales: la miseria iguala a todos estos habitantes. Y las ciudades se despersonalizan.

14. La pérdida de identidad de las ciudades latinoamericanas es creciente. La mezcla caótica de construcciones, el deterioro de los centros históricos, el desfile de modas arquitectónicas en las zonas residenciales de la burguesía, la pobreza expresiva de los barrios populares, el problema vial, la degradación ecológica, la escasez de áreas verdes, la corrupción, incapacidad e incultura de técnicos y autoridades, amén de una



Buenos Aires, Argentina

legislación urbana complaciente, amenazan llevar ese proceso a niveles intolerables. Sólo escapan a ello algunos reductos defendidos rabiosamente por sus pobladores, que además de amarlos profundamente, están conscientes de su valor histórico y urbano arquitectónico.

15. Le Corbusier, comentando el punto 72 de la Carta de Atenas, dice: “Hoy el mal está hecho. Las ciudades son inhumanas, y de la ferocidad de algunos intereses privados ha nacido la desgracia de innumerables personas.” Y después agrega: “La violencia de los intereses privados (no de *algunos*, sólo) provoca una desastrosa ruptura del equilibrio entre el empuje de las fuerzas económicas, por una parte, y, por la otra, la debilidad del control administrativo y la impotente solidaridad social.”

16. Alejo Carpentier hacía notar la costumbre de recurrir indiscriminadamente a las influencias externas en una de sus crónicas parisinas, escrita en 1931, en la que dice: “En América Latina, el entusiasmo por las cosas de Europa ha dado origen a cierto espíritu de imitación, que ha tenido la deplorable consecuencia de retrasar en muchos lustros nuestras expresiones vernáculas [...] Hemos soñado con Versalles y el Trianón, con marquesas y abates, mientras los indios cantaban sus maravillosas leyendas en paisajes nuestros, que no queríamos ver.”

17. El conocimiento y respeto de la realidad nacional, regional y local, es condición de las buenas soluciones urbano-arquitectónicas. Esta premisa se remonta en el caso de América Latina a las mismas Leyes de Indias expedidas por Felipe II en 1573, para normar el desarrollo urbano de las colonias americanas, leyes que fueron resultado de la experiencia de ochenta años de colonización. Muchas de sus directrices, como la adaptación al clima, siguen vigentes en este siglo XXI, pese al desarrollo inaudito de la ciencia y la tecnología.

18. Un factor de la realidad nacional que no es posible soslayar en el caso de los planteamientos urbano-arquitectónicos, es el clima. Esto cobra hoy más relevancia dados los efectos del calentamiento global del planeta y los cambios climáticos, que se han manifestado en años

recientes con una intensificación de los desastres naturales que han afectado a las poblaciones. Tanto la vivienda como los espacios públicos de las ciudades deben adecuarse a las condiciones físico-ambientales del lugar, que rebasan las fronteras del espacio y el tiempo e influyen en el carácter e idiosincrasia de los pobladores, así como en su modo de vida.

19. Una de las causas más notorias de la deshumanización de las ciudades modernas y de la degradación de sus espacios públicos, proviene del uso y abuso del automóvil y de los automotores en general. Germán Samper G. dice en su libro antes citado: “Se ocupa el espacio público que antes se destinaba a actividades de la comunidad. Se derriban y mutilan edificaciones, árboles, parques enteros, barrios antiguos sufren la desarticulación de sus ámbitos tradicionales [...] Las antiguas plazas de mercado se convierten en parqueaderos y su olor cambia de legumbres frescas y frutas, a gasolina. Ya no se ve el espectáculo pintoresco y popular de las marchantas, sino el piso grasoso de aceite quemado, negro y maloliente. Las iglesias rodeadas de autos, los cristos ahogados en señales de tráfico, los estadios, los clubes, los teatros, los colegios, los centros comerciales, literalmente ahogados por estacionamientos de superficie que aíslan los edificios de las calles. Se reemplazan viviendas por estacionamientos vehiculares. Las ciudades parecen salidas de una guerra, de un bombardeo. Literalmente, la ciudad está sitiada por el vehículo.”

20. El urbanista costarricense Eduardo Brenes Mata plantea un remedio a la deshumanización de las ciudades en su libro *Peatonización. Una opción para el rescate urbano*: “La peatonización puede ser un instrumento para la reactivación de la economía urbana, para mejorar la calidad ambiental de la ciudad y para promover el bienestar social. Las áreas para caminar pueden ser un medio de proveer soluciones interesantes y prácticas a muchos de los problemas urbanos, y un retorno a la ciudad de escala humana. Caminar en la ciudad debe jugar un papel fundamental en el mejoramiento del ambiente urbano.”

21. Germán Samper dice, por su parte: “Por lo pronto, en lo urbanístico, si los ingenieros viales son abogados del vehículo, los arquitectos debemos convertirnos en los abogados del hombre, del peatón y el paisaje amable de la ciudad”. Y responde enseguida a la pregunta de cómo humanizar a la ciudad: “Recreando nuevamente los espacios a la escala del hombre. Reestructurando el tejido urbano para que parte de su trazado esté acondicionado para el «uso humano»; pensando en formas de ocupación del suelo que permitan unir sectores separados por grandes arterias. Replanteando las jerarquías viales. Rezonificando la ciudad para delimitar sectores donde el tráfico de alta velocidad esté restringido. Todo debe ser replanteado.”

22. Hace más de cuatro décadas, tuvo una significativa proyección en el continente la presencia de Christopher Alexander en el concurso PREVI, organizado en Lima por las Naciones Unidas (1968). Mientras prestigiosos arquitectos europeos y latinoamericanos enfocaron el diseño de la vivienda dentro de sus propios parámetros formales y técnico-constructivos, Alexander propuso una solución que incluía tres niveles: la organización urbanística de la comunidad; el uso de materiales del lugar; y la adaptación al clima y a los usos y costumbres de los habitantes en la configuración de las células. Sin negar el empleo de elementos prefabricados, incluía por ejemplo el bambú en la construcción, creaba pequeños patios interiores para la luz y ventilación de los locales, colocaba toldos, filtros y pantallas protectoras del sol, elementos que reaparecían en los espacios públicos de convivencia social. Paradójicamente, este arquitecto y urbanista, que no era latinoamericano, partía de nuestra propia realidad para elaborar sus propuestas.



Ciudad de México, México

23. Rescatar exitosamente el espacio público de las ciudades latinoamericanas requiere del concurso de las autoridades correspondientes, de los profesionales comprometidos y preparados, así como del convencimiento, disposición, proposición y participación de los pobladores en general. En el caso de los barrios populares, deben impulsarse el diseño participativo, el financiamiento solidario y la autoconstrucción regulada, en el marco de una planeación urbana que responda a la realidad local, regional y nacional. Todo ello es imprescindible para mejorar la convivencia y poner un alto a la creciente deshumanización y fragmentación de nuestras ciudades. ■

**Carlos Véjar Pérez-Rubio** (Ciudad de México, 1943). Arquitecto mexicano, escritor, Maestro en Historia del Arte y Doctor en Estudios Latinoamericanos por la UNAM. Investigador del Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe (CIALC) y profesor de la Facultad de Arquitectura de la UNAM. Director general de *Archipiélago. Revista Cultural de Nuestra América*. Es autor de seis libros individuales, el más reciente de los cuales es *Las danzas del huracán. Veracruz y La Habana en los años 30* (Conaculta, CIALC-UNAM, 2013). Ha coordinado los libros: *Globalización, comunicación e integración latinoamericana* (CEIICH-UNAM, 2006); y *El exilio latinoamericano en México* (CEIICH-UNAM 2008, segunda edición CIALC-CEIICH 2010). Trabajos suyos han sido publicados en ocho libros colectivos.