

VERSIÓN PRELIMINAR

SECCIÓN: Teorías geográficas, geografía de la
cultura y la vida cotidiana



Ane ku mene

Transiciones urbanas desde los lugares de memoria. Una reflexión desde la avenida Paulista y la avenida El Dorado

Transições urbanas a partir dos lugares de memória. Uma reflexão a partir da avenida Paulista e da avenida El Dorado

Urban Transitions from Places of Memory. A Reflection from Paulista Avenue and El Dorado Avenue

Cristian David Ortiz Daniel*

Resumen

Este artículo es resultado del trabajo investigativo desarrollado en las ciudades de Bogotá (Colombia) y Sao Paulo (Brasil), por medio de la caracterización de escenarios urbanos representativos: la Avenida El Dorado y la Avenida Paulista respectivamente. Se realizó un comparativo de sus paisajes urbanos desde la relación ciudad-memoria; los campos de las ciencias sociales como la geografía y la memoria aportaron a la interpretación de aquellos lugares urbanos que son testigos del paso de lo tradicional a lo moderno en las urbes actuales. De este modo, se concibe el paisaje urbano como resultado del proceso de construcción espaciotemporal a partir de las huellas del pasado que se plasman en el presente. Así, la Avenida El Dorado fue la base para consolidar el proyecto de nación imperante. Mientras que la Avenida Paulista es el resultado de la consolidación del poderío socioeconómico de las grandes clases económicas, donde el poder adquisitivo, el capital privado y el mercado financiero transformaron las antiguas casonas de los barones del café en complejos inmobiliarios que hacen del paisaje una representación de la modernidad urbana.

Palabras clave: escenario urbano; lugares de memoria; proyecto de nación; producción urbana; lugares urbanos; paisaje urbano

* Universidad Pedagógica Nacional.



Resumo

Este artigo é resultado do trabalho investigativo desenvolvido nas cidades de Bogotá (Colômbia) e São Paulo (Brasil), por meio da caracterização de cenários urbanos representativos: a Avenida El Dorado e a Avenida Paulista, respectivamente. Foi realizada uma análise comparativa de suas paisagens urbanas a partir da relação cidade-memória; os campos das ciências sociais, como a geografia e a memória, contribuíram para a interpretação de lugares urbanos que testemunham a transição do tradicional para o moderno nas cidades atuais. Dessa forma, a paisagem urbana é concebida como resultado do processo de construção espaço-temporal com base em vestígios do passado que se refletem no presente. Assim, a Avenida El Dorado serviu como base para consolidar o projeto nacional predominante. Enquanto isso, a Avenida Paulista é o resultado da consolidação do poder sócio-econômico das grandes classes econômicas, onde o poder de compra, o capital privado e o mercado financeiro transformaram as antigas mansões dos barões do café em complexos imobiliários que representam a modernidade urbana.

Palavras-chave: ambiente urbano; lugares de memória; projeto nacional; produção urbana; lugares urbanos; paisagem urbana

Abstract

This article is the result of investigative work carried out in the cities of Bogotá (Colombia) and São Paulo (Brazil), through the characterization of representative urban scenarios: Avenida El Dorado and Avenida Paulista respectively. A comparative analysis of their urban landscapes was conducted from the city-memory relationship; fields of social sciences such as geography and memory contributed to the interpretation of urban places that witness the transition from traditional to modern in today's cities. In this way, the urban landscape is conceived as the result of the spatiotemporal construction process based on traces of the past that are reflected in the present. Thus, Avenida El Dorado served as the foundation for consolidating the prevailing nation project. Meanwhile, Avenida Paulista is the result of the consolidation of the socio-economic power of the large economic classes, where purchasing power, private capital, and the financial market transformed the old mansions of the coffee barons into real estate complexes that represent urban modernity.

Keywords: urban setting; places of memory; nation project; urban production; urban places; urban landscape



Introducción

Las ciudades actuales son el resultado de un proceso histórico y espacial que comenzó a configurarse desde su nacimiento. La relación entre el pasado y el presente revela las transformaciones que han ocurrido en el paisaje, moldeadas por diversos actores sociales. Existen lugares que evocan el pasado como huellas cristalizadas en la memoria, donde persisten los recuerdos de generaciones que presenciaron un escenario urbano en constante cambio a medida que avanzaba la modernización.

En la segunda mitad del siglo XX, las ciudades latinoamericanas experimentaron un crecimiento impulsado por el desarrollo económico de la región. La exportación de productos agrícolas como el café, el banano y el cacao, junto con el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, jugaron un papel crucial en el desarrollo de las principales urbes. Este fue el caso de Sao Paulo, donde la economía cafetera influyó directamente en su crecimiento urbano. Sin embargo, la crisis económica de 1929 y la disminución de la exportación de café llevaron a políticas proteccionistas que fomentaron la industrialización del país y dinamizaron la economía. Este contexto marcó el surgimiento de la Avenida Paulista, un símbolo del poder, los cambios y la consolidación económica de Brasil en manos de la élite urbana.

Por otro lado, el escenario urbano de Bogotá se caracteriza por el eje vial avenida El Dorado, que es resultado de una iniciativa estatal para proyectar una visión nacional mediante la presencia institucional. Esto se materializa a través de la construcción de edificios como el Centro Administrativo Nacional (CAN), el Centro Internacional y el Aeropuerto Internacional, como parte de la descentralización del centro histórico hacia el occidente de la ciudad. Esta iniciativa pública motivó la construcción de este importante corredor vial en la década de 1950. La particularidad de la Avenida El Dorado radica en su conexión entre el centro tradicional y el Aeropuerto Internacional. Además, institucionaliza una visión de nación a partir de lugares de memoria que emergen como testimonio de la transición de lo tradicional a lo moderno.

Las reflexiones aquí presentadas sobre el paisaje urbano, basadas en la comparación entre la avenida Paulista y la avenida El Dorado, tienen como objetivo comprender la relación entre la ciudad y la memoria a través de la configuración de

lugares que reflejan el pasado socioespacial de la ciudad y cómo se transforma en la era moderna, dejando rastros en el paisaje urbano de la tradición citadina.

Para lograrlo, se presenta una estructura analítica que enfoca tanto a Sao Paulo como a Bogotá en la definición de lugares de memoria y su relación con la ciudad a través de la caracterización de la avenida Paulista y la avenida El Dorado como ejes viales que representan transiciones espaciales de lo tradicional a lo moderno a partir de lugares de memoria.

Lugares de memoria. Una entrada analítica

Un aspecto teórico que surge de la relación entre la ciudad y la memoria es el concepto de lugar. Este concepto, fundamental tanto en el campo de la memoria como en el de la geografía, no está ajeno a las construcciones sociales que se entrelazan en torno a sus significados, ya que las prácticas de los diversos sujetos que los habitan los convierten en un constructo antropológico. En consecuencia, el abordaje del lugar como categoría de análisis en la investigación social conlleva su complejización, especialmente al relacionarse con otras categorías como la memoria urbana o el patrimonio urbano-cultural.

Según Nora (2008), los lugares de memoria son los vestigios del pasado que representan lo antiguo sobre lo nuevo, materializados en museos, archivos, cementerios, monumentos, santuarios, entre otros. Estos lugares se establecen para mantener viva la memoria en el presente, buscando institucionalizar el pasado en lo público.

Así pues, estos lugares buscan convertirse en "huellas en la ciudad que poseen una identidad ejemplar que favorece el conocimiento público del pasado" (Bustamante, Guglielmucci y Márquez, 2010, p. 4). El desafío de los lugares de memoria en la ciudad es el de ser referentes de un pasado compartido que posibilite la conservación y la construcción del tejido social.

Para Llano (2014), la memoria establece vínculos con la ciudad cuando "la urbe convierte sus lugares en espacios propicios para construir simbologías, imaginaciones y experiencias en los ciudadanos, que les permita reconocerse en el espacio público" (Llano, 2014, p. 75). Un ejemplo de esto son las



formas en que se habita en ejes viales como la avenida Paulista y la avenida El Dorado, donde si bien existen monumentos que evocan el pasado y la tradición, no todos los sujetos sociales recuerdan o rememoran de la misma manera que aquellos que les otorgan significados memorables.

En consecuencia, el lugar en el escenario urbano desempeña una función importante en las construcciones sociales que se tejen en torno a sus significados y formas de concebirlo, ya que las prácticas de los diversos sujetos que lo habitan propician la existencia de espacios donde se materializan. Su análisis permite caracterizar los ejes viales de la avenida Paulista y la avenida El Dorado como corredores de la memoria en las ciudades de Sao Paulo y Bogotá, respectivamente.

Paisaje, ciudad y memoria. El paso de lo tradicional a lo moderno

“Todo tiempo pasado fue mejor” una frase que está presente en el imaginario social y que, al mismo tiempo, se recuerda en lo público. Los habitantes de la ciudad, los transeúntes, los pasajeros de la urbe, rememoran lo que fue y experimentan lo que está en el paisaje citadino lleno de transformaciones que se incrustan con el pasar del tiempo.

Por ello, la relación ciudad - memoria se presenta como una apuesta de significación del espacio público, donde lo tradicional y lo moderno generan nuevas visiones del espacio, y por ende del lugar, los cuales producen imaginarios en sus habitantes. Pérgolis (2019) evidencia las relaciones existentes entre el espacio público, la urbe y la memoria, donde el habitar se convierte en un eje fundamental en los procesos socioespaciales que se construyen allí.

La ciudad tal como se constituye en la actualidad, presenta las huellas, las señales de ese espacio vivido por medio de las escenas y escenarios que comprende el paisaje urbano, sin olvidar que van cambiando a medida que incursionan las renovaciones urbanas. Para el caso de las ciudades latinoamericanas, el urbanismo moderno fue el motor de la reconstrucción y la expansión del deseo de modernidad, el cual borró muchos recuerdos del paisaje y se llevó un modo de vida en la ciudad (Pérgolis, 2019).

Así pues, mediante la relación ciudad-memoria, se procura transformar el discurso sobre la búsqueda de significaciones urbanas a partir de elementos físicos (calles, edificios, monumentos) en la interacción de redes y estructuras tensionales entre acontecimientos que expliquen el sentido de la ciudad (Pérgolis, 2019). Esto conlleva a las formas, usos y significaciones urbanas de aquellos espacios destinados a la memoria de la ciudad, con el fin de entablar y construir una relación permanente entre los habitantes y la urbe.

La avenida Paulista. Del Paisaje urbano cafetero al actual

Sao Paulo como una de las principales ciudades del sureste de Brasil se ha caracterizado por sus avances económicos, industriales y socioespaciales, que se reflejan en su paisaje urbano caracterizado por dotaciones, estructuras y arquitecturas particulares, lo que permite apreciar el proceso modernizador iniciado a mediados del siglo XX y que está presente en la actualidad.

No es de extrañar que actividades económicas como el café, el proceso de modernización por sustitución de importaciones y el mercado inmobiliario, generaran grandes cambios en la estructura urbana con el fin de priorizar, desarrollar y mantener el flujo de capitales que caracterizaba a la burguesía naciente a finales del siglo XIX y que se consolidaría en el XX. Gracias a ello, la ciudad se dotaba de escenarios serviles para la producción y acumulación de dineros provenientes de dicha pujanza económica.

De este modo, se pueden caracterizar cuatro momentos históricos temporales que consolidaron a la Avenida Paulista como una de las más importantes de la ciudad de Sao Paulo. Vale aclarar que las periodizaciones presentadas aquí se definieron a partir de la influencia socioeconómica que caracterizaba a la ciudad, la cual influyó directamente en la constitución del paisaje urbano.



Origen y construcción de la avenida Paulista: de 1870 a 1930. La economía cafetera

La avenida Paulista es considerada como uno de los mayores iconos de la ciudad de Sao Paulo, simboliza una metrópoli que se transformó significativamente dentro de un contexto de expansión urbana desde el último cuarto del siglo XIX hasta final del siglo XX. (Veiga, 2007). Es caracterizada por la presencia de una élite oligárquica que necesitaba demostrar su poder y riqueza en un espacio exclusivo de la ciudad en el que gracias al comercio cafetero consolidó un escenario apto para tal fin (Veiga, 2007).

La economía cafetera influyó directamente en la construcción inicial de la avenida, puesto que, al ser un espacio del poder económico de los Baroes do café dio paso para el surgimiento de nuevas dotaciones espaciales que, para la época, marcaban una diferencia socioespacial con la demás sociedad paulista. Aquí los grandes caserones (Figuras 1 y 2) con jardines amplios y fachadas extravagantes bajo la arquitectura ecléctica, formaron parte de la vida de la élite oligárquica, la cual se posicionaba con más fuerza a medida que las ganancias del “grano de oro” daban para habitar y mantener aquel espacio.



Figura 1. Antigua casona de los barones del café.

Fuente: archivo personal (2022).

El café en Brasil surgió como una alternativa de desarrollo económico para mediados del siglo XVIII. Durante el colonato español, la economía extractiva en la región suramericana se centraba en los metales preciosos. Las plantaciones primarias eran sustentadas por la mano de obra esclava que se dedicaba a cultivar las tierras, no solo de este producto agrícola, sino también de caña de azúcar y el caucho (Segura y Gamboa, 1992).

Estados como Rio de Janeiro y Sao Paulo desarrollaron la economía cafetera bajo el modelo de fazenda (hacienda), caracterizado por el trabajo asalariado, el modelo de colonato, la aparcería y en menor medida el trabajo esclavo (Segura y Gamboa, 1992). Asimismo, el modelo de colonato fue el más implementado en el Estado de Sao Paulo: “después de 1900, esta emergió como la principal zona cafetera brasileña, condición que se mantuvo hasta la primera mitad del siglo XX” (Segura y Gamboa, 1992, p.72). Debido a ello, el modelo trajo consigo una primera oleada de inmigrantes (en su gran mayoría italianos) entre los años de 1886 a 1902 quienes, motivados por el auge y el dinamismo económico de la región, ayudaron a crear y fortalecer nuevas Fazendas.

Estos patrones económicos y sociales de la producción cafetera influyeron en la construcción del paisaje urbano de la avenida Paulista, la cual, al materializar las riquezas producidas por los hacendados, mostraba el desarrollo industrial y comercial que emergía en la ciudad. Joaquim de Lima como creador y su posterior inaugurador en 1891, logró construir un eje vial al estilo europeo, con espacios anchos y amplios parecidos a los moldes franceses de grandes bulevares y arquitectura ecléctica italiana que cumplía con la finalidad de “abrigar grandes y refinadas construcciones, una necesidad de la elite oligárquica paulista para mostrar su poderío” (Veiga, 2007, p. 15).



Figura 2. Antigua casona de los barones del café con su arquitectura ecléctica.

Fuente: archivo personal (2022).

De la horizontalidad a la verticalidad: Nuevas edificaciones modernas en la avenida Paulista. De 1930 a 1970

Con la crisis del capital en la bolsa de valores de Nueva York en 1929, bajó la exportación del grano de oro produciendo una afectación generalizada en el desarrollo de los cultivos misma que se extendió a las haciendas que no registraban ventas en el mercado exterior. Después de la década de los 30's la Avenida Paulista sufrió una gran transformación urbana debido a que muchas de las fortunas de las familias cafeteras se disiparon lo que motivó la venta de sus caserones (Veiga, 2007). De modo que, una vez llegada la crisis en la economía cafetera, los cambios en la estructura urbana del

eje vial no se hicieron esperar, generando nuevas renovaciones en el paisaje urbano, ya no horizontales sino verticales.

Según Veiga (2007), el proceso de verticalización se dio a partir de la compra de aquellos caserones por inversionistas inmobiliarios, los cuales vieron la posibilidad de adquirir los predios de las familias que no pudieron salir de la crisis. Al mismo tiempo el proceso de expansión urbana, el crecimiento demográfico y la apuesta de industrializar el país, daba una nueva forma de estructurar el espacio urbano, lo que llevó a que se pensara en rentabilizar las zonas de la paulista con nuevas edificaciones residenciales e instalaciones comerciales (Figura 3).

El interés estaba en adquirir las casonas para reformar el uso que se tenía del suelo y potencializar las edificaciones en altura en aras de la producción espacial. La rentabilidad que ofrecía el uso residencial y comercial llevaría a generar nuevos capitales, dinamizar la economía y mantener la producción privada de la élite paulista. Este panorama creó una compleja red de intereses en la producción del espacio urbano, tanto público como privado en adquirir propiedades sobre los terrenos disponibles en la avenida, lo que ayudaría a suplir en parte la crisis de capitales de la economía cafetera (Veiga, 2007).

Para este periodo, las renovaciones urbanas modificaron el paisaje urbano de la avenida Paulista, dando paso a nuevas formas de desarrollo económico que respondían al contexto inicial de la industrialización del país, ya que, como ciudad principal, Sao Paulo se caracterizó por sus avances modernistas en su infraestructura urbana, vial y ferroviaria. La herencia de la economía cafetera en la región dejó la conexión e importancia estratégica con el puerto de Santos, la cual servía para mantener y potencializar las actividades industriales de la urbe.

Un punto no menos importante es la segunda oleada de inmigración, esta vez con alta presencia de población japonesa, la cual, motivada por la economía industrial y en cierta medida cafetera, posibilitó la circulación de capitales extranjeros desarrollando en mayor medida el modelo de industrialización de importaciones. Esto viabilizó las dinámicas de renovación urbana presentes en la paulista, dejando de lado aquella tradicionalidad urbana que la precedió en sus orígenes. Aquellas casonas ahora estaban transformadas en grandes edificios residenciales y comerciales.



Figura 3. Primeros edificios residenciales sobre la Avenida Paulista después de la Crisis del Café.

Fuente: archivo personal (2022).

Sin embargo, los moradores de esos edificios pertenecían a una burguesía en proceso de acenso social, que veía en la paulista un símbolo de estatus alto, manteniendo así, a pesar de la transición, la fuerte simbología de pertenecer a la élite de la ciudad (Veiga, 2007). De modo que, para este periodo, el paisaje urbano del eje vial se transformaba si perder sus orígenes exclusivos de la alta sociedad y los capitales privados seguían siendo un factor central en la producción espacial.

La renovación urbana inmobiliaria: el mercado financiero en la avenida Paulista. De 1970 al 2000.

Para Santos (2006) la Paulista se caracteriza por las “sucesivas crisis vividas por la economía cafetera que llevaron a los caficultores a redireccionar sus capitales a un mercado estable y seguro: el inmobiliario” (p. 45). Esto dejaba de lado aquel modelo de espacio europeo en beneficio de un escenario más apto para el comercio, las finanzas y los servicios. De hecho, desde que inició el proceso de verticalización más de 60 casonas fueron demolidas para dar lugar a los edificios que sostendrían dichas actividades (Santos, 2006).

El paso de lo tradicional a lo moderno para esta época estaba aún más marcado, no solo por la eliminación del paisaje urbano de aquellas edificaciones antiguas sino también por los cambios en los modos de vida de los ciudadanos. Antes, las

formas de habitar estaban mediadas por tiempos más lentos, sin premura y con espacios más asociados a la tranquilidad. Ahora, el estar allí se ha convertido en una construcción del momento, lo efímero y fugaz, con un ritmo de vida mucho más acelerado producto del proceso de modernización.

Los tiempos de antaño quedarían en el olvido, en el imaginario de aquellas generaciones que vivieron y experimentaron espacios de sociabilidad distintos a los de hoy en día, los recuerdos que se materializaban en los lugares habitados dejaban de evocar el pasado al sufrir las dinámicas arrolladoras de la modernidad urbana al destruir esos espacios.

Para los años en cuestión, los cambios siguen a la vanguardia de la transformación del paisaje urbano con una arquitectura de pie moderna dejando atrás los edificios residenciales de mediados del siglo XX para dar cabida a nuevos predios con fines empresariales y financieros. La avenida Paulista como polo comercial, pasó a ser el centro del mercado financiero debido a los grandes flujos de capital que se potencializaron por la renovación urbana inmobiliaria.

Esto se consolida aún más con la aparición del sistema masivo de transporte público en la ciudad, el metro de São Paulo (Figura 5) para la década de los 80's. La línea 2 verde del metro o llamada Línea Paulista surgió como vía de fácil acceso a una avenida que se iba adaptando a los cambios modernistas de la ciudad. Antes de este, el bonde¹ hizo parte de la tradicionalidad urbana al ser partícipe de las formas de vida propias de las épocas de antaño. Pero, las dinámicas resultantes para la época en cuestión mostraban la necesidad de acceder a un sistema de transporte que facilitara la movilidad y respondiera a las formas de vida con tiempos efímeros y fugaces.

Veigas (2020) afirma que el proceso modernizador en la ciudad (Figura 4) está vinculado con las dimensiones socioespaciales con que crece desorbitadamente a medida que la industria, la migración y el crecimiento demográfico cambiaron las dinámicas urbanas de antaño. De este modo, el paisaje urbano quedaba como el constructo social modernizador de la ciudad de São Paulo, con grandes flujos comerciales, financieros e industriales que motivaron sus transiciones y dejaron en el olvido aquella tradicionalidad urbana.

¹ El bonde era el sistema de transporte público de antaño en la ciudad de São Paulo. En otras ciudades como en Bogotá, se le conocía como “Tranvía”.



Figura 4. Edificaciones comerciales y financieras en la Paulista.

Fuente: archivo personal (2022).



Figura 5. Vagón de la línea 2 del metro de Sao Paulo.

Fuente: archivo personal (2022).

Lugares de memoria en la avenida Paulista: las casonas que aún persisten. Del 2000 a la actualidad

Durante los recorridos hechos en la Avenida Paulista, se identificaron diferentes edificaciones antiguas que rompen con el diseño arquitectónico actual, dando cuenta del paso de lo tradicional a lo moderno. Aquellos espacios identifican los inicios del paisaje urbano, lejos de lo que se observa actualmente. Espacios como la Casa das Rosas (Figura 6), el parque Trianon (Figura 7), la Escola Estadual Rodrigues Alves y el Instituto Pasteur (Figura 8) aún permanecen intactos

en la actualidad gracias a las políticas públicas de patrimonio urbano-cultural de la ciudad, que se emplean para proteger y restituir su arquitectura debido a su valor memorístico que refleja el pasado de la Paulista. Según Sbampato (2019) el espacio físico material de la urbe funciona como base para que las personas que lo habitan recuerden vivencias y experiencias de aquellas generaciones que lograron presenciar la tradición de la ciudad, donde al estar todavía presentes en el espacio público, promueven las subjetividades de los sujetos sociales.



Figuras 6, 7 y 8. A la izquierda (abajo), a Casa das Rosas. A la izquierda (arriba), el Parque Trianón, uno de los primeros de la Paulista. A la derecha, edificación antigua restaurada bajo el modelo de Palimpsesto.

Fuente: archivo personal (2022).

Estas edificaciones sin ser representativas para el poder gubernamental, político o económico por muchos años despertaron el interés de la ciudadanía de querer recuperar estos espacios y mantener su estilo arquitectónico ecléctico. Esto lo promovieron organizaciones sociales y ONG, quienes buscaron mantener estos lugares en el paisaje urbano mediante apropiaciones culturales que facilitan su rememoración (Sbampato, 2019).

Para la primera década del siglo XXI, el instituto cultural de la ciudad de Sao Paulo empezó a tomar poderío sobre aquellas edificaciones antiguas para dar paso a políticas públicas de conservación y promoción como lugares representativos. De hecho, para el año 2000, como política ciudadana, se pensó una avenida turística, cultural, que fuera representativa para el visitante y el habitante al ser parte fundamental de un constructo social de diversidad identitaria caracterizada por las apropiaciones culturales y manifestaciones sociales (Figura 9), lo que eleva aún más su importancia en la constitución del paisaje urbano de Sao Paulo (Veigas, 2007).



Figura 9. Izquierda, manifestaciones en la vía pública. Derecha, dotación especial de ciclovía.

Fuente: archivo personal (2022).

Una de las acciones primordiales para lograr tal objetivo, ha sido la peatonalización de la avenida los domingos y feriados, lo que posibilita formas de apropiación diferentes a las que se viven con normalidad el resto de la semana: bailes, ventas, manifestaciones culturales y espacios dotados de representaciones llaman al ciudadano y turista a recorrer sus casi 3 kilómetros a pie, actividades que se extienden a la vida nocturna a través de bares, gastrobares, restaurantes y lugares de esparcimiento, haciendo de la Paulista una avenida de constante actividad las 24 horas del día.

Transformaciones del paisaje urbano desde el paso de lo tradicional a lo moderno. El nacimiento y consolidación de la avenida El Dorado en Bogotá

Se parte del principio de que los rastros de aquella Bogotá de antaño que dejaba de lado la tradicionalidad urbana reflejaban los cambios en el paisaje urbano de la transición hacia la modernidad, donde las estructuras que prevalecieron y se adaptaron a la actualidad, pasaron a hacer “huellas” del pasado en el presente, siendo fiel reflejo la calle 26.

La ciudad de antaño vivía su día a día sin grandes problemáticas, a medida que iba avanzando el tiempo los hechos históricos que marcaron a Colombia, sobre todo en el siglo XX, definieron el rumbo de las ciudades principales haciendo

evidente un proceso de urbanización más complejo, lo que daría paso a una visión más moderna. Para inicios de la década de los 40's, la ciudad seguía siendo centralizada, lo que llevo a que, en pleno crecimiento urbano, el centro se volviese el vértice de un sistema radial que se extendía no solo en los espacios construidos allí, sino también en la extensión de las vías.

Autores como Pérgolis (2016), afirma que, aparte de los cambios que padecía la ciudad para los años 40's en su estructura urbana, las formas de vida de las personas estaban también influenciadas por las dinámicas del espacio contenido, donde se seguía pensando en el centro como la totalidad de la ciudad dadas sus dotaciones y los servicios que ofrecía; sobre todo en comercio, administración, el paseo y la contemplación

Ya para el inicio de la década de los 50's, Bogotá estaba en pleno proceso de transformación, pero a diferencia de lo sucedido antes de 1948, la estructura emergente tenía el plus modernizador, todo ello enfatizado en el plan de renovación de Le Corbusier para el centro de la ciudad y su proyección hacia afuera. Para la época, el alcalde Fernando Mazuera también proyectaba la política del nuevo urbanismo, de grandes y amplias avenidas con acceso fácil a los servicios y dotaciones espaciales. Por consiguiente, se propusieron cuatro momentos históricos temporales que constituyeron la avenida El Dorado, los cuales preceden a varias características específicas en la constitución del espacio urbano.

Eje vial de la calle 26. Su nacimiento: de 1950 a 1970

Durante las décadas de los 50's y 60's se consolidó el eje vial de la calle 26 gracias al plan regulador y distrital, el cual cambió radicalmente la visión de ciudad. La descentralización institucional y la des-densificación del centro tradicional fueron los grandes constructores del paisaje urbano. Se quería mejorar la visión, acceso y lograr la salida de la institucionalidad del centro tradicional, ubicándolo en una avenida de fácil acceso, amplia, recta y no curva. Bajo el lema “El tiempo es dinero”, lograr una calle ancha es aceleración, libertad y desahogo (Niño y Reina, 2012) mejorando así los tiempos de conexión entre el centro y los ministerios con el aeropuerto El Dorado.



En el plan piloto propuesto por Le Corbusier, la calle 26 sufriría diversos cambios en su estructura debido al proceso de renovación urbana que traía consigo carreras contiguas como la Décima. Así pues, a medida que iba cambiando el centro tradicional, se prolongaba más la calle 26, en un primer momento hasta la Av. Caracas y después hasta la Ciudad Universitaria.

Lugares como el Parque de la Independencia, el Cementerio Central, la Ciudad Universitaria y el Centro Administrativo Nacional fueron representativos para aquella transición de lo tradicional a lo moderno en la ciudad, cuyo paisaje ha constituido por varias décadas el espacio urbano de la ciudad. Estos reflejan las prácticas sociales, culturales y espaciales más tradicionales que han acompañado la cotidianidad de los ciudadanos. Al igual, son espacios que se conservan en la actualidad, y que sobrevivieron al proceso modernizador de la ciudad. (Figura 10).



Figura 10. Izquierda, Cementerio Central. Derecha, Centro Administrativo Nacional (CAN).

Fuente: archivo personal (2022).

Consolidación del eje vial de la calle 26. De 1970 a 1990.

Luego de la consolidación de las obras modernas en su paisaje urbano, la calle 26 empezó a desarrollar una dinámica de transformación urbana en función de materializar el proyecto de nación. Edificios que fueron destinados para el funcionamiento de la lotería de Bogotá, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), la personería de Bogotá, el Instituto Nacional de Salud junto como otros predios que fueron utilizados por la gobernación de Cundinamarca y aquellos pertenecientes al CAN se posicionaron en el paisaje urbano a medida que se iba haciendo más evidente el proceso de expansión urbana hacia el occidente.

La calle 26 daba otra forma al espacio, una visibilidad más amplia de la ciudad, con nuevas y mejoradas edificaciones que dejaban de lado la tradicionalidad arquitectónica, con nuevas formas de concebir el espacio construido. La influencia directa del Estado en la consolidación del paisaje urbano fue la base para mantener la linealidad institucional que originó el proyecto de la 26, donde la descentralización, la ampliación, la accesibilidad y la forma como se construyó la vía, crearon un espacio que muestra a la ciudad el poder de la nación. Esto de manera contundente se manifiesta en la conectividad del Aeropuerto Internacional con el Centro Internacional como espacio reciente y centro tradicional de la ciudad.

Con el pasar de los años, las dinámicas urbanas en la calle 26 empezaban a dar nuevos virajes al paisaje cercano gracias a la consolidación de las obras modernas del centro ampliado. La zona de San Diego ya no era lo que se conocía en los inicios de la carrera Décima y la calle 26, los puentes habían servido para facilitar las conexiones viales entre dichas vías y no romper con el proyecto inicial: una arteria rápida, amplia, de fácil acceso y sin interrupciones. El centro internacional cumplió con su objetivo, una zona apta para los visitantes nacionales y extranjeros que llegaban a la ciudad con fines recreativos o de negocios, dando la impresión de que llegaban a una ciudad pionera en la modernidad del país y de la región.

De este modo, entre 1970 y 1990, la calle 26 se consolidó de forma estructural, arquitectónica y paisajística y fue enriquecida por los proyectos económicos que empezaron a gestarse al momento de descentralizar la ciudad y facilitar el acceso a los nuevos servicios financieros, culturales, educativos y comerciales debido a las dotaciones espaciales con las que paulatinamente crecía la avenida (Figura 11).

Eje vial de la calle 26: emergen nuevos lugares de memoria. De 1990 a 2010

Nuevas edificaciones aparecieron en las inmediaciones de la calle 26, sobre todo entre la carrera 30 y la carrera 45. Al costado sur emergieron estructuras habitacionales configurando un nuevo sector habitacional. Tal es el caso de los edificios residenciales frente a la Ciudad Universitaria, que se gestaron a finales de siglo y se pusieron en funcionamiento



con la llegada del nuevo milenio, muchos de los cuales se dispusieron para la renta a los estudiantes de la Universidad Nacional.



Figura 11. Panorámica de la Calle 26 hacia el occidente de la ciudad.

Fuente: archivo personal (2022).

En el marco de la estructura misma del espacio urbano, en las alcaldías de Enrique Peñalosa se incorpora el sistema Transmilenio con la promesa de solucionar el problema de movilidad en una ciudad que crecía a pasos agigantados. Esto se materializaría en el espacio mediante la adecuación de las vías existentes para carriles exclusivos de buses articulados y la construcción de sus estaciones respectivas con la intención de mostrar un mejor manejo del transporte público y continuar con el proceso modernizador en la ciudad.

Los cambios en el paisaje urbano no dejaban de darse en el eje vial de la calle 26, donde las constantes renovaciones sumaban nuevas formas de habitar contribuyendo aún más a la visión de nación sobre la avenida. No obstante, espacios como el Cementerio Central, los columbarios, el parque El Renacimiento y Centro de Memoria, Paz y Reconciliación se erigían también sobre esta importante avenida como representación de la relación ciudad-memoria, acogiendo en gran parte el pasado en común a partir de la visión de nación (Figura 12).

Eje vial de la calle 26: la ciudad-memoria. De 2010 a la actualidad

En el año 2012 se inaugura el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación, el cual fue planteado para el año 2008 y aprobado en el plan de desarrollo de la ciudad de la época, mismo que buscaba dar una nueva estructura al espacio urbano de

la calle 26 con ocasión del bicentenario de la independencia del país. Si bien las fuentes consultadas en detalle sobre la construcción de este predio manifiestan que existían otras zonas de la ciudad para su construcción, fue elegida la zona donde se ubica actualmente debido a la representación histórica, social, cultural y de memoria que representan lugares como el Cementerio Central y el Parque de la Reconciliación (los columbarios de “La vida es sagrada”).

Siguiendo esta premisa, para el año 2011 se empieza a proyectar el Museo Nacional de Memoria, Paz y Reconciliación de Colombia. Desde las experiencias de las víctimas del conflicto armado, y a través de muestras itinerantes en varios territorios del país, el gobierno distrital de la época logró aprobar en el plan de desarrollo distrital la construcción de este nuevo escenario que aportaría a la construcción de memoria histórica. Con la donación de los predios distritales ubicados en la calle 26 con avenida de las Américas, se está edificando actualmente el museo.

De esta forma, para los años en cuestión y en la actualidad, se puede apreciar en el paisaje urbano de la calle 26 la forma como se empiezan a construir diferentes edificaciones que buscan plasmar en el espacio la memoria de un evento que atañe a la sociedad colombiana, y que aporta de manera significativa a la consolidación de la memoria en la ciudad. Si bien en este lapso se identifican más desde el conflicto armado, las huellas del pasado que hacen presencia en la 26 son muestra de los cambios y del transcurrir de la urbe, del espacio, y de las prácticas sociales que hacen de Bogotá, una construcción social.



Figura 12. Lugares de memoria más representativos en la calle 26.

Fuente: archivo personal (2022).



De tal modo que, las nuevas edificaciones que se presentaron en la calle 26 durante estos últimos años, dan cuenta de las dinámicas espaciales que se han venido construyendo entorno a su paisaje, donde lo tradicional y lo moderno, configuraron la avenida por medio de aquellos lugares que son huellas de la memoria urbana. Ciudad-memoria inicia su consolidación en esta última década, busca precisamente rescatar esas huellas que han permanecido con el trascurrir del tiempo y que son fiel muestra de los íres y venires de las dinámicas urbanas que se presentaron en los últimos 70 años sobre la avenida.

Conclusiones

Las reflexiones presentadas hasta aquí dan cuenta de la forma en que se conciben las avenidas Paulista y El Dorado desde las transiciones de lo tradicional a lo moderno, así como la manera en que aquellos lugares evocan el pasado desde el presente construyendo el paisaje urbano actual desde la memoria. Estos parten desde las experiencias y vivencias de los sujetos sociales que los conciben, los cuales aportan a su permanencia como huellas en el espacio.

La Avenida la Paulista se construye a partir de capitales privados con la influencia directa de la economía cafetera, comercial, financiera y turística con a que apuntaló un crecimiento urbano a través de la industrialización resultado de estas actividades económicas motivadas por la rentabilidad que caracterizaría la diversificación económica en Brasil.

Ahora bien, para el caso de la Avenida El Dorado, la intencionalidad institucional que deja la producción espacial, lleva a que se piense este escenario urbano desde la consolidación de un proyecto de nación el cual busca reflejar y mostrar un pasado constituido desde lo tradicional de la urbe junto con el poder de las instituciones espaciales, esto sin olvidar la presencia que hacen aquellos lugares que reflejan el conflicto armado colombiano.

De este modo, se aportan reflexiones sobre los estudios de la memoria que involucran al escenario urbano en cuestión, desde aquellos lugares que representan la rememoración como aquellos que se posicionan desde el patrimonio urbano cultural que buscan dar cuenta de la modernización de la ciudad. Sin duda alguna, el punto que une a estas posturas es la institucionalidad presente en el espacio público, el cual

muestra la diversidad de lugares que buscan reflejar en la urbe un pasado desde una visión de nación.

Es claro que la memoria en el espacio urbano evidencia lo que se desea recordar en la ciudad, más si está lleno de intenciones de mostrar un pasado común. Tanto la Avenida Paulista como la avenida El Dorado, contienen en los lugares esa intencionalidad de mostrar en lo público no solo la memoria sino la representación misma de la sociedad como ejes de tránsito obligado para los turistas, tanto nacionales como extranjeros, los recibe y los despide con unos significados del espacio urbano.

Referencias

- Bustamante, J. y Guglielmucci, A. (2010). Lugares de memoria en ruinas y patrimonialización de la muerte en Santiago y Bogotá. En *Revista Conservar Patrimonio*.
- Llano, F. (2014). Espacios olvidados, lugares diferenciados: Transformación social del espacio urbano en Bogotá (1850-1880). En *Revista Nodo*, Vol 9 pp. 70-82
- Niño, C.& Reina, S. (2012) La carrera de la modernidad: construcción de la carrera décima, Bogotá [1945-1960]. Instituto Distrital de Cultura y Turismo.
- Nora, P. (2008). *Los lugares de memoria*. Ediciones Trilce.
- Pérgolis, J. (2016) Imaginarios y representaciones: Bogotá 1950-2000. Forma urbana y vida cotidiana. Universidad Católica de Colombia. Bogotá D.C
- Pérgolis, J. (2019) *Ciudad, Memoria y Paisaje*. Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Arquitectura y Artes.
- Sbampato, L. (2019). Espaço urbano e cultura: a construção da Avenida Paulista como corredor cultural, Universidade de São Paulo, São Paulo. <http://celacc.ecc.usp.br/en/celacc-tcc/1666/de-talhe#:~:text=Resumo,espa%C3%A7os%20mais%20humanizados%20e%20inclusivos>.
- Santos, M. (2006). A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção / 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, (Coleção; 1).



- Segura, W. y Gamboa, L. (1992). El café en la economía brasileña 1850-1930. En *Revista Estudios*, 10, pp. 59-71. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6111167>
- Siqueira, L. S. (2019). Tombamentos e demolições na Avenida Paulista na década de 1980. *Revista CPC*, 14(28), 37-71. <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i28p37-71>
- Viegas, M. F. (2020). Linha Paulista do Metrô de São Paulo: reflexos da inserção urbana na arquitetura e no método construtivo das estações. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. doi:10.11606/D.16.2020.tde-19042021-101842. Recuperada em 2022-11-19, de www.teses.usp.br