



PEATONALIZACIÓN Y NUEVA SOCIABILIDAD EN LOS CENTROS DE SEVILLA Y MÁLAGA

Alberto del Campo Tejedor, Doctor en Antropología
Manuel Flores Sánchez, Trabajador Social
Francisco Adolfo García Jerez, Antropólogo

(Sevilla, España)

Palabras clave: peatonalización – sociabilidad – Sevilla-Málaga

Institución: Investigación realizada por la Universidad Pablo de Olavide,
financiada por el Centro de Estudios Andaluces

acamtej@upo.es

[INTRODUCCIÓN]

De entre todas las políticas de intervención urbanística, la peatonalización es sin duda una de las que suscita más debate ciudadano, antes, durante y después de habilitar ciertos espacios para el acceso preferente de los peatones, en detrimento de los vehículos. Los procesos de peatonalización llevados a cabo en los últimos años en los centros históricos de Sevilla y Málaga, son un claro exponente de una tendencia urbanística generalizada en toda Europa, pero que presenta sus lógicas singularidades, derivadas del contexto y de los actores que intervienen en cada lugar. Con el objeto de conocer el alcance y las consecuencias de estas intervenciones, hemos llevado a cabo una investigación socioantropológica durante el año 2008 centrada en varios espacios recientemente peatonalizados de estas dos ciudades (la plaza del Carbón, la calle Larios y la plaza de la Constitución en Málaga, la Avenida de la Constitución y la Alfalfa en Sevilla). Esta comunicación presenta algunos de los resultados del estudio, centrándose en la sociabilidad y los usos instaurados en estos espacios¹.

[METODOLOGÍA]

Con un método eminentemente etnográfico y priorizando los enfoques más micro y simbólicos, el estudio se centra en los usos sociales que se han generado en estos espacios tras la peatonalización, poniendo especial énfasis en las interacciones de los usuarios bajo diferentes modelos de sociabilidad, consumo y hábitat. Junto a las prácticas ciudadanas, nos interesaron los discursos generados por los diferentes actores: políticos, técnicos, periodistas, vecinos, comerciantes, transeúntes, etc., interpretando el proceso de peatonalización como un campo de pugnas entre diferentes intereses y concepciones de la ciudad y la ciudadanía. Conocer cómo se desarrolló la intervención urbanística y bajo qué filosofías, nos ha permitido finalmente enmarcar históricamente no solo las transformaciones físicas de los espacios, sino muy particularmente las experiencias y miradas de los diferentes actores involucrados.

12051

[EXPOSICIÓN DEL TRABAJO]

Discurso y práctica: modelo de ciudad y peatonalización

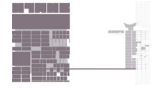
Los discursos de las Administraciones locales para justificar este tipo de intervenciones urbanísticas tienen como referente un modelo de ciudad cosmopolita, sostenible, ecológica y volcada en la sociabilidad que en lo fundamental concuerda con la imagen de modernidad centroeuropea. La peatonalización vendría a cubrir diferentes objetivos:

1. Recuperación medioambiental, paliando no solo la contaminación derivada de los gases emanados por los vehículos, sino también la contaminación acústica.
2. Impulso económico, aumentando el tejido comercial y las ventas de los comerciantes.
3. Atracción turística, enfocada fundamentalmente al consumo in situ, pero también como forma para dirigir a los visitantes hacia otros lugares de la ciudad.
4. Vertebración identitaria, auspiciando movimientos de adhesión e identificación ciudadana para con estos espacios.
5. Renovación estética, a través de nuevo mobiliario urbano, trazados viarios y restauración monumental.
6. Promoción museístico-cultural, haciendo visibles y auspiciando ciertos eventos de índole patrimonial, artística y ritual-festiva en dichos espacios.
7. Articulación de la sociabilidad y enriquecimiento de los usos del espacio, generando la apropiación por parte de los peatones de lugares antes ocupados por vehículos.

Si un modelo relativamente homogéneo de ciudad está en la base de las peatonalizaciones estudiadas, las particulares intervenciones en cada contexto obligan a una específica adaptación en la que la Administración procura un equilibrio entre la conservación de aquellos rasgos de la cultura local considerados valiosos, especialmente si pueden ser puestos en valor turístico, y las transformaciones que naden en pos de unos estándares de salubridad, estética y convivencia, asociados a la modernidad. Una gran parte de las desavenencias entre el órgano interventor y el resto de la ciudadanía, como puede constatararse en los enfrentamientos en el seno de los consistorios, medios de comunicación, asociaciones, etc., estriba en la difícil imbricación entre el respeto a la estética y usos “tradicionales” con las innovaciones consideradas signos de “contemporaneidad”. En todo caso la peatonalización despierta un enorme interés en los ciudadanos, especialmente en los comerciantes, hosteleros, vecinos, pero también –dado que se trata de zonas céntricas con usos generalizados por la ciudadanía– en periodistas, asociaciones, partidos políticos, etc.

Es sobre todo durante la peatonalización cuando se disparan las voces discordantes, mientras que, una vez concluida ésta, el grueso de los ciudadanos aprueba el resultado en ambas ciudades. Se defiende la reconquista de los espacios por parte de los peatones (en algunos casos vinculada a una vuelta a un uso del espacio tradicional y menos agresivo), la renovación estética y en general la población muestra unos notables índices de identificación con dichos espacios. No obstante, el grado de satisfacción difiere en cada grupo de población. El gremio de comerciantes alaba por lo general la decisión, unos porque con el aumento del precio del metro cuadrado han vendido sus locales, o porque con la mayor afluencia de transeúntes y turistas han visto aumentar sus ventas; otros (las nuevas franquicias instaladas) porque han sido capaces de ocupar un lugar de enorme significación simbólica en el entramado urbano. Sin embargo, entre los vecinos, a pesar de una generalizada aceptación, y más allá de las molestias derivadas de las obras, se critican, por ejemplo, las dificultades para movilidad en coche y la escasez de aparcamientos, o los limitados cauces de participación ciudadana. Generalizada, no solo entre los vecinos, sino también entre el resto de usuarios (especialmente entre grupos con menos capacidad económica), son las quejas en cuanto a las posibilidades de ciertos usos relacionados con actividades no mediadas por el consumo, así como la falta de espacios donde desarrollar una sociabilidad estable, densa y continuada.

Este último aspecto pone de manifiesto la distancia entre por un lado el *desideratum* y la filosofía que mueve los diferentes proyectos de intervención, y por otro las posibilidades *reales* de sociabilidad y apropiación peatonal que alientan dichos espacios. Si los argumentos de índole medioambiental, comercial, turística, estética, museístico-cultural e identitaria, sí encuentran su plasmación y aceptación entre los usuarios, las expectativas en cuanto a la sociabilidad y la variedad de usos no han sido suficientemente cumplidas en la mayor parte de los casos estudiados. Existe así un claro desajuste entre el discurso de los órganos interventores, dados –según se postula– a construir espacios para la “convivencia”, el “en-



cuentro”, la “cotidianeidad”, las “relaciones ciudadanas” en el horizonte de una ciudad más humanística, y los usos limitados que estos espacios permiten. Aunque en todos los casos analizados la peatonalización ha conllevado una rápida y entusiasta aceptación por parte de los peatones, con una ocupación sobresaliente en términos cuantitativos, la elección por un determinado modelo de peatonalización que prioriza el andar sobre el estar, el consumo sobre la vinculación no económica, la vista sobre otros sentidos, solamente en un sentido restringido permite hablar de una “reconquista ciudadana” y un “vivir” el centro, como profesa la Administración. No obstante, si bien los discursos son similares en los diferentes proyectos de peatonalización estudiados, las específicas acciones de intervención y aun el modelo de ciudad que las sustenta, muestran algunas diferencias sustanciales, particularmente en el caso de la Alfalfa (Sevilla). Además, las actividades y usos sociales en estos espacios no se agotan con los auspiciados y promovidos por el específico modelo de intervención, sino que existen reapropiaciones y resemantizaciones ciudadanas, formas creativas de usar un espacio bajo parámetros no previstos ni promovidos por la Administración, que ponen de relevancia por un lado demandas no del todo satisfechas por la específica peatonalización y, por otro lado, la capacidad ciudadana para reinventar espacios para ciertos usos sociales.

La peatonalización en el centro de Málaga

La malagueña calle Larios nace a finales del siglo XIX, siguiendo los patrones estéticos de las principales arterias comerciales de Londres, París o Roma. Desde su inauguración se convierte en el eje central de la ciudad alojándose en ella los principales comercios y establecimientos, las más famosas cafeterías, así como las más renombradas sociedades culturales del momento. En los años 60 del pasado siglo, al mismo tiempo que los comercios comienzan a ser sustituidos por sucursales bancarias, la calzada central empieza a utilizarse progresivamente como carril para los vehículos a motor. El deterioro y limitaciones del trasiego peatonal, convencen a la Administración local para iniciar su peatonalización en el año 2002, en un contexto de valoración de esta medida en las principales ciudades europeas. Quedará peatonalizada así también la principal plaza de la ciudad —la plaza de la Constitución—, donde desemboca la calle Larios, la cual se había convertido desde hacia varias décadas en una fondo de saco donde peatones y vehículos, vecinos y trabajadores de estas zonas se agolpaban caóticamente.

El predominio de un determinado tipo de comercio —grandes franquicias—, así como una concepción urbanística que la concibe como espacio de tránsito, son los dos factores que más condicionan los usos de la principal arteria peatonalizada malagueña. El principal uso consiste en un “ocio” de paseo y compras y las posibilidades de actividades permanentes, especialmente las sedantes, pasan principalmente por las terrazas de los locales de restauración. Incluso en la plaza de la Constitución no se borra el carácter de “corredor peatonal” dado al espacio diáfano, entendiendo por aquel un modelo de peatonalización que prioriza la movilidad en detrimento de una intervención que auspice una sociabilidad de carácter estable, prologada y diversificada.

No obstante, y entendiendo que la intervención en un proceso de peatonalización no se limita a lo urbanístico-arquitectónico, la Administración está promoviendo institucionalmente la explotación del lugar como espacio de exposición no permanente (esculturas, paneles fotográficos, etc.), así como para un sinfín de actividades de índole ritual-festiva, espectacular y museística. El uso comercial y el museístico-patrimonial se compenetrar en el horizonte de la promoción turística, para hacer confluir los modelos de “centro comercial abierto” y “museo al aire libre”, a la vez que se dirige a los foráneos hacia los lugares de atracción turística fundamentales de la ciudad. La convergencia de estos dos usos, especialmente en aquellos momentos en que discurren algunos eventos museísticos, ha generado en algunos casos una concentración humana y una saturación de actos dirigidos, que ha provocado cierto malestar entre un sector de la población que ve como los usos más cotidianos son puestos en paréntesis, transitoria pero frecuentemente. La escasez de otros espacios peatonalizados en la ciudad, así como el abandono de otros espacios céntricos, han catapultado la centralidad de la calle Larios y la plaza de la Constitución que actúan a veces como “pared simbólica” que oculta una Málaga de callejuelas ingratas para el tránsito. No es irrelevante para comprender la aceptación que la calle Larios tiene entre nativos y foráneos, el hecho de que en sus cercanías existan espacios que, aunque no han sido reurbanizados recientemente (plazas de la Marina y de la Merced, por ejemplo), sí permiten una estacionalidad peatonal y unos usos no mediados por el consumo, que contrastan con las limitadas posibilidades que proporcionan las plazas del Obispo, de las Flores y de la Constitución.

Bajo una similar lógica ha sido peatonalizada la plaza del Carbón, diseñada urbanísticamente —al igual que la plaza de la Constitución— como un espacio diáfano y ordenado, en el que desemboca el flujo pea-

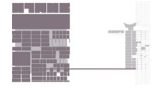
tonal procedente de la calle Larios, plaza de la Constitución y calle Granada. Hasta su actual diseño, la plaza formaba parte de un espacio mayor conformado por tres plazuelas enlazadas entre sí por la calle Granada. En ella se ubicaban una fuente, varios árboles, bancos y unos cuantos comercios, siendo éste el único recodo que poseía el peatón para permanecer apaciblemente, pues a partir de los años 60 del pasado siglo todo este entorno se convirtió fundamentalmente en un lugar destinado al tránsito a motor. Intervenido desde el año 2002 con el objetivo de “devolverla” a los peatones, se peatonaliza siguiendo la misma lógica estética y funcional que la plaza de la Constitución y la calle Larios, sirviendo así para dar continuidad a dicho corredor peatonal y promoviendo los mismos usos de restauración en terrazas, que los espacios de cuyo flujo peatonal se nutre.

Resulta evidente la apuesta en Málaga por un modelo de peatonalización centrado en la creación de “corredores peatonales”, que prioriza un uso inequívoco y ordenado centrado en primer lugar en la movilidad dirigida (en detrimento tanto de los usos estacionales, como de la movilidad no dirigida de los “itinerarios peatonales”), y en segundo lugar en las actividades de consumo, con dos tipos de establecimientos dominantes: grandes franquicias de servicios y venta, y locales de restauración. Los resultados son paradójicos. La peatonalización ha generado unos usos centrados en lo itinerante, visual y comercial, aceptados como confortables, seguros, recreativos, previsibles, en los que confluyen los intereses de comerciantes, turistas y cierto sector de la ciudadanía. Para paliar el uso fundamentalmente de transeúnte y llenar el espacio de sentido, la Administración se ocupa de promover un uso museístico del espacio, que redunde en la centralidad del corredor. El contraste con algunos lugares colindantes, escasamente intervenidos y donde no se ataja la suciedad y la inseguridad, genera una pantalla simbólica que “reconduce” a los peatones que se “extravían” del “corredor peatonal”. Así la seguridad y tranquilidad en el andar, las posibilidades de sociabilidad en las terrazas, así como el goce derivado del consumo visual de un espacio, al que no pocas veces se le añade unos recursos museísticos, generan la concepción de este corredor como un lugar donde “pasear, comprar y tomarse algo”, discurso claramente mayoritario tanto entre los turistas como entre los nativos. Por el contrario, amén de las ya comentadas críticas por saturación museística, las fundamentales limitaciones de este modelo estriban en los opciones de determinada sociabilidad, si no imposibilitada, sí muy mermada por las escasas posibilidades de habitabilidad, derivadas en gran parte por la ausencia de operativos urbanísticos que anuden la sociabilidad (bancos, sombras de árboles, etc.).

El específico modelo urbanístico-arquitectónico condiciona los usos sociales, pero no lo determinan en su totalidad. La ciudadanía se sirve de la configuración ordenada desde la Administración para instaurar prácticas no especialmente promovidas institucionalmente. Así el tránsito es aprovechado por numerosos grupos de músicos callejeros que impregnan el espacio de un pintoresquismo muy del agrado del público, tanto nativo como turista. Y aun cuando las condiciones de habitabilidad son escasas, los usuarios se las ingenian para encontrar lugares y momentos para usos más estables. La escasez de bancos así como su disposición atomizada promueve una versión individual y restringida de la secular tradición de “sentarse un rato”: se lee el periódico, se toma un helado, se descansa, se espera. Pero a falta de otros lugares, sombras de árboles por ejemplo, la gente utiliza los salientes de las fachadas o los escalones en las entradas de los establecimientos para hacer un uso estacional tanto individualmente como en grupos. Y ciertos dispositivos físicos, como las esferas pétreas que impiden el paso de vehículos al comienzo de la calle, los bordes de las fuentes, los bolardos o las barandas, son apropiadas imaginativamente para anudar la sociabilidad. Especialmente en la franja horaria entre las 10:30 y las 12 de la mañana, y entre las 8 y 9 de la tarde, una variedad de usuarios (pensionistas varones, madres con sus pequeños, adolescentes, parejas de turistas, etc.) toman estos espacios en torno a unos referentes arquitectónicos que permiten, a la vez que se usan como apoyo físico, experimentarlos como lugares donde “quedar” y “quedarse”. El uso de estos lugares, y muy especialmente la resemantización de ciertos elementos arquitectónicos como “propios”, pone de relevancia la necesidad de una sociabilidad cotidiana, repetida, no mediada por el consumo y basada en la estancia cara a cara, demanda no satisfecha del todo por el específico modelo de intervención urbanística. Además de estos elementos arquitectónicos, hay otros lugares que se configuran como “anclajes vecinales”, casi siempre en torno a objetos, tiendas, incluso personas (como el vendedor de la ONCE), que son estables y considerados singulares, lo que anuda las relaciones entre la gente que se conoce y reconoce.

La peatonalización en el centro de Sevilla

La priorización del tránsito sobre la estacionalidad es aún más acusada en la sevillana Avenida de la Constitución, que adquiere su configuración actual lineal con motivo de la Exposición Iberoamericana de



1929. Aunque es posible rastrear una continuidad en la importancia de esta arteria desde que musulmanes y cristianos instalaran allí sus centros religiosos y comerciales, es sobre todo con la reforma de carácter regionalista del 29 cuando se alza una Avenida entendida como “gran vía” o “paseo”. Si al principio su uso era compartido por escasos vehículos y peatones, éstos fueron progresivamente decreciendo en los años 70 y 80 en pro de un tráfico rodado, que ya hubo de limitarse algunos años antes de la peatonalización para un tránsito exclusivo de autobuses y taxis, en parte debido al notable daño que la contaminación ocasionaba a la catedral. Para paliarlo y proporcionar un espacio preferente para turistas y nativos, se plantean desde los años 90 diferentes proyectos de peatonalización que culminan en el año 2006.

En la actual Avenida conviven, no sin problemas, el peatón, el tranvía y el ciclista. La simultaneidad de estos tres usuarios, especialmente de los dos primeros, ha generado una corriente ciudadana crítica, que centra sus ataques en la intranquilidad que genera en el peatón la presencia de otros usuarios que transitan a muy distinta velocidad, habida cuenta de la confusión por las prioridades y los carriles, así como las consecuencias estéticas de un tipo de vehículo con catenarias, cuya articulación con el “paisaje sevillano”, no es considerado por algunos ni armónico ni necesario. En los momentos de mayor densidad humana, la saturación y diversidad de usuarios imprime en el peatón un ritmo en el andar y una experiencia que merma la concepción del “paseo”, uso, sin embargo, al que alude una buena parte de usuarios como el principal beneficio de esta peatonalización. Como en los espacios analizados en Málaga, concurren en la Avenida otros factores que redundan en el uso predominantemente de tránsito y la escasa estacionalidad. Así la ausencia de sombra por arboledas (a excepción del magnolio del Alfolí), toldos o veladuras, que sí están presentes en determinados eventos ritual-festivos como el Corpus, es una de las cuestiones que mayores dudas suscita entre la población. Por otra parte, las actividades sedantes se circunscriben fundamentalmente a los bancos de la Puerta Jerez y la Plaza Nueva (comienzo y final de la Avenida), ya que los que están en la Avenida son escasos, alineados distanciadamente y se muestran inhóspitos e incómodos, a juicio de sus usuarios.

Con excepción de una cervecería, cuyo público puede a veces aglutinarse en el exterior, la sociabilidad continuada se desarrolla fundamentalmente en el interior de los locales de restauración. Éstos están en sintonía con la naturaleza prioritariamente de tránsito del flujo peatonal. A la Avenida se va a pasear, pero también a mirar y ser mirado, de ahí que algunos negocios —y no solo los dedicados a la restauración— gocen de enormes ventanales. No son escaparates sino miradores, pues los transeúntes no son los sujetos activos de la mirada, sino los observados por unos espectadores que, mientras contemplan el flujo peatonal, toman algo y charlan. Al igual que en los espacios malagueños, los usuarios manifiestan que acuden a la Avenida para “pasear”, “ver el ambiente”, “dar una vuelta”, además de admirar los monumentos, las fachadas, incluso el tranvía, convertido en atracción no solo de turistas. La colocación de carteles que anuncian diferentes eventos de tipo cultural, es sintomática del enorme flujo peatonal, especialmente los fines de semana. En poco tiempo la Avenida ha asumido una centralidad que explotan diferentes colectivos para sus manifestaciones de protestas, pasacalles publicitarios, etc. También aquí el carácter itinerante de la Avenida es aprovechado por músicos callejeros. Dada la gran afluencia de gente, el peatón confía a veces en encontrar a algún conocido y charlar un rato, aun cuando las interacciones son casi siempre fugaces.

Al igual que ocurre en los espacios peatonalizados de Málaga, la configuración de la Avenida como “corredor peatonal” propicia el flujo peatonal en detrimento de la estacionalidad. La co-presencia de ciclistas y especialmente el tranvía suscita además un específico andar, menos pausado, mientras que la ausencia de bancos, árboles, veladores y otros anclajes de la sociabilidad, no permiten las interrupciones duraderas y tranquilas en el paseo. Si el tranvía ha despertado tantas adhesiones entusiastas como críticas que lo tildan de injustificado, inútil, incluso un grave molestia para el viandante, éste también ha sido objeto de polémicas en el marco de un debate, auspiciado por ciertos sectores de la población preocupados por la pérdida de rasgos patrimoniales, estéticos y sociales considerados idiosincrásicos, los cuales se pondrían en peligro con dichas intervenciones urbanísticas. La limitación de la sociabilidad, priorizada por la concepción museística, visual e itinerante de la intervención, guarda innegables paralelismos con los espacios peatonalizados de Málaga, aun si el carácter comercial es más acusado en la capital de la Costa del Sol. Por el contrario, en menor medida que en Málaga se han observado en la Avenida apropiaciones ciudadanas de lugares no destinadas a usos sociales, como el sentarse en las Gradas de la catedral. La sociabilidad más estable se desarrolla sobre todo en los dos espacios que conecta la Avenida, la Puerta de Jerez y la Plaza Nueva, y hay muchos usuarios que utilizan la Avenida para pasear o transitar hacia otros lugares del centro, donde tomar unas tapas o sumergirse en el principal “centro comercial abierto” en el entorno de la calle Sierpes y Tetuán.

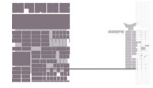
Común a las peatonalizaciones de Málaga y la Avenida en Sevilla, es la progresiva colonización de un determinado tipo de comercio franquiciado, con capacidad económica para rentabilizar a medio plazo el capital simbólico añadido que supone estar presente en unos espacios con marchamo de modernidad, limpieza, belleza y representatividad. El *franquiciamiento* de estos espacios es consecuencia del proceso de peatonalización y, a la vez, condicionante de un determinado sentido del espacio, habida cuenta el significado, la estética y los usos que generan estos comercios. El fenómeno, que desborda naturalmente los específicos proyectos de peatonalización, tiene sin embargo notable incidencia en estos casos, ya que la pérdida de negocios tradicionales y localistas se desarrolla al mismo ritmo que la venta de viviendas privadas, que pasan a ser acaparadas igualmente por grandes negocios, por ejemplo de seguros, amén de las propias franquicias que administran el local en la planta baja. Con la extirpación del comercio tradicional y de cercanía, y la huida del vecindario, las zonas peatonalizadas ganan en un determinado tipo de prestaciones comerciales y servicios para los consumidores pero pierden irremediabilmente en tejido vecinal y sociabilidad. Este contraste se percibe sobre todo al anochecer cuando cierran las tiendas, negocios y empresas. En este sentido, la peatonalización no crea ex novo pero sí culmina un proceso de comercialización, anonimato y abandono vecinal, que erradica algunas formas de vivir el espacio, las cuales enriquecerían y diversificarían los usos dados por los no residentes.

Tanto en los espacios peatonalizados malagueños como en la Avenida hispalense, la sociabilidad gira en torno a los locales de restauración, un modo de estar en el espacio con limitadas posibilidades de permeabilidad con otros usos. Mientras que en la Avenida los grandes ventanales que dan a la calle permiten borrar algo la línea entre el interior y el exterior, manteniendo la privacidad, en la calle Larios y la plaza del Carbón el diferente pavimento o las vallas en torno al perímetro de las terrazas “privatizan” esos espacios, aumentando la imagen de exclusividad, mientras permiten –como ocurre en la Avenida– que el consumidor pueda vivir la calle de un modo preferente.

Con todo, los diferentes locales de restauración satisfacen la demanda de varios grupos sociales, no solo turistas, sino también trabajadores, paseantes, gentes que hacen un descanso en medio de las compras, parejas de jóvenes, todos los cuales parecen reconfortados con la función de “mirador” del ajeteo que tienen esos espacios. Hay, empero, una parte de la población, especialmente a partir de una franja de edad que oscila entre los 40 y los 50 años, que experimenta una notable sensación de pérdida por la progresiva ausencia de locales considerados “tradicionales”, “castizos”, incluso “populares”, en detrimento de los “típicos” para turistas o los dirigidos a un consumo en masa, que ofertan algunas franquicias. Es ahí donde convergen a veces las críticas con respecto a las modificaciones estéticas que habrían atentado la singularidad cultural de la ciudad, especialmente en el caso de Sevilla, así como las limitaciones de ciertos usos basados en la estacionalidad, la gratuidad, la repetición y la cercanía.

Notables diferencias con respecto a los casos analizados hasta ahora presenta la Alfalfa, una plaza de naturaleza eminentemente comercial desde el Medioevo, muy ligada a la compraventa de productos animales. Su configuración rectangular se debe a la liberación del solar ocupado por distintos edificios, especialmente el de las Carnicerías Reales, y por ser en ella donde desembocan calles históricas de la ciudad. Su localización céntrica había convertido a la Alfalfa en un lugar de alta densidad de tráfico rodado así como a una saturada bolsa de aparcamiento y carga y descarga. El nivel de degradación, en conjunción con otras plazas circundantes, empujó a la Administración a actuar sobre la Alfalfa bajo un proyecto titulado “La Piel Sensible”.

La riqueza y variedad de tipos de sociabilidad observada en la nueva Alfalfa peatonalizada parece estar relacionada con la singular conjunción de nuevos usos propiciados al lado de la conservación de los antiguos, considerados por parte de la población como “tradicionales”. La configuración como plaza sin tráfico rodado ha intensificado la sociabilidad que despertaban los veladores de los bares, a la que se suma ahora la que permiten los bancos y el parque infantil. Los niños son, de hecho, los grandes beneficiados de la peatonalización, así como los padres que les acompañan. Unos y otros acuden a la plaza a un estar compatible y diverso, ya que las actividades lúdicas infantiles son paralelas al encuentro de los adultos que van con ellos, que usan los bancos y los mismos veladores de los bares. La conservación de los anclajes vecinales, como bares y kioscos, y la generación de otros nuevos, no solo ha conservado el uso diverso por parte de diferentes colectivos, sino que ha propiciado el aumento de sociabilidad en un *collage* de grupos de vecinos y no vecinos, usuarios diarios y de fin de semana, en el que están presentes todas las edades y grupos de diferente condición social, desde jóvenes universitarios hasta la tercera edad con sus nietos, vecinos que van y vienen de sus quehaceres diarios con profesionales liberales que se paran para el desayuno, la cerveza del medio día o la tarde. Si el vecindario se proyecta en la Alfalfa como la “plaza del barrio”, esta identificación y uso localista no merma la convergencia con las activi-



dades protagonizadas por ciudadanos de otros lugares, tanto los que tradicionalmente venían usando el espacio, como los muchos que se han incorporado ahora para *vivir* la Alfalfa. Importante excepción en cuanto a la convivencia de usos nuevos y tradicionales es la extirpación del mercado de animales de las mañanas del domingo, trasladado a la periferia de la ciudad. No todo el mundo aplaude una medida tomada al impulso de una imagen de ciudad limpia, moderna y organizada, donde dichos eventos no son considerados manifestaciones culturales dignas de conservarse en los espacios céntricos y turísticos. Los deficientes procesos de participación ciudadana instauradas en otros contextos peatonalizados, incluido el de la Avenida, contrasta con unos cauces de información bastante fluidos y unos parámetros de toma de decisiones, que han generado la mayoritaria adhesión vecinal en la Alfalfa. Dada la relevancia que este lugar tiene para el paso de varias cofradías, la ordenación urbanística se ha adaptado para constituir una gran alfombra central, dispersando sus elementos compositivos. Las posibilidades de promover en el espacio diáfano actividades expositivas y museísticas, no demasiado explotadas hasta la fecha, no son demandadas por un público diverso, que encuentra en muchos otros diferentes usos del espacio un sentido integrador y variopinto, que hasta la fecha no ha generado incompatibilidades significativas.

[CONCLUSIONES]

En todos los casos analizados, algunos de los nuevos usos son experimentados y narrados más que como nuevas formas de sociabilidad, como una “recuperación” de prácticas y significados considerados “tradicionales”, una especie de interpretación de lo que es la calle, plaza o avenida, que se conserva de manera latente en la ciudadanía, y que rebrota cuando la Administración se ocupa de estructurar las condiciones urbanísticas-arquitectónicas que promueven esa restauración. Así el “pasear”, el “sentarse un rato tranquilo” o el “tomar algo para charlar” son vistas como prácticas saludables y añoradas, que el ciudadano celebra con la peatonalización. En otros casos se trata de nuevas formas de sociabilidad, como las instauradas por las madres con sus carritos de bebés o los jóvenes adolescentes, que se agrupan en torno a los citados elementos arquitectónicos (salientes, bolas, bolardos, barandas), ajenos, en gran medida, a los usos mayoritarios y patrocinados por las específicas intervenciones.

Como se expone en las conclusiones del informe (Del Campo et al., 2009: 137-138), el estudio comparativo demuestra que la particular concepción urbanística centrada en lo itinerante, lo económico y lo museístico, condiciona extraordinariamente la diversidad de usos, potenciando los flujos, la movilidad, el consumo, y la interrelación visual, en detrimento de la estancia y una determinada vivencia de los espacios. Las diferentes apropiaciones de la que son capaces ciertos grupos interesados en usos cotidianos, no comerciales y más estables, no son tan significativas, como para poder postular la preeminencia de la praxis sobre la estructura urbanística-arquitectónica y el modelo de intervención. De la misma manera se constata la capacidad de la Administración para aprobar y generar un diseño que fomenta la convivencia de diferentes usos y usuarios. En definitiva, la búsqueda de “espacios de paso” o de “espacios de estancia”, “espacios para consumir o “espacios para ser consumidos (usados)”, encuentra un eco inmediato en las prácticas ciudadanas, con la particularidad de que las primeras opciones (espacios de paso para consumir) se muestran exclusivas, mientras que las segundas (espacios de estancia para ser consumidos, es decir, usados) no implican la limitación en el uso de tránsito, comunicación e interrelación de otros espacios. Si el tipo de sociabilidad que generan los primeros espacios es calificada de “moderno”, “limpio”, “ordenado”, o generan dudas sobre su carácter “efímero”, “consumista” y “homogéneo”, depende en última instancia de la concepción que tenga el usuario, la Administración –como el propio equipo de investigación– no ya del tipo de ciudad que ha de favorecerse, sino del modelo de relaciones humanas con el medio y con los otros. Es en este sentido –con la carga de subjetividad que conlleva una determinada cosmovisión– como la “nueva sociabilidad” instaurada por la peatonalización puede resultar sugerente, atractiva, o, por el contrario, decepcionante y limitada. Nuestro estudio, más que soluciones inequívocas, pretende aportar elementos de reflexión a este debate.

[NOTAS]

¹ La investigación Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga ha sido financiada por el Centro de Estudios Andaluces. El informe final (Del Campo et al., 2009), bajo el mismo título que el proyecto, puede consultarse íntegro en la página web de dicho Centro: <http://www.centrodeestudiosandaluces.es/index.php?mod=factoriaideas&cat=0&id=0&idm=450&cod=19&cats=1,2&vid=20>

[BIBLIOGRAFÍA]

Del Campo, Alberto; Flores Sánchez, Manuel; García Jerez, Francisco Adolfo, 2009, Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga, Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía.