

Anuario de Estudios Americanos, 72, 2
Sevilla (España), julio-diciembre, 2015, 487-513
ISSN: 0210-5810. DOI: 10.3989/aeamer.2015.2.04

Conformación y características de las alamedas y paseos en ciudades de Hispanoamérica/

Development and Characteristics of *Alamedas* and Walks in Cities of Latin America

Emilio José Luque Azcona

Universidad de Sevilla

Este artículo analiza las características de varias alamedas de ciudades de Hispanoamérica, especialmente durante las últimas décadas del siglo XVIII, en el contexto de las políticas urbanas aplicadas por los Borbones y la primera mitad del siglo XIX. En una primera parte del trabajo se tratan aspectos relacionados con la creación y las características físicas de estos espacios, todo ello en el marco de la configuración de una nueva concepción de ciudad como consecuencia de las ideas ilustradas. En la segunda se pone especial relieve en los usos cotidianos que el público que las frecuentaba hacía de ellos, tratando de encontrar paralelismo o diferencias entre ciudades de distintas regiones americanas.

PALABRAS CLAVE: Hispanoamérica; Urbanismo; Obras públicas; Alamedas; Vida cotidiana.

This article analyzes the main characteristics of several alamedas sited in different Latin American cities, especially during the last decades of the 18th century, when the new urban regulations were applied by the Bourbon monarchs, and the first half of the 19th century. Some aspects about the construction of these spaces and their physical characteristics are exposed in the first part of this article; paying special attention to the new concept of City resulted from the enlightened ideas. The second part of this text focuses on the public daily uses of these alamedas, paying special attention to the similarities and differences between these urban practices in different Latin American regions.

KEYWORDS: Latin America; Urbanism; Public works; *Alamedas*; Daily life.

Introducción

Las alamedas y paseos de ciudades de Hispanoamérica han centrado el interés de diferentes estudios, desarrollados principalmente desde disciplinas como las de la Historia del Urbanismo, la Historia de la Arquitectura y la Historia del Arte. En este artículo se analizan, desde una perspectiva histórica, diferentes aspectos relacionados con alamedas y paseos en la América española durante las últimas décadas del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX. Principalmente, los usos que los habitantes hicieron de estos espacios, tanto en el contexto de las políticas urbanas aplicadas por los Borbones como en las décadas posteriores, caracterizadas por profundos cambios en el panorama de la región, con el desarrollo de los procesos de independencia y la conformación de nuevas naciones.

Con todo ello pretendemos ver, por una parte, si hubo paralelismos o diferencias en los usos que los habitantes hicieron de estos espacios en diferentes regiones hispanoamericanas, con el objetivo de determinar en qué medida presentaron singularidades en el ámbito de lo local. También ver el efecto que sobre esos usos pudieron tener los procesos de ruptura con España durante las primeras décadas de vida de los nuevos Estado-Nación en los principales centros urbanos de la región, viendo si hubo o no continuidad en los rituales urbanos preexistentes.

Para la realización de esta investigación hemos consultado bibliografía que trata el tema de las alamedas hispanoamericanas desde un punto de vista general para la región, destacando en este sentido algunos trabajos, como el dirigido por Francisco Solano sobre *Historia Urbana de Iberoamérica*, publicado en 1992, o el del arquitecto Ramón Gutiérrez, sobre *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica* del año 1997. También algunos artículos específicos sobre determinadas alamedas que han sido publicados durante las últimas décadas, referidos a casos específicos como los de México,¹ Lima,² Buenos Aires,³ Querétaro,⁴ Córdoba del Tucumán⁵ o La Habana.⁶

1 Novo, 2005; Castro Morales, 2004.

2 Durán Montero, 1985, 171-182.

3 González, 1998; Sidy, 2013.

4 Morales Folguera, 1989.

5 Page, 2007.

6 Luque Azcona, 2009.

Por otra parte, ha sido de especial interés para nuestro estudio la consulta de las descripciones que sobre alamedas y paseos hicieron viajeros durante el período cronológico seleccionado como objeto de estudio, por plasmar en sus escritos las impresiones que estos espacios les despertaron y, en ocasiones, las formas que los habitantes de una determinada ciudad tenían a la hora de relacionarse en ellos. A lo largo de este trabajo haremos referencia a algunos de estos testimonios, como los que sobre la Alameda de México hizo fray Tomás Gage o, para fechas posteriores a la Independencia, Isidore Löwenstern o la escocesa Frances Erskine Inglis, conocida como la marquesa Calderón de la Barca. También descripciones de las alamedas y paseos de Lima, como las de Le Sieur Bachelier, o las de Francis Robert Jameson para La Habana o el británico Samuel Haigh para Santiago de Chile.

Por último, mencionar también el uso de fuentes documentales que arrojan alguna luz sobre la temática objetivo de estudio, tanto del Archivo General de Indias como del Archivo General de la Nación de México, relativas a la gestión y el uso de alamedas y paseos de ciudades como México, Mérida de Yucatán, La Habana o Santiago de Cuba.

Paseos y alamedas: su conformación en el marco de las políticas urbanas del reformismo borbónico

En la América española durante el siglo XVIII, tanto virreyes como intendentes estuvieron entre los principales impulsores de iniciativas similares a las aplicadas en esos momentos en centros urbanos de la Península, orientadas tanto al control de la población como a la recuperación del espacio público o la mejora de las infraestructuras, que se tradujeron en la división de las ciudades en cuarteles, el desarrollo de obras públicas o la aplicación de bandos de buen gobierno. Como consecuencia de ello, protagonizaron una mayor injerencia en decisiones inherentes al urbanismo, que hasta esos momentos habían sido potestad exclusiva de los cabildos, por lo que se generaron situaciones de conflicto a la hora de gestionar algunas de las medidas aprobadas.⁷

⁷ En casos como el de Lima, esta injerencia tuvo que admitirse de forma implícita por el cabildo, al contar con escasos medios técnicos y económicos para hacerse cargo de la ciudad. Esta situación se mantendría hasta comienzos del siglo XIX, momento para el que los cabildos recobrarían importancia política y representativa. Rivasplata, 2014, 271.

Para autores como Esteban Sánchez de Tagle, estas reformas implicaron elevados costes, enormes esfuerzos administrativos y un considerable desgaste político, tanto por la oposición del sistema burocrático del gobierno municipal y la existencia de expresas prohibiciones reales a algunas de las medidas adoptadas, como por la resistencia de entidades urbanas al pago de obligaciones y también por parte de los propios vecinos, en un contexto de desinterés general por mejorar. Para él, más que los monarcas, fueron los virreyes los verdaderos impulsores de estas iniciativas, que respondieron «al afán de boato de estos aristócratas déspotas», pudiéndose encontrar en ellas, aparte de un oculto o abierto afán fiscal, un deseo de «hermosear el prospecto público», otorgándole una apariencia que quisieron opulenta para la ciudad de su mandato.⁸

Si bien gran parte de las medidas aplicadas contribuyeron a un desarrollo comercial y urbano sin precedentes, es importante destacar que los resultados de estas políticas fueron muy desiguales, como ya han puesto de relieve algunos autores como Charles Walker, al analizar el impacto duradero de las reformas urbanas borbónicas.⁹ Para el caso específico de virreynatos como el de Nueva España algunos estudios han destacado los siguientes factores. Por una parte, la ausencia de una fuerza de ejecución de los reglamentos de policía, al no suponer las reformas la creación de nuevas estructuras administrativas ni la aplicación de medios financieros y humanos adicionales, lo que hacía que estos no tuvieran efecto alguno. En este sentido, Annick Lempérière destaca el hecho de que los jueces eran los encargados de investigar el incumplimiento de los reglamentos pero no recibían denuncias que les permitieran la aplicación de la ley.¹⁰ Por otro lado, estaba también la interminable y lenta cadena burocrática existente para la aprobación de las obras públicas y la oposición de algunos particulares que veían con ellas afectados sus intereses.¹¹ De hecho, es preciso tener en cuenta que los resultados de los bandos de buen gobierno no fueron siempre los esperados, puesto que «la regla general no fue fácilmente aceptada por la gran mayoría de la población, sobre todo en los niveles inferiores». Por último, destacar también el incremento de las tensiones sociales, originado como consecuencia del crecimiento de un sector margi-

8 Sánchez de Tagle, 2000, 11-19.

9 Walker, 2007.

10 Lempérière, 2013, 188-189 y 235.

11 Hernández Franyuti, 1997, 48.

nal que vivía a expensas de la sociedad y que contribuyó al aumento de los índices de criminalidad.¹²

Dentro del amplio abanico de medidas mencionadas, la construcción o remozamiento de paseos y alamedas tuvo, en cambio, un destacado desarrollo durante las últimas décadas del siglo XVIII en numerosas ciudades americanas. En líneas generales, el término alameda se utilizó en los territorios americanos indistintamente con el de paseo, para referirse a espacios públicos destinados al esparcimiento y el recreo.¹³ Constituyeron, junto a los botánicos, los jardines públicos más relevantes, por lo general con mayores dimensiones y simplicidad espacial y formal con relación a los diseños europeos.¹⁴

Las alamedas no fueron estructuras previstas en la normativa urbanística colonial. La de la ciudad de México, definida por Francisco Solano como «el primer parque público de una ciudad ibérica», se construyó en la década de 1590 durante el gobierno del virrey Luis de Velasco. Al igual que la de los Descalzos de Lima, de inicios del siglo XVII, fue anterior a los dos ejemplos franceses que se consideran como precursores de los jardines públicos de occidente: el Jardín des Plantes de 1635 y la conversión en jardín público de las Tullerías en 1666.¹⁵ Desde el punto de vista morfológico, la Alameda de México se configuró como «un espacio concentrado», al tratarse de un parque de gran tamaño, siendo sus comienzos de gran dificultad, al tener las autoridades que cercarla para evitar que los animales pastaran en ella, los daños ocasionados a árboles y el robo de tierras.¹⁶ Las restantes, por lo general, se conformarían como «espacios lineales» plantados de álamos y otros tipos de árboles.¹⁷

La de Lima de los Descalzos se construyó en el barrio de San Lázaro, junto al río Rímac, por orden del marqués de Montesclaros, virrey del Perú entre 1607 y 1615, con la intención, según expuso en un escrito de abril de 1611 dirigido al monarca, de imitar «la que V.M. se sirvió hubiera desde Nuestra Señora del Prado a Valladolid», y de contribuir a la diversión de los habitantes de la ciudad.¹⁸ Como sucedió en otras ciudades hispanoamericanas, este paseo se conformó en un camino que comunicaba el núcleo urbano

12 Escobedo Mansilla, 1995, 481.

13 Arango, 2013, 13.

14 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 11

15 Citado por Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 13.

16 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 13.

17 Valdez Vargas, 2007, 6.

18 Durán Montero, 1985, 172.

con un convento franciscano construido a las afueras, siendo este el caso también de la alameda Vieja de Bogotá o la de las Delicias de Santiago de Chile.¹⁹ Trazada por Cristóbal Gómez, la de los Descalzos contaba con más de 500 metros de longitud, siete calles conformadas por ocho hileras de árboles, siendo las dos centrales de mayor anchura, y tres fuentes de piedra que tomaban agua del río, asemejándose con ello desde el punto de vista formal a la alameda de Hércules de Sevilla.²⁰ Dos años después de su construcción, en 1613, ya presentaba muestras de abandono, por lo que tuvo que ser reforestada.²¹ Las denuncias por su estado de dejadez se repetirían en las siguientes décadas, poniendo de relieve la realizada hacia 1637 que los árboles se arrancaban y secaban y que las fuentes se deterioraban.²²

Fue el siglo XVIII, y especialmente durante su segunda mitad, cuando se conformaron numerosas alamedas y paseos en ciudades de diferentes puntos de la América española. En este sentido, autoras como Silvia Arango destacan la simultaneidad cronológica en la construcción de varios de estos paseos durante la década de 1770.²³ En esos momentos, la forma de intervenir los espacios abiertos con la creación de espacios ajardinados, implicaba «la adopción de planteamientos de la Ilustración que concebían la inclusión de la naturaleza domesticada en la ciudad como una parte importante por los efectos higiénicos y salubres, pero también como espacios de gozo y disfrute sensorial».²⁴ Junto a este acercamiento a la naturaleza, las alamedas sirvieron también como escenarios para la localización de programas iconográficos que buscaban, entre otras cosas, «dignificar los ámbitos abiertos»²⁵ y reforzar la imagen de la monarquía, con esculturas de figuras mitológicas o de reyes concretos, destacando, en este sentido, casos como el del paseo de Extramuros de la ciudad de La Habana, al que nos referiremos más adelante.²⁶ Como menciona Ramón Gutiérrez, la construc-

19 Arango, 2013, 12.

20 Durán Montero, 1985, 181.

21 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 15.

22 Durán Montero, 1985, 178.

23 Arango, 2013, 14.

24 Valdez Vargas, 2007, 7.

25 Gutiérrez, 1997, 229.

26 En 1794 un jurado aprobó la «Memoria sobre las estatuas que debían levantarse en el paseo extramuros de la ciudad de La Habana a Cristóbal Colón, Carlos III y Martín Calvo». El traslado de la segunda estatua se produciría en 1802 (Álvarez Cuartero, 2000, 124), informando al año siguiente el gobernador de La Habana, marqués de Someruelos, a don Pedro Cevallos, mediante un ejemplar impreso del papel periódico del 24, de la erección de la estatua de don Carlos III en aquella ciudad. Archivo General de Indias (AGI), Estado, 2, n.º 37. Gobernador de La Habana sobre la erección de la estatua de Carlos III. 26 de noviembre de 1803.

ción de avenidas rodeadas de forma simétrica por arboledas o glorietas y circundadas por rejas con jarrones y estatuas, mostraba ya una nueva manera de concebir «la inserción del paisaje» para las décadas finales del siglo XVIII.²⁷

Por otro lado, la localización en esos momentos también de paseos a las afueras de las ciudades, ponía de manifiesto la «intención higienista» de «exponerse a los aires frescos»,²⁸ plasmándose la idea de cinturón paisajístico en al menos el trazado de dos nuevas fundaciones de ese período: el de Nueva Guatemala, realizado por el ingeniero militar Diez Navarro (1776), que incorpora un paseo de circunvalación con hemiciclos, en consonancia con las calles que eran tangenciales a la plaza; y el de San Ramón de la Nueva Orán (1795), en el que la forestación externa se prolonga hacia los caminos y la plaza.²⁹

Otro elemento fundamental en las alamedas lo constituirá el agua, introducido para el abastecimiento de la población, el riego de árboles y plantas, y como elemento decorativo a través de fuentes, estanques y acequias. En este sentido, tanto la creación como la difusión de las alamedas en la España Moderna corrió paralela a la ampliación de la explotación de los recursos de abastecimiento de agua potable y saneamiento de espacios de aguas muertas, con casos muy significativos como el de la alameda de Hércules de Sevilla.³⁰

Entre las intervenciones desarrolladas durante las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX en la capital del virreinato de Nueva España, destacan algunas como la reforma de la Alameda, llevada a cabo durante el gobierno del virrey Antonio María de Bucareli y Ursua, poco después de que su antecesor, el virrey Carlos de Croix, ordenara su ampliación mediante la incorporación de las plazuelas de Santa Isabel y San Diego, concretamente en 1770. El proyecto de reforma se atribuyó al capitán de infantería de Flandes Alejandro Darcourt, obteniéndose un nuevo trazado resultante conformado por calles diagonales y cinco fuentes que decoraban la trama inscrita en un rectángulo. Los últimos virreyes contribuyeron a su forestación, que a fines de siglo contaba con unos dos mil fresnos, álamos y sauces.³¹

27 Gutiérrez, 1997, 228.

28 Arango, 2013, 14.

29 Gutiérrez, 1997, 228.

30 Al respecto véase también Albaronedo Freire, 1998, Fernández Chaves, 2007 y 2011.

31 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 13.

El mismo virrey durante su gestión impulsó la construcción del paseo Bucareli que, continuando la Alameda, llegaba hasta el coliseo o plaza de toros. Conocido también con el nombre de paseo Nuevo, alcanzó una longitud de 1.181 varas (987,20 metros) y contó con cuatro hileras de árboles y tres carriles, los laterales para peatones y el central para coches y jinetes. Su localización en una zona pantanosa hizo que no fuera muy frecuentado, a pesar de las intervenciones desarrolladas en la zona por los virreyes Bernardo de Gálvez y Madrid (1785-1786) y Miguel José de Azanza (1798-1800), prolongándolo el último en un tramo que se conoció como paseo de Azanza o calzada de La Piedad.³² Otro virrey que junto a Bucareli destacó también en este punto fue Juan Vicente de Güemes Pacheco, segundo conde de Revillagigedo (1789-1794), al construirse bajo su mandato el paseo La Viga, concretamente en 1790, que discurría paralelo a la Acequia Real.³³

Junto a los virreyes hubo intendentes que se preocuparon también por impulsar la construcción de paseos y alamedas en otras ciudades del virreinato novohispano. En este sentido, en ciudades como Guadalajara destacaron algunos con dotes administrativas y espíritu emprendedor, caso de Jacobo de Ugarte y Loyola (1791-1798), que entre otras medidas, estableció reglamentos para la policía y propios y arbitrios y se ocupó del arreglo de las calles, mercados, hospitales y cementerio.³⁴ Algunos de sus sucesores continuaron esta tarea, ya fuera impulsando iniciativas relacionadas con la alameda, calles, desagües, jardines, fuentes y baños, entre ellos José Fernando Abascal y Souza (1800-1804), o proponiendo la creación de alcaldes de cuartel y de barrios con el objetivo de acabar con los desórdenes y la inseguridad que caracterizaban a la ciudad, como hizo el intendente Roque Abarca (1805-1811) en 1807.³⁵ Como consecuencia de las medidas impulsadas durante el período analizado se produjeron importantes avances en materia de obras públicas, encontrándose entre ellas tanto la construcción del puente de las Damas y una alameda, como el empedrado de calles o la ampliación del paseo Nuevo en 1808.³⁶

Otros casos de interés son el de Veracruz, ciudad para la que Manuel Agustín Mascaró proyectó en 1800 un ensanche delimitado con plazas

32 *Ibidem*, 15.

33 *Ibidem*, 16-17.

34 Navarro García, 2009, 152.

35 *Ibidem*, 68 y 70; Medel, 1992, 375.

36 Medel, 1992, 377-378.

circulares y paseos arbolados que prolongaban las calles principales hacia las afueras;³⁷ o el de Mérida de Yucatán, cuyo intendente Lucas de Gálvez (1789-1792) dotó a esa ciudad de alumbrado público y de una alameda que, conocida con el nombre de «Las Niñas Bonitas», constaba de tres calles con bancos y diecisiete grandes farolas, al tiempo que arregló cuatro salidas de la ciudad para el paseo en coche.³⁸ Desde 1795 a principios del siglo XIX, tanto en Monterrey como en Chihuahua se pavimentaron sus calles y se construyeron también alamedas públicas.³⁹ En Querétaro fue el cabildo el que impulsó la construcción de una alameda para recreo de los habitantes en 1797.⁴⁰

Durante los momentos más convulsos experimentados durante el proceso revolucionario de independencia de Nueva España, el desarrollo de obras públicas se vio ralentizado. Algunos centros urbanos, como el de Campeche, tendrían que esperar algún tiempo para contar también con su correspondiente alameda. En su caso sería construida por la iniciativa del jefe político y comandante militar de la plaza, Francisco de Paula Toro, en 1830, con un programa iconográfico especialmente peculiar, al incorporar dos estatuas de perros que parece que representaban a los de la esposa del comandante, y una escultura de yeso y madera de la india Mosquita con plumas y flechas.⁴¹

En las principales ciudades de las islas del Caribe también se construyeron importantes paseos y alamedas a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, principalmente en La Habana, aunque también en localidades pequeñas y periféricas, como fue el caso de la fronteriza con las colonias francesas en La Española llamada Daxabón, que incorporó un proyecto de doble hilera de árboles para reforzar la trama de calles.⁴² En lo que respecta a la capital cubana, durante la gestión de Felipe de Fondesviela y Ondeano, marqués de la Torre, se construyó entre 1771 y 1776 el paseo o alameda de Paula, consistente en un terraplén ornamentado con faroles y bancas que transcurría a lo largo de la bahía. También el paseo Nuevo del Gobernador o de Extramuros, concretamente en 1772, a unos 200 metros

37 Gutiérrez, 1997, 228; Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 17.

38 Navarro García, 2009, 107; Medel, 1992, 381.

39 Medel, 1992, 388.

40 Morales Folguera, 1989. Este autor publica en este artículo los planos de la alameda de Querétaro, que se encuentran en el Archivo General de México.

41 Page, 2007, 128.

42 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 17.

de la muralla con una longitud superior a un kilómetro desde la Puerta de la Tierra hasta el fuerte de La Punta.⁴³

Las obras del paseo Nuevo continuaron bajo el gobierno del capitán General de Cuba Diego José Navarro, al tiempo que en la ciudad se desarrollaban otras obras públicas, que incluían el enmaderado de varias calles.⁴⁴ La cercanía del paseo Nuevo a la costa favorecía que en sus inmediaciones se produjeran actividades de tráfico ilícito, aspecto que pusieron de relieve denuncias como la realizada por el intendente interino de la ciudad el 15 de noviembre de 1805, relativa a la aprehensión de seis fardos de géneros de contrabando.⁴⁵ Santiago de Cuba también contó con una alameda, de la cual se conserva un plano en el Archivo General de Indias que muestra su localización también en las cercanías del núcleo urbano.⁴⁶

En la Nueva Granada, las políticas orientadas a la organización y el saneamiento del espacio urbano se centraron principalmente en Santa Fe, la capital, y Cartagena, primera plaza fuerte del imperio en América, segunda ciudad y principal puerto marítimo del virreinato.⁴⁷ No obstante, lo cierto es que la construcción de alamedas y paseos no alcanzó aquí los niveles de otras regiones hispanoamericanas como la novohispana. Santa Fe contó inicialmente con una alameda, surgida probablemente a partir del camino que conectaba la ciudad con el convento franciscano de San Diego, a la que se sumaría a fines del siglo XVIII la alameda Nueva, tal como refleja el plano de Bogotá y sus alrededores del año 1797.⁴⁸ Parece que, al menos para principios de la década de 1780, la ciudad no contaba con destacados paseos, contribuyendo este hecho, junto con la falta de bailes y tertulias, a que un viajero anónimo concluyese que en ella no había ningún tipo de diversiones.⁴⁹

En Cartagena, en cambio, como comentaremos posteriormente al hablar de los usos de estos espacios, sí hubo paseos con mucha concurrencia

43 *Idem.*

44 AGI, Cuba, 1242, f. 800-834. Correspondencia del capitán general de Cuba, Diego José Navarro.

45 AGI, Ultramar, 19, n.º 32. Extracto de consulta del Consejo de Indias, en vista de una carta del intendente interino de La Habana, de 15 de noviembre de 1805, en que dio cuenta de los autos seguidos por la aprehensión de seis fardos de géneros de contrabando, que hizo el cabo de rentas, Nicolás Hernández, en la playa inmediata a la alameda. 7 de noviembre de 1808.

46 AGI, MP-Santo Domingo, 568. Plano de la alameda que en la ciudad de Santiago de Cuba se halla situada al sureste de ella, en una de sus salidas, a distancia de diez varas de la última casa, en el llano de Bocagüeca... 31 de diciembre de 1792.

47 Alzate Echeverri, 2007, 44.

48 Arango, 2013, 12-14.

49 Acevedo, 1964, 222.

de público. Otras ciudades en las que se construyeron paseos en fechas avanzadas del siglo XVIII fueron Caracas y Quito. En la primera, fue el capitán general de Venezuela, Manuel González y Torres de Navarra (1782-1786), el que promovió la construcción de una alameda llamada «de la Trinidad», con un auto del año 1784, «para diversión y desahogo de los vecinos», en su deseo de convertir a ese centro urbano en una ciudad ilustrada. Para ello no dudó en enfrentarse a los miembros del cabildo, que veían con recelo su intromisión en un asunto que hasta la fecha había sido de su competencia y pusieron objeciones a algunas de sus propuestas, como la relativa a la aducción de agua para su riego, consistente en construir las fuentes y realizar las reparaciones necesarias a la cañería maestra antes de que se construyeran las tuberías para el suministro del agua.⁵⁰ En Quito, si bien la construcción de su alameda se inició en 1746 por iniciativa del corregidor Maldonado, sus obras se extendieron hasta las vísperas de la Independencia, por lo que hubo en la ciudad una falta de paseos y zonas ajardinadas, teniendo sus habitantes que «trajinar» en sus cuatro plazas.⁵¹

En el virreinato del Perú también encontramos, como sucede con Nueva España, virreyes que impulsaron durante la segunda mitad del siglo XVIII la creación de paseos y alamedas en la capital. En este sentido, destaca la figura del virrey Manuel de Amat y Junient (1761-1776), que influido por las ideas de la Ilustración contribuyó al embellecimiento de Lima con una serie de actuaciones en el sector San Lázaro, consistentes en la remodelación de la alameda de los Descalzos, la construcción del paseo de Aguas y de la plaza de toros de Acho. Para el acceso a esta última construyó la alameda de Acho, también llamada alameda Nueva para diferenciarla de la anterior, con tres calles delimitadas por sauces, la central para carruajes y las laterales para peatones.⁵² Como consecuencia de las actuaciones realizadas en la de los Descalzos, la misma presentaba un aspecto mucho más atractivo que el que había tenido con anterioridad, destacando una descripción dialogada del Perú de fines de siglo protagonizada por un chapetón y un peruano, que tenía «seis espaciosas calles de frondosas arboledas de naranjos, limoneros, álamos, sauces y cipreses en bien dispuesta simetría» que proporcionaban cinco paseos, los tres del medio y colaterales para la ruta de las calesas, coches y carrozas y las dos de los semicentros para la gente de a pie, destacando también los pilones para depositar

50 Blondet Serfaty, 2008, 70-72.

51 Lucena Salmoral, 1994, 148-149.

52 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 15.

las aguas «que se invierten en el riego de árboles y paseo, y así mismo cinco fuentes, con bien concertadas distancias...».⁵³

En cuanto al paseo de Aguas, localizado al este de la alameda de los Descalzos e inaugurado en 1772, recibió inicialmente el nombre «de la Carbona». Desde los primeros momentos hubo problemas con el abastecimiento de agua, que se realizaba a través de una antigua acequia que corría a lo largo del extremo norte del barrio de San Lázaro. El proyecto, que contaba con una caída de agua desde un segundo nivel del arco central hasta la fuente, tuvo una fuerte oposición por parte de los vecinos, al afectarse con ello al riego de chacras y huertas, por lo que quedó inconcluso.⁵⁴

Otro virrey que con anterioridad realizó intervenciones en este sentido fue el marqués de Villagarcía (1736-1745), concretamente la construcción de la alameda de Las Cabezas (1742), también en el barrio de San Lázaro y paralela al río Rímac, desde las cercanías del puente de Piedra hasta la antigua calle de Camaroneros, que llevaba hasta la iglesia de Las Cabezas.⁵⁵ En 1797, bajo el gobierno del virrey Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno, se trazaría la alameda del Callao, con espacios tanto para carruajes como para paseantes, procediéndose a su inauguración en el año 1800, si bien para entonces las obras estaban todavía inconclusas.⁵⁶ Décadas más tarde, hacia 1860, se encontraba muy descuidada, haciéndose trabajos para su recuperación entre los años 1868 y 1872.⁵⁷ Otro ejemplo de interés para la región lo conforma el proyecto para la alameda de Huamanga de 1806, llamada paseo Nuevo en el campo de Santa Clara o plaza de los Reyes, compuesta por una calle central con cuatro hileras de árboles en torno a un camino central.⁵⁸

En Chile, las cañadas, alamedas y paseos se conformaron no sólo en los núcleos urbanos de mayor jerarquía, como Santiago, también en otros menores como La Serena, San Felipe el Real, San Fernando o Santa Rosa de Los Andes. El más antiguo de los paseos de Santiago fue el de la Cañada, llamado con posterioridad de Las Delicias o ya en el período republicano Alameda. Flanqueado por importantes conventos como el de San Francisco, en 1762 se plantaron en el mismo sauces a lo largo de tres calles,

53 Durán Montero, 1985, 176-177.

54 Bonilla di Tolla, 2009, 166.

55 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 15.

56 Cantuarias Acosta, 1998, 114.

57 *Ibidem*, 122.

58 Page, 2007, 127.

sufriendo varias modificaciones posteriores. Junto a este paseo, la ciudad contó también con el paseo del Marqués de Obando, de 1745, la alameda de San Pablo de 1775 y el paseo del Tajamar, del año 1792. Este último, localizado junto al río Mapocho, se convirtió en el más famoso y concurrido paseo de la ciudad.⁵⁹ El inglés Samuel Haigh lo describía en 1817 como «un camino ancho y recto de una milla de largo, que tiene de trecho en trecho escaños de piedra y que a ambos lados del camino están sombreados por árboles siempre verdes...».⁶⁰

En el Río de la Plata, su principal núcleo urbano no contaba para mediados del siglo XVIII con un paseo para sus habitantes, siendo en 1767 cuando el gobernador Bucareli inició los trabajos para la conformación de uno en la costa. Algunas diferencias entre el mencionado gobernador y los regidores dificultaron su materialización.⁶¹ La idea la retomaría el virrey Vértiz a partir de 1776, plantando sauces y ombúes con el objetivo de conformar un espacio acorde con el rango de capital virreinal obtenido ese mismo año.⁶² No obstante, la proximidad con el río y la presencia de árboles no disimularía el pobre marco arquitectónico de los «fondos» de los edificios que daban sobre la barranca.⁶³ Otras ciudades de la región fueron con los años incorporando también alamedas y paseos en sus respectivos paisajes urbanos, como Córdoba, Tucumán, Catamarca o Mendoza, esta última en 1808.⁶⁴

Puede comprobarse, por tanto, que frente a otro tipo de iniciativas aplicadas en los centros urbanos de la América española en el marco del reformismo ilustrado, la construcción de alamedas y paseos sí tuvo un alcance destacado, especialmente durante las últimas décadas del siglo XVIII y en los principales centros urbanos de virreinos como el novohispano. Si bien México y Lima contaban ya con espacios de este tipo desde fechas muy tempranas, fue también en dicho período cuando sus alamedas experimentaron importantes reformas que mejoraron sus infraestructuras,

59 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 18.

60 Guarda, 1997, 226.

61 Bucareli justificaba la construcción de la alameda para «la creación de un espacio apto para la recreación controlada de todos los sectores de la sociedad, que a su vez eliminase los espacios propicios para esconder “delitos” e “inmundicias”, el acondicionamiento de la bajada del río para el uso de la artillería en caso de ataque y la disposición de un camino directo desde el Riachuelo hacia la plaza», al tiempo que los regidores se oponían con el objetivo de «manejar los propios de la ciudad de acuerdo a sus designios». Sidy, 2013, 233.

62 Vidaurreta, 1992, 686-687.

63 Gutiérrez, 1997, 228.

64 Page, 2007, 128.

al tiempo que se iban conformando nuevos paseos. En las dos ciudades fueron los virreyes los principales impulsores de este tipo de iniciativas, al tiempo que en las de rango intermedio o menor fueron intendentes o gobernadores los que, con mayor o menor apoyo de los cabildos, llevaron adelante este tipo de emprendimientos, que se sucedieron hasta fechas próximas a las independencias.

En Nueva Granada y el Río de la Plata el fenómeno de las alamedas y paseos parece que tuvo una menor trascendencia que en los anteriores virreinos, aunque también se convirtieron en espacios singulares, especialmente en sus respectivas capitales, Santa Fe y Buenos Aires. No hay duda de que el peso de lo urbano era menor en estas dos regiones que en las anteriores, por lo que es comprensible esta diferencia. En el ámbito insular del Caribe destaca el caso de La Habana, ciudad que como hemos visto contó con relevantes y ornamentados paseos.⁶⁵

Tras la consolidación de las independencias durante las primeras décadas del siglo XIX, el contexto económico no propiciaría grandes cambios en el aspecto físico de los centros urbanos de la región.⁶⁶ Por ello, los procesos de construcción y remozamiento de paseos y alamedas se ralentizaron, sufriendo algunas incluso, como la del Callao, períodos de abandono.

Control social y usos de los espacios

Las alamedas y paseos tuvieron una importancia destacada como espacios de sociabilidad en la América española, contribuyendo a la jerarquización del ocio y mostrando, como pocos, tanto las relaciones de poder existentes como los mecanismos para la transgresión imperantes, en un contexto de interés por parte de las autoridades por controlar el espacio urbano, ocupado de forma cotidiana por sectores populares. En regiones como la novohispana durante la segunda mitad del siglo XVIII, se producía también un «relajamiento de las costumbres» en todos los niveles de la sociedad, como consecuencia del afrancesamiento de los estratos superio-

65 Algunos de ellos continuaron remozándose a lo largo del siglo XIX, especialmente durante la década de 1880, todavía bajo control español, convirtiéndose el paseo de Extramuros en la alameda de Isabel II una vez derribadas las murallas, ornamentándose para ello con fuentes y estatuas. Arango, 2013, 13-14. De esos momentos data también la construcción del paseo de la Princesa de San Juan de Puerto Rico, bautizado así por haberse inaugurado el día del cumpleaños de la Princesa de Asturias, concretamente el 20 de diciembre de 1884. *Ibidem*, 14.

66 Romero, 1986, 173.

res y por la «reestructuración y afianzamiento de una cultura popular urbana, provocados por el crecimiento de la población y por las transformaciones económicas».⁶⁷

La relevancia de estos espacios fue objeto de atención por parte de artistas que los representaron en grabados y biombos, destacando en ellos principalmente la presencia de caballeros y damas que disfrutaban de su tiempo libre, paseando en carros o barcas y haciendo gala de su prestigio y poder.⁶⁸ En líneas generales, las descripciones sobre aspectos sociológicos de alamedas y paseos, tanto de la Península como de la América española, destacan el uso que de ellos hacían los miembros más destacados de la sociedad, si bien, diferentes testimonios reflejan también la presencia en ellos de otros sectores menos privilegiados, que incluían también a vendedores ambulantes y ociosos.

En el caso de Madrid, para el siglo XVI algunos testimonios mencionaban que en el Prado de San Jerónimo había «muchas buenas músicas, sin daños, perjuicios y deshonestidades, por el buen cuidado y diligencia de los alcaldes de la Corte».⁶⁹ Para mediados del siglo XVII las características de la zona parecen haber cambiado. Dos descripciones del período coinciden en apuntar «que las señoras y mujeres de bien» no solían frecuentar los paseos, exponiendo Antonio de Brunel que cuando lo hacían, llevaban «las cortinas de las carrozas corridas», y Madame d'Aulnoy que las damas que lo hacían no eran de las más respetables, llamándole la atención que los caballeros acudieran «medio desnudos cuando es verano».⁷⁰ Para fechas muy posteriores, con el reinado de Carlos III, el proyecto de remodelación del Prado de San Jerónimo, concebido como un escenario en el que se conjugaban la vegetación, el agua y la escultura junto «con la tradición aplicada a la Historia», se realizaría orientado a los sectores acomodados, incluyendo la clase media, al tiempo que «vagos y charlatanes» continuarían teniendo como uno de sus principales lugares de encuentro la Puerta del Sol.⁷¹

Centrándonos en el ámbito hispanoamericano, Celso Valdez Vargas, al referirse a los usos y funciones de los espacios abiertos urbanos menciona

67 Viqueira Albán, 1987, 15 y 17.

68 Algunos de los casos más significativos en este sentido son, para casos como el de México, los de *El plano del Conde de Moctezuma*, del Museo Nacional de Historia de México, en el que se destacan sus fuentes; el del *Palacio de los Virreyes y la Alameda* del siglo XVII o el del *Paseo de la Viga* del siglo XVIII. Baena Zapatero, 2007, 441-449.

69 Jiménez Garnica, 2002, 160.

70 *Ibidem*, 165.

71 *Ibidem*, 177 y 183.

que en la primera fase de «plazas y plazuelas» se produjo ya una confrontación entre la «voluntad ordenadora oficial y los diversos sectores sociales, particularmente los populares», al apropiarse estos últimos de dichos espacios para usos distintos a los prescritos «como expresión de una lucha por la permanencia en el espacio urbano y la realización de diversas actividades lúdicas y de subsistencia». Como consecuencia de ello, las estructuras de poder intervinieron sobre el espacio urbano durante el siglo XVIII, regularizando las actividades que sobre el mismo se desarrollaban, en muchos casos «en contra de los numerosos sectores populares que los ocupaban cotidianamente». ⁷² Entre ellas se encontraban las diversiones callejeras, que sufrieron ataques e importantes trabas, por lo que en muchos casos pasaron a refugiarse en el interior de las casas y de las vecindades, salvo en los paseos, que fueron promovidos y alentados durante el período. ⁷³

En líneas generales, los principales paseos urbanos se conformaron en una especie de islas en las que los grupos de poder de sociedades como la novohispana o la peruana, se encontraban a gusto, al no ver en ellos de manera tan evidente lo que catalogaban como «intolerables excesos de la plebe» y «un continuo e interminable desorden». ⁷⁴ En descripciones tempranas sobre la Alameda de México, como la del fraile inglés Tomas Gage del año 1625, se destaca el hecho de que los «galanes de la ciudad se van a divertir todos los días, sobre las cuatro de la tarde, unos a caballo y otros en coche», llevando consigo unos «una docena de esclavos africanos y otros con un séquito menos, pero todos los llevan con libreas muy costosas, y van cubiertos de randas, flecos, trenzas y moños de seda, plata y oro, con medias de seda, rosas en los zapatos y con el inseparable espadín al lado». Con relación a las señoras, menciona que iban «también seguidas de sus lindas esclavas que andan al lado de la carroza» espléndidamente ataviadas. ⁷⁵

Para fechas muy posteriores, el *Informe sobre pulperías y tabernas* de México de 1784 nos arroja algunas pistas sobre los usos por entonces existentes de la Alameda. Según se menciona, acudían a ella unas cinco mil personas, entre ellas miembros de la élite y las autoridades, destacando los «moralistas ilustrados» sus condiciones saludables y apartadas de las «diversiones pecaminosas». ⁷⁶ Un clima parecido se vivía años después en

⁷² Valdez Vargas, 2007, 4-5.

⁷³ Viqueira Albán, 1987, 138, 161 y 228.

⁷⁴ *Ibidem*, 1987, 138.

⁷⁵ Castro Morales, 2004, 40.

⁷⁶ Viqueira Albán, 1987, 230.

este emblemático espacio, describiendo un testimonio de 1806 como «el paseo más considerable y de asistencia casi precisa era el de la Alameda los días domingo», por la «multitud de coches, la diversidad de sus colores y estructura, el aseo del traje, los sujetos ilustres que concurren, las finuras de las damas que lo hermocean».⁷⁷

En la otra gran capital virreinal, Lima, la alameda de los Descalzos servía desde el XVII como «regularizado y habitual circuito de los coches de caballos de la mejor sociedad virreinal», uniéndose a fines del siglo XVIII el ya mencionado paseo del Agua.⁷⁸ A inicios del siglo XVIII, Sieur Bachelier destacaba el hecho de que en la alameda de Lima «los amantes cortejan a sus enamoradas, y tienen a su honra seguirlas a pie, apoyados sobre las portezuelas de sus coches».⁷⁹ En una «Descripción del Perú» anónima, fechada hacia 1780, se menciona que Lima contaba para esos momentos con mil quinientos coches, tres mil calesas y «más de siete mil caballos de regalo para los paseos de sus naturales que son muy frecuentes, que en lo vistoso de sus aderezos y ligereza, no tienen comparación y tienen vicio en mantenerlos muy lozanos».⁸⁰

Las alamedas y paseos presentaban, no obstante, algunos inconvenientes para sus usuarios más refinados. En el caso de la Alameda de México destacaba tanto el olor no siempre agradable de los puestos de comida, como la presencia de personas desnudas y sucias que en los días de fiesta permanecían hasta el amanecer participando en «festejos de dudosa moralidad», teniendo que establecer por ello las autoridades varias medidas y restricciones. Entre ellas, la presencia de guardias y patrullas, la prohibición del acceso a la misma de «mendigos, descalzos, desnudos o indecentes»,⁸¹ creándose incluso la tabla de órdenes para el uso de los paseos de la Alameda y Bucareli de principios del siglo XIX.⁸² En alamedas como la de México se prohibieron también los juegos de pelota, barra y rayuela, por considerarse como «excesos que son perjudiciales en estos parajes».⁸³

⁷⁷ *Ibidem*, 21.

⁷⁸ Recio Mir, 2013, 519.

⁷⁹ Romero, 1986, 89.

⁸⁰ Acevedo, 1964, 243.

⁸¹ Viqueira Albán, 1987, 230.

⁸² Valdez Vargas, 2007, 7.

⁸³ Archivo General de la Nación de México (AGN), Ayuntamientos, años 1809-1812, vol. 4, exp. 1, f. 13-15. Expediente formado sobre el remate de la conservación de alameda y paseos de esa capital.

En relación con las formas en las que se hacía el paseo, autores como Álvaro Recio Mir han destacado la importancia adquirida desde el siglo XVI y especialmente a lo largo del XVIII, por el paseo de coches en diferentes ciudades de la España peninsular y americana, al convertirse en medios esenciales de sociabilidad y galanteo.⁸⁴ No nos compete profundizar por ello en esta temática, pero sí resulta preciso incluir varios testimonios que tratan este aspecto para ver en qué medida los usos de las alamedas y paseos fueron homogéneos o no en diferentes ciudades de la América española.

En el apartado anterior hemos mencionado varios de estos espacios que incluían en su diseño lugares separados para carruajes y peatones. No obstante, en algunas ciudades el asistir al paseo a pie estaba mal visto para los miembros de la alta sociedad, sobre todo para las damas, especialmente en aquellas en las que el protocolo era más rígido. Un ejemplo en este sentido fue la alameda de los Descalzos de Lima, afirmando para fechas tempranas a su inauguración el cronista F. Buenaventura de Salinas y Córdoba, que las señoras acudían a ella en carrozas, exagerando posiblemente su número al decir que en más de cuatrocientas, desde las que mantenían conversaciones con los caballeros «como si se tratara de un balcón en medio de un ambiente grato y fresco».⁸⁵ Para fines del siglo XVIII, el *Mercurio Peruano* destacaba un prejuicio que embarazaba «algún tanto» el agradable espectáculo ofrecido por el paseo. Concretamente, «aquella precisión de mantenerse en calesa mirándose la cara unos a otros, y la costumbre de no poder presentarse a pie, sin chocar con los principios contrarios de la opinión (etiqueta)».⁸⁶ A inicios del siglo XIX, otro testimonio, en este caso del inglés William Bennet Stevenson, describía como «el rico va en su calesa con una mula de tiro; el noble en su coche tirado por dos mulas; el título de Castilla en su coche jalado por cuatro, y el virrey acude en su carroza o coche tirado por seis mulas», exponiendo también que los caballeros iban por costumbre solos a caballo.⁸⁷

En otras ciudades la presencia de coches era importante, pero el protocolo variaba, como destaca Francis Robert Jameson para el paseo Extramuros de La Habana en la década de 1820, al exponer que los domingos en

84 Recio Mir, 2012 (13-37) y 2013 (515-531).

85 Durán Montero, 1985, 176.

86 Cantuarias Acosta, 1998, 114.

87 *Ibidem*, 115. Para ese autor, el viajero confundió nobles con oidores, por eso la confusión entre «nobles» y «títulos de Castilla», 116.

los que no había corrida de toros se encontraba lleno de «las alegres volantas» y paseantes, siendo la costumbre retirar el toldo o cubierta de los carruajes que protegía a los viajeros del sol y la lluvia, ofreciendo «las hermosas cubanas... a la multitud el espectáculo de sus personas sentadas en estos tronos giratorios».⁸⁸ En otras, como Quito o Santiago de Chile, en algunos de sus paseos la presencia de coches era menos relevante. En la primera, un testimonio del siglo XVIII afirmaba que las carrozas y calesas eran poco utilizadas en el único paseo que había para ello, «saliendo por San Blas y Sta. Prisca al Ejido», al preferir los hombres pasearse a caballo «o mulas de buen paso, y las señoras a pie o a lo más en silla de mano muy elegantes».⁸⁹ Sobre la ciudad de Santiago sabemos por el testimonio del ya citado Samuel Haigh del año 1817, que en los días de fiesta «las niñas van al Tajamar muy elegantes, en sus calesas arrastradas por una mula», al tiempo que numerosos peatones se paseaban sobre la muralla del Tajamar, «que es con mucho el paseo más agradable de Santiago».⁹⁰

En líneas generales, lo habitual era que el momento principal del paseo tuviese lugar durante la tarde, siendo la noche en cambio el propicio para la realización de actividades poco lícitas.⁹¹ En México, según aparece en el expediente formado sobre el remate de la conservación de la Alameda y paseos para los años 1809 a 1812, el horario de cierre de las puertas de la primera debía producirse «a la oración de la noche» y su apertura a las seis de la mañana, con el objetivo de evitar desórdenes.⁹² En Mérida de Yucatán, en las ordenanzas para la dirección y gobierno de la alameda formadas por Lucas de Gálvez, una de las primeras medidas se dedica precisamente a «precaver los excesos y desórdenes que la oscuridad de la noche pueda franquear en la alameda con la concurrencia de diversas gentes que asisten», resolviéndose por ello poner iluminación las noches oscuras, hasta las doce de la noche.⁹³

En la segunda, como en otras ciudades localizadas en regiones muy cálidas, es lógico pensar que las horas del paseo se retrasaran hasta el

88 Pérez de la Riva, 1966, 50-52.

89 Romero, 2003, 80.

90 Guarda, 1997, 226.

91 En la España peninsular, en casos como el del paseo del Prado de Madrid, se consideraba un desprestigio asistir a esas horas por los encuentros furtivos y las venganzas por aventuras amorosas que se sucedían. Lopezosa Aparicio, 2005, 446.

92 AGNM, Ayuntamientos, años 1809-1812, vol. 4, exp. 1, f. 13. Expediente formado sobre el remate de la conservación de alameda y paseos de esa capital.

93 AGNM, Civil, vol. 1628, exp. 2, f. 47. Ordenanzas para la dirección y gobierno de la alameda de Mérida formadas por el autor de ella el señor don Lucas de Gálvez.

atardecer y se alargaran algo más durante la noche. Esto sucedía también en ciudades como Cartagena de Indias, según destaca un testimonio anónimo de fines de la década de 1770 y principios de la siguiente, en el que se menciona que por este motivo no se veía en ella durante el día «gentes blancas» y que era en la noche «cuando se vive allí», pudiéndose ver entonces «tantas madamas por las calles y tan petimetres llenando las tiendas, otras a los paseos con diferentes instrumentos y bailes, otras con sus cortejos comiendo frutas».⁹⁴

Junto a los paseos cotidianos, las alamedas y paseos fueron también escenarios privilegiados para fiestas en diferentes momentos del año. En la ciudad de México especialmente durante el desarrollo de festividades como las del carnaval o la cuaresma, acudiendo durante la primera «todas clases de personas» para la celebración de concursos, no produciéndose en años como el de 1757 en ella «ni en las calles de esta capital, ninguna desgracia por la exacción de los guardias de granaderos y caballería que la rodeaban...».⁹⁵ A partir de fines del siglo XVII y de forma especial durante el XVIII, el esparcimiento más característico durante la cuaresma eran los paseos que tenían lugar en las orillas de la acequia real y del canal que comunicaba la ciudad de México con Chalco. En ellos abundaban los puestos de comida, pulperías y trajineras, con músicas a bordo, y con el objetivo de evitar posibles excesos, se dictaron decretos como el de 1748 que, «sin excepción alguna», obligaban al abandono de paseos como el de Jamaica y de la acequia a las nueve de la noche.⁹⁶ El de la Viga era el preferido por la aristocracia durante la primavera, aspecto que ha quedado reflejado en descripciones tanto de relatos como de novelas costumbristas,⁹⁷ aunque durante la Semana Santa se convertía en lugar de encuentro de diferentes sectores sociales, por lo que contaba con carácter menos exclusivo.⁹⁸

En Lima, a inicios de la década de 1790, según se menciona en el *Mercurio Peruano*, en la alameda de los Descalzos los paseos eran más concurridos durante los domingos, especialmente el de Año Nuevo, y el

94 Acevedo, 1964, 218-219.

95 Como pone de relieve Juan Pedro Viqueira, esto se producía en un siglo en el que el carnaval era duramente reprimido al interior de la traza urbana de la capital. Viqueira Albán, 1987, 146.

96 *Ibidem*, 149-150.

97 Muñoz Rebolledo e Isaza L., 2001, 16-17.

98 Valdez Vargas, 2007, 5. En el caso de Madrid, también los paseos se ponían de moda dependiendo del momento del año y según las preferencias de la población por uno y otro sector durante determinados períodos tiempo. Lopezosa Aparicio, 2005, 455.

2 de agosto, «por el Jubileo de la Iglesia inmediata de los Recoletos franciscanos».⁹⁹ Como sucedía en la Alameda de México, los virreyes hacían aquí acto de presencia en días señalados, como el de San Juan, al tiempo que se celebraban carreras de caballos.¹⁰⁰ En Santiago de Chile una de las celebraciones que congregaba a más personas a comienzos del siglo XIX en la alameda de las Delicias era la de fin de año, con un marcado carácter popular.¹⁰¹

La Alameda de México y algunos de los paseos mencionados de otras ciudades hispanoamericanas, continuaron siendo en las décadas siguientes a las independencias puntos de encuentro, a pesar del clima de inestabilidad vivido en amplias zonas de la región. Así lo plasmaron algunas personas que estuvieron de paso por México, por ejemplo, el austriaco Isidore Löwenstern, que en sus memorias del año 1838 destacaba el cambio del tipo de usuarios de la Alameda según el momento del día:

por la mañana, de siete a nueve, es el punto de reunión de hombres de Estado, sabios, generales sin ejército y comodoros sin flota. A las nueve el jardín pierde a sus ilustres huéspedes y se ve invadido por una multitud de nodrizas, criadas con niños e indígenas harapientos o vestidos con un traje aún más natural... Por fin, de seis a ocho de la tarde el paseo alcanza su mayor brillo con la gente elegante que lo recorre tanto en coche como a caballo o a pie.¹⁰²

También la ya mencionada escocesa Madame Calderón de la Barca, que afirma en su contemporánea descripción a la anterior que para ella no había nada más agradable que caminar por la Alameda, por ser «tan hermosa» y gozar de una «agradable sombra», si bien apunta que para entonces era extraño el ver a damas paseando, puesto que iban siempre en coche.¹⁰³ También destaca que en el paseo de Bucareli había reuniones todos los días, especialmente durante los domingos y festivos, pudiéndose observar «dos largas filas de carruajes llenos de señoras, multitud de caballeros montando a caballo entre el espacio que dejan los coches, soldados, de trecho en trecho, que cuidan el orden y una muchedumbre de gente del pueblo y de léperos, mezclados con algunos caballeros que pasean a pie». No obstante, su paseo preferido era el de la Viga, que se veía «lleno de

99 Cantuarias Acosta, 1998, 113.

100 Durán Montero, 1985, 177.

101 Azócar Weisser, 2010, 28.

102 Lowenstern, 2013, capítulo X.

103 Arteta, 2008, 43.

indios con sus embarcaciones, en las que traen fruta, flores y legumbres al mercado de México».¹⁰⁴

Para el caso de Lima, hacia 1850 la ciudad contaba con tres paseos principales, la alameda Vieja, la de Acho y Amancaes. La primera apenas ya se frecuentaba y sobre la segunda, un testimonio de un viajero francés, Eugene Charton, destaca como en ella todavía los «nuevos coches franceses y americanos, se cruzaban con las grandes y ricas carrozas antiguas (virreinales)»,¹⁰⁵ aspecto que pone de relieve la llegada de nuevas influencias al tiempo que permanecían viejas tradiciones en uso.

Sobre la alameda de Buenos Aires sabemos que a principios de la década de 1820 continuaba siendo el único paseo cercano al centro, por lo que solía estar bastante concurrido al atardecer y en los días de fiesta, no siendo hasta 1829 cuando se abriría el primer jardín público de la ciudad, el Parque Argentino, organizado por Santiago Wilde.¹⁰⁶ Esto último no sería óbice para que la alameda mantuviese un papel destacado como punto de encuentro, mencionando en este sentido el británico William Mac Cann, en su obra publicada en 1853, titulada *Viaje a caballo por la República Argentina* que realizó en 1847, que en ella podían «verse a centenares de argentinos y extranjeros que frecuentan este gran retiro y cambian saludos comentando las últimas noticias y los chismes del día. Muchos jinetes de uno y otro sexo llenan el extremo norte de la Alameda», siendo los coches que se veían para esos momentos comparativamente pocos.¹⁰⁷

Se observa, por tanto, que si bien las alamedas y paseos de la América española compartieron desde el punto de vista material, rasgos comunes con diferentes variables, en lo que a los usos se refiere pueden apreciarse diferencias, atendiendo al momento y el lugar de que se trate, destacando en este sentido un mayor boato en las dos capitales virreinales con mayor tradición, Lima y México, frente a otras ciudades de la región; diferencias en las horas de disfrute de estos paseos, según las características del clima; protocolos diferentes a la hora de relacionarse damas y caballeros o un carácter más exclusivo según la mayor o menor presencia de sectores subalternos. No obstante, en líneas generales pueden advertirse una serie de aspectos comunes, como el protagonismo de carruajes y jinetes entre los sectores más acomodados en un número importante de los casos analizados; la importancia

104 *Ibidem*, 2008, 43-44.

105 Cantuarias Acosta, 1998, 114 y 121.

106 Vidaurreta, 1992, 707.

107 Orbigny, 1958-1962, 559,

del cortejo, especialmente relevante en el caso de Lima; o la relevancia de las alamedas y paseos como escenarios para la celebración de diferentes festividades. También su importancia como lugar para la trasgresión, especialmente durante la noche. Muchos de estos aspectos se mantuvieron después de las independencias, pudiéndose observar lentos cambios en algunos de los casos analizados, al tiempo que algunas de las alamedas y paseos más tradicionales perdían peso frente a otros de más reciente aparición.

A modo de conclusión

Las principales ciudades de la América española se hicieron eco de las modas y costumbres que llegaban del otro lado del Atlántico, y las alamedas y paseos que se fueron conformando en sus cascos urbanos o en sus alrededores fueron un claro reflejo de ello. No obstante, con esta investigación hemos pretendido poner de relieve que si bien desde el punto de vista material, estos espacios compartieron rasgos comunes, con diseños y elementos similares a los existentes en la España peninsular, hubo en cambio diferentes formas de uso e interrelación dependiendo de la ciudad o del momento que se considere. También que los sectores subalternos tuvieron una presencia más relevante de lo que tradicionalmente se ha destacado, en el uso y disfrute de estos paseos, al haberse centrado muchas de las descripciones de la época en la forma en la que los grupos de poder acudían y se relacionaban en las alamedas y paseos.

Tras las independencias, es lógico pensar que la coyuntura de inestabilidad política y económica dificultara en muchos casos el desarrollo de obras públicas de envergadura en centros urbanos de la región. Algunas alamedas fueron abandonadas temporalmente, como la del Callao, o pasaron a un segundo plano frente a otros paseos, como sucedió con la de los Descalzos de Lima. La ruptura con España no supuso un cambio brusco en los rituales urbanos que existieron en esos espacios, como ponen de relieve varios de los testimonios incluidos en este trabajo para casos como el de la Alameda de México de la década de 1830. No obstante, otros como el de 1850 referido a la alameda de Acho de Lima, refleja ya la incorporación de nuevos elementos, como la presencia de nuevos coches franceses y americanos entre los que todavía circulaban, como testimonios de un tiempo pasado, los antiguos coches virreinales.

Recibido el 18 de junio de 2015
Aceptado el 22 de septiembre de 2015

Bibliografía

- Acevedo, Edberto Óscar: «Puerto Rico, Nueva Granada y Perú a fines del siglo XVIII, según viajeros anónimos», *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 70, Santiago de Chile, primer semestre de 1964, 197-251.
- Albardonedo Freire, Antonio: «Las trazas y construcción de la Alameda de Hércules», *Laboratorio de Arte*, 11, Sevilla, 1998, 135-166.
- Álvarez Cuartero, Izaskun: *Memorias de la Ilustración: las Sociedades Económicas de Amigos del País en Cuba (1783-1832)*, Madrid, Eurolex, 2000.
- Alzate Echeverri, Adriana María: *Suciedad y orden. Reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada. 1760-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Universidad de Antioquia, Universidad del Rosario, 2007.
- Arango, Silvia: «Espacios públicos lineales en las ciudades latinoamericanas», *Revista Nodo. Arquitectura, Ciudad, Medio Ambiente*, 7-14, Bogotá, enero-junio 2013, 9-20.
- Arteta, Begoña: «La vida cotidiana en la ciudad de México, 1824-1850», *Revista Fuentes Humanísticas*, 20, 36, México, 2008, 37-49.
- Azócar Weissner, Javiera: «El teatro de lo urbano en Santiago: espacio público a fines de la Colonia», *De Arquitectura*, 21, Santiago de Chile, 2010, 26-33.
- Baena Zapatero, Alberto: «Nueva España a través de sus biombos», en Navarro Antolín, Fernando (coord.), *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García*, Huelva, Universidad de Huelva, 2007, 2, 441-449.
- Blondet Serfaty, José Enrique: «A la sombra de la Alameda», *Revista de Indias*, LXVIII-244, Madrid, 2008, 69-84.
- Bonilla de Tolla, Enrique: *Lima y el Callao: guía de arquitectura y paisaje*, Sevilla, Conserjería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Lima, Universidad Ricardo Palma, 2009.
- Cantuarias Acosta, Ricardo: «El transporte en Lima del virreinato a la república», *Bira (Boletín del Instituto Riva-Agüero)*, 25, Lima, 1998, 107-129.
- Castro Morales, Efraín: *Alameda Mexicana. Breve crónica de un viejo paseo*, México, Museo Mexicano, 2004.
- Durán Montero, María Antonia: «La alameda de los Descalzos de Lima y su relación con la de Hércules de Sevilla y la del Prado de Valladolid», en *Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985, II, 171-182.
- Escobedo Mansilla, Ronald: «El Bando de Buen Gobierno, instrumento de la Ilustración», *Memoria del X Congreso del Instituto Internacional de Historia*

- del Derecho Indiano*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1995, 473-495.
- Fernández Chaves, Manuel Francisco: «El agua en la Alameda de los Hércules en el siglo XVIII: gestión de un recurso para la organización del espacio», *Archivo Hispalense*, 273-275, Sevilla, 2007, 77-111.
- Fernández Chaves, Manuel Francisco: *Los Caños de Carmona y el abastecimiento de agua en la Sevilla moderna*, Sevilla, Emasesa Metropolitana, 2011.
- González, Ricardo: «El nacimiento de la ciudad simbólica, Las polémicas en torno a la alameda de Bucareli», *Escritos del Instituto de Arte Americano*, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1998, 3-28.
- Guarda, Gabriel: *El arquitecto de la Moneda. Joaquín Toesca (1752-1799). Una imagen del imperio español en América*, Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad Católica de Chile, 1997.
- Gutiérrez, Ramón: *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, Madrid, Manuales Arte Cátedra, 1997.
- Hernández Franyuti, Regina: *Ignacio de Castera. Arquitecto y urbanista de la Ciudad de México 1777-1811*, México, Instituto Mora, 1997.
- Jiménez Garnica, Ana M^a: «Urbanismo y Salud Pública. El Paseo del Prado madrileño: un ejemplo de saludable armonía entre la Naturaleza y el Arte en el espacio urbano», *Anales de la Real Academia de Farmacia*, 68-4, Madrid, Real Academia de Farmacia, 2002, 158-205.
- Lempérière, Annick: *Entre el Dios y el rey: la república. La ciudad de México de los siglos XVI al XIX*, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Lopezosa Aparicio, Concepción: *El Paseo del Prado de Madrid. Arquitectura y desarrollo urbano en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Fundación de Apoyo a la Historia del Arte Hispánico, 2005.
- Löwenstern, Isidore: *México, Memorias de un viajero*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Lucena Salmoral, Manuel: «La ciudad de Quito hacia mil ochocientos», *Anuario de Estudios Americanos*, 51-1, Sevilla, 1994, 143-164.
- Luque Azcona, Emilio José: «La conformación de nuevos espacios de sociabilidad: la Alameda de Paula y el Paseo de Extramuros de La Habana», en García Bernal, M. Cristina y Olivero, Sandra (coords.), *El Municipio Indiano: relaciones interétnicas, económicas y sociales. Homenaje a Luis Navarro García*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2009, 369-381.
- Medel, Vicente: «México 1750-1850», en Solano, Francisco de (dir.), *Historia Urbana de Iberoamérica*, Madrid, Quinto Centenario, Junta de Andalucía, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1992, tomo III-2, 349-398.

- Morales Folguera, José Miguel: «Jardines de Nueva España: la Alameda de Querétaro, 1798: entre la modernidad y la tradición», *Boletín de Arte*, 10, Málaga, 1989, 197-222.
- Muñoz Rebolledo, María Dolores e Isaza L., Juan: «Naturaleza, Jardín y Ciudad en el Nuevo Mundo», *Theoría*, 10, Universidad del Bío-Bío, 2001, 9-22. <http://www.ubiobio.cl/theoria/v/v10/1.pdf>
- Navarro García, Luis: *Servidores del Rey. Los intendentes de Nueva España*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2009.
- Nieto Caldeiro, Sonsoles: «El jardín barroco español y su expansión a Nueva España», *Actas III Congreso Internacional del Barroco Americano*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, 2001, 1297-1316.
- Novo, Salvador: *Los paseos de la ciudad de México*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 2005.
- Orbigny, Alcide Dessalines: *Viajes por América del Sur*, Madrid, Aguilar, 1958-1962, 2 vols.
- Page, Carlos A.: «La exteriorización de nuevas formas de vida en la ciudad colonial. Las alamedas y el paseo público de Córdoba del Tucumán», *Anales del Museo de América*, 15, Madrid, 2007, 123-139. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2570746>. [Consulta 15 de mayo de 2012].
- Pérez de la Riva, Juan: «La Isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros: En 1820, Francis Robert Jameson», *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, año 57, VIII-2, La Habana, abril-junio 1966, 43-76.
- Recio Mir, Álvaro: «Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros de la ciudad de México de 1707», *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, 101, México, 2012, 13-37.
- Recio Mir, Álvaro: «La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778», *Laboratorio de arte*, 25, Sevilla, 2013, 515-531.
- Rivasplata Varillas, Paula Ermila: «Paisaje y buena traza de Lima colonial», *Nueva Corónica*, 3, Lima, 2014, 85-108. http://sociales.unmsm.edu.pe/web/nueva-coronica/images/stories/n.3.2014/N._3._2014._Rivasplata.pdf [Consulta: 10/12/2014].
- Romero, José Luis: *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, 4ª edición, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 1986.
- Romero, Ximena: *Quito en los ojos de los viajeros. El siglo de la Ilustración*, Quito, Editorial Abya Yala, 2003.
- Sánchez de Tagle, Esteban: «La remodelación urbana de la ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de supuestos», *Tiempos de América*, 5-6, Castellón, 2000, 9-19.
- Sidy, Betina Laura: «Proyectos urbanos en disputa: los debates en torno al proyecto de la Alameda de Buenos Aires (1766-1768)», *Antítesis*, 6-12, Londrina (PR, Brasil), jul.-dic. 2013, 217-238.

- Valdez Vargas, Celso: «Cuerpos mutables. La transformación de los espacios abiertos públicos de la ciudad», *Actas do Seminário Estudos Urbanos 2007*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2007. http://www.academia.edu/7283768/Actas_do_Semin%C3%A1rio_de_Estudos_Urbanos_Vazios_%C3%A9Ateis. [Consulta 11 de febrero de 2015].
- Vidaurreta, Alicia: «Países del Río de la Plata», en Solano, Francisco de (dir.), *Historia Urbana de Iberoamérica*, Madrid, Quinto Centenario, Junta de Andalucía, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1992, tomo III-2, 673-715.
- Viqueira Albán, Juan Pedro: *¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el Siglo de las Luces*, México, Fondo de Cultural Económica, 1987.
- Walker, Charles: «¿Civilizar o controlar?: el impacto duradero de las reformas urbanas de los Borbones», en Berrú Briceño, José Enrique, *Cultura política de los Andes (1750-1950)*, Lima, Universidad Nacional de San Marcos, 2007, 105-129.