

Comercio e interacción social en espacios peatonalizados. Los centros de Málaga y Sevilla

(Shopping and social interaction in pedestrianized spaces. Malaga's and Seville's centers)

CAMPO TEJEDOR, Alberto del; FLORES SÁNCHEZ, Manuel;
GARCÍA JEREZ, Adolfo

Univ. Pablo de Olavide. Dpto. de Ciencias Sociales. Carretera de Utrera, km. 1. 41013 Sevilla

acamtej@upo.es; mflosan@upo.es; agarjer@upo.es

El objetivo de esta ponencia es debatir sobre los efectos de la peatonalización en cuatro espacios seleccionados de dos ciudades andaluzas -todos ellos situados en los centros históricos de Sevilla y Málaga-, prestando especial atención en la conexión entre los cambios comerciales y turísticos y las interacciones sociales que se han producido en los espacios seleccionados.

Palabras Clave: Peatonalización. Interacciones sociales. Comercio. Turismo. Imagen espacial.

Komunikazio honen helburua Andaluziako bi udalerritako (Málaga eta Sevilla) hiriguneetan lau kale oinezkoentzat jarri izanak sortu dituen ondorioei buruz eztabaidatzea da. Arreta berezia eskainiko diogu aldaketa horrek merkataritzan eta turismoan izandako eraginari, baita herritarren arteko harremanetan izandakoari ere.

Giltza-Hitzak: Oinezkoentzako bilakatzea. Herritarren arteko harremanak. Merkataritza. Turismoa. Irudi espaziala.

L'objectif de ce colloque est de débattre sur les effets de la piétonisation dans les quatre espaces choisis de deux villes andalouses –se trouvant tous dans les vieilles villes de Séville et de Málaga–, en mettant l'accent sur le rapport entre les changements commerciaux et touristiques et les interactions sociales qui se sont produits dans les endroits choisis.

Mots Clés: Piétonisation. Interactions sociales. Commerce. Tourisme. Image spatiale.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años y tras constatarse el declive de muchos de los centros históricos de nuestras ciudades como consecuencia de procesos de obsolescencia física y social, las Administraciones vienen acometiendo diferentes políticas de rehabilitación, cuyo objetivo principal es, al menos teóricamente, dotar de vida social a unos enclaves considerados de indudable valor simbólico para la ciudadanía (Marín, 2006). Una de las más importantes iniciativas urbanísticas que se han aplicado dentro de esos programas son los proyectos de peatonalización (Gehl, 2006; Sanz, 1998) en los que, además de “devolver” unos espacios a los peatones anulando o limitando el tráfico rodado, generalmente se pretende también renovar estética y urbanísticamente la zona, recuperarla con criterios medioambientalistas, promocionar el patrimonio (monumental o no) atrayendo a turistas y otros usuarios que a la vez aumenten el consumo en los comercios, todo lo cual acabaría suscitando sentimientos de identificación hacia esos espacios “recuperados” para el ciudadano.

Con vistas a estudiar en qué medida se ajustan los *desiderata* a la realidad, llevamos a cabo durante el año 2008 un estudio de carácter etnográfico en cuatro espacios recientemente peatonalizados en los centros históricos de Málaga y Sevilla¹. Nos centrábamos allí fundamentalmente en el análisis de la sociabilidad, habida cuenta del énfasis en los discursos de la Administración para dar por supuesto un aumento cuantitativo y cualitativo de las interacciones y los usos sociales derivado directamente de la peatonalización de los espacios. En esta comunicación queremos reflexionar sobre las relaciones entre las políticas de peatonalización, el impacto en los flujos comerciales y los usos ciudadanos en dichos espacios.

Las calles, plazas, recodos urbanos exclusiva o prioritariamente peatonales no han dejado nunca de existir en nuestras ciudades, a pesar de la progresiva colonización por parte de los vehículos a motor, especialmente desde los años 70. Lo que sí es un hecho más reciente es la política que apuesta por la peatonalización de aquellas arterias o lugares con fuerte carga simbólica, localizados principalmente en los centros históricos de las ciudades. Los casos estudiados de Málaga y Sevilla no son, en este sentido, una excepción sino, a pesar de sus singularidades, una muestra significativa de una tendencia generalizada en toda España, y aun en Europa.

Desarrollamos a continuación ambos casos, apuntando en cada uno los precedentes de este tipo de intervención urbanística, así como los principales argumentos que se han esgrimido para llevarla a efecto. Nos centramos después en las consecuencias en cuanto a los flujos comerciales derivados de dichas peatonalizaciones y describimos los ritmos y usos ciudadanos que conforman la sociabilidad en ellos.

1. La investigación *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga* ha sido financiada por el Centro de Estudios Andaluces. Los resultados finales pueden consultarse en la monografía, publicada por dicho Centro con el mismo título que el proyecto de investigación (Campo *et al.*, 2009a), la cual puede descargarse en <http://www.centrodeestudiosandaluces.es>. Allí encontrará el lector los pormenores teóricos y metodológicos que han sustentado la investigación. Una versión más resumida de las principales conclusiones puede leerse también en la ponencia presentada a las Jornadas *Hibridación y transculturalidad en los modos de habitación contemporáneas* (Campo *et al.*, 2009b) cuyas actas publicadas también pueden consultarse en <http://www.hibridacionesandalucia.net>.

2. MÁLAGA: LA CALLE LARIOS Y LA PLAZA DEL CARBÓN

Los primeros antecedentes del reciente proceso de peatonalización del centro de Málaga datan de la década de los 70, momento en el que se constituyen algunas de las “islas peatonales” que aún persisten hoy en día, caso de la plaza de la Marina. Sin embargo, no será hasta mediados de los 90 cuando la Administración comienza a aplicar de un modo más evidente y sistemático políticas encaminadas a la peatonalización, afectando, entre otros, a lo que ella misma denominó como “la Málaga del siglo XIX”, área que incluía las calles de mayor solera de la ciudad, cual es el caso de las calles Larios y Granada, así como las plazas de la Constitución y la del Carbón, además de otras vías significativas: calle Bolsa, Strachan y Torre Sandoval. Uno de los principales argumentos que en su día sostuvo la Administración local puede leerse en el libro que ésta publicó con el significativo título de *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005*, en el que se afirma:

[La peatonalización] conduce, necesariamente, a la definición de un modelo de movilidad sostenible que respetando los derechos ya consolidados, optimice el uso de las vías públicas priorizando y promocionando el modo de transporte que permita la mayor calidad y eficacia para favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas (García y Serón, 2006: 83).

También en el informe redactado por el Ayuntamiento de Málaga con el título *La calle Larios* se apuntaban algunas consideraciones a favor de la reurbanización y peatonalización de estos enclaves, pues ello generaría “la recuperación de espacios de convivencia, liberándolos del tráfico motorizado, para el que jamás estuvieron pensados”, de tal manera que “se proporciona a la vía una identidad diferente: la calle es más paseo que tránsito, lugar de encuentro que camino” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 5). Además de la recuperación de estos espacios para la ciudadanía, la política de peatonalización —según el discurso de la Administración— pretendía una clara mejora medioambiental, la potenciación de su valor referencial e identitario para el conjunto de la ciudad, así como la revitalización del tejido comercial de la zona.

Este último objetivo constituía un sólido argumento especialmente en el caso de la calle Larios, considerada tradicionalmente por los malagueños como su principal arteria comercial. Nacida a finales del siglo XIX siguiendo los patrones estéticos de las principales vías comerciales de Londres, París o Roma, la calle Larios se convirtió desde su inauguración en el eje central de la ciudad, al alojarse en ella los principales comercios y establecimientos, así como las más renombradas sociedades culturales del momento. En los años 60 del pasado siglo, al mismo tiempo que muchos comercios se sustituían por sucursales bancarias, la calzada central empezó a ser utilizada como carril destinado a vehículos a motor, lo que supuso que el trasiego peatonal de la calle se viera mermado en beneficio del tráfico rodado y, con ello, según testimonio de los que lo vivieron, se redujera y se homogeneizara la actividad social de la calle. Para paliar estas consecuencias, la Administración local decide en el año 2002 aplicar una iniciativa urbanística centrada en la peatonalización cuyas consecuencias han sido notorias. En cuanto a su componente urbanístico, se apostó por la transparencia original de la calle gracias a un diseño considerado “neutro y silencioso”, en el que se estableció un tramo central con dos bandas de rodadura y aceras en los

laterales. Paralelamente se instalaron 18 bancos y se aumentó el número de farolas a lo largo del recorrido.

Bajo esta misma lógica se peatonalizó la plaza del Carbón, cuyo diseño urbanístico —al igual que otros espacios como el de la plaza de la Constitución— se basó en la configuración de un espacio diáfano y ordenado en el que desembocara el flujo peatonal procedente de la calle Larios, plaza de la Constitución y calle Granada. No en vano esta última vía aún conserva su histórico carácter de corredor uniendo los espacios anteriormente aludidos con la plaza de la Merced, en la que antaño existió una puerta de acceso a la ciudad fortificada. Hasta su actual diseño, la plaza del Carbón formó parte de un espacio mayor conformado por tres plazuelas enlazadas entre sí por la calle Granada, en donde se ubicaban una fuente, varios árboles, un par de bancos y unos cuantos comercios, siendo éste el único recodo que poseía el peatón para permanecer apaciblemente, pues a partir de los años 70 del pasado siglo todo el entorno fue tomado por un intenso tráfico. En el año 2002 la Administración local emprende su reurbanización con el fin de convertirlo en un espacio dedicado en exclusividad al viandante.

Estas transformaciones espaciales afectaron en ambos casos tanto a la red comercial como a las interacciones peatonales. La calle Larios se había constituido en su origen con la clara intención de albergar comercios, pero también servicios e instituciones sociales de prestigio. Y ciertamente la calle se fue consolidando como lugar “noble” de la ciudad al mismo ritmo en que aparecía una gran variedad de salones recreativos, que la convirtieron en el verdadero epicentro social ciudadano. La plaza del Carbón seguirá un desarrollo similar y sus antiguos conventos serán sustituidos por colmados, tiendas, pequeñas industrias y varios cafés. En ambos espacios el punto de inflexión, en cuanto a la variabilidad de usos sociales, se origina en la década de los 70, motivado por la creciente afluencia de vehículos a motor. En la calle Larios las sucursales bancarias tendrán un impacto no solo en la fisonomía estética de la calle (ocupando grandes espacios de fachada), sino también en la propia dinámica social del lugar. En la plaza del Carbón las tabernas y colmados cerrarán sus puertas en beneficio de otro tipo de negocios destinados a una clientela de carácter externo, la cual comenzará a acceder a este enclave bien a través de sus propios vehículos bien por medio de taxis, para los que se crea una parada en la misma plaza.

Cuando la Administración decide intervenir a través de un proyecto de peatonalización, quiere recuperar los antiguos sentidos comerciales y de paseo. En cuanto al tejido comercial, la consecuencia inmediata ha sido la rápida consolidación de un nuevo paisaje dominado por las grandes franquicias, fenómeno de terciarización y estandarización que vienen padeciendo desde hace algunas décadas numerosos centros históricos de tantas otras ciudades europeas, y sobre lo que se percibe cierto malestar y desengaño entre una parte de la población². El impacto, sin embargo, no ha sido en otras ciudades tan notable como en Málaga. Los locales de comercio y servicios existentes en la calle Larios son ahora: seis sucursales de bancos, ocho grandes tiendas franquiciadas de ropa y treinta y un pequeños establecimientos entre los que destacan cuatro joyerías, alguna farmacia y heladería, perteneciendo

2. Muestra de ello es el reportaje en clave divulgativa publicado por el diario *El País* (03-07-2008) titulado “Las ciudades son clones”.

varios de estos establecimientos también a grandes corporaciones y franquicias. Con respecto a la plaza del Carbón y sus inmediaciones se computan ocho establecimientos familiares (tres tiendas de complementos, una peluquería, una óptica, una cafetería, una heladería, una zapatería y un restaurante), cuatro pequeñas franquicias (tres destinadas a complementos personales y una a telefonía), dos sucursales de bancos, una gran franquicia destinada a la venta de ropa y otra a hostelería juvenil de corte irlandés. En solo un lustro han desaparecido muchos pequeños negocios vinculados tanto al comercio de proximidad (como por ejemplo farmacias y de alimentación) como de lejanía (a los que era necesario acceder con vehículo propio, como eran las tiendas dedicadas a la reparación de electrodomésticos y de muebles), en pro de los dedicados a la restauración, que aprovechan el incremento del flujo turístico. Naturalmente la peatonalización no es el único factor desencadenante del auge de las franquicias. La dificultad en el relevo generacional de los pequeños establecimientos, ciertos cambios de pautas de consumo y el surgimiento de otros núcleos comerciales en la periferia, han ocurrido al mismo tiempo que se peatonalizaba el espacio. Pero sí es evidente que la peatonalización ha acelerado este proceso, provocando en muy poco tiempo un paisaje urbano que suscita una sensación de pérdida y nostalgia entre un sector de la población.

Es cierto que el flujo comercial ha aumentado claramente tras la peatonalización. Una encuesta realizada en junio de 2008 (www.diariosur.es, 03/06/08) concluye que el principal motivo que esgrime el ciudadano para acceder al centro de la ciudad es “ir de compras” (33% de los encuestados) e “ir de ocio” (22%), porcentajes que contrastan con los datos de hace un lustro, cuando esas motivaciones constituían la prioridad en el 19 % y el 11% de los encuestados respectivamente. Estudios recientes (Rubio, 2007) confirman que entre el año 1998 y 2008 han aumentado los locales activos en un 13%. La nueva configuración urbanística, el predominio de un tipo de negocio franquiciado y unos usos ciudadanos derivados de ellos, ha tenido su plasmación en la dimensión simbólica de estos espacios. La calle Larios representa en el imaginario de los malagueños no sólo “la Málaga de siempre”, gracias fundamentalmente a su trama urbana y al reconocimiento de algunos pocos establecimientos que evocan lo añejo, sino también “la nueva Málaga”, entre otros factores por un diseño homologable al de otras ciudades europeas como consecuencia del orden, la sencillez y la armonía de sus formas, como también por el rápido arraigo de las ideas de sostenibilidad, limpieza y modernidad a las que se asocia la ausencia de vehículos a motor. En cuanto a la plaza del Carbón ésta proyecta una imagen igualmente contemporánea en base a su arquitectura diáfana y un tanto heterodoxa, limpia, con mobiliarios considerados por los usuarios innovadores, unido también al predominio de locales estandarizados.

Aún hay un elemento clave para comprender esta transformación en el paisaje, en los usos y en las significaciones que los espacios evocan: el turismo. La peatonalización ha formado parte de una estrategia aún de mayor alcance, que apuesta claramente por el turismo como fuente principal de recursos para la ciudad³. Tanto la calle Larios, como la plaza de la Constitución y la plaza del Carbón son parte constituyente de rutas turísticas creadas en los últimos años. Una de ellas enlaza la plaza

3. En el primer semestre de 2008 aumentaron en un 15% las pernoctaciones con respecto al año anterior (*La Opinión de Málaga*, 21/07/08).

de la Marina con la calle Larios para desembocar en la plaza de la Constitución y proseguir, si se desea, a través de la calle Granada, plaza del Carbón hasta la calle San Agustín, en la que se ubica la sede del Museo Picasso, y enfilear, por último, el tramo en dirección a la plaza de la Merced, lugar donde se localiza la casa natal del pintor malagueño. Es este recorrido el que concentra una mayoría de turistas, lo que contrasta con el escaso número que discurre por las otras siete rutas restantes que también han sido trazadas con el mismo fin y que en su fluir atraviesan vías tan importantes como las calles Carretería, Comedias o San Juan.

¿Cuáles son los ritmos diarios de las calles peatonalizadas en el centro de Málaga?⁴. Los espacios se empiezan a ocupar a partir de las 7:30h de la mañana cuando aparecen en el encuadre de la calle Larios cuadrillas de operarios en dirección al ramillete de vías que se abren perpendicular a ésta. La plaza del Carbón permanece aún recogida en silencio, al menos hasta las 8h, momento en que muchos de los establecimientos abren sus puertas al mismo tiempo que adultos (fundamentalmente mujeres) procedentes de la entrada sur de la calle Larios acceden a ésta con la intención de llegar a sus puestos de trabajo, pues la plaza del Carbón se ha convertido en uno de los tramos que facilita el acceso a la zona norte del centro de la ciudad. Es más de una hora después cuando aparecen en la calle Larios los primeros turistas, con una presencia *in crescendo* según transcurren las horas matutinas. Pero solo con la apertura definitiva de los comercios, especialmente de las grandes franquicias, se observa una ocupación intensiva de la calle Larios al entrecruzarse transeúntes (turistas y jubilados) con *tradentes*, es decir, personas que van “de paso” y utilizan la vía como mero tránsito. Esta confluencia tiene su correspondencia en la plaza del Carbón una hora más tarde, debido a que parte de su dinámica social está asociada a las corrientes peatonales que se constituyen y discurren por la calle Larios.

El tránsito es notable hasta las 14h, momento en que decae súbitamente por el incremento de la temperatura ambiental (muy a pesar de los toldos instalados en verano), el cierre de un sector de los comercios y obviamente la pausa destinada al almuerzo. Esta desactivación es mucho más perceptible en la plaza del Carbón que en la calle Larios, por cuanto en esta última permanecen abiertas algunas franquicias que se encargan de recoger a aquellos que han decidido seguir deambulando por las calles del centro, especialmente visitantes. A partir de las 18h se vuelve a recuperar el pulso vital hasta las 20:45h, momento en que el flujo peatonal comienza a descender coincidiendo con el cierre de los establecimientos destinados a accesorios personales o servicios, a excepción de los de hostelería. A las 23h, incluso en verano, la calle Larios presenta un estado casi desértico, acentuado si cabe más por el páramo social en el que se ha convertido el dédalo de calles en su poniente. Esta sensación de vacío se experimenta algo menos en la plaza del Carbón, gracias a la existencia de dos negocios de restauración cuyas puertas están abiertas en verano hasta la una de la madrugada.

4. El trabajo de campo con la observación sistemática diaria se llevó a cabo entre los meses de marzo y octubre de 2008. Evidentemente, según cada estación, los flujos y usos peatonales son diferentes, aunque las diferencias parecen menos marcadas que en otras ciudades. La descripción que a continuación se expone responde a los meses estivales.

Aunque los flujos peatonales son diferentes en atención a variables climatológicas y del cambiante ciclo estacional, en todos los momentos observados a lo largo del año se constata la conexión clara entre el horario comercial y la presencia de peatones, independientemente de que éstos acaben consumiendo o no. En la calle Larios el tipo más frecuente es el del *transeúnte-comprador*, entendiéndolo por tal no solo al que efectivamente acude con la idea de consumir en alguno de los comercios, sino también al que discurre por esa vía con la conciencia explícita y el deseo de atravesar un lugar comercial, aun cuando no siempre consuma. Como la población residente es mínima, el cierre de los negocios da al traste con la sociabilidad de la calle, también con la de aquellas personas que no suelen entrar en ninguno de los comercios. Con respecto a la plaza del Carbón, ésta está supeditada tanto a la vida que transcurre en la calle Larios (de la que recibe los flujos peatonales durante parte de la jornada) como a la presencia de dos locales destinados a la restauración, pues son ellos los únicos que proveen de dispositivos básicos (bancos y sillas) para una estancia continuada y cómoda.

Las entrevistas realizadas durante la investigación confirman que la peatonalización de estos espacios malagueños conlleva el aumento de los flujos peatonales. Sin embargo, como apunta el urbanista danés Jan Gehl (2006), lo más relevante no es tanto la cantidad de personas que transitan sino la diversidad de usos sociales, así como la identificación y articulación que generan entre la ciudadanía. La descripción pormenorizada de las diversas actividades sociales se ha llevado a cabo en otro lugar (Campo *et. al*, 2009a), desde los encuentros casuales a ocupaciones creativas con el original uso de ciertas escalinatas o bordes de fuentes como lugares donde anclar la sociabilidad. De manera genérica, puede concluirse que las acciones más significativas de sociabilidad —conversaciones, usos sedentes, juego de niños, etc.— se producen en franjas de horario muy delimitadas, con escasa intensidad y sin apenas referentes espaciales identificados para ello. Tres factores, ya sugeridos, explican esta debilidad en la sociabilidad de estos espacios. En primer lugar la configuración urbanística del tramo constituido por la calle Larios y la plaza del Carbón en forma de “corredor peatonal” que atrae masivamente a los transeúntes y orienta de modo rápido su trayecto hacia otros espacios. En segundo lugar su propia configuración física, caracterizada por la preeminencia de lo diáfano, la ausencia de recodos acogedores en donde detenerse (según propios testimonios de los usuarios), agravado por la escasez o incluso, en el caso de la plaza del Carbón, la ausencia de bancos u otros dispositivos para sentarse, más allá, naturalmente, de los que ofrecen las terrazas de bares y restaurantes. En tercer lugar el ritmo peatonal acelerado como consecuencia de ser una vía de entrada y de acceso al centro de la ciudad y a unos espacios de concentración de negocios y franquicias (especialmente la calle Larios). Lejos de constituirse como un lugar donde se está y se pasa el tiempo, la calle Larios es un espacio por donde se transita y donde se consume, dos de los usos más significativos. El estudio evidencia que las prácticas no vinculadas al consumo —madres que se concentran con sus carritos de bebés en torno a la fuente para pasar la tarde, viejos que leen el periódico en los bancos a primeras horas de la mañana, jóvenes que eligen algún lugar de la calle Larios o las plazas de la Constitución y Carbón como punto de encuentro para salir por la noche— sí dependen sin embargo del ritmo que imprimen los comercios. Se hace aquí discutible realidad la aspiración de la Administración para crear un “centro comercial abierto”.

3. SEVILLA: LA AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN Y LA PLAZA DE LA ALFALFA

Muchas de las circunstancias que tienen incidencia en el tipo de peatonalización llevado a cabo en Málaga, coinciden en la otra ciudad objeto de nuestro análisis: Sevilla. Allí, la tradición de calles históricas sin acceso al tráfico rodado inspiró a finales de los 80 una política urbana de peatonalización coincidente con el auge del turismo en la ciudad. Casi dos décadas antes, en 1970, abren sus puertas El Corte Inglés y Galerías Preciados, lo que transformará el comercio circundante que hasta entonces era de tipo familiar. A finales de los 80 se peatonaliza la calle Tetuán para que en ella se instalen grandes comercios con presencia internacional, especialmente textiles, con interés en establecerse en Sevilla. La Exposición Universal del 92 será el mayor hito en la reciente historia urbanística de Sevilla, hasta tal punto que la actual política de peatonalización supone, como se encarga de enfatizar la Administración local, “la mayor transformación y modernización desde la Expo 92” (Ayuntamiento de Sevilla, 2006: 2).

Recogida en el PGOU aprobado en 2006 por el pleno del Ayuntamiento hispalense, la peatonalización de la Avenida de la Constitución ha supuesto, sin duda, uno de los proyectos estrella del actual consistorio, en gran medida porque se ha ejecutado paralelamente a la instalación del tranvía, apuesta que ha despertado en la ciudadanía, la prensa y los partidos políticos acalorados debates. El enclave de la Avenida ha sido significativo desde antiguo. Ya en la Edad Media el espacio que ocupa en la actualidad la Avenida cumplía importantes funciones religiosas, sociales y económicas, con presencia de cambistas, banqueros y detallistas (Collantes de Terán, 1993: 234). En la época moderna albergó importantes lugares de reunión y recreo ya desde el siglo XVIII. El lujoso café San Fernando, que contaba con casino, pervivió hasta finales del XIX como lugar de reunión del partido liberal. Pero hubo muchos más: El Caballo Blanco, sede de los realistas, Cabeza de Turco, Paz y Vista Alegre. En todos ellos se celebraban tertulias literarias y políticas. Paralelamente los espacios hoy ocupados por la Avenida fueron escogidos como escenario para las principales acciones simbólicas públicas como desfiles militares o procesiones cívico-religiosas, así como para el paseo de jóvenes de ambos sexos que iban o venían del cine o que paraban en alguno de los cafés o clubes.

La actual configuración de la Avenida de la Constitución es creada por la alineación de calles con vistas a desembocar en la Exposición Iberoamericana de 1929. Por la influencia de dicho evento se alzaron edificios regionalistas, neoclásicos o neobarrocos que despertaron en su día, y entre ciertos sectores, protestas por el nada casual parecido con la Gran Vía madrileña. Detrás de la alineación estaba la intención de remarcar la monumentalidad pero también favorecer el tráfico rodado. La instalación de gran número de oficinas centrales de bancos y cajas a mediados del siglo XX y la intensificación del tráfico rodado, fueron reduciendo las prácticas sociales en la Avenida. Antes de su peatonalización, la Avenida era una calle con una calzada de asfalto que mantenía una constante e intensa circulación rodada, en detrimento de las estrechas aceras. Constituía la entrada principal al centro histórico desde el este y el sur así como una ruta habitual para 2.000 autobuses diarios. La conjunción de ambos elementos daba lugar a un alto grado de contaminación que pagaban los peatones, así como el patrimonio arquitectónico que atraviesa la Avenida, incluyendo la propia catedral.

Además de la supresión del tráfico, el reciente proyecto de peatonalización ha diseñado un paseo con pavimento gris y a nivel, en el que se han sustituido frondosos arcos por pequeños naranjos que despejan la vista hacia los edificios monumentales. Por el centro de la calzada se ha establecido la circulación de un tranvía, elemento clave que deja a las claras el interés por impulsar en la arteria histórica de Sevilla una imagen de modernidad⁵, de corte centroeuropeo, con tranvía y alquiler de bicicletas, en un contexto internacional de aceptación de los modelos de desarrollo sostenible y respeto al medioambiente. Pero más allá de este rasgo, común a otras peatonalizaciones en otras ciudades europeas, existen en Sevilla al menos dos razones singulares que han impulsado la peatonalización de parte de su centro histórico. Por un lado las Administraciones públicas se han gastado enormes cifras en la rehabilitación del patrimonio arquitectónico, que es necesario preservar. Y en segundo lugar el problema del tráfico y el aparcamiento se había convertido en el casco histórico en una cuestión de creciente preocupación pública. En ese contexto, la Administración ha fomentado la idea de regenerar una ciudad “sin humos”, limpia, medioambiental, moderna y cuyos espacios, según esgrimen en entrevistas y publicaciones, han sido “democratizados” o “devueltos a los ciudadanos”, con la activa participación de la sociedad local.

Ésta parece haber sido más importante en la peatonalización del segundo de los espacios analizados en Sevilla: la Alfalfa, cerrada al tráfico con un proyecto de significativo título: *La Piel Sensible*, que quería responder a las reclamaciones vecinales. El autor del proyecto afirma en él que los centros históricos poseen espacios que están necesitados de mejora mediante “intervenciones que proporcionen nuevas formas de entender, de usar, de sentir, en definitiva de vivir dichos lugares, perdidos hace tiempo en pro del transporte privado”. Se anunciaba expresamente que se trataba de un “programa de apropiación cívica” a través de dos grandes líneas de actuación: en primer lugar, la reconversión de los espacios en lugares didácticos, y en segundo lugar la recuperación para lo público de espacios ocupados por estacionamientos indiscriminados de vehículos, aplicando un diseño arquitectónico compensado y la actividad compartida de viandantes y estacionales. Para ello se apostaba por un espacio libre y acogedor con la incorporación de masas arbóreas y vegetales y un pavimento granítico adherente, incluso en caso de lluvia. El mobiliario se presentaba como funcional, libre de barreras arquitectónicas y seguro (representado en farolas con mayor capacidad de iluminación y claridad en los recorridos). La Administración, por su parte, afirmaba en diferentes contextos querer “recuperar” un “espacio de estancia”, un “espacio de relación” que permitiera la convivencia de personas de diversas características.

A pesar de que se repiten invariablemente los mismos discursos en los agentes involucrados en las peatonalizaciones, los casos de la Avenida de la Constitución y la plaza de la Alfalfa demuestran notables diferencias en la específica interacción entre la ciudadanía, los agentes económicos y la vía pública. Así, en la Avenida de la Constitución la existencia de una gigantesca tienda dedicada a la venta de discos de varias plantas (FNAC), las cafeterías franquiciadas (como Starbucks o Café de Indias) u otros establecimientos de hostelería (¡Va por ti, Montoya!), imprimen a la calle una

5. En el folleto editado para explicar la peatonalización por el Ayuntamiento de Sevilla con el título *El centro de Sevilla sólo para tus pies*, el alcalde de Sevilla habla de una “segunda modernización”.

determinada imagen y fomentan un tipo específico de prácticas. Los escasos locales considerados tradicionales han desaparecido, en parte, lógicamente, por la comentada renovación de estilos comerciales y de consumo, pero también porque solamente las franquicias y las grandes empresas pueden adquirir unos locales a unos precios que se rentabilizan a largo plazo. Prueba de ello es que ciertas oficinas de empresas, abogados y médicos se están marchando al extrarradio, mientras perviven los bancos y las compañías de seguro, muchos en las plantas altas de los edificios.

La actividad en la Avenida da comienzo precisamente con la apertura de los bancos y el trasiego de trabajadores, hombres y mujeres, hacia sus centros laborales. Algunas de esas personas se conocen y se saludan rápidamente: trabajan allí o van a la oficina de Correos, la principal de la ciudad. En torno a las 10:30 y 11h se observa ya un público muy variado: vecinos, trabajadores y también turistas. A los primeros los llaman por su nombre en los bares en los que desayunan. Algunos turistas se paran también en estos locales, pero la mayoría prefiere las cafeterías franquiciadas. Los monumentos y los comercios llevan una hora abiertos. Las primeras visitas son de turistas madrugadores, en unidades pequeñas. Después llegan los grandes grupos conducidos por touroperadores. Éstos son el blanco de las gitanas que venden romero.

Pasadas las 11h se masifica la Avenida. El flujo de autóctonos se compone mayoritariamente de mujeres en torno a los 40 años y paseantes de edad avanzada. Aunque hay algunos bancos para sentarse, es raro su uso, salvo para brevísimas paradas. Se utilizan con más estacionalidad las gradas de la catedral. Cada cinco minutos pasa un tranvía y a cada instante bicicletas invaden el lugar habilitado para los viandantes porque —como nos dice un ciclista— los viandantes invaden el lugar habilitado para ciclistas. Artistas callejeros, músicos y mimos se instalan estratégicamente a lo largo de la calle. Lo que les interesa son lugares con mucho tráfico peatonal. Y la Avenida es un hervidero. La policía local pasea en pareja para vigilar a los descuidados, y los barrenderos tratan de mantener la calle limpia a pesar de las malas costumbres de algunos.

El ritmo de la mayoría es algo más rápido que el de los paseos del domingo: paso sostenido, más veloz que el del turista, pero menos que el del personal ejecutivo. No hay escaparates en la Avenida y, sin embargo, una de las actividades principales es contemplar porque los establecimientos de hostelería tienen grandes ventanales transparentes a la calle. Y son los paseantes los mirados, mientras aquellos miran la calle y sus edificios. Los taxis atraviesan la Avenida por dos calles. El peatón cruza sin cuidado delante del coche y el coche lo acepta. Es una calle peatonal. Aunque con el tranvía y las bicicletas, no hay quien no ande con cuidado.

A la una de la tarde, acaso pasados algunos minutos, son ya muchos los que vuelven del centro con bolsas que contienen sus compras. Los últimos grupos de turistas también comienzan a retirarse. A las dos, el bar Los 100 Montaitos está lleno y el personal laboral se toma la cerveza y el mini bocadillo en la calle. Rodilla vende comida ligera que se toma el público más joven. Una última masa de bicicletas aparece y desaparece en un cuarto de hora. Hay que esperar a las cuatro de la tarde (cinco y media si es verano) para que se inicie todo de nuevo, si bien la mayoría de viandantes son unos veinte años menores que los de la mañana. Algunas cafeterías y la FNAC atraen al público. A las diez de la noche vienen de vuelta los últimos com-

pradores del centro. De madrugada: los chorros de agua y el murmullo de los últimos establecimientos que sirven comida. A las doce se silencia la Avenida.

Los sábados se confunden las personas que van de compras y las que pasean. Por las tardes, a menudo, se repiten los pasacalles y las bodas, que hacen disparar las cámaras fotográficas a los turistas. El domingo es de paseo, en ambas direcciones, hacia la Plaza Nueva o hacia la Puerta de Jerez, hacia el Salvador o Sierpes. Muchos son los carritos de niños, las parejas, los turistas, que deambulan con un paso más pausado que el de los días laborales. Hay incluso quien ya ha establecido pequeñas rutas que repite invariablemente: desayuno, misa en la Catedral, paseo por Sierpes, tapa y vuelta por el mismo sitio.

Al igual que ocurre en los espacios analizados en Málaga, la configuración urbanística como “corredor peatonal”, la priorización de la concepción museística, visualmente despejada, la relativa ausencia de arboledas, veladores, bancos para sentarse y otros elementos que anuden la sociabilidad, han hecho de la Avenida un lugar fundamentalmente de tránsito, sea para el paseo o como mero enlace con otras calles del centro. Por añadidura, la presencia simultánea de ciclistas, tranvía y peatones en una avenida relativamente estrecha en algunos tramos. La sociabilidad estacional se da, sobre todo, en lugares privados: los negocios de restauración, con enormes ventanales que miran al paseo. La colonización de algunas franquicias, junto a los citados cafés y bares, hacen de ella también un lugar que dirige y propicia el tránsito hacia otros lugares o la entrada en lugares apacibles de consumo, aunque una buena parte de los transeúntes no tienen en los locales de la propia Avenida su destino prioritario.

Muy diferente es el panorama en la plaza de la Alfalfa, una plaza rectangular con edificios de entre dos y tres plantas, con algunos bares y tiendas de proximidad en sus plantas inferiores. Allí los negocios han perdurado —hostelería de ambientes populares y un pequeño sector de comercio de proximidad—, mejorando —según los usuarios entrevistados— la calidad de atención al público: la limpieza, la disminución del ruido, la de paso de vehículos, la visibilidad de los establecimientos, los ritmos más sosegados de compra. La actividad principal de la plaza durante siglos ha estado ligada al mercado de la carne, los vegetales y los animales vivos, predominando en ella un ambiente arrabalero y popular. Antes de la peatonalización desembocaban en ella dos vías de tráfico rodado. Además de albergar una escasa pero disputada bolsa de aparcamiento, la plaza era también de lunes a viernes un centro de distribución de carga y descarga no solo de los establecimientos de alrededor sino de los que se ubican en las comerciales calles de Sierpes y Tetuán. Tanto es así que llegaron a establacerse camiones-tienda que aparcaban en la propia plaza. Su masa arbórea (plátanos de indias) cubría casi toda la plaza, lo que aprovechaban los bares en las estrechas aceras. Los fines de semana la Alfalfa se convertía durante las noches en lugar de “botellón” y los domingos por la mañana en un bullicioso mercado de pájaros y otros animales, el cual se trasladó al extrarradio antes de la peatonalización, provocando una dispar aceptación.

En conjunto la peatonalización de la plaza de la Alfalfa es un claro ejemplo de cómo se han suscitado nuevas sociabilidades que no merman los antiguos y tradicionales usos. Antes de las ocho de la mañana ya están abiertos los bares de la plaza y la misma gente de cada día desayuna en un ambiente de vecindario, a pesar de la

mezcla de cuellos blancos y azules. No mucho más tarde, chicos de uniforme colegial cruzan la plaza acompañados, los más pequeños, por sus madres y algunos padres. El paso es firme y rápido. Hay pocos turistas, apenas los que están alojados alrededor. Los comercios ya han abierto y el quiosco de prensa ha repartido ya un buen número de periódicos, lo que dura hasta las once, cuando el quiosquero aprovecha para salir fuera y unirse a las charlas de los vecinos. La actividad comercial muestra un buen ritmo de entradas y salidas. Hay familiaridad en los encargos. Y en las atenciones. Las bolsas que pasan son de supermercados cercanos y llevan productos frescos. Muchos se paran a charlar o se sientan un rato junto a las jardineras. Los numerosos bancos dan para albergar a madres con sus carritos de bebé, jubilados que leen el periódico y, algo más tarde, parejas de turistas que traen a sus niños a los columpios instalados en plena plaza. Los bares se vacían y la farmacia y la carnicería se llenan de gente. Son las 12:30h. Hay una enorme variedad de gentes, incluso de andares. Unos transitan rápido, van a realizar una gestión puntual, a trabajar, hablan por el móvil o llevan los niños al colegio. Otros, por el contrario, pasean relajadamente, despistados. Son, muchos de ellos, turistas. Los vecinos muestran un paso intermedio. Todo está cerca, no hay prisas, pero se sabe exactamente a dónde se va. Hay aún otros que pasean todavía más sosegados, madres y padres con bebés o abuelos y abuelas.

Desde la una hasta las dos se anima más la plaza, no solo en los bares, también fuera: en los columpios, en los bancos, debajo de la arboleda. Algunos músicos callejeros pasan por turno; un solitario lector sentado en el banco clava su mirada en el libro; unas parejas con niños toman una cerveza en la terraza de un bar, mientras se turnan para vigilar a los críos en el parque infantil; un individuo sin hogar abre una lata semioculto tras la jardinera. Y por la plaza: mujeres mayores, jóvenes estudiantes, hombres enchaquetados, personas que vuelven de sus compras, ancianos de lento e inseguro caminar, algún bebe que da su primer paso ayudado por su abuela, todos se mezclan, en un ambiente de tranquilidad, a pesar de la variedad y cantidad de usuarios. Entre la hora del almuerzo y las cinco, la plaza permanece quieta. Después, serán las madres y algunos padres quienes acudirán primero. Sus hijos ocuparán el juego infantil mientras los adultos los observan tomando algo en el bar o comiendo pipas sentados en los bancos. Al anochecer, familias y niños se despiden. No todos, pero muchos se conocen. Los comercios cierran y se acercan algunos supervivientes hippies, que conviven con profesionales liberales que toman una última cerveza antes de volver a casa. La plaza se vaciará en dos horas y callará por completo en la madrugada. Los fines de semana, el bullicio es aún mayor, especialmente por los niños que invaden el parque infantil, mientras otros, más mayores, corren, montan en bicicleta o juegan debajo de los árboles.

La variedad de tipos de sociabilidad en la nueva Alfalfa, además de la específica toma en consideración de la población menor, parece estar relacionada con la conservación de los comercios y bares habituales con sus veladores, a los que ahora se une una plaza sin tráfico, con un tránsito peatonal sosegado, profusión de lugares para el asiento y una ubicación en la que, además de comerciantes, habitan vecinos. La configuración como "plaza de barrio" con una sociabilidad variopinta y diversificada en un contexto de calma y proximidad, no ha mermado, sino todo lo contrario, su uso también por ciudadanos que acuden expresamente de otros puntos de Sevilla. De unos y otros se benefician los comercios de la zona. Prácticas de consumo y usos

gratuitos, itinerantes y estables, de vecindario o no, hacen de esta plaza un modelo de peatonalización muy diferente al de los otros tres casos analizados.

4. CONCLUSIONES

La peatonalización se ha convertido en poco tiempo en una fórmula generalizada y comúnmente aceptada que deriva en un equipamiento normalizado de las ciudades europeas (Sanz, 1998), hasta el punto de que una ciudad sin zonas peatonalizadas, especialmente su centro, parece anticuada, abandonada, sucia. No obstante, este instrumento urbanístico no tiene un solo modelo o se desarrolla con una sola intención. A pesar de que la Administración suele considerar que de la mera extirpación del tráfico rodado ya se deriva automáticamente una “recuperación de los usos tradicionales”, una “reconquista ciudadana” y la creación de “espacios para vivir y convivir” —según discursos literales en los contextos estudiados—, en tres de los casos analizados solo en un sentido restringido puede hablarse de un enriquecimiento y diversificación de la sociabilidad y los usos sociales. Ciertamente, el comercio se ha visto favorecido en todos los casos, si bien en las malagueñas calle Larios y plaza del Carbón, así como en la Avenida hispalense, ello ha conllevado una *franquiciamiento* de los espacios, con su consiguiente uniformización y usos estándares, que no todos los ciudadanos consultados parecen celebrar. Como la pérdida de negocios tradicionales se genera al mismo ritmo que la venta de las viviendas, que son acaparadas igualmente por negocios, bancos, seguros y las propias franquicias que gestionan los locales en las plantas bajas, se erradican algunas maneras de vivir el espacio, mientras muchas de las prácticas laten al ritmo del horario comercial. Tanto en los casos malagueños como en la Avenida de Sevilla, el uso principal (además del tránsito y el paseo) se centra fundamentalmente en el consumo en los locales franquiciados (tiendas de ropa, cafés, etc.). La priorización de lo itinerante, lo visual-estético-patrimonial y lo comercial, en detrimento de la estancia y la gratuidad, tiene además como consecuencia añadida una estandarización de los usos y los usuarios. Por el contrario, en el caso de la Alfalfa el consumir no parece estar reñido con el vivir los espacios gratuitamente, el andar con el estar, el ver con el charlar, el ambiente de vecindario con el uso por parte de foráneos, el niño con el viejo. A la Avenida sevillana, a la calle Larios y la plaza del Carbón en Málaga se va a pasear, a dar una vuelta, a mirar los escaparates o a ser visto desde las terrazas y tiendas, a tomar algo, a comprar o a transitar hacia otros lugares del “centro comercial abierto”. No están hechas para quedarse, para charlar, para jugar y correr, para sentarse un rato. Andar, ver y consumir, frente a estar, hablar y usar gratuitamente. Ni en la Avenida, ni en la plaza del Carbón o la calle Larios “se puede estar, así sin más”, nos han repetido críticamente usuarios de unos y otros espacios. “Ni falta que hace”, alegan otros, “para eso hay otros sitios”. La plaza de la Alfalfa es uno de ellos.

5. BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE MALAGA. “La calle Marqués de Larios”. En: *Málaga*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga, 2000.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. *El centro de Sevilla sólo para tus pies*, Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 2006.

- CAMPO TEJEDOR, Alberto del; FLORES SÁNCHEZ, Manuel; GARCÍA JEREZ, Francisco Adolfo. *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga*, Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía, 2009a
- ; —. “Peatonalización y nueva sociabilidad en los centros de Sevilla y Málaga”. En: *Hibridación y transculturalidad en los modos de habitación contemporáneas. Actas de las jornadas*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2009b; pp 205-212.
- COLLANTES DE TERÁN, Antonio (dir.). *Diccionario histórico de las calles de Sevilla*, Sevilla: Departamento de Publicaciones de la Junta de Andalucía, 1993.
- GARCIA VILLANOVA, Julio.; SERON DE LA TORRE, Alberto. “El centro: un proyecto de ciudad amable”. En: *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005*, P. Marín Cots (coord.), Málaga: Ayuntamiento de Málaga, 2006.
- GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006.
- MARÍN COTS, Pedro (coord.). *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005*, Málaga: Ayuntamiento de Málaga, 2006.
- RUBIO, Alfredo. “Comercio, territorio y consumo en la provincia de Málaga: el tiempo de las grandes transformaciones”. En: *La economía de la provincia de Málaga*, Joaquín Auriol y Antonio Parejo (coords.), Almería: Fundación Cajamar, 2007.
- SANZ, Alfonso. “Elogio y censura de la peatonalización de los centros urbanos históricos”. En: *Ciudad histórica y calidad de vida*, B. Bernal (coord.), Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos, 1998.