

## Crónica geográfica peatonal por San Juan de Puerto Rico

### Pedestrian geographical chronicle through San Juan, Puerto Rico

Carlos Jorge Guilbe López<sup>1</sup>  
Universidad de Puerto Rico

**Recibido:** 3 de agosto de 2022

**Aceptado:** 16 de febrero de 2023

**Publicado:** 21 de febrero de 2023

#### Resumen

El contexto histórico que subyace la geografía da cuenta de cómo su enseñanza se limitó, por varios siglos, a la descripción y memorización de lugares sobre la superficie terrestre. Esta mirada reduccionista impidió fortalecer las destrezas de razonamiento espacial en asuntos relacionados con el medio ambiente, análisis regional y aplicaciones tecnológicas. El propósito de este artículo es incorporar los fundamentos del razonamiento espacial para discutir un recorrido peatonal desde la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras hasta el Viejo San Juan. Para responder al propósito de este artículo se realizó una autoetnografía. La investigación de Gersmehl y Gersmehl (2007) fue utilizada como referencia principal para el recorrido peatonal realizado. Los resultados significativos sostienen que el razonamiento espacial se cimienta en el cerebro desde edades tempranas mediante las destrezas de construir auras y analogías, comparar, jerarquizar, regionalizar, transicionar, asociar e identificar patrones espaciales.

*Palabras clave:* crónica geográfica, urbanismo, autoetnografía, Puerto Rico

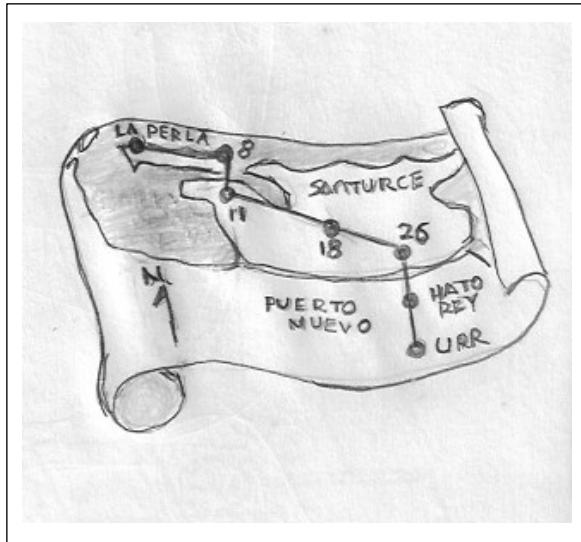
#### Abstract

The historical context underlying geography shows how its teaching was limited, for several centuries, to the description and memorization of places on the earth's surface. The reductionist gaze prevented strengthening spatial reasoning skills in matters related to the environment, regional analysis, and technological applications. The purpose of this article is to incorporate the fundamentals of spatial reasoning to discuss a pedestrian route from the University of Puerto Rico, Río Piedras Campus to Old San Juan. An autoethnography was carried out to respond to the purpose of this article. The investigation of Gersmehl and Gersmehl (2007) were used as main reference for the pedestrian route made. The significant results support that spatial reasoning is cemented in the brain from an early age through the skills of building auras and analogies, comparing, ranking, regionalizing, transitioning, associating, and identifying spatial patterns.

*Keywords:* geographic chronicle, urbanism, autoethnography, Puerto Rico

---

<sup>1</sup>Catedrático en el Departamento de Geografía de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras. Correo electrónico: [carlos.guilbe@upr.edu](mailto:carlos.guilbe@upr.edu) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8865-1825>



*El origen del peatón y el peón es el mismo, ambos relacionados con el pie. El peón llegó a ser la figura menos valorada del ajedrez... y el peatón de la ciudad.*

-Red ciudades que caminan (México)

### Contexto histórico-teórico

Las urbes son entornos idóneos que afinan las destrezas para razonar espacialmente. Dentro de la enseñanza geográfica, éstas representan oportunidades únicas para aplicar conceptos, modelos y teorías. Los asentamientos, como sostuvo Harari (2014), han servido como teatros para desplegar los avances tecnológicos, contradicciones y aspiraciones del ser humano por más de 12,000 años. Por consiguiente, las urbes deben integrarse como aulas presenciales dentro de las crecientes modalidades de educación virtual.

La enseñanza de la geografía se limitó, por varios siglos, a la descripción y memorización de lugares sobre la superficie terrestre. Esta visión predominó en los currículos de enseñanza occidentales hasta finales del siglo XX. El geógrafo francés Lacoste (1991), sostuvo que las tareas de describir, memorizar y localizar representaban un nivel elemental de la disciplina. Esta era conocida como la “geografía escolar”. Por otro lado, la verdadera disciplina, denominada como la “geografía de los estados”, gravitaba sobre el razonamiento científico-espacial y se concentraba en las altas esferas del poder político. Esta última era fundamental en la reconfiguración de los territorios, manejo de recursos naturales y la conformación de conflictos bélicos. La “geografía

de los estados” según Lacoste (1991), se popularizó en las regiones europeas en vías de industrialización durante el siglo XIX. La adopción de reproducir conocimiento geográfico mediante razonamiento espacial, convirtió al científico prusiano Alexander von Humboldt como uno de los progenitores de la naciente disciplina académica<sup>2</sup>.

El reconocimiento y adopción del razonamiento espacial sumergió a la disciplina a debates internos y al afloramiento continuo de nuevas escuelas de pensamiento. Mientras emergían y se deliberaban nuevas miradas, los currículos escolares continuaron implantando la visión descriptiva, histórica e enciclopédica. En Puerto Rico, la enseñanza de la geografía fue, por varias décadas, una materia anexa y marginal a los estudios sociales. Por años, las lecciones se limitaron a la descripción, dibujo y memorización de lugares sobre la superficie terrestre. La visión de “geografía escolar” todavía persiste en muchas aulas locales e internacionales.

En los Estados Unidos de América, la enseñanza de la geografía fue revisada en la reforma educativa nacional de 1994 (Ley 103-227 de 1994)<sup>3</sup>. El conocimiento geográfico fue visto como uno de los componentes básicos en la formación intelectual de una sociedad globalizada. Por esta razón, el Departamento de Educación estadounidense, la *National Geographic Society* (NGS) y varias universidades, centros de investigaciones, corporaciones pública y privadas aunaron esfuerzos para reformular y reforzar la enseñanza geográfica en todo el país y sus territorios (incluyendo a Puerto Rico). Como resultado, se delineó un conjunto de estándares para ser aplicados en todo el sistema de educación (K-12). Los mismos tenían la finalidad de fortalecer las destrezas de razonamiento espacial en asuntos relacionados con el medio ambiente, análisis

---

<sup>2</sup> Ver historia sobre el desarrollo científico de la geografía en Wulf (2019).

<sup>3</sup> Goal. (2000). Educate America Act. Intergovernmental relations.  
<https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-108/pdf/STATUTE-108-Pg125.pdf>

regional y aplicaciones tecnológicas. La incorporación de los fundamentos del razonamiento espacial en los currículos de enseñanza en los estudios sociales fue una tarea compleja e inconclusa en muchos distritos escolares. Los modelos integrando la geografía con la psicología levantaron interrogantes y resistencia. Los trabajos de Sibley (2003) junto a los modelos de Gersmehl y Gersmehl (2007), Golledge et al. (2008) y recientemente Lobben y Lawrence (2014) son parte de las ofertas teóricas que se discuten dentro de la comunidad geográfica estadounidense.

Las investigaciones de Gersmehl y Carol (2007) y de Gersmehl (2014) fueron utilizadas como referencias principales para el recorrido peatonal desde la UPR-Río Piedras hasta el Viejo San Juan. Sus investigaciones sostienen que el razonamiento espacial se cementa en el cerebro desde edades tempranas mediante las destrezas de construir auras y analogías, comparar, jerarquizar, regionalizar, transicionar, asociar e identificar patrones espaciales. Las sumatorias de estas destrezas definen la forma en que los humanos pensamos geográficamente (Gersmehl, & Gersmehl, 2007).

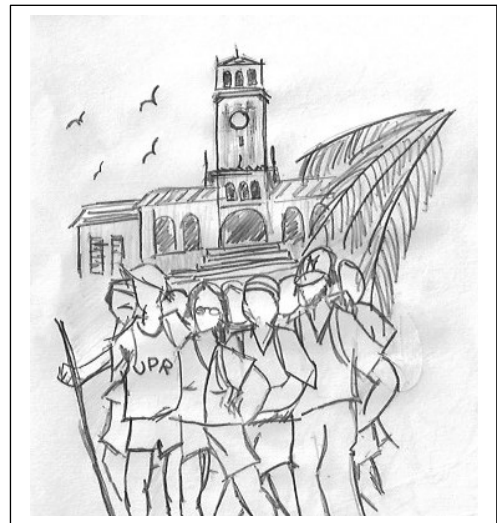
### **Esperando desde las 6:30 am frente al Museo de la UPR**

La caminata desde la UPR-Río Piedras hasta el Viejo San Juan fue una actividad para transformar la percepción sobre la importancia del saber geográfico en la educación ambiental contemporánea. Se utilizaron varias avenidas, calles y callejones de San Juan para ilustrar que la geografía no era un curso para memorizar lugares sino una práctica para razonar e integrar conocimiento. Para el trabajo de campo, cientos de estudiantes se transformaron en peatones a lo largo de la vía que sirvió como el camino real que conectaba a la capital con el resto de la Isla (Saénz-Ridruejo, 1993). Con mochilas, sombreros, bloqueador solar y agua, el tramo de 15 kilómetros se alcanzaba a través de una serie de trayectos lineales. Dependiendo del tamaño del grupo y las condiciones climáticas, el recorrido tomaba entre siete y nueve horas. La actividad



representó una aventura para participantes que nunca creyeron que tendrían que caminar por “toda la Ponce de León”.

El recorrido se transformó, con los años, en una oportunidad presencial para afinar las destrezas básicas de observar, dibujar, escuchar, conversar o simplemente desplazarse peatonalmente y husmear los diferentes vecindarios en Río Piedras, Hato Rey, Santurce, Puerta de Tierra y Viejo San Juan. Caminar con un mapa, leer brújula, estimar latitudes/logitudes, delimitar vecindarios, conversar sobre el tránsito, manejo de los espacios abiertos, prestar atención a los sonidos, micro climas y olores particulares, dialogar sobre la historia de los diferentes lugares geográficos, mapear las actividades económicas (formales e informales), observar la arquitectura, y disfrutar las manifestaciones artísticas en

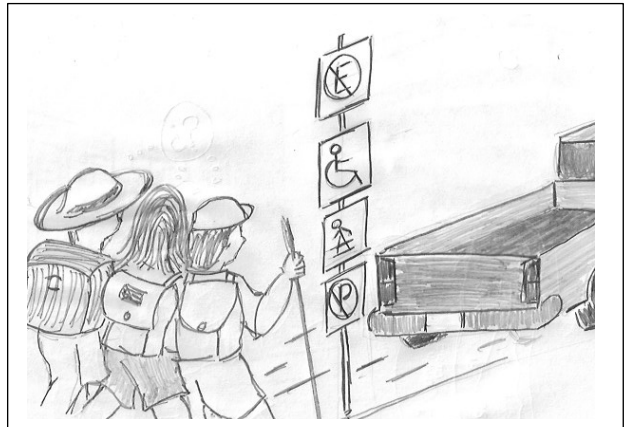


las calles fueron parte del arsenal de actividades realizadas durante la actividad. Los aparatos tecnológicos como los sistemas de información geográficos (SIG), equipos pòrtatiles de posicionamiento global (GPS), teléfonos con Internet y drones fueron excluidos de la actividad. Solo se caminó, habló, escribió/dibujó sobre un cuaderno de apuntes. Toda actividad, colectiva o individual, nos llevó a evaluar y aplicar las ideas de Gersmehl y Gersmehl (2007). El producto final era una bitácora sin utilizar ordenador. Lamentablemente, observar estudiantes universitarios caminando, dibujando y hablando por las calles de la ciudad era asociado por otros transeúntes como una marcha o protesta estudiantil “de los pelús, revoltosas y radicales de la IUPI”. En Puerto Rico, en donde existen más vehículos de motor que población, caminar ha sido un acto atípico y político dentro de la cotidianidad urbana.

### Partiendo a las 7:00 a.m. desde Plaza Universitaria

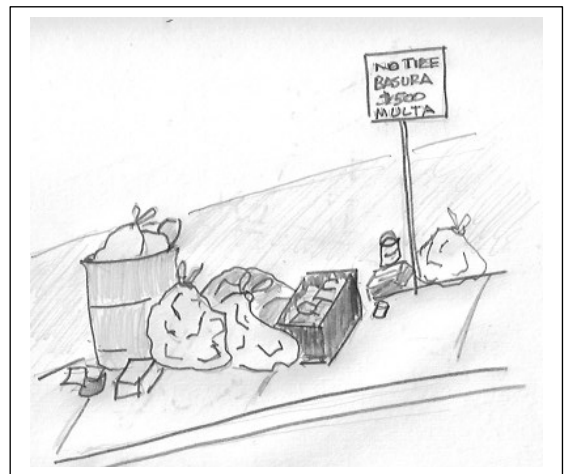
Recorrer el tramo inicial desde la UPR-Río Piedras hacia el Hospital Auxilio Mutuo llevó a las y los caminantes a disfrutar de los continuos cambios abruptos en nuestro paisaje urbano.

Manejando los conceptos de Gersmehl y Gersmehl (2007), enfrentamos transiciones espaciales continuas. Cruzar el puente sobre la avenida Jesús T. Piñero simbolizó salir de Río Piedras y arribar al vecindario de Hato Rey Sur. Políticamente, rebasar el puente hacia el Auxilio



Mutuo era llegar a los “hatos del rey” y por ende, al territorio capitalino. Hace medio siglo, este tramo sirvió como la divisoria de los municipios de San Juan y Río Piedras. Para las y los caminantes representó cambios de auras urbanas.

El estudio del paisaje comenzaba en un ambiente universitario compuesto por edificios de salones de clases, oficinas administrativas, estacionamientos, hospederías, antiguas fraternidades, seminarios e iglesias y el pasar el puente se transformaba en un ambiente médico con oficinas, laboratorios, tiendas de equipo médicos y por supuesto, más estacionamientos. Pese a las concentraciones de actividades especializadas, se comenzaba a observar y olfatear un estado de abandono en las aceras y por ende, de mayor hostilidad hacia el movimiento peatonal. Rótulos de tráfico ubicados sobre las aceras, vegetación, rampas para personas con impedimentos abandonadas, vertederos clandestinos y vehículos de motor



estacionados sobre las aceras son ecos de un país en donde el transporte individual es el actor principal en la trama de la ciudad. Esta particularidad fue puntualizada por la escritora García-Ramis (1993) cuando aseguró que el carro era el rey de la ciudad puertorriqueña.

El tramo entre las calles Mayagüez y Guayama recargaba la sensación de abandono en los barrios de San Juan. Este sentimiento se contabilizaba con la cantidad de edificios deteriorados, construcciones incompletas, mal olor, estructuras desocupadas y espacios de estacionamiento abandonados a lo largo de la avenida. Por décadas, cada edificio gubernamental requirió una extensa cantidad de espacio horizontal para ser utilizada únicamente como “parking”. Esta práctica de diseño urbano llevó a que los espacios dedicados a estacionamientos excedan el 30% de toda la cubierta urbana en las ciudades puertorriqueñas. Por otro lado, los espacios abandonados invitan al desarrollo de vertederos clandestinos. Estos son los lugares en donde se hacía evidente el promedio de 5.8 libras diarias de desperdicios sólidos que procreaba cada persona en la Isla. El abandono en las edificaciones gubernamentales, junto a la presencia de verterderos sobre las aceras, eran productos del achicamiento del sector público y el despoblamiento en los vecindarios aledaños. Este paisaje sirvió para repasar las destrezas de identificar auras, patrones y asociaciones espaciales.

Dentro del deterioro y abandono visible en Hato Rey Sur, sobresalía una estructura: *The Golden Residences at the Village*. La misma es un edificio residencial para retirados con una estructura tipo hacienda de 1909. Este proyecto residencial, no es fácil de captar desde los vehículos en movimiento. Todo el detalle arquitectónico es apreciable exclusivamente para los peatones y evidencia la importancia de la avenida Ponce de León como el camino real conducente hacia la isleta de San Juan.

Más adelante, a unos 5 minutos de marcha, en la intersección de la calle Guayama con la avenida Ponce de León, existe un hito invisibilizado dentro de nuestra historia nacional. Este cruce de avenidas posee una energía especial para un puñado

de personas. En octubre de 1950 se asentó un enfrentamiento armado y por consiguiente el comienzo de uno de los eventos más simplificados y rebajados en nuestra historia moderna; la revolución puertorriqueña. Para aquellos y aquellas que conocen la historia del Partido Nacionalista de Puerto Rico,



existe un elemento topofílico en este semáforo, en particular, la edificación en donde se ubica el Café Hacienda Isabelita. Para el resto del país es solo una intersección vial cercana a una estación del tren (TU-Domenech), el Banco Popular y el Departamento de Trabajo<sup>4</sup>.

El tramo entre la calle Guayama y la avenida FD Roosevelt asentó un preludeo arquitectónico de la línea de edificación en la zona financiera de San Juan. Las edificaciones altas como Plaza AEELA, Union Plaza, National Plaza, Hospital Pavía y Metropolis concentran instituciones educativas, facilidades médicas, cafeterías, seguros, farmacias, oficinas de médicos, residencias y estudios legales que ofrecieron a las y los caminantes una sensación de haber llegado hasta la “milla de oro”, teóricamente, un tramo de transición espacial. Pese a la diversidad de actividades, el tramo es dominado por instituciones educativas como EDP University, NUC University, EDP College, Liceo de Arte y Tecnología y la Universidad Politécnica de Puerto Rico. Para las y los marchantes, caminar desde la UPR-Río Piedras hasta la zona bancaria de Hato Rey

---

<sup>4</sup> La historia completa se encuentra en Seijo-Bruno, M. (1989). *La insurrección nacionalista en Puerto Rico, 1950*. Editorial Edil. Los primeros arrestos en este lugar de San Juan fue a mujeres nacionalistas. Sus historias están en Jiménez de Wagenheim, O. (2016). *Nationalist Heroines; Puerto Rican Women History Forgot 1930s-1950*. Markus Wiener Publishers.

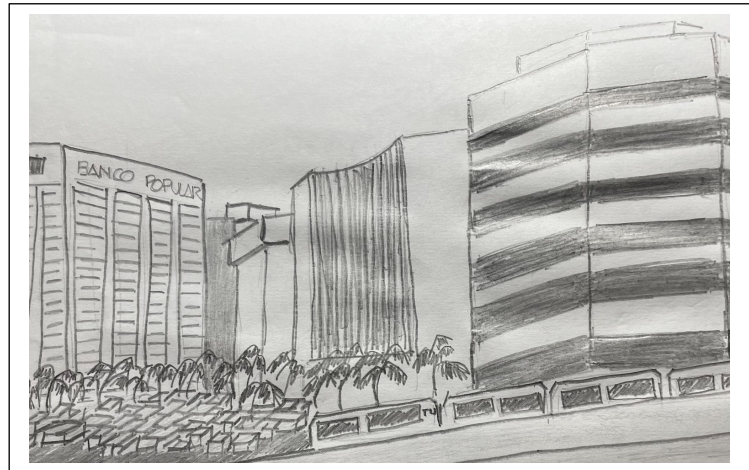
representó una hazaña personal frente a la costumbre del viaje en carro, transporte colectivo (AMA) o el tren urbano. Hasta el momento, el tramo recorrido era topográficamente llano debido a que Hato Rey es parte de los estuarios que definen la bahía de San Juan. Las y los participantes habían podido comparar, asociar, jerarquizar, regionalizar, dibujar, localizar/ubicar (relativa y matemáticamente) los diferentes paisajes urbanos en sus cuadernos de apuntes.

Cruzar la avenida Franklin Delano Roosevelt a los 60 minutos de la salida desde la UPR simulaba entrar a un nuevo ambiente urbano. La zona bancaria de Hato Rey es un distrito que simbolizó la diversidad y fortaleza de la economía de servicios (banca, bienes raíces, seguros, salud, contabilidad) por más de un cuarto de siglo. El diseño original fue dictaminado por el dominio absoluto de vehículo de motor. En un principio, los grandes edificios fueron diseñados con terrazas en los segundos niveles para que se conectaran mediante puentes peatonales. Este detalle solo es observable cuando se camina. El arquetipo aspirado fue separar los flujos; peatonalidad entre segundos pisos y el movimiento vehicular en el primer piso. Como muchos proyectos locales, las ideas quedaron en la utopía y fueron olvidadas en los presupuestos subsiguientes. Pese al fallido intento de sustraer a los peatones de las calles, quedó al descubierto la posición gubernamental de la época; posicionar el vehículo de motor como eje de la estructura urbana puertorriqueña. En la actualidad, la cantidad de espacio comercial disponible para alquiler, la reducción de instituciones bancarias en la zona y lotes vacíos dentro del distrito financiero son muestra del deterioro político y fiscal del sector terciario de la economía de la Isla.

Recorrer la zona bancaria por 15 minutos sigue siendo agradable. Las edificaciones forman un túnel de viento que proveían sombra y creaban un ambiente refrescante a cada caminante. La localización y ubicación del distrito financiero fueron temas discutidos durante las paradas en la zona bancaria. Los edificios más altos están ubicados sobre un relieve sedimentario

que fue parte del mangle del estuario. Estos tienen un nivel freático alto y las rocas ígneas, (que sirven de base estructural para las edificaciones) están a gran profundidad. Estas propiedades geológicas nos llevaban a conversar sobre el potencial sísmico en la Isla. En cuanto al tráfico aéreo, esta zona edificada se encuentra la línea de aterrizaje y despegue del aeropuerto internacional Luis Muñoz Marín (SJU). Es decir, los edificios más altos de la ciudad están bajo la línea de vuelo del aeropuerto internacional y sobre los terrenos compuestos de rocas sedimentarias no consolidadas. Estos son detalles que permiten la reflexión y alertar sobre los contrastes y retos que definen el paisaje urbano puertorriqueño.

El *Popular Center* y sus facilidades adyacentes denotan el final de la zona bancaria en ruta hacia Santurce. Los lotes del “Popular” utilizados como estacionamientos que alimentan la zona bancaria, la Oficina del Contralor de Puerto Rico y el Coliseo José Miguel Agrelot (Choliseo). Dentro de la zona, se encuentra otra intersección importante en nuestra historia; Ponce de León y calle Bolivia. En 1797, el general británico Sir Ralph Abercromby logró desembarcar en la costa norte y moverse lentamente hacia Santurce. Su campamento se levantó en lo que es hoy el *Popular Center*. Las batallas en el puente Martín Peña son hitos en la historia militar<sup>5</sup>. Dentro de la órbita académica, el ataque inglés de 1797 es parte de los pedestales en la



construcción de una nacionalidad puertorriqueña. En la actualidad, solo queda una tarja que

---

<sup>5</sup> Localizar puntos 4, 8, 12 y 20 en el “Mapa del ataque inglés a San Juan de Puerto Rico (1791)” y su cronología tomado del libro de Zapatero, J. M. (1964). *La guerra del Caribe en el Siglo XVIII*. Instituto de Cultura Puertorriqueña. <https://www.geoisla.com/2019/04/mapa-del-ataque-ingles-a-san-juan-de-puerto-rico-1797/>

describe la hazaña pero que muy pocos pueden leerla debido a que no es un lugar amigable para el movimiento peatonal.

El Mercantil Plaza nos despedía abruptamente de Hato Rey. Cruzar el puente Martín Peña, dos horas después de partir de la UPR, es un buen indicador del paso de la caminata. Incluyendo las paradas para conversar, llevamos cerca de una hora de caminata más 60 minutos de conferencias y paradas para descansar en las estaciones del tren. La estación TU-Sagrado Corazón, las paradas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) junto a un *fast food* (Popeyes) y una farmacia CVS nos indican que hemos llegado a Barrio Obrero, Santurce. Dejamos atrás las auras que definen los vecindarios y sectores entre Río Piedras y Hato Rey y comenzamos una nueva transición. Por el momento, hemos comparado, jerarquizado, regionalizado, encontrado patrones y construido asociaciones en la parte baja del recorrido. Comenzamos a subir topográficamente en la ruta.



### **10:00 am entrando a la península de Santurce**

La península de Cangrejos de Santurce es el sector de mayor heterogenidad étnica-cultural y densidad poblacional en todo el país. Santurce recoge el Caribe. Así lo sintetizó el historiador Fernando Picó en sus investigaciones históricas más recientes. La avenida Ponce de León (PR #1) extingue su orientación sur-norte desde Río Piedras y Hato Rey y comienza una orientación sureste-noroeste hacia la ciudad amurallada. La avenida Borinquen en Barrio Obrero es uno de los distritos de mayor movimiento vehicular y peatonal en toda la ciudad capital. Esta avenida, popularmente conocida como “la 26” se extiende desde las avenidas Fernández Juncos y Ponce de

León hasta la Península de Cantera. Barrio Obrero es uno de los vecindarios más importantes de la comunidad dominicana. Desde este punto, la Parada 26, cada esquina sirvió como una parada del *trolley* que conectó el San Juan intramuros con Santurce y Río Piedras. Este servicio existió desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1950<sup>6</sup>.

La entrada al sector santurcino condensa las contradicciones urbanas del Puerto Rico moderno; estructuras residenciales de las décadas de 1940 y 1950 abandonadas, edificaciones de gran belleza arquitectónica y amplias aceras con lotes rehabilitables alrededor de la Universidad Sagrado Corazón. La colina de Miraflores, contiene los edificios más altos que aprovechan el valor escénico del Océano Atlántico por el norte, Isla Verde por el este y Hato Rey por el sur. El tramo de la avenida Ponce de León es topográficamente ascendente y la ausencia de vegetación hacía la marcha difícil hasta el semáforo con la avenida Los Angeles (la parada 24). Este tramo nos llevaba a pensar ¿Cómo es posible que los lotes más accesibles a la estación principal del tren urbano y al servicio de la AMA en el barrio más importante de la capital no exista un proyecto importante? Técnicamente, nos encontrábamos en el centro de San Juan y las iniciativas de rehabilitación, reconstrucción y renovación urbana eran banales.

El trayecto más amigable para las peatonas y peatones en Santurce era desde la parada 24 hasta la parada 11. Entre 1993 y 1996, las aceras fueron mejoradas, los cables eléctricos fueron soterrados y se sembraron árboles. Era un trayecto de sombras continuas que conectaba los umbrales del Centro de Bellas Artes Luis A. Ferré, Centro Europa, Central High School, Departamento de la Familia y el Museo de Arte Contemporáneo de Puerto Rico en la parada 18. Décadas atrás, conectaba el Departamento de Salud, Departamento de Agricultura, Autoridad de

---

<sup>6</sup> Rúa de Mauret, M. (2018). Las Paradas entre el Viejo San Juan y Río Piedras. *El Adoquín Times*. <https://eladoquintimes.com/2018/03/24/las-paradas-entre-el-viejo-san-juan-y-rio-piedras/>



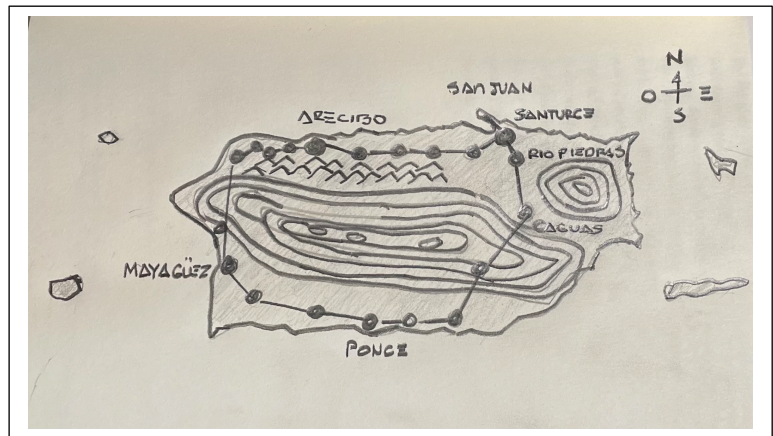
Comunicaciones, Oficina del Telégrafo y otras agencias. También había accesos peatonales directos al Centro Gubernamental Minillas, Museo de Arte de Puerto Rico, Hospital Pavía, Hospital San Jorge, la plaza de mercado y desde la calle De Diego hasta la calle Loíza, Ocean Park y El Condado.

Entre “la 18” y “la 24” fue un vecindario que se convirtió en el centro cultural de Puerto Rico. Cines, teatros, apartamentos, servicios gubernamentales, iglesias, hipódromos, bancos, barras, cafeterías, discotecas, restaurantes crearon un centro urbano diversos que llevó al compositor Cesar Concepción a exclamar el tramo cultural de la Ponce de León como el “Broadway” de Puerto Rico. Por otro lado, los salseros Chamaco Rivera y Willie Rosario inmortalizaron “De Barrio Obrero a la 15 un paso es, cantando bajito yo iba a pie” en donde resaltaron la vida comunitaria y la diversidad cultural del sector. Los urbanistas Sepúlveda-Rivera y Carbonell (1987) junto al historiador Picó (2019) evitaron que la vida cangrejera fuera erosionada de la memoria colectiva puertorriqueña.

Las iniciativas públicas y privadas bajo el proyecto CIUDADELA, “Santurce es Ley”, la densificación alrededor de la plaza del mercado y la consolidación de la gastronomía urbana móvil (*food trucks*) en el Lote 23 y la parada 12 fueron algunos de los intentos para rehabilitar y desarrollar el barrio santurcino. Las intervenciones de diseño urbano retomaron la peatonalidad como eje para el renacimiento de las comunidades locales (Jacobs, 1961). El deterioro en los centros de las ciudades que comenzó a verse y proyectarse desde mediados de la década de 1950 en los EE.UU. comenzó a ser medible en Santurce desde finales de la década de 1970.

Las ideas para re-desarrollar Santurce crearon fricción entre líderes comunitarios, inversionistas, especuladores y oficiales públicos. Varios proyectos promovieron el desplazamiento de vecindarios marginales. Dialogar sobre este asunto requería una parada de descansar e hidratarse. Usualmente, se utilizaba las escalinatas de la *Central High School*. Bajo la sombra del edificio histórico (y uno de los pocos refugios nucleares en Santurce), se exponía el testimonio de la planificadora social Fuller-Marvel (2008). El trabajo comunitario, como lo expresa Fuller-Marvel (2008) debía ser presencial y se construía sobre la habilidad de ganarse la confianza al escuchar detenidamente a toda la comunidad. Esta conversación era importante para

las y los caminantes porque varias comunidades en Santurce fueron fragmentadas y desplazadas ante megaproyectos para la zona. En la actualidad, muchos residentes enfrentan arrinconamiento debido a iniciativas de gentrificación y



turistificación en sus vecindarios. Históricamente, Santurce ha sido una de las arenas de luchas comunitarias más intensas en toda la Isla.

La intersección de la avenida Ponce de León y Roberto H. Todd es el encuentro de las carreteras estatales PR #1 y PR #2. “La 18” es un nodo importante para todo Puerto Rico. La PR #1 comienza en San Juan y pasa por este punto en Santurce hacia Hato Rey y Río Piedras para llegar al Valle del Turabo (Caguas) en el centro de la Isla y cruzar la cordillera hasta alcanzar los llanos costeros aluviales en Salinas y finalizar en la Plaza Las Delicias en Ponce. La PR #2 sale de la PR #1 en “la 18” en Santurce hacia la Plaza Las Delicias recorriendo toda la costa norteña aluvial

hasta Arecibo, siguiendo sobre el carso norteño hasta Aguadilla y continuar hacia Mayagüez atravesando valles y montañas. Desde la urbe mayagüezana recorre los valles de Guabajibo y Lajas hasta Guánica para pasar por Yauco hasta llegar a Guayanilla y finalmente a Ponce. “La 18” fue el mayor nodo gravitacional en la peatonalidad y transportación pública en el país. Por consiguiente, esta sección de Santurce desplazó a Río Piedras como un “lugar central” hacia el resto de la Isla. Desde “la 18” se le puede dar la vuelta y visitar todas las regiones fisiográficas del país en menos de 7 horas. Esta conectividad regional desde “la 18” se logra comprender mediante la explicación de la geografía de los *Wal-Marts* en Puerto Rico (Guilbe, 2009). Desde Santurce, por cada ruta (PR #1 y PR #2) existe una megatienda cada 60 minutos de viaje. Con este patrón de localización han logrado dominar el mercado puertorriqueño. De igual forma, desde “la 18” hacia Arecibo y Fajardo, se puede construir un patrón de 10 minutos en carro para entender la localización de *Walgreens* y *CVS*. Estos ejemplos sobre la geografía del comercio al detal nos permiten enfatizar sobre la importancia de los modelos teóricos en poder entender la organización territorial nacional.

El tramo de la avenida Ponce de León desde la parada 18 hasta la parada 11 era intenso. El paisaje era heterogéneo y requería múltiples paradas. Las estructuras de teatros y cines eran testigos del gran pasado urbano que sigue enterrado en el deterioro, abandono y crisis estructural que enfrenta la sociedad puertorriqueña. Entre “la 18” y “la 15” se concentraba una de las actividades más debatidas históricamente en las ciudades; prostitución callejera (Guilbe, 2002), clubes nocturnos para caballeros discotecas alternativas, lotes espontáneos de gastronomía urbana móvil, restaurantes caribeños y acceso a un vecindario definido por la comunidad LGTBTTQIA+. Estas particularidades hacían que este vecindario fuera uno de los tramos de mayor tráfico

vehicular y peatonal nocturna. Temas relacionados con el derecho a la ciudad y los asuntos de género fueron líneas de discusión obligatorias con las y los caminantes.

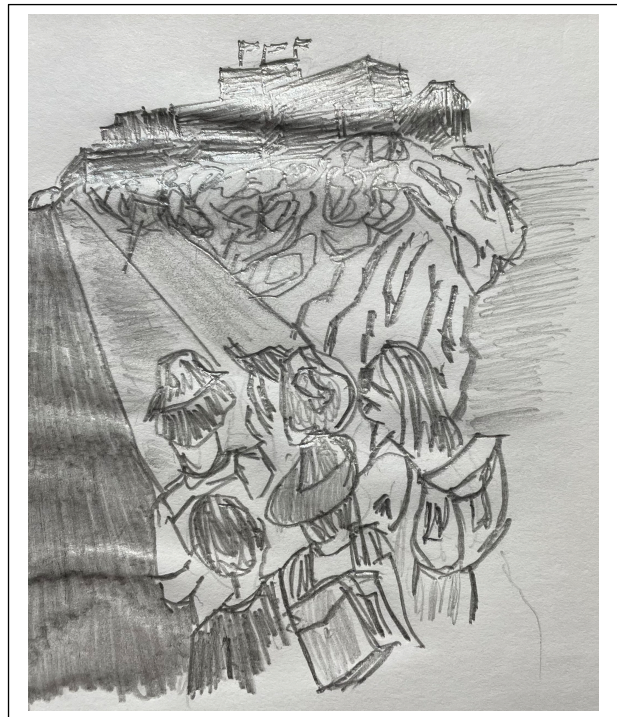
La calle Hoare encarnaba el borde de transición entre los vecindarios bulliciosos de “la 15” y el zona residencial de Miramar. También es la espina dorsal de las iniciativas artísticas al aire libre conocidas como “Santurce es Ley”. El ambiente de transformación a lo largo de esta calle transversal a la Ponce de León era intensa; restaurantes, cafés, apartamentos para alquilar y arte en los espacios abiertos, lotes y paredes visibles a los flujos peatonales. Varias y varios caminantes deseaban desviarse de la caminata para disfrutar el ambiente que emergió ajeno a los planes gubernamentales. El tramo tomaba, al mediodía, cerca de 80 minutos en recórrelo con un corto descanso. Si había almuerzo, se tomaba una hora adicional. Esta área era la mitad de ruta y comenzaba a salir un sentido de urgencia en las y los estudiantes para llegar a la isleta de San Juan.

El Conservatorio de Música de Puerto Rico, la sinagoga y la Casa Aboy definen la entrada al vecindario más exclusivo en la Ponce de León; Miramar. Por más de 150 años, este sector ha congregado los núcleos residenciales de la alta sociedad capitalina. Desde este collado, familias pudientes capitalizaron el valor escénico hacia la Laguna del Condado, los terrenos bajos de Isla Grande y el canal de San Antonio. El tramo de la Ponce de León revelaba parte de la rica arquitectura puertorriqueña en sus residencias individuales, condominios y otras estructuras. Esta riqueza se combinaba con hoteles, delicatessen, *coffee shops*, cines, supermercado y restaurantes. Caminar la Parada 11 era un facsímil de menor escala del ambiente turístico del corredor costero de El Condado-Ocean Park-Isla Verde. Pese a la densidad poblacional y combinación de usos de terrenos, Miramar era silenciosa y solitaria. La interacción peatón-residente era mínima. Los sonidos eran inexistentes, pero sobresalía la cubierta vegetal. Cada residencia estaba encapsulada dentro de su propia arquitectura creando un ambiente lento y con la extraña sensación de vigilancia

continúa a todo el que camina. Las y los estudiantes percibían y registraban en sus apuntes las diferencias entre Alto del Cabro y Miramar.

### **Un poco después del mediodía arribando a la isleta de San Juan**

El cruce de la avenida Román Baldorioty de Castro era un reto en la caminata. Los conductores no permitían el paso de las y los marchantes. Esta conducta la asociábamos a la presencia de una infraestructura urbana orientada exclusivamente al vehículo de motor y a una geometría vial que no reconocía el derecho peatonal. Extrañamente, las tres salidas vehiculares de la península de Santurce y las dos entradas a la isleta de San Juan invitaban a las y los conductores a mantener altas velocidades. Pese al riesgo peatonal, la vista de la laguna El Condado, la brisa, el olor que asociamos con la costa y las altas temperaturas invitaban a disfrutar la accidentada entrada a la isleta.



El puente Dos Hermanos edificaba una falsa emoción al caminante que aspiraba llegar rápido a la ciudad amurallada. Entrar a la isleta no es sinónimo de arribar al Viejo San Juan. De hecho, es el tramo más erizado debido a las condiciones ambientales y estado de ánimo de las y los caminantes. Más adelante, *Paseo Caribe* recibía a las y los marchantes universitarios. Este proyecto estaba compuesto de apartamentos de lujo, estacionamientos soterrados y centro comercial exclusivo (*Lifestyle shopping center* o LSC) conectados al complejo turístico del renovado *Caribe Hilton*. Se caminaba sobre un paseo peatonal que se utiliza hasta llegar a las

ruinas de la primera línea de defensa militar española. A la salida del umbral del *Caribe Hilton*, el desmantelado *Hotel Normandie* nos regresaba al deterioro en edificaciones e infraestructura al que estábamos expuestos durante la mañana.



El Escambrón es conocido como la playa de la parada 8. Desde este punto hasta el destino final, el tramo toma una orientación este-oeste. El mayor reto es caminar en la tarde con el sol tropical de frente y combatiendo con las brisas provenientes del Océano Atlántico. Es un trayecto en donde se comparte con ciclistas, trotadores y patinetas. El Parque Luis Muñoz Rivera ofrece fresco y sombra. Más importante aún, las y los caminantes desarrollaban su propio ritmo contra el intenso tráfico a lo largo de la Avenida Luis Muñoz Rivera. La cuesta en donde se encuentra el mural de Doña Felisa Rincón de Gautier adquiere un significado en el ánimo de las y los caminantes. La misma es sorpresiva porque no se siente desde los vehículos de motor. Como peatones, la exclamación constante era “¿De dónde salió esta cuesta?”.

Transitar frente a la costa atlántica es una experiencia urbana inaudita debido a que existen pocos malecones en Puerto Rico. Las miradas hacia el horizonte nos fijan hacia el segundo lugar de mayor profundidad en todo el planeta. La Fosa de Puerto Rico, a unas 50 millas al norte de la costa, es resultado de un contacto convergente entre placas tectónicas que definen, en gran medida, el oleaje intenso en la costa norte y el potencial sísmico que existe en la Isla. Las rocas sedimentarias en el horizonte son recordatorios de los continuos procesos de erosión litoral que parecemos olvidar cuando se otorgan permisos de construcción y se edifica sobre la franja

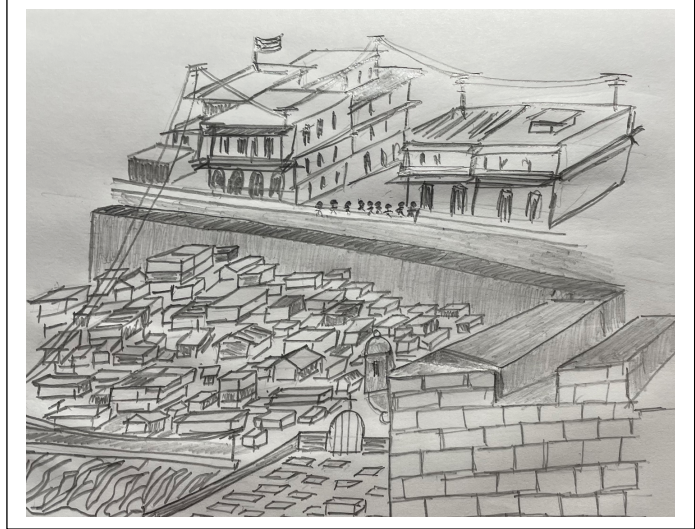
marítimo-terrestre. Todo este trayecto podría alterarse o desaparecer ante el asedio continuo del oleaje atlántico.

En la medida que el Fuerte San Cristóbal se acerca en nuestra vista, mayor era la inquietud para llegar. Hay una hora de caminata desde el *Caribe Hilton* hasta la entrada de la vieja ciudad. Es el tramo en donde se rompía la compactación del grupo porque el cansancio se dejaba sentir y las diferencias en edades se hacía evidente. Las dos estaciones de gasolinas eran utilizadas como paradas de baño, descanso y comida. Desfilas frente al Capitolio no generaba interés alguno a la masa de marchantes. La edificación facsímil al homólogo estadounidense es impresionante pero su representación solo sirve como referencia para protestar nuestro malestar e incomodidad hacia la mala administración de los genios de la insuficiencia colonial. Pasada la “casa de las leyes”, se entraba a la ciudad amurallada y al último obstáculo físico peatonal; la cuesta de la Calle Norzagaray frente al Castillo San Cristóbal. Este trayecto se lograba con 175 pasos sobre un pavimento inclinado más de 30 grados. Llegar al estacionamiento del castillo y poder ver la comunidad La Perla constituía la primera celebración del esfuerzo realizado durante el día y del descanso que nos esperaba en la noche.

El arribo al callejón de la Calle Tanca era el prelude para bajar a La Perla por la calle Bajada Matadero. Para muchas y muchos marchantes fue la primera vez que visitan la legendaria y enjuiciada barriada. Cada paso dentro de la comunidad llevaba a cada marchante alejarse de las visiones criminalizadas y satanizadas sobre La Perla. Irónicamente, La Perla era el trayecto de mayor interacción entre caminantes y residentes. Contrario a todo el viaje, la ausencia de aceras hacía que los peatones pasaran a solo unos pies de los balcones y residencias. A esta escala era inevitable las “buenas tardes” y el “hola”. La penúltima parada era el “*bowl*”. Este nodo de la



comunidad era definido por una piscina abandonada que la comunidad reclamó e invirtió como espacio abierto de recreación, los turistas la utilizaban para *selfies* y varios residentes cercanos habilitaron sus estructuras para chinchorrear. El *bowl* conectaba peatonalmente con el malecón de la Calle Tiburcio Reyes. Pese a la hora,



entrada en la tarde, era un trayecto de sombras de las casas ubicadas en el acantilado y de las brisas desde el Océano Atlántico. Desde el malecón se llegaba al destino final; Cementerio Santa María Magdalena de Pazzis. La llegada a las 3 p.m. al camposanto limitaba las visitas a las tumbas a solo 60 minutos. El cementerio cerraba a las 3:30 p.m. Comoquiera, había que ser breve en la visita debido a que eran muchas horas bajo un tórrido sol y unas temperaturas sobre un asfalto que rebasaba los 100° F.

Las y los caminantes soltaban sus mochilas y dialogaban frente a los sepulcros de los doctores José Celso Barbosa, Ricardo Alegría y Pedro Albizu Campos. Cada uno representaba un escenario de la política nacional. Sus criptas sirvieron para reflexionar y dialogar sobre las experiencias vividas y tópicos discutidos en la andanza. Fueron más de 29,000 pasos en donde se vivieron las complejidades que definen la vida urbana comunitaria, caribeña y estadounidense. Vieron que existe un país con necesidades, injusticias y desigualdades. El espacio geográfico nos hablaba. Sin embargo, fueron testigos de una diversidad que evidencia nuestro potencial para desarrollo. Las ideas y soluciones concretas están en las calles y vecindarios. Solo hay que caminar, observar, reflexionar, dialogar y escuchar; es decir, razonar espacialmente.



**4:00 pm de regreso a casa**

Finalizada las conversaciones en el cementerio, comenzaba a dominar el cansancio. Sin embargo, el grado de satisfacción era mayor. Al despedirnos, unos partían hacia sus residencias, otros partieron hacia la universidad. Hay quienes regresaban por *Uber*, otros fueron recogidos por familiares y amistades. Siempre existió un grupito que tenían las fuerzas para quedarse en la ciudad amurallada y disfrutar la tarde. Al final, fue un trayecto en donde retomamos unas destrezas básicas que hemos perdido con la tecnología; caminar, conversar, compartir y más importante; conocer nuestro país. ¡Las ciencias sociales no se estudian; solo se viven!



### Referencias

- Fuller Marvel, L. (2008). *Listen To What They Say: An Approach to Social Planning in Puerto Rico*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- García Ramis, M. (1993). *La ciudad que me habita*. Ediciones Huracán.
- Gersmehl, P. (2014). *Teaching Geography* (3rd. ed.). The Guilford Press.
- Gersmehl, P. J., & Gersmehl, C. A. (2007). Spatial Thinking by Young Children: Neurologic Evidence for Early Development and “educability”. *Journal of Geography*, 106(5), 181-191.
- Golledge, R., Marsh, M., & Battersby, S. (2008). A conceptual framework for facilitating geospatial thinking. *Association of American Geographers. Annals of the Association of American Geographers*, 98(2), 285-285.
- Guilbe, C. J. (2009). Big boxes, Mega Stores, and Category Killers Overseas: The Emerging Geography of North American Chain Stores (NACS) in Puerto Rico. *Southeastern Geographer*, 49(4), 326-339.
- Guilbe, C. J. (2002). La Geografía de los amores de emergencia: La prostitución en las calles de San Juan de Puerto Rico. *Revista de Ciencias Sociales*, 11.  
<https://revistas.upr.edu/index/.php/rcs/article/view/6003>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of the Great American Cities*. Vintage.
- Harari, Y. N. (2014). *Sapiens: De animales a dioses*. Debate.
- Lacoste, Y. (1991). *La Geografía: un arma para la guerra*. Anagrama.

Lobben, A., & Lawrence, M. (2015). Synthesized Model of Geospatial Thinking. *Professional Geographer*, 67(3), 307-318.

National Council for Geographic Education. (1994). *Geography for Life; National Geographic Standards*.

Picó, F. (2014). *Santurce y las voces de su gente*. Ediciones Huracán.

Picó, F. (2019). *Ensayos en torno a la Historia y otros temas*. Centro de Investigaciones Históricas.

Saénez Ridruejo, F. (1993). *Los ingenieros de caminos*. Colegio de Ingenieros, Caminos y Canales.

Sepúlveda-Rivera, A., & Carbonell, J. (1987). *Cangrejos-Santurce: historia ilustrada de su desarrollo urbano*. Centro de Investigaciones CARIMAR.

Sibley, D. (2003). Geography and Psychoanalysis: Tensions and Possibilities. *Social & Cultural Geography*, 4(3), 391-399.

Wulf, A. (2019). *La invención de la naturaleza: El nuevo mundo de Alexander von Humboldt*. Debolsillo.