

Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad

Los casos de Sevilla y Málaga

Alberto del Campo Tejedor
Investigador principal
Profesor contratado doctor.
Universidad Pablo de Olavide

Equipo:

Francisco Adolfo García Jerez
Personal Docente e Investigador.
Universidad Pablo de Olavide

Manuel Flores Sánchez
Personal Docente e Investigador en Formación.
Universidad Pablo de Olavide

IFo2/09

Cohesión territorial



Centro de Estudios Andaluces
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA



Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad

Los casos de Sevilla y Málaga

Alberto del Campo Tejedor
Investigador principal
Profesor contratado doctor.
Universidad Pablo de Olavide

Equipo:

Francisco Adolfo García Jerez
Personal Docente e Investigador.
Universidad Pablo de Olavide

Manuel Flores Sánchez
Personal Docente e Investigador en Formación.
Universidad Pablo de Olavide

IFo2/09



Centro de Estudios Andaluces
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA



Trabajo de investigación financiado por la Fundación
Centro de Estudios Andaluces (PRY117/08).

Edita:
Fundación Centro de Estudios Andaluces,
Consejería de la Presidencia, JUNTA DE ANDALUCÍA.

© Fundación Centro de Estudios Andaluces
Bailén, 50, 41001 – Sevilla

Tel.: 955 055 210
Fax: 955 055 211

www.centrodeestudiosandaluces.es

Febrero de 2009
ISBN: 978-84-691-9555-0
Depósito legal: SE-1222-2009

Índice

1. Introducción	7
2. Metodología de la investigación	11
3. Antecedentes de la peatonalización y de su análisis	15
4. Estructura y presentación de los resultados de la investigación	19
4.1. Mapas de situación e instantáneas	20
5. Retrato de un lugar: historia de su construcción física y simbólica	25
5.1. La calle Larios	25
5.2. La plaza del Carbón	32
5.3. La Avenida	34
5.4. La Alfalfa	37
6. Y se hizo peatonal: precedentes, consensos y conflictos en torno a la peatonalización	43
6.1. Precedentes	43
6.1.1. Málaga	43
6.1.2. Sevilla	45
6.2. Diseño y resultados de la peatonalización	46
6.2.1. Málaga	46
6.2.2. Sevilla	47
6.3. Proceso y conflictos en torno a la peatonalización	50
6.3.1. Málaga	50
6.3.2. Sevilla	53

6.4. Nuevas funciones, nuevos significados	59
6.4.1. Formas y paisaje urbano	59
6.4.2. El comercio y su transformación social	68
6.4.3. El turismo y los nuevos itinerarios	72
6.4.4. Inserción con otros espacios	74
7. Microsociología del espacio peatonal: encuentros, desencuentros, flujos y maneras de estar	81
7.1. La calle Larios	81
7.2. La Avenida de la Constitución	94
7.3. La plaza del Carbón	100
7.4. La plaza de la Alfalfa	107
8. Tras la peatonalización: andar, estar, vivir y convivir.....	115
9. Conclusiones.....	129
Bibliografía	139

Introducción

1. Introducción

En los últimos años se ha llevado a cabo tanto en Málaga como en Sevilla importantes transformaciones urbanísticas en áreas de especial relevancia y sensibilidad para la ciudad como son sus centros históricos. Entre ellas destacan las políticas de peatonalización, esto es, el proceso mediante el cual las calles habitualmente ocupadas por el tránsito de vehículos son habilitadas para el acceso preferente de peatones. En ambas ciudades estas intervenciones no han estado exentas de conflictos, con sectores de la población que han planteado dudas sobre su idoneidad mientras otros han acogido la intervención con diferentes grados de implicación y respuesta.

En la base de dichas políticas subyace una idea básica para su justificación, que alude al intento de fomentar la reapropiación del espacio público por parte del peatón, del ciudadano. Si suele postularse genéricamente que la intensificación progresiva del tránsito motorizado por el “corazón” de las ciudades ha ocasionado una pérdida de su carácter social, son escasos los estudios empíricos que se interrogan sobre los pormenores de dicha cuestión. De hecho las investigaciones existentes hasta el momento, tales como “El tráfico en el centro de la ciudad: diagnóstico sobre la red viaria y los espacios públicos del Casco Histórico de Málaga” (Brotors y Miró, 1988) o, para el caso de Sevilla, “El establecimiento de

criterios medioambientales objetivos para la gestión del tráfico rodado en el centro de Sevilla” (Cortés, 1999) se centran fundamentalmente en aspectos relativos a la movilidad rodada y urbanísticos, relegando cuestiones referentes a la multiplicidad de usos e impactos sociales que sufren (o pueden sufrir) esos mismos espacios. Focalizando nuestra propuesta de investigación en este último ámbito, pensamos que la metodología y técnicas de la ciencia antropológica, especialmente sus enfoques más micro y simbólicos, se muestran idóneas para el análisis de las consecuencias sociales que tienen esos procesos de peatonalización y sus repercusiones para la ciudad y sus habitantes.

El objetivo principal se centra en verificar qué tipos de sociabilidad (quiénes, qué acciones sociales, con qué intensidad y de qué carácter) han sido generados y se producen en esos nuevos espacios peatonalizados del centro histórico de dos ciudades andaluzas (Sevilla y Málaga), o expresado más resumidamente: qué *nuevas* actividades sociales se desarrollan en esos *nuevos* espacios. Para ello nuestro análisis se ha centrado fundamentalmente en dos aspectos:

1. Actores, siguiendo una tipología que distingue, a priori, los siguientes grupos sociales:

- *Transeúntes*: personas que ocupan el espacio público con un carácter más expresivo que instrumental, es decir, por el placer del andar, sentarse, charlar, etc.

- *Estables*: personas que utilizan el espacio peatonalizado como el lugar elegido para diferentes acciones de índole instrumental: una *performance* callejera, anuncio de negocios, protestas y reivindicaciones, etc.

- *Tradentes*: personas que van “de paso” utilizando la vía como mero tránsito.

- *Residentes*, tanto los vecinos, sean estas personas físicas o jurídicas, como las instituciones y los comerciantes, especialmente las nuevas empresas asentadas a raíz de la peatonalización.

2. Tipos de actividades sociales, atendiendo a las diferentes variables: naturaleza social, económica, política, festiva, etc.; la regularidad u ocasionalidad, el uso individual o colectivo; etc.

Los objetivos particulares se pueden resumir en:

1. Conocer la filosofía y el objetivo teórico de las intervenciones urbanísticas.

2. Examinar la metodología en la ejecución de esos procesos urbanísticos, especialmente los plazos y niveles de participación ciudadana.

3. Indagar en las respuestas que han protagonizados los diferentes agentes sociales implicados en los espacios sometidos a dicho proceso, tanto en la generación de discursos como acciones específicas.

4. Estudiar las transformaciones físicas y sociales de que han sido objeto esos espacios: composición y cambios en el viario; estado de conservación (grado de renovación, grado de limpieza, etc.); usos de los inmuebles o edificios (residencial, comercial, oficinas, etc.).

5. Observar las específicas interacciones de los usuarios con el nuevo medio, poniendo especial hincapié en la creatividad, la imaginación y la reapropiación de ciertos espacios y usos.

6. Analizar histórica y antropológicamente los significados que desprenden los espacios, en función de los usos a los que han sido sometidos.

Capítulo 2

Metodología

2. Metodología de la investigación

La metodología implementada en la presente investigación ha triangulado sobre tres acciones:

1. Consulta de fuentes secundarias:

- a) Textos referentes a intervenciones urbanísticas (PGOU, Planes Especiales, Planes Estratégicos), bibliografía teórica y estudios antecedentes.
- b) Hemeroteca: Periódicos o diarios locales (localización de discursos y acciones de los diferentes agentes con respecto a dicha intervención).

2. Fuentes primarias:

- a) Entrevistas semiestructuradas a *informantes privilegiados*.
- b) Cuestionario y entrevista estructurada a un número representativo de individuos que forman parte de aquellos grupos con diversa y relevante percepción de los hechos.

3. Observación directa:

Constituye la principal técnica en la que se ha basado la presente investigación. La observación *in situ*, en el

espacio, cruzando determinadas variables temporales (diferentes horas del día y meses) y espaciales (diferentes ángulos en un mismo lugar de los seleccionados) nos ha proporcionado una peculiar relación con el medio y sus protagonistas, imprescindible para analizar los usos que producen y se producen en esos espacios peatonalizados.

La recogida de datos se ha consumado por medio de:

- a) Observación y su documentación en un cuaderno de campo.
- b) Observación con recogida de información a través de fotografías.
- c) Reelaboración en el horizonte de una *descripción densa* (Geertz, 1990).

El trabajo de campo se ha realizado de manera sostenida y extendida en el tiempo, a lo largo de media anualidad. Hemos fijado puntos de observación definidos por variables controladas en Sevilla y Málaga con el fin de realizar una comparativa competente a partir de *catas* en distintos momentos del día, distintos días de la semana y distintas épocas del año (que han sido especificadas según calendario comercial, festivo y laboral);

se ha tratado, a su vez, de definir rutinas y tipologías de prácticas ciudadanas partiendo de la clasificación básica.

Esta metodología se ha ejecutado paralelamente en Málaga y Sevilla, con dedicación exclusiva de un investigador en cada ciudad, bajo la coordinación del investigador principal, cuyo trabajo de campo ha oscilado entre

ambos lugares de estudio. Asimismo, trimestralmente se han puesto en común y discutido los resultados obtenidos a través de informes provisionales y reuniones de trabajo.

El cuadro que presentamos a continuación es un resumen esquemático del plan de trabajo llevado a cabo durante el periodo de la investigación:

Fecha inicio	Fecha finalización	Tarea/ actividad	Investigadores	Hitos
1/2/08	16/2/08	Especificaciones técnicas	Equipo	Prospección y selección de lugares de observación. Preguntas del cuestionario e ítems generales (especialmente cuaderno de campo y entrevistas semiestructuradas)
17/2/08	16/3/08	Revisión bibliográfica y antecedentes	Equipo	Abundar en el estado de la cuestión. Adquirir instrumentos teóricos para respaldar la comprensión y explicación. Examinar discursos políticos referidos a la peatonalización y conocer sendos antecedentes.
17/3/08	28/3/08	Fijación de la estrategia de investigación	Equipo	Redacción del guión. Primeras aproximaciones al campo para fijar muestras, variables y puntos de observación. Control de la validez externa e interna.
29/3/08	3/10/08	Trabajo de campo continuado Trabajo de campo esporádico	Manuel Flores Adolfo García Alberto del Campo	Trabajo de campo. Observación. Análisis.
4/10/08	31/12/08	Puesta en común. Discusión. Vuelta puntual al trabajo de campo.	Equipo	Elaboración de las conclusiones y resultados de la investigación. Preparación del material para ponencias y artículos.

Antecedentes de la peatonalización y de su análisis

3. Antecedentes de la peatonalización y de su análisis

Fue en los años 20 del pasado siglo cuando en algunas ciudades de los Estados Unidos se comienzan a constituir las primeras áreas peatonalizadas, política que tenía su origen en el conflicto suscitado por la presencia cada vez mayor de vehículos motorizados en el espacio urbano, con la consiguiente expulsión de los peatones. Décadas más tarde, junto a la intención de armonizar la compatibilidad entre peatones y vehículos rodados, se añaden otros motivos con los que se justifica y fomenta la puesta en marcha de estas medidas: mejorar la calidad ambiental del medio urbano en lo que refiere a la contaminación acústica y atmosférica; potenciar el desarrollo económico al reconvertir una zona en decadencia en un centro comercial abierto; y, por último, aumentar la seguridad, al dotar de vida a calles y plazas hasta entonces inactivas. Esta forma de intervención urbanística, cerrando espacios centrales hasta entonces abiertos al tránsito de vehículos a motor, fue rápidamente imitada por algunas ciudades europeas, como las pioneras Essen y Colonia en Alemania o Copenhague en Dinamarca¹, ciudad en la que se peato-

nalizó casi la totalidad de su centro histórico. Oaxaca en México y Bogotá en Colombia son otros ejemplos significativos.

Con respecto al desarrollo de los estudios focalizados en la peatonalización, existen algunos centros y grupos de investigación que han centrado sus análisis en esa temática. Algunos tienen como objeto los flujos peatonales de espacios urbanos, que son analizados desde una perspectiva socioantropológica. Son significativos, en Francia, el *Centre de Recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain* y el CNRS vinculado a la *École d'Architecture de Grenoble*; en los Estados Unidos el *Walter H. Capps Center* de la Universidad de California; y en Argentina la *Fundación Walter Benjamin* de Buenos Aires.

En relación a España, algunas investigaciones se han centrado en las reapropiaciones transitorias del espacio urbano, aunque sin contextualizar el análisis específicamente en espacios recientemente peatonalizados. Así, por ejemplo, el proyecto denominado “Análisis operacional sobre flujos peatonales en centros históricos de Portugal y España”, cuyo investigador principal es el antropólogo Manuel Delgado.

1 Véanse los trabajos del urbanista Jan Gelh recopilados en la obra *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios* (2006).

Estructura y presentación de los resultados de la investigación

4. Estructura y presentación de los resultados de la investigación

En relación a la selección de los espacios, y con el objeto de procurar la homologación en su estudio, en Sevilla hemos elegido la Avenida de la Constitución y la plaza de la Alfalfa, mientras que en Málaga hemos optado por la calle Larios y la plaza del Carbón (y entorno). Entre la sevillana Avenida y la calle Larios en Málaga existen evidentes paralelismos, como son la configuración del espacio como lugar de fuerte relevancia simbólica para la ciudadanía desde los puntos de vista político, económico y monumental; su localización en el casco histórico, así como su utilización en los discursos sociales como elemento identitario y como condicionante de la ordenación de los espacios circundantes. Hay, naturalmente, diferencias, que revelan el interés de la comparación: la naturaleza netamente comercial de la calle Larios frente a la menor presencia de este componente en la Avenida (a pesar de la existencia de distintos comercios), o la omnipresencia del tranvía y de ciclistas en la Avenida, inexistentes en la calle Larios, por poner solo un par de ejemplos.

De la misma manera existen paralelismos fácilmente detectables entre las plazas del Carbón y la de la Alfalfa: ambas han tenido históricamente una notable relevancia comercial, son fruto de ensanches y encuentro de distintas calles, y tienen posibilidades como lugares de

estancia, tanto por su ordenación urbanística como por los usos dados por la ciudadanía. Hay, por otro lado, de nuevo, elementos que las diferencian. La Alfalfa es, para la mayoría de vecinos, una plaza de barrio, mientras la plaza del Carbón tiene una indudable y homogénea consideración de “centro”. La Alfalfa se ha ido configurando como centro de hostelería frente a la diversificación de actividades de la plaza del Carbón. La confluencia de características semejantes y disímiles, pero fácilmente detectables, las hacen idóneas para su estudio conjunto.

Asimismo, con el objeto de profundizar en la comparación de los espacios seleccionados, hemos optado por presentar los resultados ensamblando y entrelazando cada uno de los espacios con su par en relación a un ámbito de estudio. Son tres los ámbitos sobre los que hemos focalizado nuestra atención, a saber: sobre la construcción física y simbólica de los espacios seleccionados; sobre los precedentes, consensos y conflictos en torno a su peatonalización; y, por último, lo referente a los encuentros, desencuentros, flujos y maneras de estar que se producen en ellos.

Con respecto al capítulo de las conclusiones, al final nos hemos inclinado por dividirlo en dos apartados: uno en el que se mostrara las conclusiones parciales a cada

caso de estudio, tratando de establecer algunas consideraciones entre el modelo de peatonalización aplicado en cada uno de ellos y sus consecuencias sociales; y otro de conclusiones más generales, a raíz de la comparación entre los cuatro espacios.

4.1. Mapas de situación e instantáneas



Ilustración 1. Calle Larios y plaza del Carbón.



Ilustración 2. Avenida de la Constitución.



Ilustración 3. Plaza de la Alfalfa.



Ilustración 4. Panorámicas de la calle Larios y la Avenida de la Constitución.



Ilustración 5. Panorámica de la plaza del Carbón. y de la plaza de la Alfalfa.

Retrato de un lugar: historia de su construcción física y simbólica

5. Retrato de un lugar: historia de su construcción física y simbólica

5.1. La calle Larios

El origen de la ciudad de Málaga, al menos con respecto al emplazamiento de su centro histórico, se remonta a la época fenicia, cuando cerca del cerro donde se edificaría más tarde la Alcazaba se asentó el primer poblado datado. Desde entonces se han ido sucediendo diferentes culturas que han dejado huella tanto en la estructura como en la trama urbana de la ciudad. Los romanos situaron su epicentro en lo que hoy en día es la plaza de la Constitución. Las murallas fueron posteriormente reutilizadas en el período musulmán, y se mantuvo la centralidad espacial al situar en ese mismo lugar la mezquita, en torno a un dédalo de callejuelas y viviendas. Estas últimas fueron construidas aprovechando los arrastres de las fuertes inundaciones que golpeaban cada cierto tiempo la ciudad (Burgos, 1979: 38). Tras la conquista cristiana, las formas urbanas del centro se mantuvieron aunque se introducen algunos cambios significativos en el trazado, como el intento de establecer una vía de comunicación entre la plaza Mayor y la Puerta del Mar, lo que dio lugar a la actual calle Nueva.

Los diferentes estratos culturales han dejado su impronta en lo que actualmente se conoce como el centro histórico, la “almendra antigua” de la ciudad de Málaga,

una zona que se compone de una trama de calles cuya longitud total llega a los 30 kilómetros. Más allá de las modificaciones urbanísticas parciales de cada época histórica, para nuestro estudio es de interés recalcar las notables transformaciones que se dan en el siglo XX, muy especialmente a mitad del mismo. El centro histórico se degradará morfológica, funcional y socialmente, en un proceso cuyas causas pueden resumirse en cuatro factores: (1) un cambio demográfico consistente en el crecimiento de la ciudad en sus márgenes tradicionales, mientras descende la población en el centro; (2) la obsolescencia física debido al “escaso, por no decir nulo, mantenimiento de una gran parte de los edificios” (Ayuntamiento de Málaga, 2006: 83), lo que contribuyó a la precarización de la habitabilidad en esta zona; (3) la expulsión de la población de clase media y la de más poder adquisitivo, derivado de la carencia de viviendas en buenas condiciones y, por último; (4) un marcado declive económico con el cierre del comercio tradicional como consecuencia de ese despoblamiento, el surgimiento de otras zonas comerciales en la ciudad y, en última instancia, la competencia por el suelo, especialmente en los recorridos centrales, entre instituciones financieras, oficinas y franquicias a consecuencia de la progresiva terciarización de todo este espacio. Es en atención a esos cuatro factores, por los que se

produce una pérdida de relevancia social y económica del centro histórico, que deja de ser el único y más importante referente comercial, de servicios y de turismo, que hasta entonces había existido para todo el conjunto de la ciudad de Málaga.

Las grandes intervenciones de las últimas décadas en la zona tienen su origen en la reacción de la Administración local ante esa pérdida de centralidad. Las medidas empiezan a cobrar una notable importancia en la década de los 90 del siglo XX, y tienen como objeto la recuperación de esta zona como un lugar central en términos económicos, turísticos y de sociabilidad. Se diseñará y aplicará una serie de programas de revitalización, tales como la Iniciativa Comunitaria *Urban* (1994), que supuso hasta 1999 una inversión de 17 millones de euros, el conocido como *POMAL*, el *POL* o el *Interreg*.² Con estos programas se pretendía “la recuperación de los significados heredados por la historia que los configuró”, así como “la clarificación de la forma urbana, hasta ahora perdida por el tráfico rodado, y la alteración de los ritmos ciudadanos” (Ayuntamiento de Málaga, 2006: 91). Dentro de esta política de revitalización se apuesta claramente por la peatonalización, parcial o total, de algunos enclaves y espacios urbanos del centro de la ciudad, con el objetivo de recuperar el dinamismo perdido debido a la omnipresencia del vehículo motorizado. La ejecución de las primeras intervenciones de peatonalización y sus resultados animaron a seguir y extender esta política. Son estos programas promovidos en los últimos años por la Administración local, muchos de ellos con fondos europeos, los que

contemplan una serie de intervenciones previstas para tratar de interrumpir la inercia de obsolescencia física y social que padecía el centro de la ciudad de Málaga desde la mitad del siglo XX, siendo la peatonalización de espacios y enclaves vitales y vertebradores del centro histórico malagueño una de las formas de intervención con mayor impacto.

Para comprender este proceso en el primer espacio seleccionado, la calle Larios, conviene remontarse al siglo XIX, época en que la trama urbana de la ciudad de Málaga se asemeja más a un zoco árabe configurado por un dedalo de callejas estrechas, cruzadas y sin ventilación, que a una trama correspondiente a una ciudad moderna (Sesmero, 1995). Las callejuelas a las que se refiere Sesmero³ son la plaza de las Cuatro Calles y el conjunto de calles que conformaban las Sietes Revueltas, hoy plaza de las Flores, y calle Larios. Ésta era la zona del centro que se encontraba más próxima al puerto, lo que la convertía en un hervidero de actividad social en una época en que Málaga experimentaba un importante desarrollo económico. El crecimiento de la capital alcanzó su cenit a mediados del siglo XIX, gracias al establecimiento de la siderurgia, las ferrerías por el litoral oeste de Málaga, las refinerías en la propia ciudad y la industria textil que se asentó de la mano de las familias Heredia y Larios, así como otros sectores nacidos al albur de éstos. Estas fábricas situaban a Málaga como la segunda provincia industrial de España, detrás solamente de Barcelona. La actividad comercial giraba en torno al puerto, desde donde se exportaban materias primas y mercancías como vino, higos, pasas, almendras, uvas,

2 POMAL (Plan Operativo de Medio Ambiente Local), POL (Plan de Operativo Local), Interreg (Fondo Europeo de Desarrollo Regional).

3 Periodista, escritor, investigador, miembro de número de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga y de la Sociedad Malagueña de Ciencias.

limones, aceite procedente de Córdoba y plomo de las minas de Sierra Morena y de Gádor.

Este desarrollo económico tuvo como consecuencia inmediata un espectacular aumento de la población, en torno a un 80% entre los años 1833 y 1868, pasando de 60.757 habitantes a 109.988 en 1866. Naturalmente este crecimiento poblacional trajo consigo profundas transformaciones urbanas en tres ámbitos diferentes: la expansión de la ciudad hacia su vertiente oeste con el surgimiento de barrios obreros; la intensificación de la urbanización en sus antiguos barrios y, por último, la rectificación de la traza urbana y del caserío, sobre todo en el centro histórico de la ciudad. Allí, a raíz del proceso de desamortización, se derribaron numerosos conventos en cuyos solares se alzaron edificios de nueva planta. Aparecía un nuevo paisaje urbano en la que una calle llamada Marqués de Larios se alzaría como su más relevante expresión.

¿Cuáles fueron los motivos para la construcción de la que pronto se llamaría popularmente calle Larios? ¿Quiénes participaron? ¿Qué representará esta vía para los malagueños? Su construcción no estuvo exenta de dificultades, ya que desde la década de los setenta del siglo XIX se percibían los primeros síntomas de una notable crisis económica que amenazaba su ejecución. Sin embargo no podía posponerse abordar la histórica problemática en torno a la conexión entre la ciudad y el mar, puesto que la calle Nueva se mostraba insuficiente para tal cometido. El 1 de mayo de 1880 el Ayuntamiento de la ciudad, de la mano de su alcalde Alarcón Luján, hizo pública las bases de una Sociedad Anónima cuya función era la promoción de la construcción de un

viario que asumiera ese objetivo⁴ y que permitiera, a su vez, comunicar la explanada portuaria con el centro de la ciudad y éste con el barrio de Capuchinos. Antes de afrontar su construcción, se convocó un plebiscito en el que se sometió a la voluntad de los malagueños si preferían la materialización de dicho proyecto o si, por el contrario, creían prioritario la terminación de la segunda torre de la Catedral de la ciudad, hasta entonces inconclusa (Sesmero, 1995: 166). La voluntad ciudadana se inclinó por la primera de las propuestas.

Las bases del proyecto quedaron aprobadas el día 20 de ese mismo mes, con un capital inicial de 20 millones de pesetas distribuidas en 40 acciones de 25.000 pesetas cada una. Algunos de los primeros suscriptores fueron las sociedades Hijos de Manuel Heredia, Hijos del Manuel Larios, Antonio Campos Marín, Jorge Loring, así como Simón y Castel. El 11 de mayo de 1887, por acuerdo del consistorio y siendo alcalde Liborio García, se delegó la responsabilidad de las obras en la Casa Larios, la cual podía solventar una de las cuestiones más peliagudas: la indemnización a los propietarios de las 107 fincas que requerían ser expropiadas para la ejecución del proyecto⁵. Con tal fin, en agosto de 1886,

4 Tuvo un papel protagonista la Sociedad Económica de Amigos del País, un “verdadero Sanedrín de la economía liberal malagueña de finales del siglo XIX” (Sesmero, 1995: 166).

5 Las dificultades a la hora de expropiar inmuebles se había convertido en una de las circunstancias que había frustrado operaciones parecidas en el pasado, como la ideada por uno de los principales miembros de la Sociedad de Amigos del País, Antonio María Álvarez, o la proyectada por el ingeniero José María Sancha, quien contemplaba la realización de un nuevo viario que transcurriría desde la plaza de la Constitución, por la calle Toril, Salinas, Desengaño (actual Strachan), plaza de los Obispos, Sancha de Lara y San Juan de Dios, para desembocar en lo que actualmente es el Hotel Málaga Palacio (Mérida, 2006: 122).

la Casa Larios adquirió el 71% del total de estas fincas, localizadas en su mayoría en las calles Siete Revueltas, callejón del Gato, Almacenes, callejón del Fraile, del Perro, San Bernardo el Viejo, Salinas, Postas, Espartería y Don Juan Díaz, lo que le granjearía a tal familia, entre otras cuestiones, un gran protagonismo en la vida de la ciudad. No por casualidad se rotularía la nueva calle con el nombre de Manuel Domingo Larios, segundo marqués de Larios.

El proyecto tenía como objetivo intervenir en aquella madeja de calles que era considerada como el núcleo más enfermizo de la parte sur del centro de la ciudad, donde confluían el deterioro urbano y arquitectónico, una pésima ventilación, así como “la existencia de garitos, tabernas, antihigiénicas barberías, posadas, mesones y albergues en los que se alojaban no pocos pillos, transeúntes y gentes de aluvión o de delictivas vidas ocultas” (Sesmero, 1995: 167). Todo ello generaba, según este mismo autor, “el fomento de toda clase de epidemia que, en brotes, rebrotes y recidivas, acababan por alcanzar a media población” (*Ibidem*, 167).

Las obras comenzaron en 1887 y concluirían cuatro años más tarde. El obispo Marcelo Spínola Maestre oficiaría la ceremonia de bendición de la calle y de sus edificios. En su obra participaron alrededor de 1200 trabajadores, siendo los maestros generales de la misma José Hidalgo Espíldora y Antonio Baena Gómez, los cuales tuvieron que atenerse a cuatro condiciones marcadas de antemano: que los trabajos se realizaran en un plazo no mayor de cuatro años, que la realización de la calle se ajustara a las alineaciones del proyecto, que la familia Larios cediera gratuitamente terrenos (alrededor de 4800 metros cuadrados) a favor de la ciudad para vía pública y que los edificios no superasen los 20

metros de altura. Este último fue uno de los aspectos que causó mayor sorpresa en la sociedad malagueña de entonces, por cuanto las 12 manzanas que conformaban la calle eran (y son) prácticamente iguales, además de las dimensiones del nuevo viario (300 metros de longitud y 16 de acera a acera). Las manzanas, con un ancho de 23'52 metros, estaban conformadas por inmuebles alzados con planta baja, tres pisos y ático, todo ello construido en “paramento enlucido, piedra, hierro y tejas curvas” (Sesmero, 1995: 173). Sorprendía gratamente a la población el acabado de la calzada, “un trabajo de taracea en madera tan bellamente ejecutado, que se asemejaba más al piso de un salón de baile que al simple pavimento de una calle” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 8). A consecuencia del tipo de pavimento, la Casa Larios solicitó al Ayuntamiento que “prohibiera el estacionamiento en ella de cualquier tipo de carruajes privados” (Sesmero, 1995: 174). Lamentablemente, el citado pavimento desaparecería en septiembre de 1907 tras el desbordamiento del río Guadalmedina y la posterior inundación que asoló buena parte de la ciudad, en especial la calle Marqués de Larios. Esta permaneció encharcada durante varios días ocasionando que las maderas se dilataran y se hincharan hasta saltar, por lo que el pavimento tuvo que ser sustituido por uno de granito.

Desde su inauguración esta avenida se convirtió en el eje principal de la ciudad, su arteria central. En ella se alojaron los comercios más innovadores, las sociedades culturales más famosas, entidades bancarias de renombre, así como gran cantidad de profesionales liberales: abogados, médicos, veterinarios, agentes de

seguros, etc.⁶. Años más tarde aparecerían los cafés, algunos de los cuales cobrarían perdurable fama entre los malagueños: el Parisiën, el Imperial y el Inglés. A éstos les acompañaron las principales empresas de seguros como la de Guillermo Alquer, Palatine Fire Office o la Comercial Unión Assurance Company Limited. Hacían aparición también las primeras tiendas de ropa, como la de Francisco Lara, algunas relojerías-platerías y sombrererías o una de las pocas librerías de la ciudad, junto con varios establecimientos hoteleros.

El diseño físico de la calle —que seguía los patrones de las mejores arterias comerciales de París, Londres o Roma—, el tipo de inmueble y la mejora de las farolas existentes, dejaba a las claras la intención de la familia Larios: construir la que debía ser la principal calle de Málaga, y según se interpretó en la época, una de las más bellas de Andalucía y entre las más modernas del país (Sesmero, 1995: 174). No sólo la arquitectura debía contribuir a su esplendor. Junto a la selección de la ocupación vecinal y comercial, los Larios promovieron que se asentaran las primeras y principales instituciones culturales de la ciudad: el Círculo Mercantil⁷ y el Liceo, siendo éste el primer local de la ciudad en inaugurar la luz eléctrica. La modernidad llegaba a Málaga a través de la calle Larios.

6 Como la familia Toval, el bazar de Temboury y las oficinas y exposiciones de materiales cerámicos de la Fabril Malagueña, propiedad de Hidalgo Espíldora.

7 Conocido por “Villa Calcetines”, ya que “los socios que no dormitaban en sus elegantes salones tomaban asiento a la puerta del local en cómodas butacas de mimbre que se alineaban a lo largo de su fachada: sus piernas cruzadas eran, en efecto, un muestrario de calcetines de las más variadas calidades, colores y diseños” (Sesmero, 1995: 184).

A comienzos del siglo XX la calle manifiesta ya una gran efervescencia social gracias, en cierto modo, a la apertura de esos primeros cafés. Las “lucidas aceras se invaden de elegantes veladores de hierro colado, hábilmente labrados y encimeras de piedra, ante los cuales, y al sol de la mañana o la tibieza de la tarde primaveral, la gente bien holgazanea y los más avispados hacen negocios”, escribe Sesmero (1995: 181). La centralidad espacial se acrecentó en la posguerra, cuando se convirtió progresivamente en el gran salón de paseo de los malagueños. Los parroquianos se daban cita en la plaza de la Constitución, bajo el reloj: “Se avanzaba por una acera hasta el fondo de la calle y al llegar a la de Martínez, vuelta hacia arriba por la acera contraria para llegar de nuevo a la plaza de la Constitución y comenzar otra vez. La gente se saludaba, se preguntaba por la salud, se interesaba por las cosas domésticas, se piropeaba a las niñas y, con suerte, reuniendo entre el grupo unas monedas, se adquirían cigarrillos rubios” (Sesmero, 1995: 183). Unas décadas más tarde, en los años 60, coincidiendo con el desarrollo turístico de toda la provincia, se producirían algunos cambios significativos en las edificaciones de la calle, cuyos resultados alteraron de gran manera sus fachadas y que “unido a la más moderna ornamentación de sus principales comercios y establecimientos, dotaron a la vía de un mejor aspecto, pero en detrimento de la singular personalidad que la distinguía” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 11). Una de las modificaciones relevantes tuvo por objeto la ampliación de las fachadas, haciéndolas más espaciaosas; los interiores se volvían más claros y se comenzaban a retirar las sillas de altos respaldos donde los clientes que iban a comprar celebraban sus tertulias. El neón iluminaba la vía y se sustituirían las farolas por lámparas fijadas a las fachadas. La vía seguía atrayendo a la población para el paseo en una especie de calle-salón

(Sesmero, 1995: 185-186) en la que se localizaban numerosos bares como la Alegría, el Refectorio, la Hostería, El Boquerón de Plata, los Camarotes, así como, en la plaza de las Flores, la Mar Chica y la Mar Serena o, en el flanco opuesto, los establecimientos Metropol, el Munich, el Café Suizo, sin olvidar el famoso Pombo en la calle Santa Lucía.

La década de los 70 dará un giro drástico a la calle Larios. Por una parte comienzan a aparecer nuevos establecimientos como las sucursales bancarias que marcarán estéticamente el espacio y, por otra, una creciente cantidad de vehículos privados se irán apoderando de la parte central de la calle, así como de espacios aleatorios. Muchos malagueños, al describir la imagen que tenían de la calle Larios en la década de los 80 y 90, recuerdan con desagrado la fila de coches aparcados en la calzada y la consiguiente caravana de vehículos que afectaba al goce de la calle por los peatones, debido a la necesidad de prestar atención a la circulación del transporte motorizado, así como a la contaminación acústica y sonora causada por esa misma circulación. Ambos fenómenos ocasionan en la población una sensación de molestia y de pérdida, dado su anterior carácter peatonal. Ello hace que la Administración local conciba, unas décadas más tarde, la posibilidad de intervenir para “plantear de forma valiente la peatonalización”, con el fin de “darle al ciudadano derechos sobre el suelo que pisa y prioridad de paso en el itinerario que elige. Porque la ciudad que no renueva su centro está condenada de forma lamentable a perderlo” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 11).

Dicha pretensión comienza a concretarse en el año 2002, eligiéndose, y no por casualidad, la calle Larios, ya que a la solera con que contaba entre los malague-

ños, se le añadía, según los regidores del Ayuntamiento, “la armonía inigualable, las medidas de los edificios y la anchura de la calzada”, lo que la cualificaba como el marco idóneo para iniciar esa política de peatonalización. El proyecto de rehabilitación diseñado, si bien no podía modificar las líneas fundamentales de la calle, sí podía ofrecer al paseante un rejuvenecimiento y una luminosidad nueva. El proyecto es llevado a cabo por tres arquitectos (Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, Francisco González Fernández y José Ignacio Pérez de la Fuente), quienes definieron esa iniciativa que englobaba la calle Marqués de Larios y la Plaza de la Constitución como “una nueva forma de entender el centro histórico de la ciudad de Málaga, tratando de revalorizar unos espacios [...] atractivos, capaces de promocionar calidad de vida a sus habitantes” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 11).

El punto de partida de esta intervención radicaba en la recuperación de los valores que dieron origen a la calle en 1891, por lo que se apostó por volver a la transparencia original de la calle, inclinándose por un “diseño neutro y silencioso”, para lo cual se utilizaron mármoles claros que al contraponerse a los tonos azules y verdes habría de ofrecer al transeúnte un “paseo tranquilo y sosegado”. Con el fin de subrayar la idea de que tanto la calle Marqués de Larios como la plaza de la Constitución forman parte de un mismo conjunto, se utilizó un mismo material: el mármol gris de Sierra Elvira, aunque el tratamiento final del uno y del otro fue diferente con el fin de no restar identidad a cada espacio. En la calle Larios se han conservado los tonos ocres en las áreas de paseo, mientras en el tramo rodado central se ha preferido el gris, no percibiéndose una discontinuidad entre la banda de rodadura y las aceras, si bien los bancos como las farolas crean una línea visual diferenciada

que, junto al cambio de materiales, ofrecen un mayor contraste entre una zona y otra. Mientras tanto en la plaza de la Constitución se optó por el pavimento de mármol travertino de color rojizo, el cual recuerda (o esa es al menos la intención) a los pigmentos naturales ferrosos muy extendidos en la ciudad antigua, que incluso aparecen en la fachada de la catedral⁸.

Junto a la calle Larios parece pertinente mencionar, aunque sea de soslayo, el origen y la evolución de la plaza de la Constitución. Lo hacemos sobre la base de que ésta es el espacio en el que desemboca la calle Larios. Por tanto, a lo largo del tiempo se han establecido evidentes conexiones que ayudan a explicar tanto la centralidad de una como de la otra y, en especial, su relación con las políticas de peatonalización que se han consumado en los últimos años.

¿Qué tipo de espacio es la plaza de la Constitución? ¿Qué significa desde el punto de vista urbanístico y social? La plaza de la Constitución, conocida consecutivamente por plaza de las Cuatro Calles, Real, de Isabel II, de la Constitución, del 14 de abril, de José Antonio Primo de Rivera, para ser llamada de nuevo plaza de la Constitución, ha sido y es uno de los principales escenarios de la ciudad. “En sus aceras hizo la ciudadanía su público salón coloquial y en el centro de la misma se alzaron en diferentes épocas monumentos y símbolos que la embellecieron” (Sesmero, 1995: 15). En ella se ubicaron la cárcel, el Ayuntamiento, incluso un provisional coso taurino. Su actual fisonomía tiene su origen en

el siglo XVI cuando se comienza a transformar lo que hasta entonces no era más que un cuadrilongo urbano. Con un fin estético, así como para racionalizar su uso, se decide levantar un monumento que dignificase la plaza (la que se llamará fuente de Génova, también llamada de Carlos V), al mismo tiempo que se establece una serie de medidas administrativas que, orientadas hacia los negocios, tiendas y comercios existentes, tienen como objetivo obligar “a sus propietarios a respetar los espacios disponibles para la ciudadanía” (Sesmero, 1995: 23). Dichas medidas prohibían, entre otras cosas, sacar a la calle parte de la oferta comercial para evitar la molestia en el tránsito ciudadano, prohibición que es sintomática del dinamismo comercial y social que poseía este enclave para la ciudad.

Progresivamente se alzaría allí la principal plaza de la ciudad. No en vano, gracias a sus primeras transformaciones, se convierte en el lugar ideal para la celebración de los pregones y ajusticiamientos públicos congregando a una gran parte de la sociedad de entonces. A comienzos del siglo XIX la fuente que la corona es trasladada al extremo occidental de un nuevo espacio citadino llamado la Alameda que, por aquella época, se estaba transformando en la principal zona residencial de la burguesía, lo que exigía una decoración urbana acorde con su nueva función y significado. Entre 1835 y 1860 se acometen importantes obras en la plaza y su entorno. Entre otras se derriba la antigua cárcel que aún permanecía en uno de sus laterales y cuyo vacío permite abrir el pasaje de Heredia, convirtiéndose en una de las primeras vías de carácter peatonal de la ciudad. También se echa abajo el edificio que albergaba el ayuntamiento. En el flanco este, en 1851, tras la desamortización de los terrenos del Convento de las Agustinas, se construye el pasaje de Álvarez (luego la-

8 La gran mayoría de las obras del proyecto fue adjudicada a la empresa IELCO, quien también llevó a cabo los proyectos de reurbanización de las calles Comedias y Santa Lucía, Bolsa, Strachan, o la pavimentación de la plaza sobre el aparcamiento de la Alcazabilla.

mado de Chinitas), que comunicará las calles de Santa María con Fresca y calle Nicasio. Con la apertura del pasaje de Heredia comienzan a instalarse nuevos negocios mucho más modernos que los existentes como la bastonería y abaniquería del marqués de Colomina, Casa Páez, o los cafés de la Loba, el café de España o el de Chinitas. Asimismo, en 1878, se coloca en la parte central de la plaza una fuente conocida como “la de las tres Gracias” que permaneció hasta 1891, hasta la inauguración de la calle Larios. Su presencia, según se veía entonces, desequilibraba el espacio, por lo que fue trasladada a la explanada portuaria. Su vacío no tardará en ser ocupado por una farola que popularmente pasó a ser conocida como “el sonajero”, ornamento que fue sustituido en 1960 por una nueva fuente de piedra que permaneció hasta la actual y última reurbanización de 2002.

Antes de su peatonalización, y al igual que la calle Larios, según asegura gran parte de los entrevistados, la presencia de coches aparcados en doble fila y la existencia de varios puntos de carga y descarga la convertían en un “fondo de saco”. Si bien permitía el abastecimiento de los negocios cercanos a partir de un ir y venir de carretillas de cargas, se anulaba cualquier apropiación peatonal, no sólo de la calzada destinada a uso rodado sino también de la explícitamente prevista para al flujo peatonal, utilizándose principalmente como un espacio intermedio entre la calle Larios y la zona norte del centro. Ello no significa, naturalmente, que perdiera su relevancia social. Prueba de ello es que los principales eventos ciudadanos seguirán teniendo su epicentro en este espacio: desde manifestaciones políticas con ocasión del Primero de Mayo, hasta celebraciones festivas como los Carnavales o la Semana Santa, cuya tribuna oficial se sitúa precisamente en esta plaza.

5.2. La plaza del Carbón

Siguiendo el corredor que establecen la calle Marques de Larios y la Plaza de la Constitución se desemboca en la calle Granada, la cual conecta con nuestro segundo espacio —la plaza del Carbón—, o mejor dicho, la atraviesa para continuar hacia el norte, dirección plaza de la Merced. Puede aseverarse que la plaza del Carbón se encuentra enclavada históricamente en el entorno de una de las principales vías de Málaga. En época árabe debió ser una calle estrecha donde se localizaban algunas moradas, una mezquita y varios hornos. En dirección a la calle de San Agustín se abría una serie de callejuelas en las que residieron las familias musulmanas que permanecieron en la ciudad tras la conquista cristiana, convirtiéndose todo este enclave en la morería de Málaga.

Es este el motivo —la localización de la plaza del Carbón dentro de una de las vías más significativas— por el que es necesario retrotraerse a la historia de la calle Granada, como el punto de partida para entender las formas, funciones y significados de dicha plaza. Sólo con repasar algunos de los diferentes nombres que ha recibido nos podemos hacer una idea de su relevancia. Llamada en un primer momento calle Real, pasó después a denominarse calle Granada, por ser ésta la salida obligada en la vía que se dirigía hacia la ciudad que le da nombre. No hay que olvidar que en su flanco norte, en lo que actualmente es la plaza de la Merced, se elevaba una de las cinco puertas existentes en la ciudad, y era por ésta por donde entraban las mercancías tras el pago de cierto derecho llamado de “magrán”.

Para atender a las primeras reformas urbanísticas de que fue objeto, debemos retrotraernos a la época cris-

tiana cuando se prohibieron los aljimeces que formaban salientes en las calles, los voladizos de las mejores mansiones y las barreduelas⁹ —de las que actualmente se conservan dos o tres—, ya que simbolizaban la presencia morisca. Estas prohibiciones afectaron, y mucho, las formas de la calle Granada. Asimismo, desde 1533 se fueron agrupando en la calle diferentes gremios, lo que la dividió en varios tramos. De ahí que durante un tiempo se la conociera con los nombres de la calle de la Zapatería de Obra Prima, y de la Herrería. Un siglo más tarde se instalarían allí muchas fundaciones piadosas que encontraron en esta calzada un enclave perfecto para su ubicación, siguiendo de este modo el legado del Convento de Religiosas de la Regla de Santa Clara, lo que ocasionó que se creara “una atmósfera, si no de acogimiento místico, dado lo céntrico de ella y los talleres y tiendas que allí existen, al menos de cálido fervor” (Sesmero, 1995: 323).

Ya en el siglo XIX, se derriban muchos de los conventos a consecuencia de la desamortización, lo que propicia obras de ensanche interior, así como modificaciones sustanciales de la calle. En 1821 se acuerda el derribo de la Puerta de Granada y su cobertizo debido a su estado de ruina. Con esta actuación no sólo se acometen cambios en las formas de la traza urbana sino también se afecta a las instituciones que allí se daban cita. Ya no serán órdenes religiosas e instituciones caritativas, sino, por ejemplo, modernos establecimientos destinados a cortar y rizar el pelo, que más tarde incluirían también el afeitado y venta de pelucas, tal y como apunta Fran-

cisco Bejarano¹⁰, o el Café del Correo, presumiblemente en la entrada a la callejuela de mismo nombre, así como la hostelería y taberna El Colmado malagueño, en el número 118. Se llevaron a cabo obras de mejora del alcantarillado y pavimentación, de las fachadas de algunas edificaciones y su alineamiento. Se quería ensanchar la calle. Para tal fin, y tras la demolición en 1869 de lo que restaba de los conventos de Santa Clara y de San Bernardo, se construyen nuevos inmuebles, lo que favoreció el establecimiento de umbrales en las casas y la aparición de tiendas. Con el tiempo surgen diferentes vías transversalmente a la calle Granada, como la de Méndez Núñez, Niño de Guevara, Duque de la Victoria, Sánchez Pastor y Molina Larios, o la plaza del Siglo, una plaza perfectamente ensartada con la que es objeto de nuestro estudio: la del Carbón.

La transformación queda sellada a comienzos del siglo XX, puesto que en el tramo comprendido entre la plaza del Carbón y la calle Calderería, en directa conexión con la calle Granada y la plaza Spínola, la presencia de comercios y establecimientos industriales era un hecho consumado, destacando, entre otros, la platería de Antonio Mateo, la barbería de Castelló, en cuya puerta se instalaban bancos para que esperasen los clientes, o la sombrerería de López de Uralde, que fue sustituida por la botica de Félix Pérez. Esta es la época en la que aparece una gran cantidad de cafés, como el Café Universal —llamado popularmente el Café de Campos—, y en el que se daban cita tanto trabajadores del juzgado como comediantes procedentes del Teatro Cervantes. A este

9 Por aljímez se entienden los saledizos de una ventana, balcón o mirador cerrado con celosías. Las barreduelas son calles pequeñas sin salidas, cuyo propósito es el acceso a inmuebles.

10 “De esta peluquería es de presumir que salieran las más cuidadas melenas románticas, los más atildados bucles de los malagueños de la época; y los más pulcros afeitados, que harían destacar, con todo su valor decorativo, bigotes, patillas, perillas y moscas” (Bejarano, 2000: 333).

local le salió competencia toda vez que se inauguraron el Casino Militar y el Siglo. Fue en este último local en el que se proyectaron las primeras sesiones cinematográficas de la ciudad. Más tarde aparece el Café Madrid nacido adjunto a una tienda de comestibles, convirtiéndose en punto de encuentro de los redactores que hacían el servicio de última hora de los diarios. Por esa época se abre la calle Capuchinos, actualmente llamada de Echegaray, una calle perpendicular a la calle Granada y próxima a la plaza del Carbón, donde se instalaron una freiduría, una taberna, una administración de loterías, una zapatería, un estanco y una librería. Aunque estos negocios desaparecieron poco a poco, fueron sustituidos por otros sin que se perdiera el dinamismo social de la calle.

En la década de los 70 comienzan a generalizarse los vehículos rodados, procedentes de la calle Larios y de la plaza de la Constitución. Progresivamente los coches toman un espacio que hasta entonces había servido de umbral tanto a la gente que se desplazaba hasta allí para comprar, como a aquellas otras que se congregaban en la propia plaza del Carbón, enfrente de las puertas de la Peña Malaguita. El cada vez mayor tránsito de vehículos se vio agravado, además, por la ubicación en su extremo más al sur, de una parada de taxis y un punto de carga y descarga. Como ocurría en la plaza de la Constitución, se dificultaban cada vez más los diversos usos peatonales, pues apenas un estrecho acerado y una pequeña plaza compuesta por la fuente de la Olla, dos bancos y árboles, permitían la presencia de transeúntes.

A finales de los 90 la Administración local pensó en su posible peatonalización. Y ésta se llevó a cabo en base a la colocación de bolardos y el trazo de líneas azules con el fin de prohibir el tránsito a los vehículos motori-

zados. Sin embargo esas alteraciones fueron insuficientes para transformar la dinámica existente. Ni siquiera atrajeron el interés de los peatones. Habrá que esperar hasta 2002, a una reurbanización integral basada en la aplicación de políticas de peatonalización que explicamos en el próximo epígrafe, para constatar un cambio radical en la fisonomía, funciones y significados de este lugar. Surgirá un espacio en el que se fusionarán las tres plazuelas existentes, presentándose como un lugar raso, con *bolsas* espaciales que recuerdan a las plazas que la preexistían, pero que en sí no se muestra ni se reconoce como una plaza al uso; sino más bien, tomando prestadas las palabras de uno de sus arquitectos, “una especie de cruces de calles donde la gente se mueve como en un espacio diáfano”.

5.3. La Avenida

La importancia de la zona hoy conocida como Avenida de la Constitución comienza en la época de refundación romana, pues en sus proximidades se encontraba el antiguo puerto de Hispalis y toda la industria comercial que corresponde a estos enclaves, incluidas las atarazanas. Sabido es que la tradición comercial ligada al transporte fluvial en Sevilla es secular (al menos desde la colonización fenicia). Pero su importancia se remonta sobre todo a cuando, 460 años después de la conquista árabe, el califa almohade decide trasladar en 1172 la mezquita mayor de Ysbilia desde el actual Salvador a la actual Catedral. Tenía razones defensivas pero sobre todo de manifestación del poder de los nuevos conquistadores, pues el edificio habría de ser el más grande espacio religioso de la Península. Junto a la mezquita se alzaron todos los nuevos centros comerciales, económicos y políticos, desplazando el núcleo de la ciudad de la medina que se situaba en la actual Alfalfa.

La mezquita se construyó sobre una base escalonada, esto es, unas gradas que los mercaderes aprovechaban para exponer sus mercancías, al punto de que el cadí sevillano del siglo XII prohíbe que se comercie los viernes (por ser el día grande de oración) e impone la obligación a los mercaderes de barrer y limpiar la zona. En 1248 el rey cristiano Fernando III invade el territorio islámico y se apodera de la ciudad de Sevilla. Para entonces, la zona hoy conocida por el nombre de Avenida de la Constitución era un lugar de capital importancia para los pobladores como ocurría en los alrededores de todas las mezquitas de la península ibérica: allí estaba el alcázar, palacio de las autoridades, la *madrassa*, escuela superior, y el bazar o zoco, donde se producía un intenso intercambio comercial. Las funciones económica, política y religiosa se transmitieron bajo una nueva significación, como en tantos otros casos históricos, para aprovechar el capital simbólico del lugar y como expresión del poder. De esta forma, la mezquita se convirtió en el templo mayor (al igual que el resto de mezquitas de las distintas demarcaciones), el Alcázar, en residencia real y se estableció una potente colonia de mercaderes genoveses a la que Fernando III otorgó algunos privilegios fiscales y el nombre “Génova” para definir su asentamiento (el primer tramo de la Avenida desde la plaza de San Francisco hasta la Catedral). Entre otras actividades, por ejemplo la importación de trigo, empezaron a ejercer también como cambistas, como prestamistas y depositarios de rentas reales o municipales. Curiosamente la importancia financiera de la calle Génova llega hasta nuestros días.

No eran los únicos colectivos asentados en ese lugar. Entre los siglos XIV y XVI se sumaron plateros, impresores y encuadernadores, aunque todos ellos desarrollaron su actividad en el segundo tramo (coincidente con

la fachada de la catedral que se construyó en el siglo XV). El edificio estaba rodeado de gradas y cadenas que establecían los límites de la jurisdicción de lo sagrado, es decir, el territorio sobre el que el poder civil no tenía competencias. Como en tiempos musulmanes, estas gradas se acabarían convirtiendo en un centro social de primer orden en los siglos XVI y XVII pues en torno a ellas se desarrollaba una intensa actividad comercial sobre puestos y tenderetes, pero también era lugar de paseo, tertulia y discusión. Este ambiente es cita frecuente en diversas obras: *La Lozana Andaluza*, *El Viaje Entretenido*, *Vida del Buscón llamado don Pablo*, *El diablo cojuelo* Guzmán de Alfarache, y más modernamente recreado por Arturo Pérez Reverte en una de las novelas de la serie *El capitán Alatriste*. “Gradas” se acabaría llamando a este tramo de la calle.

La pujanza de estas actividades motivó que Felipe II las institucionalizara obligando a los comerciantes a establecerse en una lonja (el actual Archivo de Indias) en los últimos años del siglo XVI. Se trataba de un edificio extraño a la ciudad, tanto por su posición en diagonal como por su estilo herreriano, influido por el monasterio de El Escorial. Los comerciantes fueron muy reacios a asentarse en él y se requirió una gran presión por parte del consistorio para el abandono de sus lugares tradicionales. La lonja era, además, el tercer tramo de la Avenida. La decadencia de la Sevilla del XVIII y el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación de las transacciones americanas convirtieron, bajo el reinado de Carlos III, a la lonja en el actual Archivo de Indias, perdiéndose en gran parte la actividad comercial.

Los últimos tramos abiertos se debieron a la demolición del convento de Santo Tomás que cerraba en plaza la calle a la altura de la Casa de la Moneda, junto a las manza-

nas aledañas a la calle Maese Rodrigo y el primer edificio de la Universidad de Sevilla, con motivo de las obras de la Exposición Iberoamericana de 1929. Es precisamente este evento el que crea verdaderamente la Avenida de la Constitución. La Avenida es fruto de la unificación de cinco tramos: las ya mencionadas Génova, Gradas, Lonja, la Plaza de Santo Tomás (desde la calle Santo Tomás hasta el arquillo de Miguel de Mañara) y un último espacio hasta la Puerta de Jerez rotulado como Reina Mercedes en 1917. La configuración rectilínea, larga y ancha, en dirección norte-sur que actualmente conocemos, es fruto sobre todo del replanteamiento de la Exposición de 1929 que rescataba proyectos de ensanche del siglo XIX. En el primer cuarto del siglo XX se alzaron edificios regionalistas de los arquitectos Aníbal González y José Espiau, clasicistas (el Banco de España) o neobarrocos (el edificio de Correos) que, por cierto, fue víctima de una gran contestación social por un estilo que imitaba los edificios madrileños. Se removieron todos los obstáculos visuales para remarcar la monumentalidad pero también para favorecer el tráfico rodado que conectaba el centro con la Sevilla de los arrabales y que empezaba a intensificarse. No obstante, no debe olvidarse la enorme carga simbólica, al imitar ordenaciones urbanísticas como la de la Gran Vía madrileña.

Tanto Génova como Gradas han sido desde la Edad Media “el espacio central en las relaciones sociales de la ciudad” (Collantes de Terán, 1993: 234), por su actividad económica pero también por unir los centros espirituales (Catedral), políticos (las Casas Consistoriales), y otros puntos importantes como la Audiencia (actual sede de Cajasol, en la Plaza Nueva) o la pequeña corte de los Montpensier en San Telmo. Más tardía fue la feria del Prado de San Sebastián. El declive económico del siglo XVIII no acabó con la importancia de la Avenida como

espacio de intensa sociabilidad. En esa fecha se abrió el primer café que hacía esquina con la actual calle García de Vinuesa. Algunos años después abriría sus puertas el lujoso café San Fernando, que contaba con casino y que pervivió hasta finales del XIX como lugar de reunión del partido liberal. Otros importantes cafés fueron El Caballo Blanco, sede de los realistas, Cabeza de Turco, Paz y Vista Alegre. Todos ellos tenían una vida marcada por las tertulias literarias y políticas. Tamaña concentración sólo se podía encontrar en la calle Sierpes.

No es extraño, por tanto, que la Avenida fuera muy pronto el escenario elegido por las diversas instituciones con poder para sus desfiles militares, rogativas, procesiones, honras fúnebres o manifestaciones regias. Una de las más antiguas de la que se tiene noticia es la procesión del Corpus Christi en el siglo XIV. En el siglo XVII, el Cardenal Niño de Guevara obligó a las cofradías a desfilar en orden hacia la catedral y ya en el XIX aparecen las primeras sillas para verlas pasar. Pero hay muchos otros ejemplos: las procesiones rogativas, los cortejos del Tribunal del Santo Oficio que llevaban a los reos hasta la plaza de San Francisco, la procesión de traslado en 1771 de la Universidad hacia el edificio de la calle Laraña, la marcha de las tropas a África o Cuba o la recepción tras la toma de Tetuán en 1860. Aún más cercanas en el tiempo encontramos la manifestación por la autonomía andaluza del 4 de diciembre de 1977, la boda de la infanta Elena o el enlace nupcial de la casa nobiliaria más importante de España, el ducado de Alba.

No se debe olvidar otra función más anónima, pero igualmente importante, que conservó la Avenida hasta los años 60: el paseo, especialmente de jóvenes de ambos sexos, aunque no exclusivamente, que iban o venían del cine o que paraban en alguno de los cafés o clubes. Por

un lado, la ocupación de más de una decena de oficinas centrales de bancos y cajas a lo largo de la calle a mediados del siglo XX, y por otro la intensificación del tráfico rodado, mermaron la posibilidad de estas prácticas cotidianas, mientras que para los eventos más relevantes, las autoridades cortaban el tráfico de la calle.

Parece comprensible que el nombre bajo el que se rotulaba la Avenida tuviera una importancia capital, más aún a partir del siglo XIX. Así, la que se llamaba calle Génova desde el siglo XIII pasó a llamarse en 1897 Cánovas del Castillo, justo tras su muerte. El tramo que conectaba con la Puerta de Jerez se denominó Reina Mercedes, desde 1917. Pero no es hasta 1931, con la consecución de la 1ª República, que se unificó por primera vez todo el trazado y pasó a llamarse Libertad. En 1936, el franquismo la divide otra vez en dos con los nombres de los generales José Antonio Primo de Rivera y Queipo de Llano. En 1980, tras el advenimiento de la democracia, adquiere de nuevo la unidad bajo su nombre actual: Avenida de la Constitución. No obstante, los autores coinciden en considerar que desde la última rectificación de su trazado los ciudadanos la conocen simplemente como “la Avenida”.

Por tanto, el estado de la Avenida justo antes de su peatonalización mostraba una ancha calle con trazado rectilíneo con un trazado regular hasta Almirantazgo, sendos ensanches a la altura del Archivo de Indias y como huella de la antigua plaza de Santo Tomás en la confluencia de Miguel de Mañara y Rodríguez Jurado, recuperando la linealidad en su último tramo. Poseía calzada de asfalto, con cuatro carriles para una constante e intensa circulación rodada, salvo delante de la catedral, que se reducía a dos y un carril bus. Las aceras lucían tonos rojizos y blancos excepto algún tramo con loseta hexagonal de cemento de no más de dos

metros. Estaba ornamentada con árboles en alcorques: naranjos, arces y robinias, un plátano de Indias frente a Miguel de Mañara y un magnolio junto a la catedral.

La Avenida era la entrada principal al centro histórico desde el este y el sur, así como una ruta habitual para 2000 autobuses diarios con destino a la Plaza Nueva. Debido a ello soportaba un alto grado de contaminación y un oscurecimiento progresivo de sus monumentos y edificios. En el plano residencial resultaba una calle con escaso vecindario y muy envejecido, pues la mayoría de los edificios estaban ocupados por oficinas de empresas de actividad muy variadas, destacando los profesionales liberales y las compañías de seguros.

5.4. La Alfalfa

La plaza de la Alfalfa se encuentra situada en el centro histórico de Sevilla, en la confluencia de las calles Pérez Galdós, Guadarmino, San Juan, Odreros, Alfalfa, Cristo de las Tres Caídas, Águila, Ángel María Camacho y Alcaicería. Recibe su nombre de la palabra árabe *Alcanza*, aunque la importancia de este enclave es muy anterior a la presencia islámica. Es bastante probable que el núcleo fundacional de los primeros pobladores de la zona se estableciera allí por la posición favorable respecto al río. Aún parece más clara su significación en la refundación romana, pues en torno a este espacio estaría situado el centro de la ciudad romana, *Hispalis*, rodeada por el caudaloso río Betis y el arroyo del Tagarete. Los recientes hallazgos de unas grandes cisternas romanas que repartirían el agua por la ciudad atestiguan su rango. Los historiadores, además, sitúan en sus proximidades el foro romano, los principales edificios civiles, templos, la basílica, las *tabernae* y el cruce entre el *Cardus* y el *Decomenus*.

Su importancia no decrece en tiempos islámicos. Los conquistadores musulmanes, convertidos en la nueva élite, reinterpretaron los principales espacios ciudadanos como manifestación de su poder. De esta forma, las funciones y contenidos simbólicos del centro neurálgico hispalense pervivieron. Allí se establecieron los zocos más importantes y la alcaicería como centro económico. Las alcaicerías eran un conjunto de edificios de propiedad pública en los que se vendían productos, algunos de lujo o con alto valor que requerían un control. Estaban bien protegidos y sus espacios eran alquilados a artesanos y mercaderes por las autoridades, que los distribuían según los productos con los que estaban relacionados. Al mismo tiempo, en lo que hoy es la parroquia del Divino Salvador, se alzó la mezquita aljama que era más que un centro religioso pues jugaba importantes funciones políticas, militares, jurídicas y educativas, y atraía hacia sí toda la organización administrativa, cívica y económica.

En el siglo X, el Califato de Córdoba traslada la residencia del gobernador desde el centro de la ciudad (la Alfalfa) a la periferia, construyendo un alcázar y proyectando una gran mezquita donde hoy está la catedral. De este hecho se infiere que el poder pretendía una segregación respecto a la ciudadanía y que el valor de lo religioso iba a ser instrumentalizado por aquel. Finalmente, la mezquita mayor de Sevilla se construyó bajo el dominio almohade en el siglo XII. En este momento, la Alfalfa pasó a ocupar un lugar secundario en la vida de la ciudad, pues se desplazaron los centros político (el palacio del cadí estaba en la actual Cuesta del Rosario) y religioso, y con ellos la construcción de una nueva Alcaicería en la zona meridional. No obstante, conservó una gran actividad comercial que pervivió durante el período cristiano. A finales de la Edad Media, el barrio de

El Salvador y el barrio de Francos se habían convertido en el corazón económico de la ciudad. En el entorno de la Alfalfa ejercían su oficio, por ejemplo, los gremios de armeros, cuchilleros, cerrajeros y metal en general, al tiempo que los del dorado, la talla o la imprenta.

La Alfalfa era centro de venta de aves ya desde el siglo XV, motivo por el cual se la empezó a conocer como calle de La Caza y, a finales del XV, Carnicerías, por estar situadas en ella las más importantes de la ciudad. Ya en el XVI, con la construcción de las Carnicerías Reales para formalizar y controlar el tráfico de la carne, aparece dividida en distintos espacios. Entre el edificio de las carnicerías y las actuales Odreros y San Juan estaba la calle Odrerías, donde se concentraban los mesones que vendían vino. El trayecto entre el edificio y la Alcaicería tenía una amplia oferta de verduras y hortalizas por lo que se la empezó a llamar plazuela de las Verduras, Ensaladeros o Garbanzos. Esta configuración de plaza o plazuela fue el primer intento municipal de crear lo que en el XVI se entendía como entorno salubre: la apertura de espacios regulares en la encrucijada de calles con actividad social o comercial. Al mismo tiempo, se despejaban estrecheces, se facilitaba el tráfico y se permitía la instalación de mercados provisionales. Popularmente, el resto del espacio era llamado, intermitentemente, plaza de la Alfalfa. Las Carnicerías era un edificio de dos plantas con un patio porticado en su interior y salida hacia las dos calles, donde radicaba una cincuentena de puestos de los principales carniceros de la ciudad. El ciudadano del siglo XV y XVI vive fundamentalmente en la calle, donde se gesta la comunidad. “El abigarrado escenario de las calles es un muestrario de usos de la ciudad para el consumo y el ocio. La vida se vuelca en los espacios comunes, dada la incomodidad y poca salubridad de la mayoría de las casas. De este

modo los lugares de esparcimiento, los jardines y zonas de paseo, las plazas y las zonas portuarias se llenan de gente (García Bernal *et. al.*, 2005: 119).

En 1776, el edificio de las Carnicerías Reales se convirtió en mercado de abastos y en 1837 es derribado. El principal motivo fue la dificultad que tenían los carros que transportaban las mercancías por la profunda degradación del pavimento. En cualquier caso, se trataba de una incipiente forma de ordenación de la política de abasto y control, así como de la racionalización de los puestos de mercados, incluyendo unos nuevos principios de higiene y supervisión. De ello se favorecieron, principalmente, las plazas de Pilatos y de la Encarnación. Con el derribo, el edificio de las Carnicerías dejó un espacio diáfano. A la antigua calle Odrerías (que desaparece con la demolición) se la nombraba como Boquete (mercado de mayoristas) y al resto como Carnicerías, aunque en algunos mapas la seguimos encontrando como Alfalfa.

El traslado de los mercados en 1820, hace que, a mediados de siglo y tras un breve periodo de decaimiento, la plaza desempeñe una función de sociabilidad distinta a la que era producto de la actividad comercial, “siendo un lugar de encuentro bastante concurrido, celebrándose en ella desfiles, bailes, fiestas, como con ocasión de proclamarse la I República, en que se decora con guirnaldas, colgaduras y arcos vegetales; otro tanto ocurría con algunas celebraciones religiosas” (Collantes de Terán, 1993: 18). Se había desechado el proyecto de construir un conjunto residencial sobre el solar dejado por las carnicerías y dejar el espacio como una plaza con orientación este-oeste que en 1867 contaba con bancos, árboles e incluso urinario. Estaba catalogada como paseo o alameda, según las ideas urbanísticas de

los ilustrados y revolucionarios franceses quienes veían la necesidad de abrir plazas y ensanches en la ciudad medieval, con vistas a su proyecto de higienización, regeneración y modernidad. Estas plazas públicas cumplían la doble función de crear corredores por donde entrara el aire y el sol, a la vez que permitía mostrar la hegemonía burguesa en los paseos bajo la sombra de los árboles o en la conversación en los bancos. Otro elemento para comprender la sociabilidad en este espacio es la consolidación, igualmente a mediados del XIX, de un baratillo de cosas usadas y de un mercado de pájaros, que se extinguiría a principios del siglo XXI.

La historia de su simbolismo político es larga. En 1859 se la rotula como Infante don Fernando, en 1875 como Mendizábal y, tras un breve lapso de ser bautizada como plaza del Vino, en 1937 aparece en la nomenclatura de General Mola, uno de los protagonistas del alzamiento militar de 1936. En 1980 recupera su denominación popular y vuelve a llamarse Alfalfa. Desde finales del XIX y, sobre todo, a lo largo del siglo XX, experimentará un proceso de regularización con sucesivos ensanches y alineaciones, por lo que las edificaciones son relativamente modernas.

La Alfalfa previa a la peatonalización era una plaza rectangular con edificios de entre dos y tres plantas, y fachadas de distintos colores pero que guardaban entre ellos cierta homogeneidad. Por el centro, la plaza estaba atravesada por una carretera de sentido único con un tráfico constante y una escasa pero disputada bolsa de aparcamiento. La circulación tenía como intención cruzar el centro, más rápido que utilizar la Ronda, para ir desde el este a zonas como Los Remedios. Según un informante de la Gerencia de Urbanismo, las tarjetas de residentes para aparcar en la zona eran muy escasas y

nunca justificarian tal volumen de tráfico. Al mismo tiempo, era un centro de distribución de carga y descarga no solo de los establecimientos de alrededor sino hacia la zona de Sierpes, Tetuán. Se llegaron a dar camiones-tienda que aparcaban en la propia plaza.

Tenía una masa arbórea (plátanos de indias) cuyo follaje cubría casi toda la plaza convirtiéndola en un lugar propicio para la estacionalidad de la que solo se beneficiaban los abundantes bares, poblados de grupos variados, aunque predominantemente jóvenes, a la caída de la tarde. Los fines de semana la Alfalfa se convertía en un punto de concentración de lo que se ha dado en llamar el “botellón” (viernes y sábado por la noche) y en un bullicioso mercado de pájaros y otros animales (domingos por la mañana). Este último fue clausurado por el Ayuntamiento a principios del 2000, después de más de un siglo de existencia, debido a las presiones de un sector del vecindario.

Ilustración 6. Aspecto de la Alfalfa antes de peatonalizar.
Fuente: Macarena Hernández Ramírez.



Aparte de los mencionados bares, existían en la Alfalfa tiendas de proximidad junto a comercios metropolitanos en el escenario de un mobiliario urbano reducido.

En cuanto al uso residencial, en las últimas décadas se produce una atracción de un vecindario más joven y con más poder adquisitivo en detrimento del vecindario tradicional. Dentro de este nuevo vecindario existía una considerable presencia de estudiantes extranjeros alojados en los diferentes apartamentos que hay en la zona. Estas edificaciones sustituyen al tipo de casa vecinal con familias más extensas y miembros más envejecidos. No obstante, la Alfalfa seguía siendo un barrio considerado por sus moradores como “tradicional”, con fuerte presencia vecinal en la vida social. Los distintos residentes manifiestan una armónica convivencia entre antiguos y nuevos vecinos (antes y después de la peatonalización), una fuerte identificación con la zona, el reconocimiento de una “impronta” y una diferenciación con respecto a otras zonas residenciales existentes en el centro, incluso colindantes. Al fin y al cabo es una plaza con solera. En la literatura, la más célebre referencia a la Alfalfa es de Cervantes quien en su obra *El rufián dichoso* decía: “la plaza de la Alfalfa o de la vieja Costanilla, rebelde y picaresca, era una de las partes de la ciudad que le quedaba por conquistar al rey”. Otros autores como Palacio Valdés, Muñoz y Pavón, Luís Montoto y Romero Murube han dedicado parte de sus obras a esta plaza generalmente con tratamiento tendente al romanticismo o al casticismo, en cualquier caso ligado a lo popular y “auténticamente sevillano”. También han contribuido a estas construcciones personajes populares como Rocio Vega “Niña de la Alfalfa” o el torero “Espartero”, hijo de un profesional del esparto radicado en la plaza.

Y se hizo peatonal:
precedentes, consensos
y conflictos en torno a la
peatonalización

6. Y se hizo peatonal: precedentes, consensos y conflictos en torno a la peatonalización

6.1. Precedentes

6.1.1. Málaga

Bien es cierto que podríamos remontarnos al siglo XIX para hablar de las primeras medidas que se tomaron con el objeto de restringir el tráfico en algunos emplazamientos de la ciudad, como cuando se penaliza el tránsito de carruajes por una recién inaugurada Alameda¹¹ o se abren pasajes destinados en exclusividad al peatón. E incluso, en un tiempo mucho más próximo,

11 En 1785 se inauguró su paseo peatonal, aunque no la alineación de sus casas. Su verdadera definición tendrá lugar un años más tarde, cuando se inicia la demolición del paño de murallas culminándose con el diseño de seis grandes islas de edificaciones, lo que animó a la burguesía a localizar allí sus mansiones. Esta situación, según Albuera (1998), originó un agrio conflicto por el control de ese espacio entre las clases populares y la burguesía. Será con la colocación de la fuente de Génova cuando se abrió definitivamente al tráfico rodado el paseo peatonal, trasladándose lo que hasta entonces había sido el paseo popular hacia los ya crecidos jardines del parque. Años más tarde, en 1911, se aprobó el proyecto de reforma de los viales situados a ambos costados del paseo peatonal, con el fin de favorecer la circulación de coches, carros y restantes vehículos de la época en sentido giratorio al boulevard. En 1914, se lleva a cabo el proyecto de asfaltado del Parque y de la Alameda. Y es en 1925 cuando la llamada Comisión de Grandes Reformas propone al Ayuntamiento la transformación del perímetro peatonal, rebajarla para convertirla en vía de automóviles. Por entonces estaban censados 447 coches particulares marcas Willys-King, Citroën y Ford (Sesmero, 1995).

en la década de los 70 del pasado siglo, ya se ponen en marcha medidas que conllevan la constitución de las primeras “islas peatonales” en el centro de la ciudad. Sin embargo, no será hasta el año 1994 cuando se debata en profundidad la idoneidad de aplicar políticas de peatonalización, tal y como las entendemos hoy en día, sobre una buena parte del centro de la ciudad. Los debates quedarán plasmados en diferentes documentos como el II Plan Estratégico, el Plan Intermodal de Transporte y los estudios de tráfico y movilidad en el Centro Histórico, que finalmente tomaron cuerpo con la ejecución de la Iniciativa Urban. Con su aplicación se inicia un proceso de reurbanización que afectará al centro histórico de Málaga. Para ello el Ayuntamiento decide dividir el centro histórico en tres zonas, siguiendo un criterio histórico-monumental: “Málaga del Borde occidental intramuro del siglo XVI”, “Málaga del siglo XIX” y “Málaga monumental”.

En relación a la primera zona, su eje está conformado por las calles Especerías, Cisneros y Mosquera, donde se ejecutó un tipo de intervención basado en micro-operations de mejora, de esponjamiento y accesibilidad de aquellos espacios más aislados. Del mismo modo, se intervienen en plazas con el objeto de “recuperar así su historia y rescatar unos espacios llenos de posibilidades de uso y disfrute del ciudadano” (García y Serón de

la Torre, 2006: 88), caso de la plaza de las Cofradías o el propio ensanche de la calle Nosquera. Los objetivos son “por un lado ofrecer al ciudadano un espacio propicio para el ocio y el encuentro, tan necesario en una zona tan comprimida como la del sector y, por otro, dotarla de personalidad propia [...], convirtiendo la plaza en referente físico y sobre todo cultural del centro histórico” (García y Serón de la Torre, 2006: 88).

Con respecto a la segunda zona, a la “Málaga del siglo XIX”, se llevaron a cabo actuaciones cuyo principal propósito era la construcción de aparcamientos que permitiera más tarde, en 2002, acometer, precisamente, aquellas actuaciones de peatonalización que conformaban el eje Marqués de Larios y plaza de la Constitución. Junto a esas actuaciones, se acometieron obras de mejora en el tramo viario cercano, constituido por las calles Alarcón Luján y Liborio García, de un lado, y Santa María y Sánchez Pastor, de otro, así como la peatonalización de calles tan populares como Bolsa, Strachan y Torre de Sandoval. Esta última debía ser considerada un “hito y un referente en las actuaciones transformadoras del Centro Histórico de la ciudad” (García y Serón de la Torre, 2006: 89). Junto con las calles peatonalizadas con anterioridad (las calles Luís de Velázquez y Ángel), se convierten, en opinión de estos mismos arquitectos, en el paradigma a seguir en cuanto a su intervención, al conjugarse la preferencia peatonal con una urbanización de calidad y la recuperación de la escala humana. De hecho, su éxito, mantienen García y Serón de la Torre, espolea la posibilidad de abordar la peatonalización de la calle más importante de la ciudad: la calle Marqués de Larios, lo cual se inicia en abril de 2002.

El proceso de peatonalización no se detuvo una vez consumada la intervención en la calle más emblemática

de Málaga, sino que saltó a otras calles y plazas. Una de ellas fue la plaza de las Flores que, si bien ya era un espacio peatonal, se reurbanizó siguiendo los nuevos patrones estéticos. Otro tanto ocurre con la calle Granada, Plaza Spinola, Plaza del Carbón, Plaza del Siglo y Calderería. En uno de nuestros espacios seleccionados, las plaza del Carbón —y junto a ella la del Siglo y Spínola— se proyectó recrear dos ambientes diferentes: uno que causara el efecto de una continuidad entre la calle Larios, calle Granada, Calderería y las plazas citadas, gracias a la implantación de un mismo pavimentado; y otro que recreara un ambiente diferente mediante puntos de luces en el piso que funcionasen “como pequeños destellos”¹².

Por último, en relación a las intervenciones en la “Málaga monumental”, debemos destacar la ordenación de la Alcazaba y en particular la calle Alcazabilla, dentro del Proyecto global de Ordenación del Área Monumental de la Alcazabilla y el Teatro Romano. El objetivo era dotar de una estructura unitaria y homogénea a esa zona para que, de este modo, los “acontecimientos históricos, culturales, religiosos, arquitectónicos y urbanísticos que condicionaron la realidad física actual no impid[iese] una lectura lineal e inmediata de las múltiples connotaciones y significados que existen en esta área” (García y Serón de la Torre, 2006: 92). De ahí que se programara como una de las actuaciones la peatonalización de la calle Alcazabilla, así como la ordenación de todo el entorno de la catedral.

En suma, si bien durante los años 70 se aplicaron algunas iniciativas de peatonalización, no fue hasta la

12 Francisco González (entrevista, agosto 2008).

década de los 90, coincidiendo con la aplicación de programas con fondos europeos, cuando se llevan a cabo intervenciones mucho más ambiciosas en las que se incluían los principales espacios, plazas y vías del centro de la ciudad, que se consideraban acuciadas por un proceso de progresivo deterioro. La peatonalización será una de las medidas estrella.

6.1.2. Sevilla

En Sevilla han existido tradicionalmente calles que, por su naturaleza comercial o su estrechez y, sobre todo, su antigüedad, nunca fueron adaptadas al tráfico rodado: así Sierpes, Cerrajería, Alcaicería, Francos, Chicarros, Chapineros, Siete Revueltas o Álvarez Quintero. Por el motivo expuesto, no se puede hablar propiamente de peatonalización porque, siendo anteriores al uso masivo de los vehículos, su configuración histórica fue escasamente reformada para este fin o lo hacía directamente inviable. No obstante, el contenido y morfología de estas calles inspiró a finales de los 80 una política urbana de peatonalización, en unos casos con predominio de una intervención enfocada a lo comercial y turístico, y en otros, haciendo primar una concepción de corte historicista, coincidente precisamente con el desarrollo turístico. Entre el primer grupo están las calles Velázquez, Tetuán o Cuna, y entre las segundas las plazas del Triunfo, Virgen de los Reyes o algunas vías del barrio de Santa Cruz.

Sierpes era la avenida comercial de Sevilla en el S. XIX y acababa en distintos mercados especializados como Pescadería, Pan o Alfalfa. En 1959 se abrió una segunda calle importante, en realidad dos: Puente y Pellón con Lineros. Formaba una ruta por Francos y Álvarez Quinteros hasta la catedral y por Encarnación hasta Fe-

ría por Regina. Esto —junto al movimiento modernista que en Sevilla se vistió de regionalismo— acabó convirtiendo Sierpes en una calle turística, cediendo su capitalidad comercial a otras calles. En 1970 se instalan en Sevilla El Corte Inglés y Galerías Preciados y atraen el comercio hacia sí. Ello potencia la calle Tetuán que, hasta entonces, solo registraba un comercio tradicional sin demasiada relevancia económica. La creciente presión comercial culmina con su peatonalización a finales de los 80 para que en él se acomoden operadores internacionales que querían establecerse en Sevilla y no podían ni en Sierpes ni en Puente y Pellón. Es el caso del grupo Inditex, que ofrecieron fuertes sumas a los comerciantes tradicionales que acabaron marchándose convirtiendo a Tetuán en la calle más cara y demandada de Sevilla.

Aunque son antecedentes de la peatonalización producida en la segunda mitad del siglo XX, no se puede establecer entre ellas una continuidad inequívoca, pues las reformas estuvieron muy dispersas en el espacio y en el tiempo. Las peatonalizaciones de los últimos 80 y primeros 90 estuvieron muy condicionadas, como ya se ha dicho, por los objetivos económicos y turísticos. No hay que olvidar que la Expo 92 trajo una fuerte inversión económica del Estado en la ordenación de la ciudad en los campos del transporte, las infraestructuras viarias y el urbanismo rehabilitador. Esto sí se puede considerar un nexo de unión, como se verá, entre aquel momento de reordenación y el actual proceso de peatonalización, que se asume como un paso más, basado en “la mayor transformación y modernización desde la Expo 92”¹³.

13 Folleto “El centro de Sevilla sólo para tus pies”. Publicado por el Ayuntamiento de Sevilla en la campaña Sevilla, la ciudad de las personas.

6.2. Diseño y resultados de la peatonalización

6.2.1. Málaga

¿Cuáles han sido las justificaciones o los motivos que esgrimieron la Administración local y otros organismos oficiales para llevar a cabo un proceso de tal naturaleza? Las argumentaciones expuestas con el objeto de justificar iniciativas de peatonalización imbrican diversos aspectos; medioambiental, con un uso menos discriminatorio de los vehículos privados; económico y de marketing urbano, con la constitución de una nueva imagen de una ciudad amable que funcione como un atractivo turístico; identitario, recuperando el interés y el orgullo de los malagueños por su centro histórico; y hasta de fomento de la sociabilidad en los espacios públicos. Estas diferentes argumentaciones, que nos han sido transmitidas en las entrevistas con responsables políticos y técnicos, se nos aparecen también, y de un modo muy evidente, en algunos de los documentos urbanísticos o informes que se refieren a la ciudad de Málaga, publicados en los últimos años. En uno de ellos, el titulado “Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005”, se dice al respecto:

...todo ello [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).

Esta misma idea es la que sustenta el pequeño reportaje titulado “La calle Larios”, editado por el Ayuntamiento de Málaga, en el que se intenta justificar la reurbanización de esta calle y su peatonalización de este modo:

Cuando la característica desaparece, la ciudad se despersonaliza, casi podría decirse que pierde parte de su identidad [...]. Es por esto, que la recuperación de espacios de convivencia, librándolos del tráfico motorizado, para el que jamás estuvieron pensados, proporciona a la vía una identidad diferente; la calle es más paseo que tránsito, lugar de encuentro que camino (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 5)

Y es en esta misma pequeña edición donde, asimismo, aparece la referencia a la nueva imagen que cobraría el centro histórico de la ciudad y su importancia en el sector turístico:

La restauración de la calle Marqués de Larios y de la Plaza de la Constitución, son tan sólo el comienzo de un proceso, proceso avalado e impulsado por la Administración que hará que el Ayuntamiento siga trabajando en el tratamiento de renovación de todo el Centro Histórico, que terminará por convertirse en el espacio más significativo de la ciudad de Málaga, donde la cultura y el arte se funden con la arquitectura, el comercio y el paisaje, originando un ambiente atractivo, tanto para el ciudadano como para el turista y generando una actividad económica creciente (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 17).

No pocas veces se alude al objetivo de auspiciar con estos espacios fuentes de identificación colectiva, puesto que con la peatonalización —cree la Administración—, esta parte de la ciudad se habría de convertir en un referente citadino: “Realmente, se trata de crear un centro de la ciudad más habitable, más humano, más cercano y más propio; un espacio del que el malagueño se sienta orgulloso y del que, por tanto, disfruta y cuida pensando en el mañana” (Ayuntamiento de Málaga, 2000: 17).

La Agenda 21, al aludir a las políticas de revitalización del centro histórico, apuntaba otro beneficio: el estético, puesto que si bien se reconocía que para la revitalización de esta parte de la ciudad la peatonalización debía ser una de las principales bazas, ésta debía acometerse sin olvidar la belleza:

El proceso regenerador del Centro Histórico se ha visto positivamente confirmado mediante la reconquista para el ciudadano de los espacios públicos originales de la ciudad medieval para su congregación y paseo. No obstante, esta reconquista no se consolida cuando el concepto peatonalización no viene acompañado por una renovación previa del espacio público mediante un proyecto arquitectónico que aplique un concepto de calidad total a esta regeneración. Por ello, la limitación del tráfico no es suficiente y en algunos casos estas medidas tomadas con anterioridad a la renovación de los espacios públicos pueden ser negativas para la evolución de los mismos. Así la situación de aquellos espacios públicos que no gozan de esta rehabilitación global, atraviesan un extraño limbo urbano, en la que su actividad disminuye mientras aumenta la confusión de los mismos con todo tipo de bolardos, señales viarias y vallas circulatorias. Son espacios que se vacían al no ser transitables por los coches y tampoco ser suficientemente atractivas para un tráfico ciudadano intenso, como es el caso de la Plaza Uncibay o la calle Granada en la actualidad (Ayuntamiento de Málaga, 2006: 91).

Son las administraciones públicas, a través de las redacciones de planes y documentos relacionados con lo urbano, las que lideran la apuesta por aplicar políticas de peatonalización. Y lo hacen sobre la base de diferentes argumentos basados en la mejora ambiental, el fomento del comercio y el turismo, la fuente de identificación que generan estos espacios, el adecentamiento, la apuesta estética, todo ello en un horizonte en que se quiere hacer al ciudadano el auténtico protagonista de estos espacios.

6.2.2. Sevilla

La peatonalización¹⁴ ha acabado con el intenso tráfico de automóviles de la Avenida y ha convertido la vía en un espacio de libre tránsito para viandantes y ciclistas,

atravesado por un tranvía. No es baladí éste último dato pues es precisamente la empresa municipal de transporte, TUSSAM, la que coordina el proyecto. Y es que no todas las peatonalizaciones que se están produciendo en esta ciudad, responden a las mismas necesidades y criterios. *La Piel Sensible*, por ejemplo, el proyecto que ha supuesto el cierre al tráfico de la Plaza de la Alfalfa es el resultado de las reclamaciones vecinales. En el caso de la Avenida de la Constitución late, sobre todo, el interés en impulsar en la arteria histórica de Sevilla una imagen de modernidad¹⁵, de corte centroeuropeo, con tranvía y alquiler de bicicletas, en mitad de un contexto internacional de presión por los modelos de desarrollo sostenible y respeto al medioambiente. Así, la peatonalización de la Avenida es una forma de incentivar los medios de transportes *limpios*. Estas diferencias en la razón de ser de los dos procesos de peatonalización que estudiamos, explican ciertas diferencias, a pesar de que ambas se enmarcan en un proceso común y se sustentan, en el fondo, en la idea de la mayor bondad de los espacios peatonalizados. Los sucesivos proyectos urbanísticos que el consistorio ha querido para la ciudad han utilizado eslóganes como “Sevilla, la ciudad de las personas” y “Sevilla, la construcción de un sueño”. Desde los gobiernos municipales se han promocionado así mismo los títulos de “ciudad medioambiental” y “modelo de desarrollo sostenible”, organizando incluso un encuentro de ciudades europeas sobre este asunto. Pero, con todo, hay diferencias sustanciales. No hay un solo lugar para sentarse en el primer tramo de la Avenida y es escasa la sombra, al contrario de los lugares habilitados para sentarse en la Plaza de la Alfalfa o la

14 Recogida en el PGOU, aprobado en 2006 por el pleno del Ayuntamiento y en julio de ese mismo año por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, así como en el Plan Estratégico Sevilla 2010.

15 En el folleto editado por el Ayuntamiento de Sevilla bajo el título de El centro de Sevilla sólo para tus pies, el Alcalde de Sevilla habla de una “segunda modernización”.

zona de juego infantil, lo que delate diferentes versiones de hacer realidad ese sueño y esa “ciudad de las personas”.

Paralelamente, hay otras cuestiones que han empujado al consistorio a tomar la iniciativa en este tipo de proyectos. Una es de orden económico. Las Administraciones públicas han gastado ingentes cantidades de dinero en la rehabilitación del patrimonio arquitectónico, en especial en la catedral, muy deteriorada por la contaminación. Dice el folleto editado por el Ayuntamiento, titulado “El centro de Sevilla sólo para tus pies”, que “la Avenida de la Constitución y sus aledaños soportan un nivel de dióxido de azufre, elemento que se encuentra suspendido en el aire y principal generador del problema conocido como mal de la piedra, de 28 microgramos por metro cúbico”. Otra razón tiene que ver con la movilidad: el problema del tráfico y aparcamiento se había convirtiendo en el casco histórico casi en una cuestión de orden público. O al menos así se percibía desde la Administración local.

Cuestión distinta es la posterior suerte de la Avenida —más allá de lo proyectado y planificado por la Administración— que deriva de la específica interacción que se ha producido entre la ciudadanía, los agentes económicos y la vía. Así, la existencia de una gigantesca tienda dedicada a la venta de discos (FNAC) de varias plantas, las cafeterías franquiciadas (Starbucks o Café de Indias) u otros establecimientos de hostelería¹⁶ (¡Va por ti, Montoya!), han cambiado su apariencia y usos, instaurando una animación muy específica, diferente no ya a la que se daba justo antes de la peatonalización,

sino incluso a la que predominaba en la primera mitad del siglo XX. Así, por ejemplo, forman ya parte del paisaje de la Avenida los artistas callejeros: músicos latinoamericanos en la antigua plaza de Santo Tomás, mimos en el edificio de Correos, trío de cuerdas en la puerta de la actual FNAC o músicos rumanos que van cambiando de ubicación.

En las peatonalizaciones puestas en marcha en la ciudad de Sevilla se da la circunstancia de que tanto la proyección como la ejecución de las obras están siendo realizadas desde la Administración local pero bajo la supervisión de distintos órganos. De esta forma nos parece conveniente diferenciar entre las ideas iniciales y finales de la Avenida y la Alfalfa. Esto sin desatender la observación de Sanz Alduán (1998) para quien se trata de una fórmula generalizada que se ha convertido en un equipamiento normalizado de las ciudades europeas o que pretenden adoptar ese modelo. Rolf Monheim, un estudioso de las zonas peatonales alemanas, mantiene que “una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada” (*apud* Sanz Alduán, 1998). La cuestión es si el instrumento urbanístico “peatonalización” tiene un solo modelo o se desarrolla con una sola intención. El estudio comparativo entre los procesos de la Avenida y la Alfalfa, descubre que no.

Por lo que se refiere a la Avenida de la Constitución, desde el Ayuntamiento se lanza la idea de una ciudad “sin humos”, limpia, medioambiental, todo ello como sinónimo de modernidad y estructuración democrática:

El proceso de peatonalización del casco histórico responde al modelo de ciudad decidido con la participación de miles de ciudadanos y consensuada a través de dos documentos fundamentales elaborados por el Ayuntamiento de

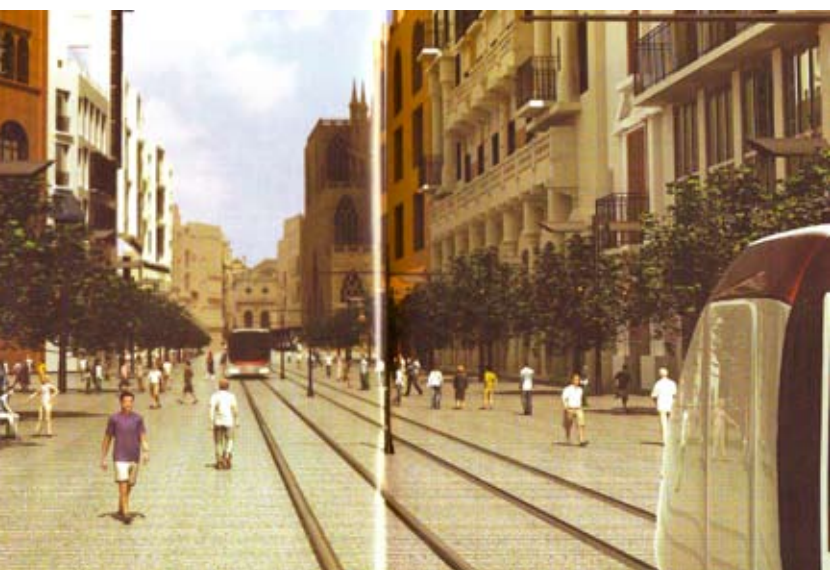
16 Ni estos establecimientos ni las cafeterías tienen veladores en la calle pero sí grandes cristaleras con vista de los paseantes.

Sevilla: el Plan Estratégico Sevilla 2010 y el Plan General de Ordenación Urbana (Folleto “El centro de Sevilla sólo para tus pies”).

La peatonalización traza, como el principal objetivo, la resolución del conflicto entre calles que no estaban pensadas para los coches y la presencia masiva de éstos con el efecto de exclusión del peatón, y se presenta como “una apuesta decisiva por la accesibilidad y la mejora de los espacios públicos”, una adaptación del casco histórico a “escala peatonal”. Todo ello se enmarca dentro de un viario de continuidad peatonal norte-sur y este-oeste del centro histórico.

La intervención sobre la Avenida consistiría en la supresión completa del tráfico desde el Prado de San Sebastián hasta la Plaza Nueva y el diseño de un paseo peatonal arbolado con pavimento gris apropiado para el tránsito humano y a nivel. Por el centro de la calzada se establecería la circulación de un tranvía de doble vía. Véase la recreación tridimensional que presentó al público el Consistorio.

Ilustración 7. Proyecto 3d de la Avenida.



para el desarrollo humano y la calidad ambiental”. Es una respuesta al tránsito por el centro de Sevilla de unos 140.000 vehículos diarios, con tendencia siempre al alza y que el área hacía tiempo que no podía absorber: ni los aparcamientos eran suficientes, ni cabía soportar los niveles de contaminación acústica y aérea porque violaba la propia normativa municipal.

La última previsión técnica hacía referencia a tres posibles vías para que los vehículos cruzaran la Avenida (Puerta de Jerez, Alemanes hacia García de Vinuesa y Santo Tomás hacia Santander) para no embotellar el casco histórico con circulación y unas medidas longitudinales de seguridad para permitir el paso de vehículos de emergencia y el carril bici.

En lo que se refiere a las obras de urbanización de la plaza de la Alfalfa, ésta se enmarca dentro en un proyecto titulado *La piel sensible*. Se trata de un plan urbanístico promovido desde la Gerencia de Urbanismo de Sevilla con el objetivo de recuperar una zona degradada del centro histórico: las plazas de la Alfalfa, Pescadería y Pan. Para ello el Ayuntamiento puso en marcha un concurso público con el objetivo de realizar una paulatina peatonalización de estas plazas, así como un refuerzo y puesta en valor del transporte público. El proyecto ganador —*La piel Sensible*— lo firmaba José Carlos Mariñas. En la memoria, el arquitecto manifestaba que los centros históricos poseen espacios que no sólo están necesitados de mejora sino de “intervenciones que proporcionen nuevas forma de entender, de usar, de sentir, en definitiva de VIVIR dichos lugares, perdidos hace tiempo en pro del transporte privado”. De lo que se trataba era de un “programa de apropiación cívica” a través de dos grandes líneas de actuación:

1. La reconversión de los espacios en lugares didácticos. A una base de losa de granito se le incorporarían intrusiones que aludirían a temáticas como piezas de cerámica vidriada o distintas coloraciones para evocar el pasado de los espacios.

2. La recuperación para lo público de espacios ocupados por estacionamientos mediante el diseño y la actividad:

a) El “diseño compensado” aspira a asimilar las singularidades de los usuarios (según su edad, sexo, condicionantes o limitaciones físicas, incluso especificidades culturales) y pretende fomentar el uso del máximo número de usuarios posibles. Para ello se emplearía un espacio libre y acogedor con la incorporación de masas arbóreas y vegetales y un pavimento granítico adherente. 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). En la Memoria se deja constancia de esta intención con las siguientes palabras: “Pretendemos, a través de nuestra intervención, crear un espacio donde desarrollar nuestras actividades de carácter más social, de comunicación y encuentro con otras personas, y donde se pueda poner de manifiesto de forma integradora nuestra identidad cultural y social”.

b) El estímulo de programas de actividades diversas (formales o espontáneas). La propuesta buscaba, tras la eliminación del estacionamiento indiscriminado, la recuperación de un “espacio de estancia”, un “espacio de relación”, no solo de paso, y que permitiera la convivencia de personas de diversas edades, desde los niños (con la instalación de un

parque infantil recreativo) hasta la estancia de personas adultas. Se proponía asimismo la incorporación de un sistema Wi-Fi gratuito. En el aspecto técnico se utilizaría granito gris alba, azul platino y amarillo jara de Cáceres de pequeño formato que dotarían al pavimento de “un carácter casi doméstico”. El acero inoxidable, la madera de teka y la jardinería de especies autóctonas compondrían el resto del proyecto.

6.3. Proceso y conflictos en torno a la peatonalización.

6.3.1. Málaga

En uno de los textos publicado en *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005* (Marín Cots, 2006), se admitía que en relación al proceso de peatonalización surgió un debate donde se evidenciaron dos puntos de vistas: una defendida por la Administración y otros colectivos sociales, e incluso por una mayoría de ciudadanos, que se mostraban favorables a dicha iniciativa; y otra defendida por vecinos y comerciantes quienes expresaban ciertas reticencias. La discusión en torno a la aplicación de políticas de peatonalización no es nueva en la ciudad de Málaga, puesto que en la reurbanización de la plaza de Félix Sáenz o la de la plaza de la Marina a principios de los años 90, impulsadas por el gobierno del PSOE-A, habían originado similares polémicas. Los puntos de vista encontrados guardan igualmente similitudes con lo observado en otras ciudades, donde la peatonalización es motivo de disputas, caso de Sevilla. Sabedora de esta disyuntiva, la Administración local, esta vez en manos del PP, optó por un doble proceso. De un lado comenzó a reurbanizar y peatonalizar vías y calles de pequeño tamaño, secundarias y aledañas a la calle Larios, bajo

un modelo de “fases intermedias”, con el fin de poner a prueba la viabilidad de esta política. Y de otro abrió un proceso participativo a través del cual se informara, se explicitara la opinión de los diferentes agentes sociales con respecto a la peatonalización y se consensuaran las medidas a tomar, ya que tanto vecinos, pero sobre todo los comerciantes, mostraban cierto temor a que la peatonalización perjudicara la vida cotidiana y comercial de la zona. La Administración se inclinó por convocar reuniones temáticas (“Comisiones de Trabajo”) donde se reunieron responsables políticos y asociaciones de vecinos y comerciantes. En ellas se discutía sobre qué calles se podían reurbanizar y qué grado de peatonalización se aplicaría, cuáles debían ser los puntos de cargas y descargas, qué nuevos aparcamientos debían crearse y cuáles serían sus usuarios, qué necesidades y previsiones puntuales se tenían previstas con la reurbanización de determinados espacios públicos, qué tipo de accesos y qué medios de transportes habían sido previstos para los residentes, etc. Las reticencias mostradas por los vecinos y comerciantes giraban en torno a la imposibilidad de acceder con el coche al centro, lo que presumiblemente causaría incomodidad en la realización de actividades básicas. También preocupaba la eliminación de aparcamientos, lo que, según algunos, dificultaría, en general, la estancia en el casco antiguo de la ciudad.

Las dudas no se han disipado del todo, después de la peatonalización. Según nos han sido trasladadas en entrevistas, las mayores inquietudes pivotan ahora sobre los siguientes aspectos: los accesos previstos para residentes y comerciantes que permitan la realización de actividades tan básicas como solicitar servicio de taxis, de ambulancia o emergencia, imprescindible tratándose de una población envejecida; localizar puntos

alternativos de carga y descarga que complementen los servicios de la plataforma logística; la posibilidad de establecer vías en régimen de “espacios-compartidos”¹⁷ y de este modo suprimir esa sensación de “vivir en una isla” que manifiestan algunos vecinos; la creación de alternativas reales de transportes públicos, no sólo de aproximación al centro histórico, sino también dentro de (o próximos a) los espacios peatonalizados (del tipo de microbuses ecológicos, tranvías o lanzaderas, red de bicicletas, etc.); la previsión de nuevos aparcamientos tanto colectivos (y suficientes al menos para los residentes), como individuales (planificados en las edificaciones de nueva planta); y, por último, la potenciación del uso residencial (y no terciario) de las zonas peatonalizadas y, por extensión, de todo el centro histórico de la ciudad, puesto que es considerado por muchos de los entrevistados una de las pocas medidas que garantizan una verdadera revitalización del centro de la ciudad y reapropiación de sus espacios urbanos. Supone un dato contundente el hecho de que solo se registren 11 viviendas en una de las principales vías de Málaga como es calle Larios (*La Opinión de Málaga*, 23-11-2007).

Todo apunta, a tenor de lo observado y el testimonio de los entrevistados, que uno de los espacios en los que se desarrolló de un modo más intenso este proceso participativo fue en la calle Larios, a pesar de lo cual han pervivido algunas críticas. El objetivo era consensuar las obras que se iban a cometer. Para ello se elaboró un proyecto, en principio de semipeatonalización, en el que se contemplaba la conservación del acerado

17 Dícese de aquella vía que es usada tanto por peatones como por vehículos rodados, a pesar de que se establezca la preferencia de los peatones con medidas como la supresión de las diferencias entre acera y calzada o el límite de velocidad de los vehículos a 20 km./h.

y la calzada diferenciada a nivel de rasante para permitir una secuencia de aparcamientos y de tráfico rodado. ¿Quiénes participaron en ese proceso y cuáles fueron los mecanismos de participación previstos ante posibles cambios en el proyecto inicial? ¿Cuáles han sido los resultados y la enseñanza de la experiencia?

Con respecto a la primera cuestión, los agentes sociales convocados por la Administración local para participar en este proceso pertenecían a grupos o colectivos formales y registrados, tales como las asociaciones de vecinos y de comerciantes, hoteleros, etc. Sin restar importancia a estas asociaciones, hay quien ha puesto de manifiesto que muchos de los vecinos y comerciantes no estaban asociados, con lo cual se cuestiona el grado de representatividad de las asociaciones y su capacidad de transmitir información al vecindario.

En relación a la segunda cuestión, hay constancia de que tanto en la calle Larios como en la plaza del Carbón la reurbanización final no coincidió con los proyectos iniciales. En el caso de la calle Larios, fue determinante la apropiación ciudadana de ese espacio. Aunque se preveía la presencia de vehículos por una de sus zonas¹⁸, los peatones la empezaron a ocupar en todo su

espacio de una forma totalmente espontánea (sin que mediaran asociaciones vecinales ni otras instituciones), incluso antes de la finalización de las obras. Ello ocasionó que el Ayuntamiento se planteara su total peatonalización. Hay quien, a pesar de elogiar la flexibilidad de la Administración, aceptando un uso social imprevisto, considera que debiera haberse discutido precisamente en las “Comisiones de Trabajo”, no tanto con el objeto de su aprobación sino con el objetivo de explicar lo que había sucedido.

Una situación parecida aconteció en la plaza del Carbón, aunque en esta ocasión los cambios afectaron sólo a la pavimentación del espacio. Las modificaciones fueron explicadas de una forma un tanto vaga y con un argumento poco convincente, según algunos, ya que se aducían problemas presupuestarios para aplicar un pavimento homogéneo. Esta argumentación quedó un tanto difusa al comprobar cómo las zonas con otra pavimentación coincidían curiosamente con las áreas de terrazas de los locales existentes. La ausencia de transparencia en las modificaciones con respecto al diseño previo, se ha mostrado —para algunos— como una fuente de recelos y conflictos.

Por último, y vinculado con la anterior, hay aun otra queja que aparece reiteradamente en nuestros informantes, en cuanto al proceso participativo: éste se habría desactivado progresivamente a medida que las obras se ejecutaban. Algunos opinan que el hecho de que a la fase “de seguimientos de obras” no se le diera la misma importancia que a las anteriores, ha supuesto que, de

18 De hecho, en enero de 2003, el alcalde de la ciudad hacía público los beneficios que había aportado el cierre total al tránsito rodado de la calle Larios durante el mes diciembre de 2002 a consecuencia de su remodelación. Durante ese período, según la empresa Consultran, el número de vehículos motorizados había caído de 16.600 a 3.600, aumentando en un 7% los viajeros en autobús. Esta circunstancia hizo que el Ayuntamiento no se pronunciara abiertamente por un tipo u otro de peatonalización, es decir, si apostaba por aquel que estaba previsto y que consistía en permitir el tráfico sólo a residentes entre las 22h a 8h de domingo a jueves, ampliándolo a tres horas más de jueves a sábado (mientras en la plaza de la Constitución se permitiría además la circulación a taxis y

a clientes del hotel Larios); o, por el contrario, si se decantaba por una peatonalización total. Finalmente se inclinó por esta última.

nuevo, muchos de los comerciantes y vecinos que no estaban encuadrados en asociaciones desconocieran aspectos tan básicos como la duración de las obras, la existencia o no de mecanismos alternativos de acceso peatonal y para vehículos motorizados, la posibilidad de los negocios de solicitar ayudas económicas o qué organismo se encargaba de registrar posibles reclamaciones, más allá de la empresa que ejecutaba las obras.

En cualquier caso, el sentir común es que estas deficiencias no son motivos suficientes ni para cuestionar el proyecto de peatonalización, ni los intentos —por parte de la Administración— de involucrar a la ciudadanía. Es lo que confirma, en relación a su aceptación generalizada, el estudio sociológico realizado por el profesor Molinillo titulado “Percepción de las actuaciones de peatonalización y reforma del Centro Histórico de Málaga”. Incluso entre los comerciantes del centro, el sector más reactivo a la peatonalización, hay un 60% que se mostraba básicamente de acuerdo (*Diario Sur*, 01/07/2006). Empero, la buena aceptación no es óbice para eximir de evaluación los modos en los que se ha desarrollado la participación ciudadana, y si, en su defecto, hay margen de mejora.

6.3.2. Sevilla

Tras el verano del año 2000, la coalición socialista-andalucista presidida por el alcalde Sánchez Monteseirín anunciaba la peatonalización de la Avenida de la Constitución sobre la que apuntaba que tendría una “pavimentación a nivel” con preferencia para el peatón. Se registraron algunas movilizaciones de vecinos y comerciantes favorables a esta acción y en diciembre el delegado de tráfico aseguraba que el fin del tráfico en el centro pronto iba a ser una realidad. Pero el proyecto

naufregó en las mesas de negociación. Especial resistencia opusieron los taxistas, aunque ningún sector quedó satisfecho con aquellas conversaciones, en las que se evidenciaba una división entre distintos representantes de comerciantes. La peatonalización de la Avenida siguió vigente en la agenda del consistorio, pues, a pesar de las reticencias de algunos sectores, gozaba de una notable popularidad entre la ciudadanía sevillana. Una macroencuesta realizada en diciembre de 2002 por Ipsos-Ecoconsulting para ABC reflejó como un 67 por ciento de los sevillanos encuestados era partidario de peatonalizar la Avenida de la Constitución¹⁹. También porque las pujantes delegaciones de Medio Ambiente y patrimonio (municipales y autonómicas) exigían una solución ante el estado de degradación del aire capitalino y monumentos como la catedral, por lo que esta peatonalización fue incluida en el PGOU. En favor de ella se esgrimía la realidad en la calle Tetuán, que desde su peatonalización se había convertido en una de las calles comerciales más caras y rentables de España. En contra de ello se sospechaba en el Ayuntamiento la más que previsible impopularidad que iba a suponer una obra prolongada en una zona tan sensible de la ciudad, así como el estrés al que se iba a someter a la población, no solo vecinos, con los muchos cambios que necesitaban los servicios de transportes urbanos y la reordenación del tráfico.

En el 2003 el PSOE vuelve a ganar las elecciones municipales de Sevilla formando gobierno con IU-LV. De nuevo en su programa político se recogía la peatonalización, aunque esta vez estaba inserta en un plan general de movilidad que incluía el metro y un tranvía que

19 Juan J. Borrero, ABC Edición Sevilla, 16/10/2005.

atravesara las zonas peatonalizadas como alternativa de transporte. Algunos colectivos de comerciantes, por ejemplo los de la calle O'Donell, se mostraron partidarios de la misma aunque no se puede hablar de una gran presión social ni a favor ni en contra en esos primeros momentos del proyecto. Cabe destacar, no obstante, que la Asociación de Vecinos del Arenal-Casco Antiguo *Torre del Oro* (coincidente con la jurisdicción eclesiástica de la Parroquia del Sagrario) y especialmente su presidente, Tomás González, manifestaban públicamente sus vivos deseos de tener una Avenida peatonalizada y libre de humos, llevando este asunto al pleno del Ayuntamiento, a la prensa e incluso a los tribunales. Finalmente, la peatonalización fue aprobada, fechada y presupuestada. En abril de 2006, tras la Semana Santa, comienza la obra. Es entonces, cuando se activan los movimientos de oposición. Se constituyó una plataforma denominada *Centro Vivo* formada por comerciantes, taxistas, hosteleros, vecinos y transportistas que se manifestaron en mayo de 2006 contra la peatonalización. En julio repartían pasquines en contra de “la destrucción del centro”:

Ilustración 8. Fuente, *ABC* 19-7-2006.



Con el tiempo se hace evidente que la heterogeneidad del movimiento suscita tantas posturas como colectivos participantes. Así, los vecinos se quejaban básicamente de las obras, los taxistas pedían la habilitación de un carril específico para ellos, algunos comerciantes estaban preocupados por la pérdida de ventas y APRO-COM (federación provincial de comerciantes de Sevilla) exigía la apertura de un proceso participativo y el consenso sobre el modelo de ciudad al que se tendía. En los discursos comunes se encontraban palabras como “desertización” del centro y “huida”²⁰ de los vecinos.

El PP también participaba en esta plataforma y trataba de hacer de portavoz de esas reivindicaciones en el Ayuntamiento junto al PA. Pero su postura era tibia porque las opiniones contrarias a la peatonalización estaban, a un tiempo, atomizadas y concentradas en sectores con un interés específico en el centro de Sevilla. Aunque se emplearon términos como “peatonalización salvaje”²¹, el Partido Popular no se oponía frontalmente a ella sino que demandaba alternativas de accesibilidad (tanto en transporte público como aparcamientos) y se posicionaba siempre a favor de los sectores más afectados por las obras como los vecinos —ruidos, suciedad, aislamiento— o los comerciantes que creían inevitable sufrir pérdidas por la inaccesibilidad de sus negocios. La verdadera oposición a la peatonalización se llevó a cabo no tanto en el consistorio, sino desde cierto periodismo: Paco Robles, Carlos Colón, Antonio Burgos. Éste último decía en su columna del *ABC* de 16 de septiembre de 2006:

²⁰ *ABC* edición Sevilla 23/05/2006.

²¹ *ABC* edición Sevilla 05/10/2007.

Ilustración 9. Comparativa de obras en la Avenida. Fuente: www.skyscrapercity.com.

Ya se ha dicho que la peatonalización de la Avenida es una gran falacia: ahí tiene usted un filón, Don Zoido²², habla, pueblo, habla, tuyo es el mañana; Sevilla sin ira puro su lema. La peatonalización de la Avenida no es tal. Si pasa el tranvía, ¿qué peatonalización ni qué niño muerto?

Cierto periodismo se hizo eco de una visión patrimonialista que interpretó la peatonalización como una agresión a la herencia estética sevillana, que en algunos casos se complementaba con las críticas por parte de los vecinos que tenían que soportar las molestias. Por su parte, las distintas delegaciones del Ayuntamiento protagonizaron tímidos acercamientos a los agentes implicados, algunos de ellos en forma de encuesta para conocer los estados de opinión o reuniones informativas. Pero ninguno de ellos supuso verdaderamente la apertura de un proceso participativo, lo que lastraría la posterior identificación con la peatonalización por parte de comerciantes y vecinos, incluso en el caso de aquellos que habían exigido la peatonalización como la Asociación de Vecinos *Torre del Oro*.

En Abril de 2007 se inauguró la Avenida peatonalizada. La fecha no era gratuita porque coincidía con la primavera, la Semana Santa y la cercanía de las elecciones municipales. El estreno se hacía en medio del enfado de aquellos que habían padecido las obras y de los que no se había conseguido integrar en el proyecto. Pero también se hacía realidad una respuesta masiva de la ciudadanía que se vestía de domingo para ir a ver la “nueva” Avenida y Plaza Nueva, la movilización de vecinos de toda Sevilla con ansias de redescubrir los espacios históricos como la Puerta de Jerez, el entusiasmo de aquellos que no solían ir al Centro y ahora paseaban por



él. El último efecto inesperado fue el refuerzo de APROCOM como interlocutor privilegiado en la proyección de las políticas urbanísticas municipales. Esta federación presionaba (y sigue presionando) para establecer fuertes ejes comerciales paralelos desde la Avenida hasta la Encarnación (y aún hasta la calle Regina), todos ellos peatonales y con buenos accesos desde las distintas líneas de metro, aparcamiento subterráneos en el cinturón de la Ronda Histórica y líneas de autobuses eléctricos que unan los puntos distantes del Centro. Y hacia ello parece apuntar la actual política del Consistorio.

En la Avenida, la idea final y la ejecución estuvieron condicionadas por tres circunstancias: la dirección de las obras, el calendario electoral y la presión de un sector de la población, crítico con el proyecto²³. En lo que se refiere a la dirección de las obras ésta fue encargada a la empresa pública de transporte de Sevilla TUSAM, con lo que quedaba claro que la vertebración de la Avenida iba a realizarse en torno al tranvía. Por este y otros aspectos de la política municipal respecto al proyecto,

22 Se refería a Ignacio Zoido, candidato del PP a la alcaldía de Sevilla.

23 No podemos detenernos en el importante rol jugado por la prensa. Así, el ABC, en su tirada de Sevilla, muchas veces se hizo eco de las críticas a uno de los proyectos estrella del alcalde socialista.

el autor del mismo, el arquitecto sevillano Antonio González Cordon, renunció a participar en él. En sustitución del autor, le relevó un equipo de técnicos del Ayuntamiento, especialmente ingenieros. Hay quien opina que ello ha tenido su plasmación en una Avenida que transpira más orden y medida, en detrimento de otros criterios como la ubicación de bancos, sombras y luminarias.

El consistorio había realizado la promesa electoral de terminar las obras de peatonalización antes de las elecciones, lo que provocó una intensificación en el trabajo de los obreros (noches y fines de semana) y, acorde con cierto sector crítico, algunos defectos en la ejecución: una deficiente recogida de aguas o solerías levantadas o deficientemente rasadas con las que muy fácilmente tropezaban los transeúntes, por ejemplo. Las obras de reparación se prorrogaron muchos meses después de la finalización oficial. Entre los argumentos del sector crítico con la peatonalización, destacaban los que se censuraban la destrucción de la “singularidad sevillana”, que sí lucía la calle anteriormente, como muestran estas palabras de Antonio Burgos:

A la Avenida no la han peatonalizado: la han destruido. Le han quitado todo su encanto, sevillanísimo. La han disfrazado de calle de Austria, de Alemania, de Holanda. Se la han cargado. Sí, ya sé, a los catetos les encanta. Les encanta a los jubilados de los barrios que vienen a dar vueltas gratis en el tranvía como quien se monta en los cacharritos de la Calle del Infierno. Eso justamente es la Avenida. La calle principal de este infierno cateto en que han convertido aquel paraíso con el encanto veneciano de la decadencia al que llamábamos Sevilla (ABC, 23-11-2007).

Las críticas aumentaron aún más en la primera Semana Santa, con la Avenida ya peatonalizada, debido a las dificultades relacionadas con las catenarias del tranvía que debían sortear determinadas hermandades. Algu-

nos sectores de la ciudad se unieron en torno a las catenarias en una fecha para Sevilla tan delicada como la Semana Santa y forzaron al Ayuntamiento a sustituir todos los postes por unas elevadas farolas de estilo fernandino, a imitación de las que se habían retirado en su momento para procurar una iluminación más moderna y menos contaminante. El Ayuntamiento cedió en otras cuestiones, como la elección de naranjos en detrimento de la variedad anterior. Por otra parte se debió acometer una reforma en las vías del tranvía para amortiguar el ruido que provocaba y causaba malestar entre los vecinos.

En la Alfalfa se repitieron algunas claves como la total confrontación con algunos sectores contrarios a la política del consistorio, y desencuentros con sectores económicos como la Cámara de Comercio. Esta institución, tras la aprobación el 21 de septiembre de la ordenanza municipal que regulaba los espacios peatonalizados, advertía que esas medidas podían traer graves consecuencias para la actividad económica de la ciudad y pedía el aplazamiento de toda nueva propuesta peatonalizadora en tanto no se hiciera un estudio del impacto de lo ya hecho. Por ejemplo, señalaba el presidente cameral, que la gente que aflucía a las zonas peatonalizadas era “paseadora” pero no “compradora”.

A pesar de ello, el 30 de Julio de 2007 se cerró la plaza de la Alfalfa para iniciar las obras, después de que se concluyeran las de la plaza del Pan. La historia venía de atrás, concretamente de julio de 2004, cuando la Gerencia de Urbanismo hacía pública el proyecto de José Carlos Mariñas denominado “La Piel Sensible”, como ganador del concurso sobre propuestas de reurbanización de las plazas Alfalfa, Pescadería, Pan, Salvador y sus entornos. Se propugnaba la recuperación de lo que

se catalogaba como entornos urbanos “degradados” y —en comparación con el de la Avenida—, el proyecto de la Alfalfa tenía una menor identificación con la idea de modernidad y de reclamo turístico. En todos los textos del proyecto de “La Piel Sensible” se hablaba de “reapropiación cívica”, de que la gente volviera a salir a la plaza para ocuparla en detrimento de los vehículos.

El proceso de participación abierto con los vecinos, hizo que algunos informantes manifesten haber sido tratados por primera vez en muchos años “como un barrio más de Sevilla”. El órgano gestor de las obras, la Gerencia de Urbanismo, creó una especie de comisión de seguimiento integrada por esa misma autoridad, vecinos y comerciantes. Previamente había mantenido varios encuentros para presentar el proyecto en profundidad y escuchar sugerencias, aunque de forma no vinculante ni asamblearia como en el caso de la reurbanización de la Alameda de Hércules²⁴.

El fácil acceso al responsable de la coordinación de las obras, Javier Pando, palió en cierto aspecto, el escaso poder de decisión de los vecinos. La coordinación del proyecto se preocupaba de consensuar los tiempos, ritmos y plazos de obras. La plaza de la Alfalfa es una zona de baja residencia pero de alta concentración comercial. La densidad poblacional es más fuerte alrededor de la plaza, motivo por el cual los principales acuerdos fueron que en fechas fuertes como Navidad

o Semana Santa, se paraban las obras o se minoraba el ritmo, garantizando el acceso a los comercios. De forma secundaria se pactaron prácticas sobre la forma de ejecutar las obras, con vistas a minimizar las molestias.

Las entrevistas realizadas demuestran que las reticencias fueron muy inferiores a las adhesiones, tanto por parte de los vecinos como por parte de las asociaciones representativas. El proceso participativo alentó cierto consenso y suscitó manifestaciones como la creación por parte de la asociación de vecinos de un “grupo de Internet”. Juan Ruesga, presidente de “Colectivo Alfalfa”, lo expresa así:

Como colectivo de vecinos hemos montado un grupo de Internet. Con lo cual, cada uno que planta una duda se reenvía a la GU (Gerencia de Urbanismo) y se rebota al resto de vecinos por lo que hay un grado de conocimiento de lo que se está opinando. No es un sistema universal pero sí ágil y gratuito, sin necesidad de estructura. Incluso estamos pensando hacer un cambio en los estatutos para regular un funcionamiento tan horizontal como permita Internet. Lo que llega de la GU se manda a los vecinos y viceversa, también lo que le contesto a la GU lo reboto a los vecinos... todo el mundo sabe lo que se está contando a la GU.

Tras la conclusión de las obras en la Alfalfa (obras que habían pasado bastante desapercibidas para los medios), un sector de la prensa local dirigió sus críticas contra las farolas y el parque infantil que se instaló en la plaza. Algunos periodistas llamaron sarcásticamente a las primeras “farolas ducha” o “farolas horca” y al parque “Puerto Perico”, en referencia a un centro de ocio infantil del extrarradio. En el fondo de este debate late la diferente consideración de la Alfalfa como una zona residencial, a la que hay que dotar de infraestructuras para los vecinos, como cualquier otra, o la asunción de

24 Estos tres espacios (Avenida, Alfalfa y Alameda) presentan otros tantos modelos de participación ciudadana. Desde la básicamente informativa de la Avenida a la interventora de la Alameda (donde los vecinos pudieron elegir algunos de los materiales constructivos), el de la Alfalfa se consume como una vía intermedia, en la que muchos sectores demandan un mayor protagonismo y poder de decisión.

que estos espacios, que conforman el centro histórico, aun si no pueden convertirse en un mero museo arquitectónico, sí son utilizados por una población (turistas, sevillanos que habitan en otros barrios) que priorizarían una estética y un uso menos mundano.

En la Alfalfa, en las diferencias entre el proyecto inicial y el final también jugaron un papel relevante algunos grupos de presión, ya clásicos en el discurrir político de la capital. La Gerencia de Urbanismo, confirmando que el espacio peatonal de la plaza era invadido ilegalmente por vehículos para aparcar, decidió instalar unos bolardos disuasorios en el límite con la calle Alfalfa que, por motivos de seguridad, decidió retirar en Semana Santa, aunque aún no han sido repuestos. La Semana Santa es un gran condicionante en Sevilla. El Consejo de Hermandades y Cofradías sugirió que el mobiliario de la plaza debía estar alineado (incluidos los bancos y la vegetación) con la calle Alfalfa y con unas determinadas medidas de separación para procurar el buen paso de las cofradías por ese punto tan popular en el recorrido procesional. La petición fue atendida y la plaza se construyó en torno a una gran alfombra diáfana en el centro, con el eje claramente delineado.

Una última modificación guarda más relación con la ordenación de la plaza que con el propio proyecto urbanístico. Los vecinos y comerciantes establecieron junto a la Gerencia de Urbanismo una especie de comisión de seguimiento de las obras que iban realizando algunas objeciones y aportaciones durante las obras. Al finalizar éstas, los vecinos acordaron que esa “alfombra central” debía quedar libre de veladores, aunque también estaban de acuerdo con que aumentara el número de los mismos respecto de la situación anterior.



Ilustración 10. Alfombra central. A la derecha, ocupación de la plaza en bancos, terraza y de pie. Fuente: sevilapedia.org.

En general (y esto puede mantenerse con respecto a los dos espacios intervenidos), el proyecto y las obras despertaron suspicacias entre distintos sectores de la ciudad. Por una parte, los vecinos veían cómo el acceso a sus domicilios se veía gravemente afectado tanto a pie (en el momento de las obras), como en coche (posteriormente). La peatonalización ha limitado las superficies de aparcamiento y ha complicado las rutas para llegar hasta los vehículos. El que solo pueda accederse a pie hasta algunos domicilios, teniendo que dejar el vehículo aparcado lejos, es objeto de críticas. Los taxistas, por su parte, se resienten de la modificación en los puntos de acceso al centro, y se quejan de que las vías de penetración han disminuido notablemente, con la consecuente pérdida de clientela. Los comerciantes, una buena parte de los cuales albergaba temores de que el acceso exclusivamente peatonal incidiera negativamente en el volumen de ventas, no se muestran descontentos después de la peatonalización en ese aspecto, aunque sí en cuanto a la ubicación de las zonas de carga y descarga, así como la de recogida de basuras. Han persistido las críticas de índole patrimonialista, que consideran

que la intervención ha seguido un modelo centroeuropeísta, en detrimento de una estética tradicionalista considerada más propia.

Frente a los conflictos manifiestos a los que hemos hecho referencia, quedan, entre los colectivos afectados por la peatonalización, tanto en la Avenida como en la Alfalfa, una serie de fisuras no resueltas del todo. Son críticas, reticencias y malestares, que si bien no han sido aún asumidas por ningún ente institucional de manera notable, sí muestran preocupaciones dignas de tenerse en cuenta, por cuanto aparecen reiteradamente en las entrevistas a diferentes sectores de la población. Las enumeramos brevemente. En cuanto a la Avenida:

1. El discurso oficial de la peatonalización se interpreta, hasta cierto punto, como contradictorio o ambivalente, ya que el tranvía es el eje sobre el que gira la urbanización de la Avenida y no la apropiación del espacio por parte del peatón.
2. Existe gran confusión sobre las prioridades circulatorias de ciclistas y peatones, colectivos ambos de gran afluencia a la Avenida.
3. Vecinos y comerciantes de la Avenida sienten un profundo desarraigo por todo el proyecto de peatonalización y lo perciben como una obra para turistas y vecinos del extrarradio.
4. La ejecución defectuosa de la pavimentación en la Avenida genera igualmente algunos malestares.
5. La falta de sombra a lo largo de la calle la hace incómoda en las horas más calurosas del día y se echa

en falta lugares para sentarse, descansar y, en general, permanecer cierto tiempo.

En cuanto a la plaza de la Alfalfa son menores las críticas, que se sustentan en:

1. La existencia de un espacio central totalmente vacío y que no tiene ningún destino cultural, expositivo o de ninguna otra índole puede propiciar la presión de los hosteleros para instalar nuevos veladores al estilo de las copadas plazas del barrio de Santa Cruz.
2. El mobiliario urbano de la Alfalfa no es del gusto de gran parte del vecindario, aunque la mayoría reconozcan su utilidad o haga un balance en general positivo de toda la intervención.
3. La falta de control sobre la circulación de vehículos en los extremos de la plaza puede dar lugar a cierta invasión de coches o de carga y descarga, aunque es más probable la de motocicletas.

6.4. Nuevas funciones, nuevos significados

6.4.1. Formas y paisaje urbano

a) La calle Larios

¿Cuáles son las nuevas formas que encierra la calle Larios tras su peatonalización? ¿Qué paisaje urbano nos encontramos y qué sensaciones transmite? Hagamos un recorrido por la calle. Si nos situáramos en su entrada sur, la que continúa tras dejar atrás la plaza de la Marina, en su flanco este, lo primero que observamos es la fachada del banco Barclays, y en frente de él los escaparates de la franquicia textil Women's Secret.

Ambos se encuentran separados de la calle Larios por la calzada con tránsito rodado procedente de la calle Sancha Lara en dirección Martínez. La disposición de esta calzada y su inclusión en un espacio mayor peatonal la convierten en un “espacio-compartido”. Tras este carril dan la bienvenida tres esferas de gran tamaño que coronan la entrada de la calle Larios. Es a partir de aquí cuando esas doce grandes manzanas de un mismo volumen y fachada se extienden a ambos lados de la calle, sólo fracturadas por pequeños viarios perpendiculares. Si comenzamos por la izquierda de Larios (desde el sur) esas callejuelas reciben los nombres de Alarcón Luján, Marín García, Liborio García, José Álvarez Net Fonseca. Mientras, a su derecha y sucesivamente, tenemos, además de la mencionada Sancha de Lara, Bolsa, Strachan, las de Salinas, Moreo Monroy y, por último, la Nicasio Calle. Son vías que se distribuyen de forma regular y compasada por toda la arteria principal.

En relación a los inmuebles, como ya dijimos, son doce las manzanas. En las primeras, siempre desde la entrada sur, se localizan cuatro de las seis sucursales bancarias existentes a lo largo de toda la calle: BBVA, Banco Santander, Banco Popular y el citado Barclays. Más adelante, cercanos al portal número 4, el Banco de Andalucía y Cajasur. Sus fachadas retranqueadas y salientes denotan que su construcción se remonta a los años 70. Estas fachadas irregulares y grises, propias de los bancos, dan paso, una vez superadas las primeras manzanas, a establecimientos que albergan once grandes franquicias. Sus escaparates ocupan casi la totalidad de las líneas de fachada. Son escaparates que están decorados con grandes posters de un colorido expresivo, lo que redibujan el paisaje de la calle a modo de centro comercial. Esta impresión es completada con el tipo de fachada que han desarrollado, en tanto que

las irregulares y rocosas de los bancos han dado paso a otras más lisas y diáfanas²⁵. La primera franquicia con que la que el transeúnte se topa, desde la entrada sur de Larios, es Bershka. Si seguimos por el borde derecho, le siguen Máximo Dutti y Pans&Company. En el número 6, pero en frente, está Pull&Bear. Junto a éste, Pinsappo Shoes, uno de los dos locales que posee en la ciudad. La empresa de ropa Massimo Dutti aun tiene otra tienda, en la manzana que cobija el portal número 4. Y casi en la desembocadura de la calle con la plaza de la Constitución, otra tienda de ropa: Caramelo.

Además de franquicias, especialmente de ropa, y sucursales de bancos, también hallamos otros establecimientos: joyerías, en número de cuatro; una de las más famosas heladerías malagueñas, como es Casa Mira que desde 1941 se ubica en la calle Larios; locales de prensa; la farmacia Mata, fundada en 1895; estancos, dos hoteles y una famosísima confitería llamada Lepanto. En total contabilizamos 31 pequeños negocios, en los que incluimos desde cadenas locales hasta pequeñas franquicias: como una tienda de Movistar o una dedicada a perfumería llamada Primor.

En cuanto al mobiliario urbano, destacan las 32 farolas, de estilo isabelino, y decoradas con una corona de flores, en pares, entrelazadas por unos grandes maceteros y situadas enfrente una de otra en el perímetro del tramo rodado central. El viario está dotado con 18 bancos de mármol repartidos por toda la calle Larios hasta su desembocadura en la plaza de la Constitución.

25 Estas formas de fachada es producto tanto del diseño llevado a cabo por los propios establecimientos como por las pautas establecidas por la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico de Málaga, organismo dependiente del Ayuntamiento de Málaga.

Se ubican a ambos lados de ese tramo central. Su distribución es desigual, ya que a veces nos encontramos tres bancos consecutivos separados por unos escasos tres metros; otras sólo uno.

Es evidente que esta nueva reurbanización ha producido modificaciones en las funciones que desempeña la calle Larios. La prohibición de tránsito para los vehículos de motor, junto con la colocación de bancos, ha recuperado la condición de calzada para el paseo, y aun para otros usos. La calle sigue siendo una de las principales vías comerciales de la ciudad, aunque en los últimos años ha perdido locales de diversos servicios, a favor de aquellos relacionados con los accesorios personales y una hostelería de franquicia. Entre los principales cambios, destaca el haberse convertido en uno de los lugares referenciales del turismo. Todo ello se enfatiza en cuanto que la Administración local ha apostado por un uso hologramático²⁶ y museístico de la calle, localizando en esta arteria una gran variedad de eventos e instalaciones de tipo cultural y festivo.

La calle Larios asume, si cabe aún más, la función simbólica de representar el espacio de la Málaga legada y de la nueva Málaga. Su imagen evoca, por un lado, la ciudad “de siempre”, reconocible y emotiva gracias a su trama urbana y a la permanencia de algunos establecimientos con solera; y, por otro, sugiere una ciudad moderna (gracias a un diseño homologable a otras ciudades centroeuropeas, en el que destaca el orden, la sencillez y la armonía) y sostenible, por la ausencia de contaminación acústica y atmosférica.

26 Entendemos por tal, el reflejo de acontecimientos que se viven en otras partes de la ciudad, y que aquí se anuncian, por ejemplo.

b) La Avenida de la Constitución

En la actualidad, el acceso “natural” a la Avenida, en tanto que vía principal de entrada al centro histórico, es por la Puerta de Jerez, bien desde Triana por el Paseo de Cristina o la Avenida de Roma, bien desde el Prado de San Sebastián siguiendo el recorrido peatonalizado del tranvía a través de la calle San Fernando y bordeando el espacio del Alcázar y de la Antigua Fábrica de Tabacos (actual Universidad de Sevilla). La Puerta de Jerez es el ensanche cuadrado que recoge las mencionadas rutas. En su centro se alza una fuente alegórica en la que una ninfa marina representa a Sevilla sobre unos ángeles orinando, de ahí que se la bautizara como la fuente de “los meones”. Algunos de ellos han desaparecido tras las obras del metro. A su espalda se alzan dos casas-palacios: Yanduri y Guardiola, y entre la fuente y los nobles edificios dos jardineras y bancos dobles que se colman de personas a poco que hace buen tiempo, para tomar un helado de la cercana Flanela.

Sin transición, siguiendo las vías que giran a la derecha, nos encontramos, retrasada respecto a la línea de edificios, el único rastro de la antigua Universidad de Sevilla, la capilla de Santa María de Jesús, ocupada hasta no hace mucho por el Consejo de Cofradías y ahora por la Adoración Perpetua del Santísimo Sacramento. Se entra en la Avenida. Se nota en que los postes que soportan las catenarias del tranvía se han convertido en alargadas farolas fernandinas negras. En la acera de la derecha nos topamos, en primer lugar, con una farmacia y una librería —de la cadena Beta— especializada en turismo. A continuación, las oficinas de Repsol y seguros Santa Lucía y enfrente, el Banco de Andalucía

(40)²⁷. Es la primera de las muchas sedes centrales de bancos que vamos a encontrar, muchos de ellos ocupando edificios históricos como el BBVA en el antiguo cine Coliseo (casi a continuación) y al final de la calle el Banco de Santander y el Banco de España. Otros muchos más habremos de ver: Sabadell (8), Banco Popular (12-14), Bankinter (24), Cajasol (24 y 40), Caja Madrid (7), Caja Duero (19), Banco Privado Português (23). Haciendo esquina con la calle Santo Tomás, Bancaja, con la calle Almirantazgo, Banesto y con Adolfo García Jurado, Caixa General.

La segunda actividad en importancia y de reciente incorporación son las cafeterías franquiciadas. Sin contar con la de la Puerta de Jerez, existen dos Starbucks y dos Café de Indias. De corte más tradicional y arraigado en la zona están La Ibense (en la esquina con la calle Almirantazgo), y el Horno de San Buenaventura, donde radicaba el antiguo café Catunambú (en la esquina con García de Vinuesa). Otras cadenas de hostelería con presencia son Los 100 Montaitos, lugar de comidas donde se despacha una gran variedad de pequeños bocadillos a 1 euro acompañados de patatas fritas, y Rodilla, una empresa madrileña de sándwiches y ensaladas.

La tercera actividad sobresaliente es la venta de souvenirs (con cuatro establecimientos) y otros servicios turísticos como un punto de información y una agencia de viajes, aunque todavía sobreviven algunos comercios tradicionales como Llaves Tetuán, Sombrerería Padilla, Félix Cartelismo, Calzados Catedral —el comercio más antiguo de la calle con más de cincuenta años— y la pastelería Filella. Junto a este último se ha instalado una

boutique del calzado de la cadena sevillana Pilar Burgos y muy cercana también, la FNAC, que ha remodelado un antiguo edificio de la Junta de Andalucía y lo ha convertido en una construcción minimalista que contrasta con el regionalismo predominante en la calle (sin contar los edificios monumentales). El transeúnte que mire hacia arriba, encontrará decenas de carteles de oficinas privadas, especialmente seguros. Se adivina una muy escasa residencia.



Ilustración 11. Turistas sentados a la puerta de Starbucks.

Si continuamos el paseo donde lo dejamos, observamos un ensanche donde en su día estuvo el Convento de Santo Tomás. A la derecha, la calle Miguel de Mañara que acaba en el arco homónimo, y a la izquierda, Adolfo García Jurado, una suerte de media luna con bancos y un kiosco en el centro, delante del cual muchos días un grupo representa un espectáculo flamenco para ganarse unas monedas. A partir de aquí, explota la densidad monumental: a la izquierda la mole del edificio de correos y a la derecha, el Archivo de Indias y la catedral

27 Entre paréntesis el número de la calle.

de Sevilla. En medio de las dos, el Magnolio del Alfolí, bajo el que el sevillano busca la sombra en verano y las gitanas venden romero. Las calles que flanquean la catedral (Alemanes y Fray Ceferino) se vierten en las plazas Virgen de los Reyes y del Triunfo. En este entorno se concentran los músicos callejeros, ya sean rumanos con acordeones o tríos de cuerdas tocando Vivaldi. También algún mendigo y cierta suerte de artistas del mimo y otros del reciclaje que hacen ceniceros con latas de Fanta y Coca-Cola. Además, es habitual encontrar también un vendedor de incienso y otras especies olorosas.



Ilustración 12. Vendedor de incienso.

las del tranvía que suelen ser de empresas relacionadas con Sevilla como los periódicos locales, las cajas de ahorro o empresas con arraigo como Saimaza. El tranvía es calificado unánimemente como tren “de diseño”, que viaja lento, casi

como un autobús panorámico, para realizar algo más de un kilómetro entre el Prado y la Plaza Nueva. A su orilla se alternan ciclistas y viandantes, más multitudinarios éstos, aunque más llamativos aquellos.

Tras la peatonalización, la Avenida ha rescatado una de las funciones que tenía cuando el tráfico era menos denso en ella: el paseo. Los informantes consultados insisten en estos dos datos: se trata de una recuperación tras casi cincuenta años, que suelen ver con buenos ojos. Es un lugar idóneo, dicen, para el paseo. Dentro del campo semántico del “paseo” se entremezclan distintas acepciones. Se trata de un lugar al que se va a pasear, no como actividad física, en el horizonte de un modo de vida saludable y activo (lo que entronca con tipos de paseos más dados a vivirse en entornos naturales), sino como vía placentera para ver y mirar, ser visto y mirado, lo que en términos discursivos se describe vagamente como “ver el ambiente”, “echar la tarde”, “darse una vuelta”. Fundamental es imbuirse en la actividad y dinámica humana propia de la Avenida, especialmente en horarios comerciales o en días festivos, con una conciencia de escenario histórico por el que se transita, pero muy en búsqueda de un lugar transitado por personas. Se disfruta con el ritmo medio del peatón, y se pone hincapié en la presencia de gente paseante, en una calle monumental que se estima “típicamente sevillana”. Gusta a los que utilizan la calle como paseo, encontrar a gente conocida, detenerse en el saludo, incluso la charla, casi siempre breve, pero calmada.

Casi toda transcurre a pie aunque en las gradas de la Catedral y en el Alfolí suele haber gente sentada, que mira, que espera, que está. El resto de los bancos orillados en la Avenida se utilizan para el descanso momentáneo o accidental, o bien para la espera. Naturalmente, aun

cuando se alude a la “recuperación” de este uso como paseo, a nadie se le escapan las diferencias. La edad media de los usuarios es mucho mayor. Los mismos que usaron el “paseo” para sus cortejos amorosos, son ahora abuelos que rememoran aquella etapa con gusto. Son ellos los que más explícitamente tienen conciencia de usar el espacio en un sentido determinado. El paseo en la Avenida, es también, familiar: parejas jóvenes con sus hijos, a veces las tres generaciones. Hay ahora más turistas y aun presencia humana inédita, como los artistas callejeros (mimos y músicos) y algunos vendedores ambulantes de productos artesanales. Con todo, especialmente en la población mayor, aparece nítidamente la idea de que se trata de una “recuperación”, en la línea de los usos tradicionales que la ciudad ha de recuperar, otorgando un mayor protagonismo a los peatones.

Ilustración 13. Artistas callejeros programando su actividad.



Otra función novedosa en la Avenida es la hologramática, si bien esto no aparece tanto en los discursos de sus usuarios. Así, por ejemplo, durante el Festival de Cine estuvieron expuestas unas fotografías de dos metros sobre la vinculación del cine con Andalucía; durante la Bienal de Flamenco el mismo formato sirvió para exhibir una imagen transgresora y moderna del flamenco. Otros casos fueron los pasacalles que anunciaban la inauguración de Isla Mágica o el Mercado Medieval. Más sutiles son las colgaduras en tiempo del Corpus o las galas de los balcones en otras épocas festivas. Incluso la Feria de Abril tiene su reflejo en los escaparates de los comercios a pesar de estar celebrándose lejos de allí. Es, la Avenida, un gran escaparate para anunciar diferentes eventos —especialmente festivos—, relacionados con la ciudad.

Con la conjunción peatonalización-bicicletas-tranvía, el proyecto de peatonalización ha enfatizado la imagen de lugar amable, tranquilo, integrador, con una singular mezcla de cosmopolitismo y tradición. Su función icónica puede observarse en la siguiente fotografía tomada del diario ABC de 6/4/2008. Dicha ilustración acompañaba una información que nada tenía que ver con la calle o la peatonalización pues el titular era: “Monteseirín: ‘Los empresarios de verdad apuestan por Sevilla’.”

En las imágenes de Sevilla, tanto las de consumo interno como externo, ha primado desde hace siglos la silueta de la Giralda y, aunque esta es una marca consolidada, a raíz de su peatonalización está cobrando fuerza la estampa de la Avenida atravesada por el tranvía, símbolo de respeto, patrimonio, modernidad, desarrollo sostenible y europeísmo. El destinatario no es solamente el turismo. Varios turoperadores nos confirman que a los visitantes no se les “vende” la peatonalización ni



Ilustración 14. ABC de 6/4/2008.

se han incrementado las demandas de servicio por este motivo. Se trata, fundamentalmente, de un consumo local. Y no solo basado en la adquisición de productos que venden las tiendas. Una exclusiva empresa sevillana como la cadena de zapaterías de Pilar Burgos, a la sazón hermana de Antonio Burgos, ha situado en ella un establecimiento aún conociendo el escaso potencial comercial de la calle pero haciendo una apuesta por su fuerza icónica. Naturalmente es a un tipo de ciudadano al que va dirigida esta peatonalización. No todos los grupos sociales, ni de todos los sitios de Sevilla, circulan por la Avenida los domingos, aunque es cierto que algunos las utilizan en ciertas *performances* de protesta y demostración, conscientes de que se ha convertido en un lugar de referencia para la ciudad.



Ilustración 15. La Avenida fotografiada.



Ilustración 16. Manifestación en el día del orgullo gay en la Avenida. Fuente: <http://farm2.static.flickr.com/>.

c) La plaza del Carbón

¿Cómo se dibuja y se presenta esta plaza cuando circulamos por ella, nos detenemos y miramos con cierta atención? Es en su tramo procedente de la plaza de la Constitución, en la curva que toma la fachada de la Óptica Luque —donde este espacio configurado por tres antiguas plazas se repliega y el pavimento adopta una trama de cilindros blanquecinos—, cuando nos avisa de que entramos en un espacio diferenciado. Este cambio de pavimento, junto a la nueva ordenación física del entorno en base a un espacio diáfano, cuya forma es la de un 8 invertido compuesta por la propia calle Granada y las antiguas plazas del Carbón, Spínola y del Siglo, produce el efecto de que nos encontramos en un lugar diferente a la plaza de la Constitución o la calle Larios. Arquitectónicamente se ha intentado que conservara su propia identidad y dinámica, sin menoscabo de formar parte de un mismo corredor peatonal perfectamente ensamblado.

Entrando desde el sur, el transeúnte opta por dos posibles direcciones: junto a la callejuela del Ángel proseguir por la línea cosida al viario de la fachada en la que se halla Peluquero Agustín Hijo y que conduce, tras dejar el Café Madrid y el pavimento de cilindros, a la calle Calderería para desembocar a la plaza de Uncibay; o, como segunda posibilidad, atravesar la primera de las plazuelas, con lo que dejaremos a la derecha el pasaje de Sánchez Pastor, para encontrarnos con la esquina curva de la Multiópticas que conformará una línea de fachada. Tras ella, y en el mismo borde, una ristra de negocios: desde una heladería llamada Osos Polares, tiendas dedicadas a la moda como Marymar, Glamour, Adolfo Domínguez hasta una sucursal de Cajasol; en frente de ellos, en el borde noreste, Amis Dinay, Calzados Alas, Cosmético Natural, Pronovias. La trasera de

esta última cobija otro pequeño espacio donde el pavimento torna a un gris liso que ocupa lo que antes fue la pequeña plaza del Carbón y que se encuentra sellado por un gran inmueble que alberga el Liceo y el restaurante Mariano. Siguiendo esta misma línea de fachada nos topamos con unas obras que darán cuerpo a una tienda de Telefónica. Finalmente, una vez que hemos superado este borde, nos adentramos en el último tramo que compone este conjunto: la plaza del Siglo, un centro espacioso y diáfano, partido por un eje transitable a motor que transcurre desde Méndez Núñez a Molina Larios o, en su defecto, hacia Duque de la Victoria, y en el que sobresalen, a modo de soportal, los cajeros de una sucursal bancaria y un pub de estilo irlandés llamado Morreseys. Esta sucesión de tramos constituye un espacio amplio y abierto, sólo quebrantado por cuatro palmeras a la altura de la heladería Osos Polares —que coincide con ese parcheado de pavimento liso y gris—, por tres pequeñas fuentes ubicadas cerca de Pronovias y por una cabina telefónica enfrente de Calzados Alas.

La nueva reurbanización en la plaza del Carbón y en espacios aledaños ha modificado sustancialmente las funciones que tenía, ya que desde mitad del siglo XX este lugar se había convertido en un punto de carga y descarga de productos para los negocios de alrededor, junto a una parada de taxis. Los peatones tenían que transitar por un pequeño acerado, en un espacio colmado de vehículos. Con su peatonalización se ha conseguido que se conecten los espacios, se generen ciertos usos recreativos (con nuevos locales de hostelerías) y se afiancen los comerciales, gracias a los negocios de accesorios personales que aún permanecen.

Su diseño un tanto heterodoxo, así como la iluminación y los establecimientos que allí se localizan, proyectan

una imagen contemporánea en base a lo homogéneo: arquitectura diáfana, limpia y con mobiliarios y formas innovadoras; locales con estética estandarizada, unido a la ausencia de vehículos.

d) La plaza de la Alfalfa

Para llegar hasta la plaza de la Alfalfa desde la puerta de Carmona hay que cruzar la calle Odreros y los vehículos que aún transitan por ella y, sin solución de continuidad, nos encontramos sobre el suelo gris de la plaza exclusivamente dedicado al peatón. Lo primero que llama la atención es un parque de juego infantil de vivos colores casi siempre ocupado por niños, incluso en horas de colegio, pues lo utilizan los turistas infantes, junto a sus padres. La vista se percata también de unas esbeltas farolas de acero alineadas en dos tandas en los tercios de la plaza, con un diseño minimalista. En medio queda un espacio libre, una especie de alfombra central.

En cada esquina de la plaza, hay un bar: Casa Diego y Bar Manolo (en un edificio saliente) a la derecha; el Horno de San Buenaventura y Gran Tino a la izquierda. En una tienda de antigüedades están haciendo obras para abrir otro establecimiento de hostelería. También a la izquierda hay instalados dos kioscos, uno de prensa y otro de flores que está de espaldas a la plaza conservando su posición original respecto de la Alfalfa con tráfico, cuando miraban la acera por donde pasaba el público. Hay negocios propios de un barrio: Ultramarinos Nicolás, Persianas Alfalfa y la Carnicería Ricardo en una orilla; una farmacia, un estanco, un salón de juegos y una óptica en la otra. Justo delante de cada línea de fachadas se alzan sendas filas de árboles de generosa copa y altura que sombrean mucho el espacio (platane-ras). Los de la derecha, están contenidos en jardineras

elevadas que son, a su vez, el respaldo de una hilera de bancos de madera. Con más o menos orden, la gente está sentada en ellos y en los veladores de los bares.

Las fachadas de las casas son bastante homogéneas tanto en altura como en aspecto: cuatro plantas, balcones y bajos comerciales, aunque varían entre los colores ocres, blancos y albero. Esta homogeneidad se rompe con los edificios del fondo que anuncian los productos de Calzados Mayo sin poderse determinar su pertenencia a la Alfalfa o a la calle Pérez Galdós que conduce a la Alcaicería.

La Alfalfa tenía tres funciones llamativas antes de la peatonalización (aparte de las comerciales o vecinales): una era el lugar de paso desde la Puerta de Carmona hacia el centro tanto de vehículos como de peatones; otra era albergar el mercado de aves los domingos por la mañana y el denominado “botellón” las noches de los fines de semana (jueves a domingo). Tras la peatonalización, aunque no por ella sino coincidente en el tiempo y por voluntad política, han desaparecido las dos últimas y la primera ha quedado muy matizada pues ya no la atraviesan coches. Los peatones siguen cruzando la plaza principalmente para ir o venir del centro hacia la Plaza de Pilatos o la calle Jesús de las Tres Caídas pero ahora lo hacen más por el medio de la misma y o por los extremos. Por tanto, la Alfalfa era, en horario comercial, un lugar de tránsito con excepción de las personas que paraban a la hora del desayuno, almuerzo y cena, en los veladores de los distintos bares que existían en el rectángulo urbano. Sin embargo, este era un consumo muy relacionado con la vecindad.

Con la reurbanización, la Alfalfa ha recuperado, según los discursos de los vecinos, su función de estancia y

ágora. Los niños juegan en el parque infantil pero también libremente, con una pelota y dos camisetas a modo de portería. Con ellos están las madres, que se sientan en los bancos a observar a sus hijos, y charlar. En no pocas ocasiones escuchamos que se despiden “hasta mañana” y, efectivamente, son usuarias más o menos fijas.

Paralelamente la plaza se ha convertido en un punto de encuentro de cierto sector de la población adulta que reivindica la vigencia de los valores hippies urbanos y se encuentra cómoda en los bares de la Alfalfa, insertos en una imagen de casticismo y autenticidad, entre lo popular, y lo del barrio. Es un lugar *adonde ir*, por sus veladores, por los bancos y porque pueden confluír los diversos usos. Muchas personas mayores o personas con discapacidad que van en carro *van a la Alfalfa*, *están un rato sentados y se vuelven de la Alfalfa*. Es un punto de la ciudad que ahora no se evita, sino que gustar de transitarse. Algunos viandantes se desvían ahora expresamente hacia la Alfalfa para pasar por ella “camino de” otro lugar, especialmente desde o hacia la plaza de San Pedro.

Por último, ha tenido un efímero uso como lugar expositivo pues solo se ha celebrado en ella hasta la fecha una muestra escultórica de Baltasar Lobo en los momentos de su inauguración.



Ilustración 17. Exposición de Baltasar Lobo. Mañana de Domingo con Casa Diego cerrado y personas paseando.
Fuente: benbaso.blogspot.com.

6.4.2. El comercio y su transformación social

a) Málaga

El 23 de julio de 2008 apareció en la prensa local la noticia de que había cerrado la cafetería La Cosmopolita, lugar de tertulias desde 1949. Ese mismo día por la mañana se acercaron clientes y vecinos a cerciorarse de que era cierto. Como su cierre se había consumado casi por sorpresa, muchos querían conocer de primera mano cuáles habían sido los motivos. Paralelamente, en el periódico local *Diario Sur* se publicaba un artículo firmado por el profesor León Gross, con el título: “La Cosmopolita o la ciudad sin memoria”.

¿Qué representa para la ciudad que comercios y locales históricos desaparezcan de la vida cotidiana y sean sustituidos por otros? ¿Son transformaciones inevitables? ¿Qué relación existe entre las políticas de peatonalización y el cambio abrupto del paisaje comercial del centro de la ciudad? A tenor del revuelo que aquel día suscitó la despedida de aquel establecimiento y su eco en los medios de comunicación local, es evidente que este proceso suscita el debate público. La transformación comercial tanto en la principal arteria de la ciudad, la calle Larios, como en su prolongación en la plaza del Carbón, no es un fenómeno nuevo, ya que si nos remontamos a comienzos del siglo XX, la calle Marques de Larios era una vía en la que se situaban en su primer tramo oficinas, sucursales de empresas de seguros, establecimientos de complementos en ropa y joyerías. En su segundo tramo, el que desembocaba en la actual plaza de la Constitución, se situaban los negocios dedicados a la alimentación, como era la calle Especerías, destinada a la venta de especias, droguería y productos importados, así como al Pasaje de Chinitas donde se ubicaban los principales cafés de la ciudad. Con un simple vistazo a las fotografías de la década de los treinta del pasado siglo, podemos deducir el intenso flujo peatonal y comercial que existía por entonces. Prueba de ello era la omnipresencia de los toldos de los negocios que trufaban toda la vía. La calle Larios con la plaza de la Constitución y calle Granada, así como, en menor medida, las plazas Spínola, Carbón y la del Siglo eran los límites simbólicos que delimitaban la zona prestigiosa y comercial. En su estudio “Revitalización de la actividad comercial del centro histórico de Málaga”, Molinillo Jiménez anota que la actividad comercial comenzó a desplomarse en la década de los 70 y 80 del siglo XX. Son décadas en las que la calle Larios sufre su primera gran transformación comercial. Los bancos y cajas de aho-

rrros deciden situar allí sus sucursales, al mismo tiempo que, en su función de vía de penetración hacia el centro de la ciudad, la calle va a ser transitada por vehículos a motor. Junto al proceso de obsolescencia social que tiene lugar, el comercio comienza a experimentar una fuerte caída. El antropólogo malagueño, Antonio Mandly, apunta que este fenómeno comienza en los años 65-70, coincidiendo con el histórico *boom* turístico, y se hace notar “muy especialmente en la emblemática calle Larios donde los bancos habían ido ocupando más espacio que ningún otro comercio y causaban —decían [los comerciantes de la zona]— un daño comercial y un impacto visual tremendo. Para colmo, daban absolutamente la espalda a su asociación y no colaboraban en nada (Mandly, 2002: 120-121). El deterioro del comercio se agravaría en los años 90, década en la cual se pasaría de un 9,2% de establecimientos inactivos a un 20% en 1999 (Molinillo, 2000). Otro de los motivos de ese desplome comercial es la localización masiva de bares de copas y discotecas que ocuparán muchos de los locales situados al norte de la calle Larios, sobre todo en la zona de la plaza de Mitjana y sus alrededores; o perpendicular a la calle Granada, como es la calle Beatas. Esta concentración daría lugar a un ecosistema juvenil y noctámbulo activado sólo en las noches de los jueves, viernes y sábados.

Durante este tiempo se consuma un primer proceso de terciarización del centro de la ciudad, el cual culmina en los primeros años del siglo XXI, cuando la calle Larios experimenta otra fuerte transformación comercial con la llegada de franquicias y grandes almacenes que se sitúan en la primera línea de las fachadas, ocupando los locales que antaño fueron las sucursales de los bancos y del comercio local. Su estética, como ya se comentó, es bien notoria, por cuanto prescinden de la colocación

de toldos (al contrario que los antiguos establecimientos), allanan y alinean las fachadas, colocan grandes escaparates, rebajan los bordillos hasta desaparecer y ocupan la totalidad de las manzanas.

¿Existe relación alguna entre el proceso de peatonalización consumado en la calle Larios y ese fenómeno de franquiciado de los negocios? Parece evidente que alguna incidencia ha tenido su peatonalización, así como su prolongación hasta la plaza del Carbón y la de ese racimo de pequeñas calles colindantes. Con echar un simple vistazo a nuestros espacios elegidos, a cualquier hora de la mañana o tarde, en jornada laboral, nos topamos con un flujo peatonal realmente alto (unos 25.000 peatones al día entre las calles Larios, Granada y Nueva, según el informe de Estudio7)²⁸. Los motivos de este desplazamiento masivo se encuentran interrelacionados con las nuevas funciones que han asumido estos lugares. Según dicho informe, en 2002 el 51% de los desplazamientos al centro histórico se realizaban por trabajo y estudio; por compras un 19%, mientras el ocio representaba un 11%. Un lustro más tarde, y con estos espacios ya peatonalizados, el principal motivo para acercarse al centro se debe a la realización de compras, con un 33%; mientras las cuestiones vinculadas a trabajo y estudio se reducen hasta un 26%; al contrario que las motivadas por las de ocio, que ascienden hasta el 22%. Esta situación es pareja a un incremento del 13% de locales activos desde la última década (1998-2008)²⁹.

28 Ver *Diario Sur* del 03-06-2008.

29 Datos obtenidos del estudio realizado por el profesor Alfredo Rubio publicado en el volumen titulado *La economía de la provincia de Málaga* (2008).

No hay duda, como afirmaba el *Diario Sur*, que “la peatonalización de diversas calles en los últimos años —principalmente la calle Larios— ha jugado un papel decisivo en este cambio de tendencia. Este proceso ha provocado que los malagueños tomen cada vez más el Centro Histórico como un lugar de ocio, para pasear y hacer compras” (*Diario Sur*, 27-05-2008). Este incremento de flujo peatonal, debido a la reurbanización y reorganización de la calle Larios y la plaza del Carbón, junto con la poca población que habita la zona, ha supuesto, además de la aparición de franquicias interesadas en ocupar un local en los espacios centrales, un descenso de pequeños negocios vinculados al comercio de proximidad, como son las farmacias y las tiendas de alimentación; o de lejanía, cuyos servicios necesitan de la presencia de circulación motorizada (como son las tiendas reparadoras de electrodomésticos, los de muebles, etc.). Estos locales están siendo sustituidos fundamentalmente por establecimientos de restauración destinados al turismo y por tiendas de accesorios personales que no precisan de envío a domicilio o traslado con vehículo propio. Además, debemos señalar otros tres factores que, al margen de la política de peatonalización, también han repercutido en el cambio de los géneros que se comercializan y, por tanto, en el tipo de negocio, a saber: la dificultad de relevo generacional de ciertos comercios, los cambios de pautas de consumo y el surgimiento de nuevos núcleos comerciales en la periferia.

b) Sevilla

También la Avenida de la Constitución refleja las nuevas formas de comercio en un mundo globalizado: la franquicia, multinacional o cadena. Los establecimientos tradicionales, por ejemplo la ortopedia de Pedro Jiménez, incluso las instituciones públicas, han ido cediendo

espacio a este tipo de negocios. En parte porque el acceso a estos lugares (uno de servicio a las personas con discapacidad y otro al ciudadano) se ha hecho más complejo para la gestión rápida. Es comprensible la preocupación de propietarios de pequeñas tiendas como Llaves Tetuán, un comercio de proximidad que ha visto mermada su facturación por lo dificultoso de llegar hasta su establecimiento para solicitar un servicio que se hace en pocos minutos. Pero también es parte de la cíclica renovación de las formas comerciales que imponen la existencia de marcas conocidas como forma de reclamo, más allá de la peatonalización. Por ejemplo, en la zona comercial de Puente y Pellón se están sustituyendo los antiguos comercios de textil por marcas internacionales. Otro factor que claramente ha auspiciado este proceso son los altos precios que han alcanzado los locales, tanto en alquiler como en venta, y que hace interesante su venta o gravosa su tenencia si no es para una actividad económica que permita grandes márgenes de beneficio.

Más allá de los locales visibles, en las oficinas se están produciendo también mutaciones. Carlos Navarro Antolín titulaba un artículo para el *Diario de Sevilla* de 25/4/08: “El centro peatonal pierde las oficinas y gana más comercio”. En él se afirmaba que las empresas están practicando la “descentralización” de sus delegaciones en la Avenida sin tráfico, basándose en los datos de la consultora Atisreal. Dichas delegaciones se están marchando al extrarradio donde es más cómodo el aparcamiento pero también donde los edificios están preparados para albergar oficinas y no son construcciones históricas que no estaban proyectadas para ello. Francisco Correal, en el mismo periódico de fecha 13/05/2008, argumentaba que “la peatonalización establece nuevos hábitos económicos”. Aquellos

despachos que tenían una gran rotación de clientela, por ejemplo, médicos y abogados, han abandonado el centro, así como empresas en expansión que no encontraban espacios funcionales en los edificios de la Avenida. Los que no se van son los bancos ni las numerosas compañías de seguro (Axa —el edificio más alto de la Avenida—, Santa Lucía o la Compañía Española de Crédito a la Exportación).

Notable transformación supone también la forma de acceder al lugar de trabajo, para aquellos que lo hacen en algún edificio de la Avenida. Una informante asegura que “todas nos hemos hecho ciclistas”, si bien en una inmensa mayoría las personas se dirigen al trabajo en autobús. Las maneras actuales de acceder a la Avenida, conlleva repercusiones insospechadas, como por ejemplo en una de las actividades tradicionales de economía sumergida: la venta de romero por parte de mujeres gitanas. Según nos contaban ellas, antes abordaban a los turistas cuando salían de los taxis o bajaban de los autobuses. Ahora su técnica comercial se ha tenido que adaptar al peatón y en esta transición afirman haber perdido “clientes” porque ya no pueden explotar el factor sorpresa. “Nos ven venir”, se quejaba una de ellas. Por contra, los artistas callejeros han encontrado en la Avenida un escenario para sus actuaciones muy propicio y rentable. Suelen repartirse las zonas por actividad y dentro de la actividad (por ejemplo, los músicos rumanos) rotando turnos y lugares. Es un lugar rentable —justifican— porque la gente va y viene, se mueve, y cambian los espectadores.

En cuanto a la plaza de la Alfalfa, salvo la apertura de un nuevo lugar de restauración, los negocios siguen siendo exactamente los mismos que antes de la peatonalización. En lo que coinciden todos los comerciantes de

la Alfalfa y la Avenida es que la calidad en la atención al público ha mejorado cualitativamente: desde la limpieza de las instalaciones y escaparates, la disminución del ruido, hasta la tranquilidad del despacho en el mostrador por la falta de estrés con el paso de vehículos; desde la visibilidad de sus establecimientos y los ritmos más sosegados de compra a los nuevos modelos de deshechos de residuos individualizados. En términos generales el comerciante está satisfecho. Aunque hay quejas sobre la forma de organizar la carga y descarga y, en algunos casos, sobre la seguridad de la zona, las ventas han aumentado y ese es el factor más relevante para su adhesión al proceso de peatonalización.

6.4.3. El turismo y los nuevos itinerarios

a) Málaga

En el puerto de Málaga, recuerda uno de nuestros entrevistados haber visto un gran cartel en el que se representaba a un crucero varado más allá de la línea de atraque, llegando hasta la misma calle Larios. Y en la prensa escrita aparecen anuncios publicitarios con el eslogan “Málaga ciudad genial!” En él se distinguen entre siete y ocho³⁰ postales urbanas que sugieren cada una de ellas una etapa en una hipotética visita a la ciudad. ¿Qué representa esta campaña de publicidad para la ciudad? Es sintomática, en nuestra opinión, de la paulatina consolidación de Málaga como un centro de atracción turística más allá de su capitalidad en la “Costa del Sol” y al margen de los dos acontecimientos

30 Ambos con el mismo eslogan y el mismo diseño publicitario, sólo que el primero de ellos estaba gestionado por la empresa Viajes El Corte Inglés (*El País*, 27-09-2008), mientras el segundo por Marsans (*El País*, 03-10-10)

que aportan más beneficios a este sector como son la Feria de Málaga y la Semana Santa. Asimismo, ambos anuncios nos revelan el tipo de turismo que ha surgido en los últimos años. La actividad crucerista ha ganado en importancia, lo que ha conducido a la conversión del puerto en una plataforma turística, más que en lugar de atraque comercial. Ello ha favorecido la llegada a la ciudad de hasta 5000 turistas en un día cuya lógica es la permanencia durante una sola jornada para después retornar al crucero y reemprender el viaje³¹. Hay, naturalmente también, otro turismo que opta por pernoctar en la propia ciudad, que también se ha incrementado³². Un tipo de turismo y otro han propiciado una transformación física, socioeconómica y simbólica de Málaga y de su centro histórico.

(1) En cuanto a los cambios físicos, la rehabilitación y reurbanización de algunas zonas del casco antiguo se ha convertido en uno de los principales atractivos turísticos. Sus dos ejes principales son, por un lado la antigua judería y los alrededores del actual Museo Picasso gracias a la rehabilitación del palacio de San Agustín, sede de dicho museo; por otro la calle Larios, así como las calle aledañas situadas en su costado este, el más cercano a la catedral.

(2) En relación a lo socioeconómico, la presencia de grupos de turistas que transitan, más o menos entre-

31 Algunas estimaciones calculan que son alrededor de 300.000 pasajeros que desembarcan en Málaga al año (*20 minutos*, 22-06-2008).

32 Se ha de indicar que durante el primer semestre de 2008 se habían registrado 670.000 pernoctaciones en Málaga capital, lo que significaba un aumento del 15% de turistas con respecto al semestre del año anterior, de los cuales un 39,4% eran extranjeros (*La Opinión de Málaga*, 21-07-2008).

mezclados con los nativos, por la calle Larios en dirección a la plaza del Carbón para proseguir de nuevo por la calle Granada, es la mejor demostración de la conversión de Málaga en un nudo turístico independiente de otras localizaciones cercanas que tradicionalmente han acaparado el turismo de la costa del Sol. Y si bien en la calle Larios la actividad comercial y social no gira en torno al turista, en calles como Cister o Alcazabilla sí que han aflorado establecimientos de *souvenirs*. Del mismo modo, el cierre al tráfico rodado del eje Larios-Granada-Plaza del Carbón-Granada-Plaza de la Merced ha propiciado la orientación hacia el turismo de los establecimientos de restauración que se localizan en este corredor. Restaurantes y cafés como el Central, o incluso la confitería Lepanto, han visto modificados sus servicios atrasando, por ejemplo, el desayuno, para que coincidan con la afluencia de los turistas a partir de las 10h y ofreciendo un tipo de menú mucho más acorde con los gustos del visitante que con el de los nativos.

(3) Por último, se constatan algunos cambios simbólicos. De las ocho postales urbanas, antes mencionadas, cinco aluden explícitamente a algún rincón de la Málaga histórica. Por tanto, se ha producido un regreso, una re-apropiación simbólica del centro histórico que, además de sus efectos en la remodelación urbanística de algunas de sus zonas, también ha propiciado la aparición de itinerarios turísticos y, por tanto, un intento de resimbolización de la ciudad, bajo una estrategia historicista.

Con respecto a los itinerarios turísticos son siete las rutas con las que se ha querido sellar el centro histórico. Un mecanismo que sirve para “poner en valor” aquellos atributos u objetos de “importancia” que se pretenden sean consumidos principalmente por los visitantes. Esas rutas prácticamente atraviesan y rodean el centro:

desde la plaza de la Marina (punto de arranque de muchas de ellas por encontrarse la sede principal de las oficinas de turismo), a calle Carretería; de allí hasta el parque de Málaga, pasando por el barrio de la Victoria. Cada uno de ellas representa un esbozo de lo que fue y es Málaga. Sin embargo hay uno de los itinerarios que merece ser destacado: es aquel que conduce al visitante desde la calle Larios, a la calle Granada, la plaza del Carbón, calle San Agustín, hasta la plaza de la Merced. Un recorrido que reúne la zona más remozada de la ciudad y lo enlaza con su nuevo símbolo: Picasso. Es por este recorrido por donde va a transitar el mayor número de turistas. Una concentración cuantitativa que se contrapone a las densidades existentes en las otras zonas, caso de las calles Carretería, Comedias o San Juan, cuyo aspecto mortecino las convierten en una trama urbana poco atractiva y oculta para el visitante, a pesar de encontrarse a pocos metros del *corredor picassiano*.

b) Sevilla

Menor incidencia ha tenido peatonalización en las rutas turísticas sevillanas, lo que no significa que no se hayan producido cambios en dichas actividades. En primer lugar, el ayuntamiento ha instalado una serie de señalizaciones sobre zonas peatonalizadas que intensifican los flujos hacia esos lugares que, por otra parte, ya eran visitados. En cualquier caso, la percepción de los turistas consultados es homogénea: no concebirían que esos espacios no estuvieran peatonalizados, aunque —sobre todo en el caso de la Avenida— transitarían por allí igualmente si hubiera tráfico rodado.



Ilustración 18. Grupo de turistas por la Avenida

En segundo lugar, se ha aumentado la oferta de *walkings tours*, visitas guiadas a pie que parten de un punto concreto, porque el control de los grupos de visitantes es ahora mucho más practicable para los guías. Los guías perciben ahora su trabajo como “más grato” o “más fácil” porque pueden parar en más puntos de la ciudad con mejores perspectivas y el patrimonio arquitectónico aparece ante observador sin obstáculos.

En tercer lugar, el paso por estos espacios potencia una determinada imagen de Sevilla, que el Consorcio de Turismo de Sevilla³³ redacta así: “Proyectar el humanismo y la convivencia en Sevilla como referente de calidad de vida (el uso del espacio público, la calle como lugar de encuentro, las celebraciones colectivas...)”. Se pretende que el turista pase por aquellos sitios en los

que el uso que de ellos hacen los nativos, sintoniza con la imagen de un sur del mediterráneo rebotante de alegría y sociabilidad en la calle.

En la estrategia que APROCOM³⁴ ha gestado para la ordenación urbana de Sevilla, está la propuesta de alargar la ruta turística hasta la Encarnación una vez esté finalizado el *Metropol Parasol*, con el fin de que se fomente la pernoctación en Sevilla durante una noche, para realizar compras. La idea fundamental es que los turoperadores recojan de sus clientes la reclamación de que “Sevilla no se ve en un solo día” como viene ocurriendo hasta el momento, tanto por el efecto mirador como por el contacto con las zonas comerciales más densas. Aunque este proyecto no se ha materializado hasta ahora, es previsible que lo haga en el futuro.

6.4.4. Inserción con otros espacios

a) Málaga

Como nos apunta Jane Jacobs (1973), las calles y aceras son abstracciones que sólo adquieren significado en relación con los edificios y otros servicios anejos a ellas, con las otras calles y aceras próximas. Es una forma de entender las vías, y la trama urbana en general, que puede ser perfectamente aplicada a los casos de la calle Larios y la plaza del Carbón. Su actual dinamismo, su significado social, su importancia en la remodelación de una parte del centro no se entendería si no los insertáramos en los enclaves a los cuales pertenecen. Al igual que la historia de su producción social nos proporciona claves para comprender su naturaleza actual, su contextualiza-

³³ Objetivo 1 del Pacto por el turismo, estrategia 1.2, programa 1.2.4.

³⁴ Ahora partidaria de la peatonalización.

ción en el entramado físico más próximo también es imprescindible. La calle Larios, arteria comercial más prestigiosa de la ciudad, “salón de Málaga”, “paseódromo”, “entrada natural a la vieja ciudad”, sirve, al mismo tiempo, de pared, en el sentido de Moles y Rohmer (1972), es decir, de elemento que disminuye la importancia de lo que sucede detrás de ella. Y, paradójicamente, al mismo tiempo, funciona como eje que distribuye y acoge el flujo peatonal procedente de una trama urbana con la que configura un *continuum*.

Con respecto al primero de los fenómenos, el llamado “efecto pared”, éste se aprecia cuando el transeúnte decide salir de la calle Larios en dirección oeste por callejuelas como Alarcón Luján y Liborio García. En ambas, todavía en horario comercial, el ambiente es de tránsito constante gracias a la existencia de establecimientos de accesorios, de algunas sucursales de banco y de algún que otro local de restauración. Sin embargo, a pesar de ello, la diferencia en cuanto a la ausencia de grandes aglomeraciones y de turistas, así como de actividades de tipo “opcional” y “social”³⁵, ocasionan la primera ruptura con respecto al ambiente de la calle Larios. Es un contraste que se mantiene en la calle a la cual desembocan ambas: la calle Nueva,

vía comercial e históricamente peatonal, paralela a la calle Larios aunque mucho más estrecha, donde se intercalan franquicias con negocios locales y donde escasean los locales de restauración, lo que le imprime un sello mucho más comercial, si cabe. Es en ese tránsito desde esas bocacalles a calle Nueva y su extensión al oeste, hacia un dedalo de callejuelas y pasajes como Duende, Cintería o el Pasaje de Luciano Martínez, donde se agudiza esta ruptura ambiental y estética. Ello es debido a la existencia de diferentes elementos: graffitis, esqueletos de andamios, edificios tapiados, postes de luz eléctrica, cableado serpenteando en ambas líneas de la calle y un estado generalizado de suciedad y abandono. En horario no comercial apenas hay transeúntes y vecinos, en parte por la escasa luminosidad. Su ambiente se presenta diametralmente opuesto al de la calle Larios. Esta situación se ve paliada, hasta cierto punto, por la aparición de un espacio intermedio que funciona a modo de bisagra: la plaza de las Flores, espacio peatonal desde los años 70, aunque remodelado al mismo tiempo que la calle Larios. Es un claro motor de dinamismo social en la zona. Su atractivo diseño hace que sea usada por diversos transeúntes y visitantes, especialmente en algunas de sus terrazas que ocupan una parte importante del espacio.

35 Siguiendo las definiciones de Jan Gelh, por “actividad opcional” entendemos aquellas acciones, llevadas a cabo en el espacio público, en las que el peatón participa si tiene el deseo de hacerlo o si se lo permite el tiempo y el lugar: dar un paseo, pasar el rato, sentarse y tomar el sol, jugar, comer, etc. En cuanto a las “actividades sociales”, son aquellas acciones desempañadas por el peatón que para su desarrollo depende de la presencia de otras personas: incluye los juegos infantiles, los saludos, las conversaciones, diversas clases de actividades comunitarias y los contactos de carácter pasivo: ver y oír. Se producen de forma espontánea como consecuencia directa de que la gente deambula. Por último, las “actividades obligadas” son las que podrían considerarse funcionales y obligatorias, por ejemplo: ir al colegio o al trabajo, esperar el autobús o a una persona, hacer recados o repartir el correo.



Ilustración 19. Degradación de las calles Mártires, Beatas y Granada, todas ellas peatonales.

Mientras tanto, calles como Strachan, Bolsa y, en menor medida, Sancha de Lara, en el costado este de la calle Larios, representan la prolongación de la estética y ambientación de ésta última. Su nueva remodelación a partir de su peatonalización y rehabilitación de edificios han convertido a éstas en un área donde se funde, de un lado, oficinas y sucursales bancarias, y, de otra, la presencia hasta la media noche de unas terrazas de restauración destinadas, preferentemente, a los turistas. Hay también calles que funcionan de conexión entre la calle Larios y su paralela, Molina Larios: con acceso directo tanto a la catedral como a la plaza del Obispo, convertida, asimismo, en una macroterrazza, que es utilizada en su mayoría por turistas. Este área, a diferencia del coronado por la calle Nueva, presenta un mejor estado de conservación. De ahí que se entienda ésta como una prolongación de la calle Larios y no se observe el “efecto pared” que sí aparece en su flanco opuesto.

Con respecto a la plaza del Carbón, el acceso sur está garantizado por ese eje que conforma la calle Larios y la plaza de la Constitución, que a modo de corredor conecta con la plaza del Carbón. Esa continuidad se dilata, pasada la plaza del Carbón, por la histórica calle Calderería, igualmente peatonalizada, y que conduce a la plaza Uncibay; y por la prolongación de la calle Granada. El corredor se rompe en dos lugares. El primero cuando se accede al segundo tramo de la calle Granada, en su momento ya peatonalizado, donde abundan los graffitis, la cartelería informal, las obras en diferentes edificios, que se intercalan con diversos establecimientos: locales que ofertan accesorios decorativos de tipo *étnico*, bares de venta de shawarma y tiendas de productos típicos malagueños. Al peatón le produce la sensación de abandonar transitoriamente espacios engalanados para adentrarse en lugares más populares, menos in-

tervenidos. El segundo punto de inflexión se presenta más agresivo. A escasos metros de la plaza del Carbón, una bocacalle de la calle Calderería conduce a la plaza Mitjana. Se trata de un espacio vacío durante el día y la noche, sólo utilizado por algunos clientes de uno de los dos bares existentes o por algún obrero de las obras cercanas que hacen uso de los bancos. Es desde esta plaza, si tomamos calles como la Lazcano, o el propio pasaje Mitjana en dirección noroeste, cuando nos topamos con vías desguazadas, con abundantes pintadas, suciedad y un abandono generalizado. La sensación de degradación aumenta si procedemos del corredor conformado por Larios-Constitución-Granada-Plaza del Carbón.

¿Cómo a escasos metros de la calle “estrella” malagueña, puede existir una trama urbana tan diferente en cuanto a su estética y dinamismo? La escasez de tránsito peatonal no deriva tanto de la presencia masiva de vehículos rodados, puesto que muchas de esas calles son peatonales o son “espacios-compartidos”, sino que es más bien consecuencia del “efecto pared” ocasionado por dicho corredor, acentuado, si cabe, por el éxodo vecinal y comercial, así como por la dejación de las administraciones que han centrado sus iniciativas en aquellas áreas más monumentales y turísticas del centro de la ciudad. Esta atmósfera de abandono físico instaura un *páramo social*³⁶, a excepción de las noches de los jueves, viernes y sábados cuando cientos de jóvenes transitan, se detienen, paran a tomarse una copa

36 La prensa se hace eco muchas veces de esa paradójica situación, con noticias como las siguientes: “La cochambre acorrala al Museo Picasso”, “El entorno de la pinacoteca, un lustro después de su apretura, sigue degradado” (*El País*, 15-06-2008), “El centro histórico de Málaga está entre los más sucios de España” (*20minutos*, 11-07-2008), etc.



Ilustración 20. Antigua plaza de Mitjana durante el día y la noche.

bien en las terrazas que ocupan casi la totalidad de la plaza Mitjana y parte de la calle Ángel, o alrededor de los numerosos bares, discotecas y pubs.

b) Sevilla

El proceso de peatonalización en la ciudad de Sevilla gira en torno a dos núcleos intervenidos: la Avenida y la Alfalfa. La Avenida tiene como zona de influencia las también peatonalizadas calle San Fernando, Puerta de Jerez y Plaza Nueva. Cada una de ellas está considerada dentro de la unidad de la Avenida y quizá por ello cumplen funciones complementarias: San Fernando, el tránsito; la Puerta de Jerez, el asiento; la Plaza Nueva, el solaz, el espectáculo o la exhibición museística. A través de la Plaza Nueva y la Plaza de San Francisco, se accede, además, a las zonas peatonales históricas y comerciales de Sevilla: Sierpes y Tetuán hasta la calle Rioja y la plaza de la Campana. En muchos casos, hemos observado paseos que comienzan en la Avenida

y llegan a la Campana para volver a la Avenida, casi siempre por Sierpes.

No obstante, al hablar de inserción en otros espacios no se puede olvidar que la imposibilidad de paso por la Avenida ha intensificado la circulación de coches por las calles del barrio del Arenal que no están, desde el punto de vista circulatorio, preparadas para soportarlo (por ejemplo, hay un déficit claro de semáforos y paso de peatones y los giros son dificultosos por la estrechez). Eso sí, restaurantes del barrio como La Moneda, La Isla o El Serranito se han beneficiado de un aumento de la clientela tras la peatonalización de la Avenida.

En cuanto al núcleo de la Alfalfa, ésta conecta con la plaza de la Pescadería y la del Pan (hijas todas de la “Piel Sensible”), pero irradia su influencia sobre las calles anexas que han sido reurbanizadas como la calle Jesús de las Tres Caídas y la pequeña placita ajardinada que se ha instalado frente a la Iglesia de San Isidoro

(donde, además, hay una cruz de herrería que estuvo durante siglos en la plaza de la Alfalfa). Con una estética homogénea (contemporánea), estas tres plazas también forman una unidad en la que la ocupación de cada una es complementaria: La Alfalfa ha recogido un público familiar; la Pescadería, una masa de estudiantes en su mayoría extranjeros, que aprovechan el Wi Fi libre de una empresa de la zona para conectarse a Internet con sus portátiles; y el Pan, un público de consumo predominantemente familiar.



Ilustración 21. Plaza del Pan tras la peatonalización. Fuente: Macarena Hernández Ramírez.

A pesar de lo que *a priori* sería de esperar, las obras en la Alfalfa han descongestionado de tráfico el centro. La eliminación de las dos pequeñas bolsas de aparcamiento en Alfalfa y Pan ha popularizado la creencia de que “al centro no se puede ir en coche” o “en el centro no hay aparcamiento”. El efecto ha sido disuasorio aunque verdaderamente son pocas las plazas de aparcamiento que se han sacrificado con la peatonalización.

Entre ambas zonas, la plaza de El Salvador se ha convertido en uno de los nexos de unión. Este resultado ha devenido por las tensiones que han soportado los políticos a la hora de urbanizar los espacios históricos. Inicialmente, El Salvador iba a ser remodelado siguiendo el esquema de “La Piel Sensible”. Sin embargo, las críticas que ha recibido el mobiliario urbano y, en general, la filosofía urbanística de “La Piel Sensible” hizo que la Gerencia de Urbanismo reformara el proyecto del arquitecto y, por ejemplo, eliminara dos líneas de árboles previstas o instalara las farolas fernandinas que habían sido retiradas en su momento de la Avenida. Tampoco sigue el esquema de pavimento, pues se ha sustituido el antiguo por uno nuevo adoquinado. Únicamente el perímetro de El Salvador guarda relación con las líneas arquitectónicas de “La Piel Sensible”, pues se pavimenta con losas de granito. Pero tal y como ha sido configurada, guarda más relación con la Plaza Nueva y la Avenida como espacio expedito para un intenso flujo peatonal, motivo por el cual esta céntrica plaza se ha convertido en un lugar de tránsito, a pesar de que en su origen no estaba prevista para esta función.

Microsociología del espacio peatonal: encuentros, desencuentros, flujos y maneras de estar

7. Microsociología del espacio peatonal: encuentros, desencuentros, flujos y maneras de estar

A veces la percepción que se posee sobre la vida de los espacios públicos es reducida a la existencia de un flujo peatonal y de vehículos que, en ocasiones, es calificada de densamente alta y otras de densamente baja. Apenas nos detenemos en observar lo que antropológicamente podríamos denominar procesos de territorialización, es decir, esos fenómenos de reapropiación, monopolización o diversificación de usuarios y actividades que tienen lugar en un espacio concreto. Son aspectos imprescindibles para atender a la calidad del entorno, por cuanto “el nivel de actividad y el número de acontecimientos no describen por sí mismos la calidad del entorno público. [...] Que las personas y los acontecimientos se agrupen en el tiempo y en el espacio es un requisito para que pase algo, pero es más importante qué actividades se pueden desarrollar” (Gelh, 2006: 143). Debemos atender no sólo a la pluralidad de usuarios que se dan cita en un lugar y qué tipo de actividades realizan, sino muy especialmente las formas en que se entrelazan esos diferentes usuarios y sus actividades a lo largo de la cotidianeidad de una jornada. La existencia de diferentes tramos temporales secciona el espacio en diferentes usos y grupos. Hay días y horas en que el espacio es ocupado y usado por unos grupos sociales, que están ausentes en otras franjas temporales. Para abordar esa cotidianeidad hemos

dedicado una buena parte del trabajo a la observación, de carácter etnográfico. Tomamos la época estival para la descripción principal, por ser ella la que mayores y más diversos usos suscita, entre otras cosas por las horas de sol.

7.1. La calle Larios

A las 7 de la mañana es habitual que la plaza de la Constitución esté casi vacía, sólo transitada por algunos usuarios con dirección a la calle Granada o Especería. A veces, en las mañanas de los viernes, aún quedan pequeños grupos de jóvenes cuyo ocio nocturno se dilata hasta el amanecer. Así pues, si giramos dirección sur, contemplamos una calle Larios casi irreconocible, solitaria, silenciosa. El trasiego es algo mayor en la calle que en la plaza de la Constitución debido a la presencia de las primeras furgonetas de reparto y los primeros obreros, presencia que aumentará a partir de las 7:30h. Son cuadrillas de operarios los que primero suben por calle Larios en dirección calle Granada. Es a partir de esta hora, todavía con poca iluminación natural, en la semi-oscuridad, cuando comienzan a abrir algunos establecimientos, caso del local de prensa en el número 8.

Algunos minutos más tarde el flujo peatonal se intensifica, sobre todo en la entrada de la vía. Son flujos marcados por la frecuencia de la llegada de los autobuses de los que bajan trabajadores (entre los 35 a 50 años, y más mujeres que hombres) que suben la calle por los carriles periféricos de la misma con destino a la plaza de la Constitución o giran hacia algunas de las calles aledañas. Algunos de ellos, mientras caminan, ojean la prensa gratuita que ha sido depositada en sacas justo en la entrada sur. El flujo peatonal aumenta paulatinamente gracias a la cada vez mayor presencia de hombres trajeados.

Es con el repique de las campanadas del reloj de la plaza de la Constitución anunciando las 8 de la mañana, cuando se produce una primera ruptura del ritmo de la calle. Muchos establecimientos comienzan a abrir sus puertas, en especial los de restauración y los de prensa. Aparecen los primeros lectores de periódicos ocupando algunos de los bancos, preferentemente los que se encuentran situados a la altura de la sucursal del Banco Popular. Unos minutos más tarde, la calle adquiere una faz mucho más reconocible. A estos usuarios se les suman ahora comerciantes y otros *estables*. Con respecto a estos últimos, a la misma hora, sobre las 8h, en la entrada de la calle, justo donde estaban las sacas de un periódico de prensa gratuita se situará un repartidor, para media hora más tarde hacerlo otro a la mitad de la calle, permaneciendo hasta las 11h. Este horario tiene como fin, nos indica uno de ellos, repartir a aquellos ciudadanos que a primera hora “bajan a hacer algunas gestiones a los bancos”, “trabajan en las oficinas” o deciden “ir de compras”. Junto a ellos también se localizan en su puesto tres vendedores de la ONCE: uno en la entrada sur de la calle, otro a la altura de una tienda de ropa (Massimo Dutti) y el último enfrente

de la farmacia Mata. Aparecen así mismo barrenderos municipales. Media hora más tarde, sobre las 8:30h, se acrecienta el número de hombres jubilados. Son ellos quienes irán ocupando los bancos más al sur. Leer la prensa es su principal entretenimiento, a esta hora de la mañana.

A las 8:45h crece el flujo de transeúntes, como también las salidas y entradas por las calles adyacentes. Todavía es una vía más de tránsito, que de ocio y contemplación. Hay bancos desocupados. Escasamente una docena de personas ocupan ocho bancos. Los desplazamientos son rápidos, sostenidos, por las zonas periféricas de la calle.

A las 9h aparecen los primeros turistas. Son aquellos que pernoctan en la ciudad cerca del centro o en el mismo centro histórico: familias, parejas o pequeños grupos que aprovechan esta primera hora para desayunar en algún local de la calle, sobre todo en Lepanto o en Farggi. A partir de las 10h, son ya los propios vecinos, comerciantes o trabajadores de la zona³⁷ los que acuden a desayunar. Es el momento en el que se generaliza, definitivamente, la presencia de jubilados en los bancos de la calle.

A partir de las 10:30h puede observarse un gran ajetreo en el primer tramo de la calle Larios: transeúntes que se detienen y se sientan en los poyetes de las fachadas de los bancos; mientras otros se desplazan al centro pasando por la calle, con la intención de realizar alguna gestión bancaria o alguna compra, o bien para dirigirse desde la propia calle hacia el mercado provisional en

37 Muchos funcionarios y profesionales liberales, en especial de mediana edad, prefieren acudir a los establecimientos de la plaza de las Flores.

calle Camas. También es a partir de las 11h cuando se divisa ya algún nutrido grupo de turistas, a veces con algún guía, en ciertos casos procedentes de municipios de la costa. Junto a estos nuevos usuarios, también aparecen a esta hora tres nuevos tipos de estables: tres mendigos (al menos los más regulares); músicos, tanto aquellos “móviles” como “fijos”; y voluntarios de dos organizaciones no gubernamentales³⁸, una docena de los cuales se distribuyen en pequeños grupos por toda la calle. La existencia de estos tres tipos de usuarios es sintomática e indica que éste es uno de los tramos temporales en el que se concentra un mayor número de peatones, en especial de transeúntes, cuya principal actividad es de tipo “opcional” y “social” (Gelh, 2006).

El ritmo callejero comienza a decaer a medida que se acercan las 14h, que es el momento en que grupos de barrenderos y pequeños camiones de la limpieza realizan su segunda gran batida para recoger tanto la basura que se ha sido generada a lo largo de la mañana, como los residuos originados por los comercios y que son depositados en bolsas negras en las mismas puertas de los establecimientos. Esto marca, de algún modo, una cierta retirada de los flujos peatonales y de los diversos usuarios que aún permanecen: en especial los voluntarios de las organizaciones no gubernamentales, los mendigos o las pocas “estatuas-humanas” existentes. Sólo permanecerán algunos ciudadanos que de nuevo circularán por los carriles laterales, desde el norte hasta la entrada sur o, en su defecto, aprovecharán para entrar en algunas de las franquicias que permanecen abiertas durante todo el día. Si bien el dinamismo ha disminuido, cierta actividad persiste por las tiendas.

Cuando se aproximan las 17h, retorna el ajetreo: peatones que acuden a sus lugares de trabajo, empleados que de nuevo abren los comercios. Es una dinámica que aumenta proporcionalmente al transcurrir de las horas, alcanzando una mayor intensidad entre las 19h y las 20:45h. Reaparecen todos los tipos de usuarios ya comentados, a los que se les sumarán grupos de jóvenes, un incremento de artistas callejeros y madres que con sus bebés se dirigen hacia la plaza de la Constitución para situarse alrededor de la fuente y disfrutar del espacio diáfano y ausente de vehículos rodados.

Desde las 20:35h hasta las 21h se produce el cierre de la gran mayoría de los locales y establecimientos, excepto los de hostelería, circunstancia que acarrea una disminución clara de aquellos transeúntes cuyo principal motivo para pasar por la calle es la compra. Sin embargo, los bares, restaurantes, cafeterías, franquicias dedicadas al consumo alimenticio y heladerías garantizan un cierto flujo peatonal e incluso una ocupación alta de los bancos localizados en el tramo primero y segundo de la calle, los más próximos a establecimientos como Lepanto, Farggi, Casa Mira, Pans & Company o la cafetería La Cosmopolita.

Cerca de las 23h y en los días entre semanas, la calle se transforma. Se recoge solitaria, aunque no inhóspita. Si bajamos desde la plaza de la Constitución a esta hora (no especialmente extrema para la época estival) contabilizamos, en varias tandas, de tres a siete personas sentadas en los bolardos o transitando junto al silencio. Mientras tanto, en calle Larios lo único que recuerda el ajetreo comercial de la jornada son los luminosos de las tiendas que aún permanecen encendidos. Los pocos transeúntes caminan por los carriles laterales, lo que demuestra que en esos momentos el consumo es-

38 ACNUR y Cruz Roja

pacial es instrumental y funcional. Son, en su mayoría, actividades de tipo “obligadas”. Apenas algún hombre ocupa un banco. Sólo la calzada central es utilizada por un coche de la policía local que, cada 20 minutos, hace su ronda.

La dinámica peatonal cambia entre la madrugada del jueves a la del domingo, como también los matinales de los domingos. En las noches de los jueves y, muy especialmente, de los viernes y sábado se producen algunos interesantes fenómenos. Entre las 23h y la 1:30 de la madrugada, tanto la calzada central como los laterales son usados y transitados por diferentes tipos de peatones. Por ejemplo, a partir de las 22h, en la entrada sur a la calle Larios, en el límite marcado por la existencia de ese mobiliario urbano popularmente conocido como las “bolas”, el espacio ya no es de espera y encuentro. Será desde esta entrada procedente de la Alameda de Colón y de la plaza de la Marina, por donde van a fluir grupos de jóvenes —algunos bebidas alcohólicas en mano— que se dirigen por la calle Granada hacia la plaza Mitjana y alrededores o, en su defecto, hacia la Plaza de la Merced³⁹. No son del todo infrecuentes los cruces de miradas e incluso algunos comentarios entre éstos y parejas o grupos de chicas que, sentadas en los bancos, descansan y observan ese fluir peatonal. Justo en la dirección opuesta, de norte a sur bajan familias apurando su jornada de ocio. Algunas se detienen en Casa Mira como última parada con el fin de degustar un helado, lo que ocasiona que en su entrada se formen coágulos de transeúntes que se desintegran al poco

tiempo. Los hay que optan por detenerse y ocupar algunos de los bancos cercanos durante el tiempo que se consume lo comprado, mientras otros se detienen a contemplar la actuación de algún artista callejero que a esas horas aún permanece en los bordes del espacio central en el segundo tramo de la calle. A su alrededor se congregan turistas, jóvenes autóctonos y familias, llegando a formar grupos heterogéneos de unas 30 personas.

A la 1h de la noche se suceden una serie de acontecimientos que marcan una clara ruptura ambiental. Uno de ellos es la presencia de barrenderos y de un pequeño camión de la limpieza que baldean con agua la calle por tramos de norte a sur, lo que ocasiona la desintegración de los nudos sociales conformados de forma efímera, dirigiendo, a su vez, los flujos peatonales que ascienden por la calle hacia las callejuelas al este de calle Larios. De modo simultáneo se comienzan a recoger las terrazas de los restaurantes que aún permanecen desplegadas en el espacio público, entre los que destacan El Café Central y los situados en la calle Bolsa, Strachan y plaza de las Flores. Junto a estos cambios se produce el descenso de la intensidad de la iluminación eléctrica. En apenas una hora (desde las 24h a las 1h) se contabiliza el paso de tres coches de policías circulando por el paseo central de la calle Larios. A las 2 de la madrugada la calle descansa.

Las mañanas de los domingos son diferentes a todas las demás. Es como si la calle amaneciese más tarde. El flujo peatonal se va intensificando de un modo paulatino desde las 11h a las 14:30h. Apenas hay residentes-comerciantes ni *tradentes*. La mayoría son transeúntes, tanto locales como turistas (que son los primeros que aparecen), los que deambulan por la calle o se detienen

39 Será con el ascenso de grupos de jóvenes, algunos portando bebidas alcohólicas, cuando se inicie un cruce de miradas y de comentarios entre éstos y parejas o grupos de chicas que, sentadas en los bancos, descansan y observan ese fluir peatonal

en alguna de las terrazas. Asimismo, nos topamos también con nuevos vendedores de la ONCE ubicados en la entrada sur de la calle, con algunos puestos de filatelia en el espacio diáfano enfrente de la entrada de la sucursal del Barclays, así como, a lo largo de toda la calle, con músicos y “estatuas-humanas” que permanecerán hasta la sobremesa.

Estos son los ritmos que acompañan la cotidianidad de la calle Larios en verano, condicionados, entre otras cuestiones, por variables exógenas como son los horarios y las jornadas laborales que marcan las horas de entrada al trabajo, las horas del ocio, del recogimiento, los días laborales, los días de asuetos. Es una división social del tiempo que afecta a la vida en el espacio urbano de nuestras ciudades.

Junto a esta dinámica, más o menos cotidiana, García Sánchez (*apud* Monnet, 2007) apunta la necesidad de atender a la existencia de las “plazas programadas”, entendiéndolas como ese tiempo en el que se desarrollan cambios y rupturas previsibles en la actividad de un espacio. Era de esperar que a la calle Larios, por su condición de arteria principal con una profunda carga simbólica para la sociedad local, le sea dado ese carácter. En nuestra observación son seis los eventos que marcan ese uso extra-ordinario de la calle: la Semana Santa, el Corpus Christi, la Feria de Málaga, la celebración de éxitos deportivos, los conciertos de música y su uso museístico. Todos ellos, algunos con más intensidad que otros, conllevan la reorganización de los flujos peatonales, de los tipos de usuarios y de las actividades, así como una cierta remodelación física de la misma. Las dos primeras, por ejemplo, suponen el despeje del carril central —por donde han de pasar las comitivas y procesiones— y el desplazamiento de los usuarios hacia los espacios latera-

les. En la Semana Santa esos espacios laterales se ven ocupados por hileras de sillas, por lo que su acceso está limitado durante la celebración de la fiesta, mientras que el viernes anterior a la procesión del Corpus Christi, pequeños altares se distribuyen por todo el corredor desde la plaza del Carbón hasta la calle Larios, permaneciendo abiertos al público noche y día hasta el domingo por la tarde. No se instalan sillas. Los espectadores en pie se distribuyen por los laterales. Si en la primera, en la Semana Santa, son mantos los que engalanan toda la calle hasta coronar la plaza de la Constitución, lugar donde se monta un graderío de grandes proporciones que ocupa (y vacía de contenido) su espacio trasero, expulsando a los usuarios habituales; para la segunda se levanta un toldo dividido en grandes paños por toda la calle Larios y Granada que permanecerá durante todo el verano. En ambos casos, cuando las procesiones dejan de tomar las calles, el ritmo de la misma se recupera. Vuelven los músicos, malabaristas y “estatuas-humanas”. Regresan los peatones y se reinstaura rápido el devenir ordinario.

La “Feria del Centro” es otro de los eventos con más impacto en la configuración social y física de calle Larios, ya que es convertida, junto a la plaza de la Constitución, en su epicentro diurno. La conversión da comienzo dos o tres jornadas antes de la inauguración de la misma, cuando se montan las casetas. En la plaza de la Constitución ocuparán casi la totalidad de ella, desplazando a sus habituales usuarios y en especial, al uso ocioso que realizan las madres con sus hijos. Mientras, en la calle Larios son alrededor de 20 puestos de venta los ubicados en los carriles laterales, los cuales son separados de la calzada central por medio de hileras de farolillos. Una vez que comienza la fiesta, se produce una reorganización social. Aparecen nuevos usuarios. Y desaparecen otros, como por ejemplo los

músicos ambulantes y “estatuas humanas” (en general todos los artistas callejeros)⁴⁰, o los voluntarios de las organizaciones no gubernamentales (ubicados ahora en las puertas de un conocido centro comercial y en las estaciones de trenes y autobuses). En cualquier caso, la confluencia de usuarios es masiva, predominando grupos de jóvenes y de adultos autóctonos, pero también con amplia presencia de turistas nacionales y extranjeros. El ambiente comienza a decaer a las 19h, cuando aparece un equipo de limpieza escoltado por la policía municipal, momento en que las casetas apagan la música y comienzan a recoger.

Los otros dos eventos son de menor relevancia, en comparación a los anteriormente descritos. Tienen lugar de forma extemporánea aunque, en especial la celebración de los éxitos deportivos, nos hablan de la importancia simbólica de la calle Larios y, en particular, la de la plaza de Constitución. En cuanto al concierto de música, en una ocasión —organizado por una cadena de radio— se llegaron a reunir alrededor de 3.000 espectadores. Sin embargo son las celebraciones por algún éxito deportivo, las que provocan, por parte de la Administración, una mayor intervención en el orden cotidiano del espacio ya que se tiende a proteger y vallar durante varios días la fuente que corona la plaza, así como otros objetos que pudieran ser dañados por la concentración, lo que ocasiona la anulación temporal de las actividades desarrolladas de modo cotidiano⁴¹. En tales

días la calle Larios y su prolongación son tomadas por riadas de transeúntes que durante horas permanecen festejando. Proceden principalmente de la Alameda, la cual se cerrará al tráfico rodado de forma espontánea, y de otros puntos de la ciudad para confluir en un punto: la plaza de la Constitución. El lugar elegido para dicha celebración no es casual. No en vano, ha sido y es el espacio tradicional e histórico de Málaga para las grandes celebraciones populares. Sus dimensiones, sus formas diáfanas, la localización de una fuente y, especialmente, su carga simbólica la hacen idónea para que una multitud celebre un acontecimiento de fuerte componente emotivo. Durante el ascenso del Málaga C.F., fueron miles de malacitanos los que se congregaron tanto en la plaza de la Constitución, como en la calle Larios y su entorno. Al acontecer en domingo no eran muchos los establecimientos que se encontraban abiertos. Los pocos abiertos pronto se llenaron de aficionados, entre consumo de bebidas alcohólicas, cánticos y gran agitación de banderas y bufandas. Quien no la trae, puede adquirirla en última instancia en alguno de los puestos ambulantes improvisados en los que se vende todo tipo de banderolas, bufandas, pelucas, trompetas y bocinas. A medida que trascurren las horas, la multitud comienza a disolverse del mismo modo que se constituyó, de una forma espontánea, caótica, estertórea, hasta que el pulso de la noche recupera su normalidad, ya en la madrugada.

Por último, es notable también el uso museístico con que ha dotado la Administración a esta calle, puesto que cada vez es más frecuente la instalación de objetos artísticos en la misma o en la propia plaza de la Cons-

40 Los músicos tienden a desplazarse durante esa semana hacia los “chiringuitos” de las playas urbanas próximas, mientras que las “estatuas-humanas” lo hacen hacia el otro recinto ferial situado en el antiguo Cortijo de Torres, a las afueras de Málaga.

41 Durante el trabajo de campo se observó el ascenso del Málaga C.F. el día 14-06-2008, así como la consecución del campeo-

nato de la Eurocopa por parte de la selección española el día 29-06-2008.

titución, convirtiéndolos bien en un salón o pasarela, caso de la colocación de una alfombra roja y unos paneles con reconocidas fotografías cinéfilas durante la celebración del Festival de Cine Español de Málaga en abril de 2008; o de museo, con la disposición de diferentes estatuas del escultor Miguel Berrocal en el verano de ese mismo año y que permanecieron durante algunas semanas. Los resultados de este tipo de intervención administrativa son, de un lado, consolidar el carácter recreativo del espacio y, de otro, la de enfatizar su valor simbólico y de centralidad, ya que esas exposiciones aleccionan al transeúnte a estar en estos lugares que son dotados así de relevancia.

Dados los diferentes usos de la calle Larios, algunos improvisados, otros dirigidos por la Administración, no faltan ciudadanos que se quejan de la saturación de actos festivo-culturales que tienen lugar en la calle, impidiendo en un número importante de días, el uso más cotidiano. Hay quienes, por el contrario, lejos de criticar una sobreexplotación, sintonizan con los usos festivos y museísticos alentados por el consistorio, que hacen de la vía algo más que una calle comercial.

Junto a esos eventos programados, hay otras circunstancias imprevisibles, que igualmente ocasionan cierta ruptura con respecto al ritmo cotidiano de la calle. Uno de ellas son las condiciones climáticas. ¿Cómo afecta esas condiciones a la desenvoltura de los flujos peatonales y las actividades que en ese espacio se desarrollan? Es conocido el clima benigno de Málaga. No existen temperaturas extremas ni grandes turbulencias climáticas que perturben la localidad. Cuando aparece la lluvia, a pesar de que no se presente de forma intensa, ésta desactiva rápidamente el flujo peatonal habitual. Los transeúntes no previsores desalojan rápidamente la zona central, para dirigirse a los carriles periféricos donde se sienten más protegidos, mientras los que deciden dejar de circular se resguardan en las entradas de las franquicias, los únicos recovecos existentes que, junto a las fachadas retranqueadas de los bancos a la entrada de la calle, sirven para resguardarse. La ausencia de toldos en los establecimientos, de soportales, de zaguanes hace de la calle Larios un lugar incómodo cuando se presenta este tipo de inclemencia, a diferencia de cuando hace sol y calor, para los que sí se ha previsto en verano un toldo de protección.

Otro de los fenómenos climáticos relevantes es el “terrá”: viento procedente de poniente, a veces del norte, que a consecuencia de su recalentamiento y su sequedad propicia una muy alta sensación térmica de calor. Ese fenómeno invierte el efecto de brisa que suele acompañar a la calle Larios, lo que fue clave, en su día, para



Ilustración 22. De izquierda a derecha y de arriba a abajo: Corpus Christi en la Calle Larios; calle Larios durante el Festival de Cine Español de Málaga; celebración del ascenso del Málaga CF en Plaza de la Constitución; preparativos para la Feria de Agosto.



Ilustración 23. Lluvia en calle Larios.

construir precisamente esta vía. En los días de “terrá” la brisa es sustituida por un viento cálido y seco. De poco sirve el toldo provisto contra el sol. Los transeúntes, sobre todo aquellos que habitualmente se sientan en los bancos del sur (la mayoría jubilados), se trasladan hasta los bancos más al norte donde la sensación térmica no es tan intensa. Sin embargo, durante estas jornadas, en especial si son días laborales, no hemos apreciado una significativa disminución de los flujos peatonales y, con ello, de la actividad cotidiana.

Un contexto singular: los bancos

Mención aparte merecen los resultados de la observación con respecto al uso de los bancos. ¿Qué es un banco? ¿Cuál la importancia y las funciones que se derivan de su existencia? Este elemento físico ha sido objeto de reflexión por parte de varios científicos sociales y urbanistas. Jolé (*apud* Monet, 2007) habla sobre él como de un dispositivo complejo, físico, estético, social, cuya evidencia puede ser interrogada en una perspectiva dis-

tinta a la perspectiva de seguridad, o de uso individualista, mientras que Pierre Sansot le otorga una dimensión que trasciende lo puramente instrumental por cuanto los bancos constituyen el mínimo cívico al cual cualquier usuario de las ciudades tiene derecho. No pertenecen a nadie y, por el hecho de estar fijados al suelo, se impide que su apropiación sea duradera (Monet, 2007). Para su estudio, pensamos, es necesario atender a una serie de aspectos como son: conocer su existencia en dicho lugar; el número y distribución espacial; quiénes son sus usuarios, cuándo son usados y, por último, qué tipos de actividades se realizan en él.

Con respecto al primero de nuestros espacios, la calle Larios, existe un total de 18 bancos, próximos y situados a ambos lados de la franja central de la calzada. Tanto en el primer tramo como en el tercero, los bancos se agrupan de tres en tres o de dos en dos separados por unos escasos tres metros (sobre todo en la línea de fachada oeste) y de uno en uno en el segundo tramo en la línea este. Esta distribución no es baladí, pues hemos observado que existe una tendencia a ocupar los bancos dispuestos en el primer tramo. Esto es debido, posiblemente, porque se localizan en el lugar con más tránsito y dinamismo de la vía, lo que la hace más interesante, porque en época estival la temperatura es más moderada (a partir de las 11h, los bancos situados en el tramo dos empiezan a recibir los rayos del sol) y por su agrupamiento. Son, por tanto, los primeros en ocuparse por algunos jubilados lectores de periódicos gratuitos, sobre todo a partir de las 9:30h.

Con la intención de profundizar en estas formas de uso hemos aplicado una metodología mucho más sistemática y de corte cuantitativo, que nos ayudara a confirmar nuestras primeras observaciones. Para ello hemos con-

centrado la observación en unos bancos a unas horas determinadas. Los intervalos temporales seleccionados son los que transcurren desde las 10:30h a las 12h y desde las 20h a las 21h. Esta elección se debe fundamentalmente a son esas franjas horarias, en las que se ha presenciado un mayor número de ciudadanos sedentes. Hemos optado por acotar la observación al primer tramo de calle Larios. Presentamos los resultados obtenidos en las observaciones transcurridas desde las 10:30 hasta las 11:45 de dos bancos situados en el primer tramo de la calle Larios, según la media aritmética derivada de varios días: éstos fueron utilizados por 15 usuarios en una media de 11 minutos (con un máximo de 21 minutos y un mínimo de 2), distinguiéndose entre los usuarios 9 hombres y 6 mujeres, de los cuales 4 eran jubilados, 2 adultos y 1 joven nativos, además de 8 turistas. No se observó ningún niño ni *estable*. Fueron los jubilados los que más permanecieron en los bancos, con 13 minutos de media, seguido de los turistas con 6 minutos.

En relación al segundo intervalo (11h-11:45), con una observación en 3 bancos, éstos fueron utilizados por 26 personas: 17 hombres, 5 mujeres, los cuales permanecieron una media de 8 minutos y medio (con un máximo de 21 minutos y un mínimo de 2). En el ejemplo escogido los usuarios eran 9 jubilados, 9 adultos, 3 jóvenes, 2 niños (todos ellos nativos), y 3 turistas (ningún *estable*). Los pensionistas permanecieron una media de 12'5 minutos, mientras, por ejemplo, los adultos nativos sólo 2'4 minutos. El último intervalo escogido transcurrió entre las 20h-20:50h, con la observación de 3 bancos, arrojando una utilización por 26 individuos: 12 hombres, 9 mujeres, permaneciendo una media de 14 minutos y medio (con un máximo de 50 minutos y un mínimo de 4); contabilizamos 10 jubilados, 11 adultos,

2 jóvenes, 1 estable y 1 niño, todos ellos nativos, además de 3 turistas. Las personas de mayor edad permanecieron una media de 15 minutos, los adultos 10 y el *estable* 50 minutos hasta nuestra marcha.

Estos datos cuantitativos sirven para contrastar la información de índole cualitativa, derivada de la etnografía. El cotejo de ambas permite extraer algunas conclusiones. Una de ellas hace referencia a los intervalos temporales de mayor afluencia: éstos se podrían situar desde las 10:30h a 14:30 y de 18h a 21:30h. En esos intervalos destacan los jubilados como uno de los usuarios-tipos que más utilizan los bancos. La presencia de hombres es mayor que la de las mujeres, si bien por la tarde tiende a aumentar la presencia del género femenino. Es por la tarde cuando se permanece durante un tiempo más prolongado, debido a que es el periodo de compras y ocio por antonomasia, sobre todo para otros usuarios-tipos como los adultos y jóvenes. Un fenómeno (y también un indicador) que incide en esta circunstancia es la presencia de *estables*, especialmente los artistas ambulantes, quienes al suscitar cierto interés a los transeúntes ocasiona que éstos permanezcan durante más tiempo sentados.

Por tanto, podríamos afirmar que muchas de las actividades que se desarrollan en los bancos están estrechamente vinculadas a la acción de mirar y observar, a veces consumiendo rápidamente algún producto, casi siempre sentados. También se originan conversaciones entre acompañantes y aun puede observarse cómo, especialmente los pensionistas, están prestos a entablar una charla con algún desconocido, si tiene interés. Sin duda, a partir de las 12h, pero sobre todo de las 19h, es cuando ocupar un asiento se convierte en un propósito difícil. Son intervalos temporales que obligan al

transeúnte a estar ojo avizor para encontrar un asiento libre. La mayoría de las veces las plazas corresponden a un banco que ya se encuentra parcialmente ocupado (las dimensiones del mismo y su forma permiten estos encuentros entre anónimos). Es una circunstancia que facilita esas interacciones entre desconocidos y que son iniciadas a raíz de algún comentario suelto (los “recursos seguros” o “*safe supplies*” de los que habla Erving Goffman). Es relevante la posición que adoptan los usuarios, puesto que colocarse paralela o diagonalmente con respecto al otro puede dar lugar —aunque no siempre— al establecimiento de algún contacto conversacional. Adoptar una posición de espalda o perpendicular con respecto al otro es sinónimo de que no se desea interactuar, y todo el mundo parece comprender ese código.

Son, por tanto, estas actividades “opcionales” (mirar, pensar, leer el periódico, tomar el sol, charlar y comer algún bocado, y en el caso de los estables, vender algún producto) las que se llevan a cabo en los bancos. Si comparamos los bancos de calle Larios con los tres existentes en la plaza de la Constitución (del mismo material y dimensiones), en éstos últimos las actividades son sensiblemente diferentes. Si bien la estancia se realiza prácticamente en los mismos intervalos temporales que en los de calle Larios, lo que los distingue es el grado de apropiación por grupos de los usuarios: jubilados (las mañanas) y la presencia regular por la tarde-noche de mujeres con sus niños. Ambos permanecen durante intervalos mucho mayores que los que se llevan a cabo en la calle Larios. Para el caso de los jubilados, el uso que hacen de los bancos está estrechamente vinculado con el establecimiento por ellos de un informal y discreto mercadeo de pequeños objetos, el cual tenía lugar con anterioridad en la plaza de las Flores hasta su ac-

tual reurbanización. El traslado de la fuente dio al traste con la posibilidad de sentarse sin necesidad de acudir a las terrazas de las cafeterías colindantes.

Además, de modo frecuente, tanto en las últimas horas de la mañana como en las del principio de la tarde, nos encontramos con adultos nacionales y turistas que recostados descansan o duermen. Dos son los motivos que podríamos esgrimir para explicar estas diferencias en el consumo que se producen en unos mismos tipos de bancos pero que se encuentran en lugares bien diferentes. El primero se refiere a la naturaleza del espacio: mientras calle Larios se caracteriza por un trasiego constante, una especie de “corriente social” (Durkheim, 2002) que contagia en la forma de consumir los bancos ocasionando que ésta sea rápida; en la plaza de la Constitución el ritmo es mucho más lento. Y otro segundo motivo podríamos encontrarlo en el control social que se ejerce en un espacio y en el otro: mientras en el primero hay un mayor control debido a la presencia de más transeúntes y a la total visibilidad de los bancos, ya que están expuestos a la vista de todos; los de la plaza de la Constitución, al contrario, se encuentran debajo de naranjos lo que les dota de un cierto recogimiento, además de estar situados en un espacio en el que el trasiego es menor.

El hecho de sentarse, sin embargo, no sólo viene determinado por la existencia de bancos. A pesar de los 18 bancos que se encuentran en la calle Larios, los transeúntes han desplegado todo un repertorio de tácticas para resemantizar elementos urbanos existentes dotándoles de una nueva función: la de servir de asientos. Cinco son los objetos reconvertidos en bancos públicos. Uno de ellos son las llamadas “bolas” —esferas pétreas— ubicadas en la entrada de calle Larios,



Ilustración 24. Usuarios y usos diversos de los bancos en calle Larios y plaza de la Constitución.

en su primer tramo, cruzando de lado a lado. El uso que se hace de estas tres “bolas” es indiscriminado: se sientan allí nativos y turistas, jóvenes, adultos, turistas jubilados, aunque más hombres que mujeres. Sobre todo son usados como lugar referencial de espera y de encuentro, sustituyendo en este menester al antiguo Banco Zaragozano. Como lugar de espera se hace más patente sobre las 20h, cuando grupos de adolescentes se citan ahí para adentrarse, más tarde, en el centro de la ciudad.

Junto a las “bolas” hay que destacar los salientes de los escaparates de algunos establecimientos, en especial de los bancos Santander, Barclays y BBVA, en el primer tramo. Tanto sus salientes como los escalones de entrada a las sucursales son ocupados por una variedad de usuarios tanto por la mañana, a partir de las 10:30h hasta las 14h, como por la tarde, a partir de las 18h hasta las 21h. Los adultos prefieren los salientes, cuan-

do durante la mañana hacen alguna gestión o esperan algún encuentro; mientras los escalones, en horario de tarde, son utilizados por parejas o pequeños grupos de jóvenes aprovechando que las sucursales se encuentran cerradas.

Debido al tipo de fachadas de las franquicias que aparecen a partir del segundo tramo, tanto salientes como bordillos tienden a desaparecer y, con ello, estas formas de reapropiación de unos espacios, no pensados en principio para ese uso. Sólo nos encontramos con otros dos objetos que son resemantizados dotándoles de la misma función: los bolardos existentes en el lateral más al sur de la plaza de la Constitución y la barandilla que rodea la peana de la fuente ubicada en la misma plaza. Los bolardos, en forma de rectángulo macizo, se distribuyen en hilera de uno en uno, de este a oeste. Es a partir de las 19:30h, con el descenso de los rayos del sol cuando transeúntes, principalmente adultos



Ilustración 25. Usos creativos de las esferas y fachadas en calle Larios.

y nacionales, los usan a modo de asientos. Si van en parejas, los bolardos permiten el cara a cara, aunque entre desconocidos también se opta por darse la espalda. Su uso es intenso, siendo el tiempo de permanencia equivalente al de un banco en la calle Larios.

En cuanto al segundo, a la barandilla, ésta ha sido “descubierta” por grupos de jóvenes madres. En un número que puede oscilar entre 15 y 20, suben la calle Larios con sus carritos de bebé, sobre todo a partir de las 19h, con la intención de permanecer en este espacio diáfano y sin vehículos a motor. Se concentran en la barandilla de la fuente mientras que los niños juegan alrededor de la peana o por el espacio central. Esta reapropiación dota a este lugar de un ambiente no sólo de tránsito o circulación sino también de permanencia y de mayor vitalidad. Es, claramente, un lugar de encuentro, de permanencia, donde se charla y se comparte la experiencia de la crianza.



Ilustración 26. Resemantización y apropiación de barandilla y bolardos en la plaza de la Constitución.

Este ejercicio etnográfico de observar los usos y significados de los bancos es imposible de realizar en la plaza del Carbón. Al igual que otros lugares recién reurbanizados (como son la plaza de las Flores o la del Obispo) carecen de elementos físicos donde poder anudar la sociabilidad, incomprensible dado el objetivo que pretenden estos proyectos de peatonalización. ¿Cuáles son, entonces, los recursos ofrecidos por el espacio físico para reemplazarlos? ¿Cuáles son las tácticas creativas desplegadas por los propios usuarios, al margen de las ofrecidas por la planificación urbanística, para satisfacer el interés de sentarse?

Las terrazas

Seis son los establecimientos hosteleros con terraza en la calle Larios (si sumamos El Café Central y el Café Natural Blend en la plaza de la Constitución). Todos ellos abren más o menos a la misma hora (desde las 8h de la mañana a la 1h de la madrugada) desplegando sus mesas y sillas en el espacio inmediatamente anejo a los establecimientos. Sin embargo, no puede afirmarse que lo que sucede en cada uno de ellos sea idéntico. Hay diferencias, a veces sustanciales, que es necesario destacar. Partiendo de que en todos ellos la actividad principal es el comensalismo a las diferentes horas del día: desayuno, almuerzo y cena, careciendo de otros servicios que completen la oferta como pudieran ser música en directo, actuaciones artísticas, exposiciones, etc., los aspectos, entonces, que los diferencian están relacionados con el tipo de usuario y el significado que deviene para el espacio en general. Con respecto al primer punto, tanto Farggi, como Lepanto y, muy especialmente, el Café Central y el Café Natural Blend se han convertido en los locales que atraen la presencia de más turistas, sobre todo a primera hora de la mañana. A medida que van pasando las horas, a éstos se les suman otros clientes (trabajadores de la zona) que realizan su segundo desayuno. Es una tendencia que contrasta con la cafetería La Cosmopolita, en la que una mayoría de sus clientes son autóctonos (profesionales

liberales y de las oficinas bancarias) cuya fidelidad estaba garantizada por el marchamo y solera que poseía. Otro local que tiene su característica propia es Pans & Company, cuyos clientes por las mañanas son jubilados y por la tarde se torna juvenil.

En todos ellos sus terrazas se disponen de cara al tráfico de la calle Larios o de la plaza de la Constitución, recogidos a su espalda y a veces acotados por unas vallas publicitarias. Es una situación que facilita la observación de la calle por el cliente al mismo tiempo que guarda la distancia con los transeúntes, potenciándose con ello el “efecto de borde” (Gelh, 2006: 113), mientras la existencia de las vallas ocasiona la privatización parcial del espacio público. Por tanto, además de la oferta gastronómica, una de las actividades más importantes que genera es la acción de mirar sin ser excesivamente observado. A esta actividad se le ha de sumar la de la conversación entre amigos o conocidos. Son pocos los clientes individuales. Cuando los hay, fundamentalmente observan o leen periódicos. Es a partir de las 10:30h hasta aproximadamente las 14h cuando la afluencia de clientes es mayor, tendencia que se mantiene con posterioridad para las terrazas de Pans & Company y la del Café Central e incluso aumentando su clientela al estar más especializados en servir menús y comidas rápidas.



Ilustración 27. Terrazas del Café El Central, de Farggi y Lepanto.

Con respecto al segundo aspecto (el significado que imprime la presencia de estos establecimientos), hay notables diferencias en locales como la heladería-cafetería Farggi o la franquicia Pans & Company, en comparación con otros como la pastelería Lepanto o la cafetería La Cosmopolita. Mientras que en relación a las primeras su presencia es más funcional, las segundas imprimen un sello diferenciador y, por tanto, de singularidad a la calle, además de prestigio. Esta circunstancia pudimos observarla el día que cerró definitivamente las puertas de la cafetería La Cosmopolita, el 23 de julio de 2008, hecho que suscitó, como comentamos, cierta conmoción en la prensa escrita malagueña con la aparición de artículos y reportajes, pero también el interés de los asiduos (y no tan asiduos) clientes por conocer a lo largo de esa mañana los motivos del cierre, acercándose hasta el local y preguntando a sus antiguos empleados que aún permanecían a sus puertas. Es una escena imposible de presenciar seguramente si la que cerrase fuese una franquicia dedicada a la restauración. El cierre de La Cosmopolita era percibido como una forma de despersonalización de la calle, de desnaturalización que la hace convertirse en un *clon* de otras vías de otras ciudades al implantarse establecimientos y ambientes parecidos⁴², con la consiguiente pérdida de un espacio asentado en la memoria colectiva.

Naturalmente el fenómeno de sustitución de negocios tradicionales por otros modernos y exógenos no sólo acontece en Málaga sino que afecta a otras muchas ciudades, debido a que es una de las consecuencias de la

nueva configuración urbanística producto de procesos globales de estandarización —gracias a la demanda de espacios prestigiosos requeridos por las grandes superficies comerciales— y de la aplicación de políticas urbanas miméticas. Tampoco es este fenómeno absolutamente nuevo para el caso de Málaga. Ya comentamos cómo en la década de los 60 del siglo pasado se produjo un proceso similar con la localización de sucursales de bancos al mismo tiempo que se perdía una gran variedad de pequeños locales de ocio. Sin embargo, que esto suceda cíclicamente, quizás ahora mucho más acentuado e irreversible, no es óbice para que determinados sectores de la ciudadanía expresen públicamente su tristeza por esos cambios que afectan al paisaje urbano que es sentido como el más representativo de la ciudad. Si la peatonalización hace un espacio más deseable, no solo en términos de rentabilidad económica para los negocios (por la mayor afluencia de clientes), sino también por el capital simbólico que proporciona el estar presente en una calle de prestigio, la sustitución del comercio tradicional por el de grandes multinacionales es la consecuencia inmediata de ese proceso, algo que también sucede con la sevillana Avenida.

7.2. La Avenida de la Constitución

La Avenida despierta a las 8:30 con la apertura de las sucursales bancarias. Antes de esa hora, ha sido el conducto que ha llevado a los trabajadores, hombres y mujeres, hacia su centro laboral. Proceden del sur y el este de la ciudad y de barrios cercanos como Triana. Muchos de ellos van en bicicleta y con ropa formal en dirección a la Plaza Nueva o se van repartiendo por los distintos soportales de la calle. También antes de las 8:30, los obreros han empezado a acometer las obras de mejora, con más o menos importancia, que ha ne-

42 Fenómeno constatado en otras urbes y que es objeto de reflexión no solo entre los científicos sociales, sino también en clave divulgativa. Véase el reportaje titulado “Las ciudades son clones” publicado en el diario *El País* (03-07-2008).

cesitado la Avenida desde su inauguración. En un rato, estos mismos obreros pararán a la sombra de un árbol o de la catedral para tomarse el segundo desayuno de la mañana, normalmente un bocadillo y una bebida sin gas.

A las 8:30 en punto abren las puertas las muchas entidades financieras de la zona y ejercen su poder de atracción sobre hombres enchaquetados y mujeres elegantemente vestidas. Van con maletines en la mano, van con prisa. Algunos de ellos se conocen y se toman un respiro de segundos para saludarse, preguntarse rápido por cómo va todo y seguir su camino. Son empleados de banca y compañías de seguro. A lo largo de la mañana, muchos otros como ellos acuden para hacer gestiones.

Otros protagonistas de la calle a estas horas tempranas son los carteros de los tres distritos que tienen su cartería en la oficina de la Avenida, la OP (Oficina Principal). Entre las nueve y las diez van saliendo con sus uniformes, sus carritos y sus cartas para repartir la correspondencia, a pie y a toda prisa, por toda la zona centro. El edificio de Correos es también la oficina de atención al público de la empresa en Sevilla y tiene todos los servicios de cualquier sucursal. Por este motivo, hombres y mujeres enchaquetados se mezclan con hombres y mujeres vestidos de sport para recoger o enviar sus cartas, paquetes, faxes, divisas, etc., también desde las 8:30 de la mañana.

Los carteros se cruzan con la gente que desayuna en La Ibense entre su hora de marcha y las 11:00. Se trata de un público muy variado, vecinos, trabajadores y turistas. A muchos de ellos los camareros los conocen por su nombre. Esto se acentúa más en El Horno de

San Buenaventura, un poco más abajo de la Avenida. También se mezcla el público pero predomina el grupo de vecinos y trabajadores a quienes los camareros ya saben qué poner tras el “buenos días”. Los turistas que han pernoctado en Sevilla ya saben de esto (y de la confitería) y desayunan también en estos locales. Aquellos que a estas horas andan por la Avenida con cierta prisa gustan más de las cafeterías franquiciadas que son más caras pero suelen solventar el desayuno conforme a las costumbres centroeuropeas.

Entre las 9:30 y la 10 abren todos los comercios y los monumentos. Comienzan a afluir turistas. Los más madrugadores son los que trazan sus propias rutas, que suelen venir a Sevilla en grupos pequeños (familia o amigos) o en pareja. Más tarde se incorporan los grandes grupos conducidos por turoperadores que vienen, normalmente, de otras ciudades andaluzas y pasan en Sevilla una jornada en la que, aprisa, consumen —visualmente, sobre todo— los monumentos “imprescindibles”. El grupo de gitanas que venden romero toman posición entre la catedral y el Archivo de Indias y se reparten los turistas conforme van llegando porque el dinero que gane cada una con su “arte” es para cada cual. Últimamente, el romero ha sido sustituido por ramas del jardín del Archivo de Indias porque la olorosa y mágica planta empieza a escasear en la ciudad y requiere un desplazamiento a los pueblos para cogerlo. Las tiendas abren sus puertas y a las 11:00 ya bulle la Avenida.



Ilustración 28. Tradentes por la zona sombreada de la Avenida. Se aprecia en el mismo edificio una franquicia de hostelería y una compañía de seguros. Fuente: www.extraordinario.es

A esa hora casi se puede hablar de una verdadera masificación en la que se distingue a los indígenas sobre todo en época veraniega, porque tienen la costumbre de ir por la sombra, haciendo zigzag en su busca mientras que los forasteros suelen ir en línea recta. El flujo discurre hacia la Plaza Nueva y se compone mayoritariamente de mujeres en torno a los 40 años, pero se confunde con el trasiego de paseantes que van hacia la Puerta de Jerez a sentarse, principalmente hombres de edad avanzada.

La Avenida es atravesada cada cinco minutos por un tranvía en cada dirección con una ocupación elevada. Además es cruzada por bicicletas a más o menos velocidad, generalmente por el centro de la calle, que es el sitio señalizado para ellas. No es raro encontrarse peatones por donde deberían ir las bicicletas e incluso el tranvía, que hace uso permanente de la campanita y la

más contundente bocina para advertir al viandante que se aparte de las vías. En alguna ocasión tiene que parar porque las advertencias no han servido para nada.

A lo largo de la Avenida hay bancos pero es raro su uso. La calle bulle de gente que va y viene, y acaso a la escasez de lugares para sentarse, se le añade una dinámica más bien trepidante en los días de trabajo, que disuade de sentarse tranquilamente por el contraste que se percibe. Los domingos se incrementa el uso de los bancos, y se ralentiza el flujo de peatones. Los que lo utilizan ahora, lo hacen de manera individual, efímera. Esperan a alguien, generalmente. No hay tiempo para charlas.

Los que más se utilizan son los del Alfolí, a la sombra del magnolio, y cada vez cobran más valor como mirador grupal las gradas de la catedral en la que se sitúan “cuadrillas” de hombres mayores. Allí sí cabe el encuentro, la tertulia, la estancia más o menos prolongada, mientras por la calle, en ambos sentidos, circulan mujeres o abuelas y algún abuelo con carritos de bebé.



Ilustración 29. Ejemplo de uso de banco, accidental y escasamente socializador.



Ilustración 30. Artesano callejero en la Avenida.

Algún artista transforma las latas de refrescos en objetos útiles (ceniceros, por ejemplo), y se ubica en algún banco para vender a euro la unidad. Dos bancos más allá hay sentadas un par de personas, de espaldas. Una espera, la otra lee un periódico gratuito.

En otros dos más allá descansan algunas personas. Otros artistas se ubican para tocar variados instrumentos, un ciudadano rumano con acordeón y otros virtuosos de conservatorio, alguno extranjero, pero también nativos. También se instala un mimo que provoca el sobresalto de los viandantes con un pito y que convoca, a una distancia estratégica, a un nutrido público que se ríe de los incautos. También convocan a un buen número de gente los músicos de cuerdas, más casi siempre que las que congrega a su alrededor los acordeonistas que, sin embargo, reciben en sus platillos un número considerable de monedas tiradas con descuido. Hay algún mendigo en los soportales de los bancos. Aparece y desaparece, quizá invitado por la policía local que pasea en pareja a determinar obras. Una patrulla de la policía secreta deambula, sobre todo cuando algún ciudadano requiere de la presencia de la policía. Los barrenderos de LIPASAM hacen su trabajo para mantener la calle limpia. Sus compatriotas son los que más ensucian, reconocen ellos, no así el turista.

No hay cultura del escaparate en la Avenida, aunque también son escasas las tiendas. El ritmo del andar es de paseo, sostenido, generalmente más veloz que el del turista y menos que el del personal ejecutivo. En las calles comerciales hay transiciones, cambios de ritmo según los escaparates o las temáticas de las tiendas. En la Avenida no. Los compradores parecen conocer su destino y, caso de entrar en alguna tienda de la Avenida, en un gran porcentaje lo tenían previsto o entraba en sus cálculos. Éste último es el caso de las tiendas de souvenirs, pero también el exclusivo establecimiento de Pilar Burgos o la FNAC que es un gran atrayente, de jóvenes, sobre todo.

Contemplar a los viandantes desde los locales es una de las cosas a las que se viene a la Avenida. Todos los establecimientos de hostelería tienen grandes ventanales transparentes a la calle. Las mesas que están junto a ellos son las más disputadas, incluso en El Horno de San Buenaventura. Hay quien demora el café o lo que esté consumiendo con vistas a prolongar un rato, en el que a la vez que se charla, se palpa el ambiente callejero, se comentan tales o cuales vestidos que portan los transeúntes, sobre todo si es de algún conocido. El que viene al local individualmente, para un consumo rápido, pocas veces se sienta en los lugares más cercanos al ventanal, aunque esté libre. Se queda en la barra, algunas veces. Son sobre todos grupos los que colman esos espacios.



Ilustración 31. Escaparates del Horno de San Buenaventura y del Café de Indias.

En el momento de mayor presión demográfica sobre la Avenida es cuando los paseantes suelen empezar a retirarse. Se les reconoce por su andar tranquilo, por sus pausas relajadas en mitad de la calle, por ir fumando o con las manos atrás, el periódico bajo el brazo.

Han pasado de largo las 11:30 y los regueros de gente se confunden sin que domine ninguna dirección en ninguna de las dos orillas, salvedad hecha sobre lo dicho en cuanto a la sombra. No solo turistas, también paseantes contemplan los monumentos y descubren edificios con los que durante años habían estado conviviendo,

pero que ahora aparecen majestuosos, sin árboles que los escondan. Acaso la relativa ausencia de comercio, hace fijar la mirada en las fachadas de los monumentos. Incluso los ciclistas o los usuarios del tranvía viajan a veces con la mirada puesta en los diferentes edificios. Algunos pasan por allí con frecuencia, nos confiesan, pero no dejan de admirar “lo mejor de su ciudad”.



Ilustración 32. Paseantes por la Avenida.

Los coches de caballos que se habían apostado junto al Archivo de Indias han ido encontrado clientes a los que pasear por la Plaza de España y todavía no han vuelto. No todos han tenido suerte porque el servicio es caro y, a veces, llega el calor demasiado pronto. Los taxis cruzan la Avenida por Alemanes y dejan a sus clientes en las intersecciones o las cercanías de Correos si vienen por el Paseo de Colón. A pesar de que hay semáforos, el peatón cruza sin escrúpulo delante del coche y el coche acepta la lógica de que en ese concreto espacio él es pagano de la servidumbre de esperar. Longitudinalmente sólo cruzan la Avenida los coches de los concejales, los de servicios de limpieza o reparación urbanística,

los de policía y los de las novias que se casan en la Parroquia del Sagrario en fin de semana.

Pasan algunos minutos de la una de la tarde. Las personas que iban con bolsos en dirección al centro pasan ahora con bolsas de papel o plástico de vuelta hacia el Prado de San Sebastián. Los últimos grupos de turistas comienzan a retirarse en unidades compactas que siguen un paraguas, una bandera o un papel puesto en alto. Cuando son las dos de la tarde, el bar Los 100 Montaitos está lleno y la gente se toma la cerveza y el mini bocadillo en la calle (por 2 euros). Hay personal laboral pero también comprador que viene de vuelta. Muchos de los trabajadores de la zona ponen rumbo a otras zonas de la ciudad, por ejemplo la Alfalfa, pero los que se quedan en la Avenida o los vecinos que vienen ex profeso, guardan como secreto que en El Horno, en la parte de arriba, ponen platos combinados completísimos, servido por camareros, a buena temperatura y precio asequible. También Rodilla vende una comida ligera que tiene bastante éxito entre un público más joven y algunas cafeterías adaptan sus productos al condumio del mediodía, aunque sin masificaciones.

El tránsito de peatones ha aflojado y el de las bicicletas aprieta en oleada y después desaparece. Hasta las cuatro de la tarde (cinco y media si es verano) no se reactivan los procesos que serán muy parecidos a los de la mañana con la diferencia de que las chaquetas no van a los bancos sino a las notarías y que la media de edad ha bajado en unos veinte años. En las horas de la siesta sólo las cafeterías y la FNAC engullen público.

El público vespertino es más joven, pero por adición, no por sustitución. Es decir, además de las franjas de edad aludidas, aparecen los jóvenes. También por la tarde, se

concentran artistas variados, pudiendo encontrar varios mimos en una misma acera así como una polifonía de instrumentos que nunca llegan a solaparse. El paseo es escaso, hasta que no refresca un poco. Se adapta, y mucho, a la estación del año, aprovechando las horas cálidas (ni frías ni excesivamente calurosas). Porque, en los meses de junio a septiembre, soportar el sol en una Avenida casi sin sombras es cosa heroica. Solo algunos turistas parecen a veces sorprendentemente despreocupados. Igual sucede con la lluvia pues no hay soporales que resguarden al peatón y con las primeras gotas hay desbandada hacia las marquesinas del tranvía o los establecimientos que estén abiertos.

A las diez de la noche, poco más o menos, las últimas bolsas vienen de vuelta y la Avenida empieza a aspirar silencio y expirar el ruido del tranvía. De madrugada, los chorros de agua de los furgones limpian la vía. Los últimos en cerrar son los establecimientos que sirven comida como ¡Va por ti Montoya!, Los 100 Montaitos o Rodilla. Pero a las doce sus máquinas callan y sus luces se apagan. Después siempre habrá algún transeúnte que viva por el entorno que pase con paso prieto porque la luz no da mucha sensación de seguridad o que se monte en el tranvía durante unos cientos de metros porque seguirá pasando hasta las dos de la mañana. Tras el tranvía vendrán las máquinas de agua de LIPAS-SAM a limpiar los restos de la estancia humana en la Avenida.

Los fines de semana tienen algunas peculiaridades. Para empezar, roza la Avenida la concentración de jóvenes que quedan en la Puerta Jerez una vez ha anochecido, con el objeto de dar por inaugurada su sesión de ocio nocturno. También alberga el paso de grupos que van o vienen del centro a cualquier hora, pero no es ella

protagonista de casi ninguno de sus actos, salvo algún grito o pequeña gamberrada. Los sábados por la tarde nos sería muy difícil precisar qué cantidad de personas van de compras y cuántas de solaz por ser el sábado un día libre en muchas profesiones. En cualquier caso es éste, el sábado, un día marcado por los pasacalles que anuncian eventos, el tránsito hacia alguna exposición de la Plaza Nueva, hacia el teatro Lope de Vega (en sentido contrario de la marcha) y las bodas, que se celebran en varias sesiones con todo lucimiento de las novias y gran disfrute y fotografías de los forasteros. Quizá no se celebren más bodas que antes, pero son más manifiestas y públicas, incluso lucidas porque el coche puede estar estacionado junto a la iglesia para recoger a la novia sin molestias de autobús o tráfico. Los invitados pueden rodear a los contrayentes para arrojarles arroz, pétalos de rosas o pompas de jabón.



Ilustración 33. Pasacalles en la Avenida.



Ilustración 34.
Pareja de paseo
con sus hijos.

El paseo es una de las principales actividades que tienen lugar en la Avenida, especialmente el domingo y cualquier día festivo, tanto por la mañana como por la tarde, dependiendo de la temperatura. Hay muchos usos posibles de la calle, hacia la Puerta Jerez, hacia la Plaza Nueva, en uno y otro caso, en bastantes ocasiones, acompañados/acompañando a bebés e infantes.

El recorrido calle arriba, calle abajo es repetido varias veces por algunas familias. Hay una modalidad de paseo en etapas: desayuno, misa en la catedral, paseo por Sierpes, tapa y vuelta por el mismo sitio. Este uso es más reconocible en los vecinos del casco antiguo y el Arenal. El día festivo en que la calle tiene más trasiego (exceptuando algunas celebraciones de índole ritual que discurren organizadamente por la Avenida), es el de San Fernando pues desde temprano las familias se acercan a ver el cuerpo incorrupto del Rey.

Semana Santa, Corpus Christi y procesión de la Virgen de los Reyes son los momentos grandes de la Avenida. Dichas fiestas religiosas no solo se manifiestan y celebran en la calle sino que sus momentos más relevantes transcurren precisamente por la primera sección de la Avenida. Todo el espacio está ocupado por público (con

sillas alquiladas en el caso de la Semana Santa) que se mueve en masa y que contempla el discurrir de las procesiones. En algunas ocasiones se esperan horas para ver el acontecer y se paga una buena cantidad para alquilar las codiciadas sillas. No obstante, el uso en estas festividades es sustancialmente idéntico a la Avenida sin peatonalizar, motivo por el cual no parece pertinente ahondar en ello.



Ilustración 35. Procesión del Corpus en Sevilla. Fuente: <http://pv2pcg.blu.livefilestore.com/>.

7.3. La plaza del Carbón

A las 7 de la mañana apenas hay *tradentes* que crucen ese espacio diáfano que cubre las antiguas plazoletas. Todos los establecimientos están cerrados, excepto el Café Madrid que acaba de abrir, lo que indica que el tránsito a estas horas es mínimo. Sólo algún barrendero, que inicia su labor con dirección a la plaza de la Constitución, aparece en el encuadre. Se ha de esperar algunos minutos, para que algún peatón procedente de la calle Larios atraviese calle Granada, se adentre en calle Calderería y se dirija presumiblemente hacia su

lugar de trabajo. El poco flujo que llega depende del ritmo que exista en calle Larios y éste aún es lánguido, en todo caso circunscrito a los *tradentes*.

A las 10h es cuando comienza cierto flujo peatonal, momento en que abre la heladería Osos Polares y algunos *tradentes* bajan desde la plaza de la Merced en dirección calle Granada. Sin embargo no será hasta las 10:30h, una vez que los establecimientos hayan abierto de cara al público, cuando se aprecie la constitución de un paisaje urbano mucho más acorde con el que permanecerá hasta bien entrada la tarde-noche, ya que hay que sumar a la presencia de esos locales y a sus empelados la de los dos puestos de vendedores de la ONCE: uno en la esquina de la plaza con Sánchez Pastor y otro entre la plaza y calle Calderería, al lado de uno de los ventanales del Café Madrid. Ellos nos indican el aumento de transeúntes y residentes y, por ende, la posibilidad de hacer negocio. Un flujo que procede fundamentalmente de sur-norte, desde calle Larios. Al llegar a la plaza del Carbón una de sus *lenguas* se desplazará por Calderería mientras la otra la atravesará en dirección calle Granada. Este flujo peatonal, acompañado más tarde sobre todo por turistas y compradores de mediana edad y jóvenes, se verá completado con otro a la inversa procedente de la plaza Uncibay y de calle Calderería que tomará la curva de la plaza hasta alcanzar calle Granada con la plaza de la Constitución, en una doble circulación casi mecánica que se articula o acomoda gracias a la “sucesión de arreglos de visibilidad completamente ritualizados”, de la que nos habla Erving Goffman, y que se caracteriza por una circulación rápida y de contactos bajos.

Otros grupos de usuarios son los repartidores de prensa gratuita, cuya presencia se produce desde las 8:30h hasta las 11h, y los reponedores de productos que suelen apare-

cer a partir de las 10:30h hasta las 14h, y que lo hacen bien a pie tirando de una carretilla o bien con pequeñas furgonetas de reparto. Hay también un vendedor de almendras. Las patrullas de policía incrementan su presencia desde las 11h, llegando incluso a aparcar en el espacio entre la Multiópticas y la calle Sánchez Pastor (donde también se ubica el vendedor de almendras) o en el primer tramo de calle Calderería, entrando desde la plaza del Carbón.

Es a partir de las 12h cuando aumenta la presencia de turistas. Algunos sólo pasan por la plaza (la mayoría con dirección al Museo Picasso o a la plaza de la Merced), mientras otros se detienen en la heladería Osos Polares. Este incremento de transeúntes ociosos es aprovechado sobre todo por músicos callejeros, quienes en su recorrido por la plaza de la Merced, plaza Uncibay, calle Granada, se detienen primero en la plaza del Carbón, para bajar a calle Larios y aledaños o para subir hasta la plaza de la Merced. Aproximadamente cada media hora aparece algún músico que permanecerá tocando unos minutos.

Sobre las 13h aún se mantiene el flujo, a pesar del calor estival que se deja sentir más, por ejemplo, que en calle Larios. Primero porque no sopla ninguna brisa que refrigere el ambiente. Y segundo por la escasez de cubiertas que protejan del sol a los transeúntes, lo que ocasiona que los diferentes usuarios busquen en su tránsito las líneas de fachadas: la más al norte porque ofrece sombra y la del sur por el toldo de algunos de sus establecimientos. Algunos se detienen en las fuentes sentándose durante unos minutos con el objeto de refrescarse, o se sientan en la terraza de la heladería, donde las sombrillas y las palmeras proyectan algo de sombra.

Una hora más tarde, sobre las 14:30h, el flujo peatonal y la actividad se ralentizan. Han cerrado locales como la

Bottega Verde y calzados Alas. Los desplazamientos, en esta ocasión, lo hacen peatones que bajan o suben tras la pausa en su jornada laboral y turistas que aún permanecen en el centro histórico. Ahora la actividad se concentra en el interior del Café Madrid y en la terraza del restaurante Mariano, el cual abre muy temprano a consecuencia de que la mayoría de sus clientes son extranjeros, lo que conlleva asimismo que a partir de las 16h se vacíe.

Habrà que esperar dos horas más tarde para que reaparezcan los vendedores de la ONCE, lo que indica que la actividad en la calle comienza a alcanzar cierto dinamismo. De nuevo se ocupa parte de la terraza de la heladería, más tarde se incrementa el flujo peatonal desde calle Larios en dirección calle Granada, en particular de mujeres con carritos de niños y grupos de quinceañeros. También aparecen los coches de reparto y de recogida de basura.

Éste es el ritmo de la calle en un intervalo temporal que transcurre desde las 18h hasta las 20:30h, momento del cierre de algunos de los locales y establecimientos de la plaza. Con ello descende la presencia de transeúntes y otros usuarios, se recogen las actividades “obligadas” y aumentan las “opcionales”, las cuales se localizarán fundamentalmente en tres puntos espaciales: en la terraza de la heladería, en las tres fuentes, en los cruces de la plaza del Carbón con Calderería y el de la plaza del Siglo con las calles Granada y Molina Larios.

Con la puesta del sol se produce una ruptura, un giro en el funcionamiento de este espacio debido al encendido (sobre las 21:15h.) de las bombillas del pavimento. Esta nueva iluminación dota de un ambiente más íntimo y reposado a la plaza que cuando domina lo comercial. Es a partir de entonces hasta las 24h., el intervalo en el que

la plaza del Carbón recoge el testigo vital de calle Larios, ya que la concentración social en un espacio mucho más reducido que la de esta última le proporciona un mayor dinamismo, sobre todo gracias a las terrazas del restaurante Mariano y de la heladería Osos Polares. Esta dinámica atrae tanto a músicos como a algún transeúnte que se detiene a descansar en las fuentes. Será a medianoche, entre las 24h y la 1h de la madrugada, con el cierre de los establecimientos, cuando decaiga definitivamente la ocupación del espacio hasta las 7h de la mañana cuando de nuevo el Café Madrid abra sus puertas.

El ambiente entre íntimo y vitalista que adquiere la plaza del Carbón a partir de las 21h., se ve potenciado durante las noches de los jueves, viernes y sábados. La calle Larios funciona de corredor por el que se desplazan grupos de jóvenes en dirección a la zona de movida juvenil, en el que uno de sus enclaves predilectos es la zona que pivota en torno a la plaza Mitjana (plaza próxima a la plaza del Carbón). Ésta última se verá influida por la cercanía de ese itinerario del ocio. Mucho de los grupos de jóvenes se detienen en este espacio antes de decidir qué dirección tomar. Las fuentes y los cruces se vuelven en espacio de espera, relax y bullicio a los que se une la terraza de la heladería. Tanto es así que los locales nocturnos han observado la importancia que adquieren estos puntos de encuentro efímeros, localizando en los cruces de calle Granada con Ángel, Calderería con Capitán y la plaza del Siglo, desde las 21:30 a las 2h sus “relaciones públicas”, cuya tarea consiste en atraer clientes a sus establecimientos.

La evolución de este espacio ha sido notoria, puesto que hasta su actual remodelación era, a tenor de los recuerdos de nuestros informantes, un lugar de paso que comunicaba la plaza de la Constitución con la plaza de la

Merced; un lugar de espera gracias a la parada de taxi y un punto de carga y descarga. Ahora se ha convertido en un espacio sin una definición clara en la que la fusión de las tres plazas ha originado una trama un tanto heterodoxa con una mayor presencia de usuarios que con anterioridad, aunque sin alcanzar una gran variedad de “actividades sociales”. De hecho las que se producen corresponden a la categoría de “plaza programada”.

Deteniéndonos en este último aspecto, y al igual que en calle Larios, las tres grandes acciones simbólicas citadinas (Semana Santa, Corpus Christi y Feria de Agosto) también afectan a este espacio, reorganizándolo espacial y socialmente. En relación a la primera, la Semana Santa, este lugar conserva ese carácter de límite, de umbral entre el espacio más prestigioso y aquel otro que correspondía a una trama más popular. Uno de nuestros informantes nos recordaba cómo muchas de las procesiones circulaban por este tramo como el último en su recorrido, indicando y delimitando a su vez la parte excelsa de la ciudad vieja de la que no lo era, lo que se solapaba con la trama comercial más importante. En cualquier caso, durante esta semana el ritmo de la calle se ve interrumpido por la presencia de las hermandades. Trabajadores del Ayuntamiento colocan vallas que señalizan el recorrido oficial que unirá la plaza de la Constitución con calle Molina Larios, agrupando a los espectadores a un lado y a otro del espacio, así como a los nuevos puestos de ventas de alimentos y golosinas, o directamente expulsando a los más improvisados y ocultos, como son los dedicados a la venta de limones⁴³ y de figuras de palma.

43 De tipo “cascaruos” (menos ácidos y con más corteza) y que se consumen en gajos y espolvoreados con bicarbonato. Se venden tradicionalmente durante la Semana Santa en puestos

Ilustración
36. Distintas
celebraciones en la
plaza del Carbón:
bandas musicales,
Feria de Málaga y
Corpus Christi.



Otra de las acciones simbólicas que revierten en cierto modo la dinámica del espacio es el Corpus Christi. En especial cabe reseñar la colocación de dos pequeños altares: uno delante y próximo a las tres fuentes, y otro al tomar calle Granada en dirección a la plaza de la Constitución. Durante esas dos noches y días, grupos de personas se quedan velando los altares. Sin embargo su efecto, además del que es generado por la presencia de esta arquitectura efímera, no es especialmente relevante. Mucho más incidencia tendrá la Feria a lo largo del día hasta las 19h, pues desde las 11h de la mañana ese espacio se convierte en un lugar ideal para la práctica del comensalismo colectivo. Un conglomerado de jóvenes beben en torno a las fuentes o próximo a la heladería Osos Polares a los que desde una barra montada *ad hoc* se les venden bebidas. Aumenta notablemente la presencia de transeúntes que es aprovechada por alguna “estatua-humana” (hasta entonces ausente) que, colocándose en el cruce entre la plaza del Carbón y calle Calderería, trata de llamar la atención del público.

provisionales donde, además de los limones, se ofrecen agua embotellada y otros productos.

Otro acto que se llevó a cabo durante el período de observación, y que de algún modo trató de activar en este espacio actividades de tipo “social”, fue la organización por el Ayuntamiento de un concierto de bandas de música juvenil, un sábado de mayo. Constituyó un acontecimiento que tampoco supuso una ruptura significativa más allá de los efectos del ritmo de la calle durante aquella mañana y que supuso el encorsetamiento de los flujos peatonales a los costados del espacio.

Los bancos

Las tres fuentes localizadas en el eje central de la plaza del Carbón, ligeramente inclinado hacia su costado noreste, se convierten, junto a las terrazas de los locales, en los mejores dispositivos para sentarse. Sin embargo su aprovechamiento es discriminado. No tanto por el tipo de usuario que lo utiliza, ya que hacen uso de ellas jóvenes, jubilados, adultos con niños, turistas, etc., sino más bien por sus formas y su localización. De este modo, al estar ubicadas en un lugar no provisto de sombra, desde las 11h hasta las 19h aproximadamente, permanecen a pleno sol, lo que motiva que no se usen cuando el calor aprieta. Quienes las utilizan perduran durante una media de 5 minutos, tiempo que se pro-

longa a primeras horas de la mañana, desde las 10:30h a 12h, o de la tarde, una vez que les da la sombra. Los principales usuarios que hemos podido contabilizar son turistas, los cuales deciden descansar en la peana y refrescarse con el agua, así como padres y madres que pasean con sus niños. Ese lugar se convierte, entonces, en un espacio idóneo para descansar durante unos pocos minutos⁴⁴. Con el mismo objetivo la usan, asimismo, algunos trabajadores tanto de empresas municipales como de las obras de algunos establecimientos en reformas cercanos.

Este tipo de uso también aparece a partir de las 19h hasta las 21:30h, aunque, junto a padres con niños y turistas, hacen acto de presencia parejas y grupos de jóvenes cuya edad aumenta a medida que va avanzando la tarde. Sin embargo, lo común a todos ellos es el tiempo de estancia, que sigue oscilando desde los 5 a los 10 minutos. No se trata, pues, de un uso intensivo; no hay reapropiación del espacio por un grupo determinado ni el establecimiento de nudos de sociabilidad densos. Las actividades que allí se producen, en líneas generales, se refieren a las de tipo “opcional” tales como mirar, hablar, refrescarse y, a veces, comer algo ligero (un helado, una fruta). Las limitaciones son grandes: las condiciones climáticas (el sol en los días estivales); la naturaleza del propio objeto (hablamos de la peana de unas fuentes muy visibles en un espacio cuya función, a priori, es la de conexión entre un espacio y otro, por lo que no se contempla como un lugar de estancia); y, sobre todo, la incomodidad de un espacio no diseñado para sentarse, ya que carece de respaldo, su anchura

no permite un uso más desenfadado —como tumbarse o recostarse—, así como en algunos instantes el agua puede salpicar a los usuarios. Por tanto, más que una convivencia intergrupala lo que se produce es una leve co-presencia no focalizada y un cierto relevo del uso entre los grupos, sobre todo las noches de los jueves, viernes y sábados, cuando las fuentes son relativamente tomadas por cuadrillas de jóvenes.

Junto a las peanas de las fuentes, hay que citar otros dispositivos recreados por los propios usuarios. Nos referimos a los basamentos de dos de los establecimientos que se encuentran en la plaza. Uno es el de la tienda COVAP, en la antigua plaza del Cardenal Spínola, enfrente de la calle Granada. Su uso no es muy intenso ni prolongado. La mayoría de las veces son jóvenes que esperan a algún conocido o descansan durante unos minutos.

El segundo, que se nos presenta mucho más inusual, es el basamento del cajero automático de la sucursal de Cajasol. Su forma hace que sea utilizado bien por algún joven que habla por teléfono o consume algún helado, bien por niños a modo de atracción urbana. El tiempo de la estancia es mínimo. Por tanto, no se puede decir que ambos se hayan convertido en referentes espaciales para los usuarios en comparación a las “bolas” de calle Larios o los bolardos y barandilla en la plaza de la Constitución, que sí lo son.

La sociabilidad que genera la plaza del Carbón se debe más bien a determinados elementos exógenos (terrazas y la presencia de *estables*, como el puesto de la ONCE) y a su naturaleza de cruce de caminos, lo que genera un tipo de contacto —de pie— entre conocidos, en detrimento de la estancia prolongada.

44 A modo de ejemplo contabilizamos una media de 25 de usuarios con un consumo de 2'30 minutos, en un intervalo de 11h a las 13:25h.



Ilustración 37.
Fachadas y peanas
como asientos en la
plaza del Carbón.

Las terrazas

En relación a la plaza del Carbón son dos las terrazas que cada día son instaladas en el espacio público. Una de ellas perteneciente a la heladería Osos Polares, compuesta por ocho mesas que ocupan su fachada y la extensión del pavimento de color gris; y la segunda del restaurante Mariano, con 18 mesas que se extienden a lo largo de lo que en su día fue ese recodo en el que se situaban una fuente, algunos árboles y bancos. Se trata de una terraza protegida por unos cordones cuya extensión coincide también con el cambio del pavimento.

Ambas se nos presentan muy diferentes. No sólo porque la primera es colocada a primera hora de la mañana, a partir de las 10h, mientras la segunda lo hace a las 11:30h, sino también por sus usuarios, circunstancia que está condicionada por el tipo de servicio que ofrecen y por el precio de sus productos.

En la primera se puede desayunar, almorzar (sándwiches), merendar y tomar una copa. Todo ello a un precio módico (un café a un euro). Esto, junto a su estética juvenil e informal, da lugar a que desde las 11h hasta las 14h y desde las 18h hasta las 23h se den cita clientes tanto autóctonos como foráneos, familias como jóvenes.

Con respecto al restaurante Mariano, su formalismo y su precio incide en que el público sea en su mayoría turistas de mediana edad (al menos lo que utilizan la terraza), tanto en la hora del almuerzo (horario continental, de las 13h a 15:30h) como por la tarde-noche (20:30h-23h). Es en este intervalo cuando, por comparación a calle Larios y otros lugares próximos, adquiere un mayor dinamismo. Se trata de un establecimiento que se ha convertido en un referente de la restauración de calidad. No en vano, a los huéspedes más selectos se les suelen invitar a almorzar o cenar allí, como sucedió con algunos actores que acudieron al Festival de Cine Español de Málaga. Su carta, pero también, su ubicación en un espacio recién remodelado sin presencia

Ilustración 38. En primer plano la terraza de Osos Polares, al fondo la del Restaurante Mariano.



de vehículos, íntimo y tranquilo, contribuyen a su atractivo, que le confieren un significado de exclusividad.

7.4. La plaza de la Alfalfa

La plaza de la Alfalfa es despertada por sus bares antes de las ocho de la mañana. En estos pequeños locales existe un ambiente de gran cordialidad. Los camareros saben el nombre de los clientes y hablan con ellos de lo que les acontece, del último partido perdido por su equipo o el nuevo suspenso de su hija. Desde las 8:00 y hasta las 10:00 hay hombres y mujeres desayunando. Entre ellos hay cuellos azules y cuellos blancos conviviendo con los turistas que están alojados en hoteles cercanos y quieren aprovechar bien la mañana. La clientela no solo es fiel al establecimiento sino a su posición dentro del bar, ocupando siempre el mismo lugar en la barra o en los veladores salvo caso de intenso frío. Algunos grupos de vecinos desayunan juntos y otro tanto ocurre con compañeros de trabajo, tanto hombres como mujeres. En estos últimos casos, los desayunos se alargan (en torno a la media hora), más que los que realizan las personas solas, que no pasan de los diez minutos.

Es la hora en que chicas y chicos vestidos de uniforme cruzan la plaza por el centro hacia San Isidoro o hacia El Salvador en busca de sus institutos y las madres y algunos padres llevan a los niños al colegio. Una mayoría de ellas volverán en una o dos horas con bolsas de la compra de un supermercado que está en la calle Alfalfa. Tanto para ir como para volver utilizan un paso firme y rápido.

Los turistas que han desayunado abandonan los locales buscando el centro histórico pero sin prestar atención a la plaza. Antes bien atienden el mapa que llevan abierto entre las manos. De vez en cuando se paran tras el

kiosco de las flores y le dan la vuelta para ver el género, tras lo cual se pierden por las calles. Los comercios han empezado a abrir. El kiosco de prensa ya estaba abierto antes y reparte los titulares del día con constancia, hasta que le dan un respiro a las 11:00, momento que el quiosquero aprovecha para salir a charlar por la puerta de atrás que da a la plaza, donde a veces se organiza una pequeña tertulia. A los dos kioscos les han propuesto los vecinos y la Gerencia de Urbanismo que le den la vuelta a sus negocios, pero ellos se resisten alegando que la gente sigue pasando por la acera y que así, si tienen que salir, pueden vigilarle el local.

El resto de negocios abre sus puertas antes de las 10:00 y comienza la actividad con un buen ritmo de entradas y salidas de los locales. Fue difícil mantener una conversación con los propietarios que no se interrumpiese cada dos minutos. La confianza y familiaridad con el cliente no es la misma que en el bar, pero no dejan de producirse indicios significativos como llamar a la gente por su nombre o tener los encargos ya listos. Hay trasiego de bolsas pero son de supermercado con productos frescos cargadas, las más por personas mayores. Otro tráfico es el de personas mayores en sillas de ruedas y madres con bebés que pasean en torno a las 11:00. Mayoritariamente pasan tranquilos, pero en ocasiones se sientan en los bancos junto a las jardineras, especialmente si son abuelas y llevan un carro. Les dan el relevo a hombres de edad avanzada que estaban sentados leyendo el periódico o simplemente mirando a su alrededor, para lo cual han de competir en ocasiones por el mejor sitio con hombres adultos con cierto aspecto de abandono que permanecen allí más de una hora. Los alrededores de los bancos están llenos de cáscaras de pipas y envoltorios de chucherías, rastros de las estancias del día anterior.

Hasta ese momento la plaza ha tenido un tráfico de personas muy moderado aunque de origen muy variado: la calle San Juan y Odreros aportan más o menos el mismo número de viandantes y ciclistas, que no son muy numerosos. Ahora el flujo proviene de la calle Alfalfa y va con cierta rapidez hacia la Plaza del Pan. Los columpios del parque infantil están ocupados por niños y niñas de extranjeros que paran para beber agua, presumiblemente después de ver la Casa de Pilatos. Dichos columpios son compartidos con algún niño pequeño, de aspecto nativo, que viene con su madre.

Los bares pierden algo de clientela pero no quedan nunca vacíos. En este momento varios hombres solos están sentados en los veladores o hablando por el móvil. Hay también algunas parejas de hombres y de mujeres que charlan con tranquilidad pero todos se marchan pronto. Son casi las doce y los comercios han llegado a su punto máximo de ventas, de entradas y salidas en los locales. Por momentos, la farmacia y la carnicería no pueden albergar más gente en su interior y los clientes tienen que esperar fuera donde se llega a entablar conversación.

Enfrente de nosotros, que estamos sentados en los bancos, personas extranjeras solas utilizan la cabina para llamar por teléfono durante un buen rato. Otras personas autóctonas utilizan su móvil y socializan la comunicación hablando alto, mirando hacia arriba y apretando el paso. Parece haber una relación entre hablar por el móvil y andar rápido o detenerse en seco y moverse de un sitio a otro. Según nuestras observaciones, hay hasta cuatro maneras de transitar por la plaza: rápido y concentrado de personas que parecen ir a hacer una gestión, trabajar, que hablan por el móvil o llevan a los niños al colegio; lento y despistado de los turistas; inter-

mitente de los clientes de los establecimientos; paseo sosegado de madres y padres con bebés o abuelos y abuelas. Pero son raras las miradas por encima de la altura de los ojos, que contemplan el paisaje urbano, las arquitecturas, los edificios, la arboleda que arroja, por cierto, bastante sombra. Cada persona sabe decir cómo son las nuevas farolas, porque por lo general les disgustan, y qué colores tienen los juegos infantiles, pero no recuerdan, aunque hayan pasado cientos de veces por allí, el color de las fachadas de los edificios. Todo lo más caen en la cuenta del cartel de Zapatos Mayo.

Algo más allá de las 12h., empiezan a desaparecer las madres y los carritos, también los niños y los adultos. Los bancos quedan unos minutos sin dueño. El público empieza a detraerse de hacer compras. Hay unos instantes de quietud en la plaza que se rompe con el paso de alguna bicicleta o algún peatón y, por supuesto, con el ruido de los coches que pasan por sus alledaños. A la una de la tarde la Alfalfa vuelve a animarse. Hasta las 14:00 las terrazas de los bares se llenarán con gente que toma una cerveza o un refresco y, en algún caso, un pequeño condumio, una *tapita*, que empiezan por tomar los estudiantes dejando las carpetas y carteras sobre la mesa y recostándose en las sillas o las personas que vuelven de sus compras. Los bancos, por su parte, acogerán a otras personas, en su mayoría mujeres, que también llegan desde el centro en dirección Puerta de Carmona con bolsas de tiendas de ropa o grandes almacenes.

A lo largo de la mañana han desfilado músicos callejeros frente a los distintos veladores de los bares: un hombre con un órgano, incluso un cantaor de flamenco. Ambos se paran poco en expresar su arte y en pedir por las

mesas. A esta hora hay un guitarrista en el bar Manolo que sí se expresa más en el toque. A los quince minutos, un saxofonista muestra sus habilidades frente al público de los bares, nunca hacia la gente que está sentada en los bancos. Tras las jardineras colindantes con Persianas Alfalfa, hay un hombre de largas y desaseadas barbas, bolsas con ropa y aspecto desaliñado que se está abriendo una lata de comida aprovechando la sombra de los árboles.

La plaza es una mezcla de gente. Hay mujeres mayores, jóvenes estudiantes, enchaquetados, personas que vuelven de sus compras. 10 minutos antes de las 15:00, la Alfalfa empieza a desalojarse y los camareros preparan las mesas para el café. Solo a las cinco de la tarde se puebla de nuevo la plaza. La mezcla es básica para comprender qué está sucediendo. Hasta las siete de la tarde, bajarán las madres y padres con los niños para que colapsen los juegos infantiles, mientras los adultos toman algo en Casa Ricardo o se reúnen en grupo para charlar y, ahora sí, comer pipas y administrar la merienda de bocadillo y zumo a sus hijos. También hay quien cruza la plaza en dirección al centro, pero ello no es óbice para que algunos saluden a los camareros, o al niño de la vecina, que corretea sobre el pavimento



Ilustración 39.
Ejemplo de
ocupación de los
bancos de la Alfalfa.

Ilustración 40.
Terraza en la
Alfalfa.



con libertad. Hay contrastes: algunas cabezas llenas de raftas y ropa *grunge* haciendo tertulia o artesanía y los perros que acompañan a un par de ellos. También los turistas que pasan por la plaza con cierto despiste. Pero todo coexiste. Se convive.

Huele a café más que a cervecita, aunque hay de los dos. El comercio no tiene tanta afluencia como esta mañana pero conserva un goteo espaciado. El kiosquero de prensa lleva todo el día repartiendo saludos y devolviendo algún comentario en tono jocoso que no llegamos a oír. El encargado de la limpieza pasa haciendo su trabajo por segunda vez en el día.

Poco a poco se empieza a hacer de noche y las familias y los niños se retiran de la escena. Entre varias mujeres se despiden “hasta mañana” y arrastran a sus hijos que no se quieren ir. Los comercios cierran cuando aún queda un poco de luz. Siempre hay un rezagado de última hora que pospone en unos minutos el portazo o la caída

de la cortina metálica. En este punto coinciden, aunque más los viernes por la tarde-noche, dos grupos de edades cercanas pero estéticas y quizá modos de vida muy distantes: los supervivientes de los valores hippies frente a los profesionales liberales que se toman algo en grupo antes de marcharse a casa.

Las luces de la plaza se han encendido. Son claras y rotundas, que permiten ver toda la plaza hasta la altura del primer piso, a partir del cual se hace la oscuridad. Es diferente a la iluminación de la Alcaicería. Transmite menos romanticismo, menos sensación de ciudad vieja o del tránsito de personajes de novela picaresca, pero mucha más seguridad. Aunque ahora está muy animada, conforme vayan pasando las siguientes dos o tres horas, la plaza se irá vaciando y silenciando; los bares irán expulsando a los clientes a base de limpiar y recoger hasta el día siguiente. Entre el jueves y el domingo, la gente joven se traslada a los bares de *marcha* que están por el barrio, por ejemplo, en la calle Pérez Galdós. Este desplazamiento rasga, de cuando en cuando, la tranquilidad de la plaza con las manifestaciones etílicas de alegría de los grupos de chicos y chicas que van o vienen, pero que no se quedan. Se habrá adentrado mucho la madrugada cuando el silencio sea total pero los vecinos lo tienen por bueno porque hasta no hace mucho allí mismo se concentraban los jóvenes para hacer botellón.

El domingo, y aún con algún bar cerrado, la Alfalfa se llena de vecinos que compran churros y toman café a partir de las 10:00. Una parte del público irá a misa a San Isidoro u otras iglesias del barrio, como el Salvador. Otra se marchará con el periódico a dar una vuelta o a su casa. Y todos serán sustituidos por una algarabía infantil. La mañana del domingo es enteramente fami-

liar. Habrá padres, madres, abuelos, abuelas, tíos, tías, padrinos y madrinas que acompañarán a los niños, los vigilarán desde los bares o jugarán con ellos. La plaza no parece recordar los días en que estaba ocupada por animales y vendedores de pájaros. Los domingos en la Alfalfa son, ya, otra cosa. Los vecinos no parecen echarlo en falta, pero sí lo lamentan algunos ciudadanos que residen en los barrios cercanos, y que acostumbraban a pasar allí con sus hijos algunas mañanas dominicales.

Los días más extra-ordinarios en la plaza concurren en Semana Santa, sobre todo cuando pasan las cofradías. En tales fechas hay instalado un punto fijo de cámaras de televisión para retransmitir las procesiones como momento de máximo espectáculo. El sitio donde se ubica la plataforma para estas retransmisiones no es gratuito: el parque infantil. Sobre sus colores chillones



Ilustración 41. Aspecto del juego infantil durante la Semana Santa.



Ilustración 42. Azulejo conmemorativo a un costalero fallecido en la Alfalfa. Fuente: <http://www.galeon.com/juliodominguez/2003/azaf.html>.

se construye una estructura metálica que los oculta por completo. A modo de caja, es recubierta por una tela que imita al terciopelo de color burdeos, típico de los actos cofrades.

El recogimiento del parque infantil es algo más que una cuestión de seguridad, es un título de posesión que quita la plaza a los vecinos y se la entrega a la ciudad para su fiesta mayor. Ahora, un rato antes de que pase la cofradía, gente que no es del barrio y tal vez ni siquiera de la ciudad toma posiciones para ver el trabajo de los costaleros, buscando la mejor perspectiva y la mejor esquina. Es posible que mucha de ella no pase jamás por la Alfalfa salvo en Semana Santa. Pero ese es su sitio preferido para ver, por ejemplo, la hermandad de la Redención, y ese metro cuadrado lo siente como suyo. Se apagan las luces y el silencio pasa a lomo de los costaleros. Después, atruenan los aplausos como pago por adelantado del lucimiento tan excepcional que le

va a tributar la cofradía. Se suceden las marchas, los aplausos, las mecidas, una coreografía que practican los costaleros justo en este punto de la ciudad donde, por lo que quiera que fuese, se tienen que *lucir* como en pocos otros sitios. También la Alfalfa tiene su héroe cofrade. No hace muchos años murió aquí un costalero de la hermandad de San Bernardo, un viernes santo, y así se ha hecho constar en un azulejo.

Tras la peatonalización: andar, estar, vivir y convivir

8. Tras la peatonalización: andar, estar, vivir y convivir

Hacemos aquí referencia a circunstancias que tienen que ver con ciertos usos cotidianos de los usuarios que directamente han sido afectados y alentados por la peatonalización. Con vistas a operativizar la exposición, hemos seleccionado ciertas prácticas significativas para cada ciudad, no porque no estén presentes en la otra, sino porque se dan allí de manera más evidente.

8.1. Málaga

Una de las acciones más obvias y usuales que permite cualquier espacio público es la de andar y caminar, un tipo de acción que, muy al contrario de lo que podría pensarse, ofrece información muy valiosa sobre cómo es utilizada y resemantizada una plaza o una calle. Sansot nos apunta la existencia de una especie de “huellas visibles”, de intrahistoria colectiva e inconsciente que, sin estar inscritas objetivamente en las paredes de esos trayectos, explican por qué y por quiénes son usadas las calles en determinados momentos, por qué de la existencia de ciertas circulaciones de sentidos predecibles. Del mismo modo, Eving Goffman (1974) dota a esas circulaciones de un sentido mucho más profundo del que puede aflorar a simple vista, puesto que para él el hecho de andar de forma colectiva es un fenómeno en el que

se pone en circulación convenciones (normas tácitas de comportamientos) ritualizadas en sus formas.

Las interpretaciones de sendos autores revelan, a nuestro entender, la importancia de estas microacciones que tienen lugar en el espacio urbano y que pocas veces, quizás por su levedad, son objeto de interés académico, menos aún son tomadas en cuenta para la planificación urbana. Y sin embargo la importancia del caminar es notable, pues constituye

Una práctica culturalmente metódica, una acción social, en el sentido más literal del término, puesto que necesita reafirmar constantemente la orientación hacia los demás y la incorporación de esa orientación a la conducta propia. Los canales por los que transcurren los viandantes, las vías de movimiento que suscitan en el espacio público, son fenómenos convencionalizados y sometidos a procedimientos y protocolos, asociados siempre a los principios de la percepción sensible que establecen un derecho de propiedad de esa vía, de la línea de locomoción proyectada (Delgado, 2007: 167).

En nuestra observación en los dos espacios analizados de Málaga hemos percibido como el acto de cruzar de un extremo a otro el espacio, el andar, el caminar, el transitar por un lugar, no se realiza del mismo modo. Pensamos que existen patrones de consumo peatonal que dependen de algunas variables. No anda igual el turista que el transeúnte nativo. Por tanto es necesario estable-

cer, en la medida de nuestras posibilidades, una tipología de usuarios peatonales con sus correspondientes patrones de consumo espacial. Optamos para ello por utilizar criterios de “visibilización” del usuario, que abarcan tres aspectos: rostros conocidos, vestimentas y comportamientos físicos. De esta manera un hombre o mujer con traje o/y maletín es clasificado como un *tradente*; otra persona, con vestido formal pero con bolsas de algún almacén o tienda es clasificado como un *transeúnte-comprador* (posiblemente autóctono); personas con ropa informal, pequeña mochila a la espalda y mapa en mano corresponden a *transeúntes-turistas*; ancianos, con vestimenta formal y tradicional, brazos hacia la espalda y cabeza mirando de vez en cuando hacia el pavimento, son *transeúntes-paseantes-autóctonos*. Portar un casco de moto, un maletín, una mochila a la espalda, ser una familia rubia, comunicarse en otra lengua que no sea la española, recrearse en el paisaje, recorrer a gran velocidad el trayecto, etc., son indicadores que permiten esbozar otros tipos de peatones. Resultante de la aplicación de ese criterio hemos obtenido cuatro grandes tipos de usuarios: *Tradentes*, *transeúntes-turistas*; *transeúntes-nativos* y *transeúntes-compradores*. Sin embargo no sólo hemos atendido a lo visual (rostro y vestimenta), también a los modos de consumo del espacio, conformados básicamente por cuatro aspectos: las formas que adquiere un trayecto para ir de “X” a “Y”; el espacio elegido para trazar ese trayecto; el *habitus corporal* que adopta el transeúnte en la realización de ese trayecto y, por último, el tiempo invertido.

Comenzando por el primer usuario-tipo, el *tradente*, éste consume el espacio a gran velocidad (aproximadamente 20 segundos menos en recorrer un espacio de 40 metros que otros tipos de usuarios). Suele caminar rígido, derecho, por una línea recta que sólo la cambia si ve que

algo obstruye su camino (sean otros transeúntes u otros objetos), alterna el espacio central con los carriles a sendos lados de calle Larios y si se encuentra en la plaza del Carbón (en dirección calle Granada-Calderería) recurre a ese trayecto conformado por la fachada del inmueble 21 de la calle Granada que recoge el flujo en ambos sentidos; si, al contrario, el *tradente* desea circular en dirección a la calle Granada, entonces recurre al espacio central de la plaza del Carbón, a pesar del sol. Este comportamiento es independiente de la edad o sexo.

El *transeúnte-turista*, tanto nacional como extranjero, en grupo o individual, es sin duda el tipo peatonal que invierte más tiempo en recorrer un mismo trayecto. Según nuestras observaciones puede invertir desde 40 segundos a dos minutos más que otros peatones. Suele optar por el espacio central, su trazado es irregular, pudiéndose detener a contemplar algún escaparate o cierta actuación en plena calle. Esto hace que su cuerpo al andar adopte una postura un tanto descoordinada: su cabeza suavemente gira a un lado y a otro para captar incidencias, mientras se desliza, cambiante, en cualquier dirección. Si los *tradentes* apenas se recrean en el paisaje urbano, estos sí lo hacen.

Los *transeúntes-nativos*, especialmente los de mayor edad, adoptan una posición intermedia, puesto que si bien sus trayectos son rectos, sus cabezas tienden a inclinarse hacia el pavimento, sus brazos son colocados en las espaldas o sujetando sus bastones, aunque también están ojo avizor para detenerse ante cualquier circunstancia. Invierten una cantidad de tiempo que puede oscilar entre 80 segundos y 2 minutos para un trayecto de 40 metros, tiempo que les permite disfrutar del ambiente, al que a veces parecen escudriñar en busca de detalles no apercibidos en otros paseos anteriores. En

este tipo habría que incluir a las madres con carritos de niños y a los discapacitados físicos, ya que adoptan un consumo parecido al de los primeros, y a peatones más jóvenes, aunque estos últimos suelen recorrer el mismo trayecto de una forma más rápida.

Finalmente los *transeúntes-compradores* (autóctonos) adoptan maneras y pautas del primer grupo y del segundo. Sus trayectos son lineales, aunque no tan rígidos como el de los *tradentes*, por lo que invierten más tiempo en recorrerlos. No se recrean tanto en el paisaje urbano como los *transeúntes-nativos o turistas*, ya que su atención se centra en los escaparates de los almacenes y tiendas, por lo que muchos de ellos optan por desplazarse por los carriles laterales, mucho más próximos a los negocios.

Estos cuatro grupos de peatones, como hemos podido observar, realizan acciones que hemos calificados de “actividades obligadas” y “opcionales”, consistentes en recorrer un trayecto para ir de un punto “X” a otro “Y”. Sin embargo en su ejecución nos encontramos diferencias bastante perceptibles. Si bien las calles y las plazas funcionan a modo de interconectores que posibilitan el transitar para dirigirse a una meta, a poco que estos espacios sean planificados de un modo más confortable y apacible, este acto se transforma en un andar, un desplazarse paso a paso, sin que el destino sea lo único relevante, lo que permite un consumo del espacio mucho más flexible, denso y plural.

Junto a ese flujo peatonal hay que mencionar otras actividades peatonales que también se producen en esos lugares. En especial deseamos resaltar dos de ellas: los saludos entre conocidos o amigos y las *pausas peatonales*. Ambas se desarrollan de pie, en mitad del

espacio público, son efímeras, espontáneas y, quizás por todo ello, no tienden a concentrarse en lugares determinados. Sin embargo, con respecto al saludo entre conocidos (en la mayoría de las ocasiones entre trabajadores, vecinos o transeúntes de la zona) tienden a producirse en el cruce de calles (caso paradigmático el recodo que conforma la plaza del Carbón en frente a la calle Calderería) y en los laterales de la mismas. Son encuentros fugaces, apenas duran un minuto o dos, pero regulares. Por ejemplo, a media mañana, en un tramo de la calle Larios, en el intervalo de una hora contabilizamos cuatro encuentros.

Complementando a éstos, tenemos los encuentros que se originan alrededor de algún vendedor (u otros *estables*), generando un tipo de interacción más prolongada que las anteriores. Cabe resaltar en especial los que se producen en los puestos ambulantes de la ONCE. Su presencia cotidiana y el trato diario entre los vendedores y los clientes ocasionan la formación de nudos sociales tanto de baja como de alta densidad, desde pequeñas conversaciones suscitadas por la propia compra, hasta la presencia de acompañantes improvisados o familiares que permanecen con los vendedores desde 15 minutos a varias horas⁴⁵. Son, en nuestra opinión, *anclajes vecinales*⁴⁶ que dotan a los espacios urbanos y a sus usuarios de un contexto de sociabilidad y, con ello, un mecanismo de reconocimiento de un medio ambiente eminentemente anónimo.

45 Este fenómeno lo comprobamos cuando en nuestro trabajo de campo, durante varias jornadas, acompañamos a dos de ellas: una en calle Larios y otra en la plaza del Carbón.

46 Otros anclajes vecinales pueden ser determinados negocios, personajes populares, cabinas de teléfono u otros objetos físicos, acciones festivas, etc.



Ilustración 43. Serie de saludos en el espacio urbano (plaza del Carbón y calle Larios).

La segunda de las actividades a resaltar son las *pausas peatonales*, las cuales se producen cuando un transeúnte se detiene en mitad del espacio por causas diversas, que no necesariamente responden a una intención instrumental (muy frecuentemente el peatón no sabe expresar por qué se paró). Se permanece durante algunos segundos, a veces incluso un minuto, para proseguir andando. ¿Qué hacen? ¿Observan el paisaje urbano, se recrean en él? ¿Quizás escrutan alguna incidencia? A veces se tiene la sensación que más que mirar hacia fuera *miran hacia su adentro*. Preguntar no sirve casi

nunca. Hay *pausas peatonales* causadas por motivos concretos, como es hablar por el móvil o esperar a alguien. Pero estas pausas instrumentales no agotan el repertorio.

En cualquier caso, ¿qué denotan estas microacciones? En nuestra opinión, nos hablan de un espacio en el que se pueden desarrollar actividades con un alto grado de confianza y de confort. Una calle o plaza con una alta intensidad de tráfico rodado, un acerado estrecho no es un espacio apropiado para que alguien se detenga y departa con conocidos durante unos minutos o que alguien sin previo aviso (y casi inconscientemente) de repente se detenga para, a simple vista, “no hacer nada en particular” —como confiesan muchos usuarios—, ocupando durante unos segundos un punto central⁴⁷ de un lugar sin que sea recriminado, ni obstaculice el tránsito o ponga en juego su integridad física. Ambos denotan, de un lado, que esos usuarios sienten una gran confianza hacia un espacio que se les presenta tranquilo y disponible para la realización de estas pequeñas pero cotidianas “actividades opcionales” y, de otro, la incorporación plena por el usuario de la nueva condición peatonal de ese mismo espacio.

Por último, debemos aludir a algunas “actividades sociales”. Actividades que podrían definirse tal y como lo hace Jan Gelh como aquellas para las que se precisa de la presencia de otras personas y que si bien incluyen saludos y conversaciones, también engloban encuentros de carácter comunitario. Todas ellas se producen de

47 No obstante, hemos observado una tendencia a localizarse en los bordes del carril central y los carriles periféricos, en puntos en los que, en cualquier caso, no se llega a obstaculizar el flujo peatonal.



Ilustración 44.
Serie de pausas
peatonales en
calle Larios.

forma espontánea como consecuencia directa de que la gente deambula. Una de las más notables es la generada por los artistas callejeros, para los que la calle Larios se ha convertido en su principal escenario. Por artistas callejeros entendemos desde “estatuas-humanas”⁴⁸, músicos⁴⁹ hasta otras posibles variantes⁵⁰. Alrededor de ellos se va a constituir corrillos de transeúntes anónimos que en algunas ocasiones van a interactuar entre sí. Es cierto que el interés suscitado por los espectáculos varía en función de su originalidad, su duración y sus protagonistas. De este modo, tocar música con un acordeón de forma individual o hacer malabarismo con un diábolo durante unos pocos minutos, repitiendo una y otra vez la misma acción, concitarán menos la atención que un grupo de músicos que versionan canciones con botellas de cerveza vacías⁵¹ o un pintor que

crea pequeños cuadros ayudándose sólo con sus dedos. Mientras que para los primeros la atención prestada es mínima, e incluso comienzan a ser contemplados como una molestia⁵², los otros son capaces de reunir a su alrededor una veintena de transeúntes. Así pues, dependiendo del espectáculo, la “distancia social” (Hall, 1973) será más o menos amplia. En el caso del pintor, contemplar cómo ejecutaba su pintura, requería de una distancia más cercana tornándose a una casi “personal”, lo que originaba cruces de comentarios entre unos y otros. Este mismo fenómeno pudimos observarlo con aquellas “estatuas-humanas” más elaboradas, si bien en este tipo de espectáculo la observación que realizan los transeúntes es más distante, pues siempre se está a la espera de la interacción entre aquel que osa despertar a la estatua y ésta.

En cualquier caso, la existencia de estos *artistas-estables*, más la presencia de otros móviles, como son los acordeonistas rumanos que se desplazan de bar en bar, tocando apenas un minuto y que son sustitutos a la

48 En total hemos contabilizados 7 de forma regular, los cuales adoptaban los siguientes personajes: el cenachero, el hombre-lector, el soldado, el ángel, la masa y la bruja.

49 De tipo regular 4: una acordeonista, un trío de música clásica, un grupo de música rumana y un acordeonista. Junto a ellos 3 que estuvieron unas cuantas semanas: un cuarteto de jóvenes daneses llamados “The Bottle Boys”, un músico de didjerudu y una cantautora sudamericana.

50 Durante unas semanas estuvieron un pintor, un mago, una malabarista, un flautista y un viejo payaso.

51 Nos referimos al grupo danés “The Bottle Boys” que actuaron

en la calle Larios varios días durante el mes de julio de 2007, suscitando un gran interés entre los peatones.

52 No tanto porque incumplan más o menos las normativas u ordenanzas municipales sino por la “mala imagen” que, según ellos, transmiten de Málaga, en especial a los turistas.



Ilustración 45. Serie de músicos, estatuas humanas y artistas callejeros.

media hora por otros que tocarán la misma canción⁵³, ha dotado a la calle Larios de un ambiente atractivo, convirtiéndola en una calle viva a la manera de cómo lo entiende Jan Gelh, puesto que, según él, aquellos espacios en los que se pueden interactuar son lugares que “resultan siempre estimulantes porque son ricos en experiencias; a diferencia de [los espacios] sin vida, que apenas pueden evitar ser pobres en experiencias y, por tanto, aburridos, por mucho colorido y variedad formal que se introduzca en los edificios” (Gelh, 2006: 29). En

53 Deseamos enfatizar en el fenómeno de los músicos ambulantes o móviles ya que su presencia a escasos dos metros de las terrazas de los bares no ha sido, al menos durante nuestra observación, fuente de conflictos. Pensamos que una especie de código tácito, de convenciones entre éstos y los camareros garantizan el trabajo de unos y la tranquilidad de otros. Esas reglas no escritas estipulan que el músico tiene derecho a tocar una canción y a solicitar de un modo comedido la “voluntad” de los clientes sin que medien insistencias posibles. Sobrepasar este límite significaría un quebranto de ese acuerdo y la posibilidad de que el camarero recrimine su actitud y solicite su rápida partida con la consiguiente pérdida de confianza que ello conllevaría.

más de una ocasión hemos oído como un transeúnte le decía a otro “esto es como la Rambla de Barcelona” para referirse a esa nueva presencia de artistas callejeros y ese dinamismo con el que envuelven a esta vía malacitana.

La presencia de estos artistas no sólo son los únicos focos de atracción. Afortunadamente calle Larios y la plaza de la Constitución no han perdido su condición de espacio político, de “plaza real” (Signoreli, 2007). Durante los meses de observación hemos contabilizados siete acciones políticas que podrían dividirse en dos marchas y cinco puestos de protesta⁵⁴. De estos cinco puestos uno se situó en la entrada sur, otro en su extremo norte, uno más en la propia plaza de la Constitución y dos en el encuentro de ésta con calle Granada. Si bien reconocemos que no se trata de una gran cantidad, en cualquier caso todos ellos hacen de calle Larios y de la plaza de la Constitución, y si se nos permite la comparación, el “speaker’s corner” de Málaga⁵⁵, es decir, el lugar favorito y más simbólico para exponer o denunciar cuestiones referentes al ámbito de lo público. Centralidad que, por ejemplo, no existe para la plaza del Carbón en la que apenas se concitan artistas callejeros estables o *performances* políticas. Si acaso, algunos *músicos ambulantes* se detienen en ambas terrazas durante unos minutos para, al poco, proseguir su marcha bien hacia la plaza de la Merced, bien hacia la calle Larios.

54 De los cuales dos se desplegaron más de una vez.

55 Con ello queremos subrayar como éste ha sido y sigue siendo el lugar referencial desde donde expresar disconformidad política tanto a través de grandes eventos como de pequeñas acciones, a modo de ese lugar físico existente en Hyde Park londinense que por su representatividad se ha convertido en todo un símbolo de este tipo de práctica.

Llegados a este punto, podríamos preguntarnos si con toda esta amalgama de usuarios, flujos y actividades se han observado algún conflicto o problema en torno al uso de estos enclaves espaciales. Durante nuestra observación no hemos constatado ningún conflicto que reseñar entre las diferentes actividades, pero crecen las voces que sin señalar ninguna de las actividades en concreto, sean espontáneas o promovidas por el Ayuntamiento u otras instituciones, empiezan a denunciar, como ya anotamos páginas atrás, una cierta sobreexplotación de la calle, que impediría un uso más tranquilo y sosegado. Asociaciones, arquitectos y ciudadanos de a pie consideran que en ocasiones el uso museístico dado por la Administración, redundando en un uso que llega a hacer el espacio asfixiante, por cuanto condensa algunos días un excesivo número de peatones. Aun si muy pocas veces hemos observado un colapso peatonal, sí es frecuente el descenso de la apropiación espontánea por los transeúntes —debido a la incompatibilidad de actividades— y la expulsión de determinados grupos sociales de esos mismos espacios. Bien es cierto que durante nuestra observación la colocación de paneles y alfombra con motivo de la celebración del Festival de Cine Español de Málaga o de esculturas de Berrocal en calle Larios y plaza de la Constitución sólo conllevaron, en nuestra opinión, una alta concentración humana y visual⁵⁶. Sin embargo, hay días en que no se entiende cómo no se usan otros espacios colindantes del centro histórico, que están necesitados de dinamismo social. Uno de los ejemplos paradigmáticos es la plaza de la Marina, la cual es uno de los pocos lugares dentro de

56 Esta recurrencia espacial de calle Larios y plaza de la Constitución se contrapone, curiosamente, con la situación de ostracismo en la que viven calles y plazas alejadas, mucho más necesitadas de estas intervenciones.

la trama del centro de la ciudad donde grupos de jóvenes se sienten plenamente integrados a partir del uso que hacen de este espacio⁵⁷. La incompatibilidad entre algunas de las actividades programadas por la Administración con las suyas les obligan a buscar otras alternativas espaciales, a veces durante algunos días sucesivos, o directamente a suspenderlas, interfiriéndose de este modo en el débil equilibrio que representa ese ecosistema urbano. Parece conveniente repartir las actividades de índole museístico-cultural por otras plazas, como la del Carbón, que muestran una penosa ausencia de actividades organizadas, así como una débil sociabilidad.

Además de este creciente problemática, hay alguna otra cuestión, que puede generar inconvenientes en el futuro inmediato. La progresiva presencia de bicicletas (hasta el momento no muy alta) podría conllevar los primeros roces entre peatones y ciclistas, por cuanto para este nuevo tipo de usuario no se han diseñado carriles especiales ni señalización que desvíe, autorice o prohíba su paso por la zona peatonal. Otro de los posibles conflictos puede generarse en torno a los artistas callejeros u otros *estables* parecidos. Y no porque con su presencia expulsan u obstaculicen el paso de los demás usuarios, sino porque están en el ojo de mira de la Administración, que se plantea regular su presencia⁵⁸,

57 En especial a partir de la práctica del skateboard y del establecimiento de nudos de sociabilidad permanentes. Hablamos de aproximadamente 40 jóvenes. Número que aumenta de modo considerable las tardes de los jueves, viernes y sábado al convertirse este espacio en un lugar de espera y encuentro para grupos de adolescentes con estética “gótica”, “emo” y “heavy”.

58 Si bien la Administración ha sido uno de los primeros en problematizar la presencia de estables informales (sobre

para lo que se abren interrogantes que es necesario plantear: ¿Quiénes tendrían derecho al uso del espacio urbano? ¿Bajo qué criterios? ¿Debería existir un límite de usuarios? ¿Qué avales deberían ofrecer aquellos que quisieran ocupar parte del espacio urbano? Es esta solo una de las medidas que, bajo el pretexto de la regulación cívica y la ordenación de los flujos y usos peatonales, pueden mermar la diversidad de una zona que, sin embargo, es menester descongestionar en ciertas actividades, para extender el uso peatonal a otras zonas (muchas de las cuales se encuentran degradadas y olvidadas por la Administración y los ciudadanos).

El conflicto más visible observado durante nuestro estudio fue consecuencia de la transitoria vuelta de la calle Larios y la plaza del Carbón a su antigua condición de espacio transitado por vehículos, hecho que estuvo motivado, por ejemplo, por los preparativos de la Feria de Agosto⁵⁹. Fueron algunos momentos en que grandes camiones y otros vehículos municipales realizaban labores de adecuación del espacio. Esto generó un cierto malestar en algunos transeúntes ya acostumbrados a un espacio peatonal; la supresión espontánea de las actividades sociales existentes, sobre todo la de los

artistas callejeros; y la condensación del flujo peatonal en los carriles laterales ocasionando una alta densidad de circulación, mucho más de lo aconsejable, obstaculizándose con ello la posibilidad de entablar actividades “opcionales” y “sociales”. De este modo, esas jornadas previas a una de las principales fiestas de Málaga nos brindaron la oportunidad de comprobar —de una forma hipotética— cómo sería la calle Larios si se hubiera conservado una calzada central destinada al tráfico rodado a motor. A tenor de lo observado, ésta se caracterizaría por ser una calle con una menor pluralidad de “actividades sociales” en comparación a la actual.

8.2. Sevilla

Las instancias políticas han afirmado genéricamente que tras la peatonalización Sevilla es una “ciudad accesible” para personas con discapacidad, discurso que denota una notable y generalizada sensibilidad social, relacionada con una tendencia democratizadora. Ciertamente, las reformas estructurales que Sevilla ha emprendido en su casco antiguo son evidentes mejoras para la mayoría de los ciudadanos y han rediseñado los espacios comunes. La supresión del tráfico rodado también ha eliminado los elementos que ordenaban el tráfico. Han desaparecido las señales, semáforos, bordillos, vados peatonales, etc. Hay que tener en cuenta que un entorno predecible y ordenado favorece el desplazamiento autónomo de las personas, especialmente las que tienen problemas de visión. Para ellas es necesario disponer de claves y puntos de referencia válidos que les permitan establecer su posición y organizar su recorrido. Estas claves deben ser visuales, auditivas o táctiles. Asimismo, parece imprescindible contar con elementos estables de seguridad que permitan atravesar una avenida o plaza identificando claramente las secuencias de cruce y la localización exacta

todo de los músicos procedentes de países del Este), somos conscientes de que existe una misma opinión entre vecinos y otros usuarios en la que se expresa cierto desagrado por la presencia de esos músicos ambulantes cuyos marcadores identitarios más visibles (ser inmigrantes, gitanos del Este y ambulantes) les convierten en un grupo fácilmente estigmatizable. Hay, sin embargo, usuarios —de estos espacios —autóctonos y turistas extranjeros— que alaban su presencia.

59 Hemos observado asimismo como, de modo esporádico, vehículos procedentes de un aparcamiento próximo a la plaza del Carbón atraviesan ésta para tomar Molina Larios, a pesar de su prohibición, provocando a los transeúntes cierta extrañeza y malestar.

de los lugares destinados a ello. Igualmente, es necesario disponer de un espacio libre de obstáculos, continuo y previsible que permita recorrer dicha calle, plaza o avenida con plena seguridad y confianza.

Con todo, la aparente falta de obstáculos para el ciudadano y la implantación de un tipo de suelo uniformado, no parece suficiente para satisfacer todas las necesidades de algunos usuarios, según se desprende de ciertas entrevistas llevadas a cabo a personal invidente y con diferentes discapacidades. Es necesario, por un lado, garantizar la seguridad de los peatones si además hay puntos de ese trazado en los que está permitido el paso de vehículos; y por otro, es necesario que se pueda acceder libremente a cualquier espacio del entorno peatonalizado desde las zonas colindantes. Pero la reforma realizada no ha previsto la accesibilidad de estas zonas; de nada sirve tener una plaza adaptada si no se puede llegar hasta ella. Por tanto, los cambios producidos en las zonas citadas —según afirman algunos entrevistados— no parecen estar integrados en un proyecto que contemple la accesibilidad como un hecho prioritario para esos espacios.

No obstante, las personas con discapacidad física han estado en la mente de los que han intervenido en los lugares objeto de nuestro estudio. Si sus principales necesidades se resuelven eliminando escalones y bordillos y creando una plataforma única, los diseñadores han interiorizado en sus trabajos este criterio como el esencial para considerar un espacio como accesible. Sin embargo, la realidad es más diversa. No se trata de una cuestión graciable, sino que viene impuesta por las leyes que regulan el urbanismo. La calle debe ser obligatoriamente un lugar donde se puedan desenvolver todas las personas. Pero esto, además, cobra

más relevancia cuando los técnicos que han trabajado sobre los espacios peatonalizados de Sevilla utilizan el “diseño compensado”, término con el que quieren decir que respetan todas las necesidades de los potenciales usuarios. Sin embargo, es en el contacto, durante la investigación, con personas con discapacidades, cuando se hacen patentes las dificultades de esos espacios para ser convenientemente vividos. Entre otros problemas se nos han señalado los siguientes:

1. En el caso de la Avenida, la ausencia de delimitación de las zonas de paso del tranvía y de un espacio de seguridad adecuadamente señalado de su trazado. Este vehículo supone un grave peligro para quien no puede anticipar su presencia, esto es, personas con alguna discapacidad sensorial, intelectual (o ambas), así como con cualquier otra dificultad para reaccionar adecuadamente (por ejemplo, el colectivo de la tercera edad). Y se torna más peligroso aún con un diseño como el actual, es decir, sin señalizaciones continuas de su recorrido ni avisadores eficaces de su presencia.
2. Ausencia de identificación de las zonas de cruce (con tráfico rodado) y regulación de los mismos. El eje peatonal de la Avenida es atravesado por algunas calles en las que puede circular tráfico rodado. En estos puntos de cruce se han eliminado los elementos que podrían garantizar la seguridad del peatón y la toma de decisiones inequívoca por el vehículo en el momento de atravesar la Avenida, bien semáforos regulados para ambos (peatón y vehículo), bien señalización en el pavimento (paso peatonal), etc. La falta de elementos predecibles dificulta gravemente el paso de las personas con discapacidad visual grave. Se traslada la responsabilidad de establecer las prioridades de cruce a la buena voluntad de los conductores y a la pericia de los peatones.

3. Ausencia de una zona segura de tránsito sin obstáculos cerca de la línea de edificios, espacio que facilita la orientación espacial y una línea de dirección. Al definirse nuevamente el espacio como peatonal subyace la idea de que el peatón puede transitar libremente por cualquier punto del trazado sin limitaciones. Pero dicho supuesto favorece que ciertos elementos móviles, como veladores, expositores, mercadillos, señalizaciones de obras, etc. no se ajusten a ninguna restricción lógica. Si éstos elementos quedan cerca de la línea de pared queda suficiente sitio en la calle para que pasen los peatones a su alrededor. Para una persona ciega, la falta de orden y criterio en la colocación de estos elementos supone una complicación a su movilidad ya que no hay un espacio garantizado cerca de una referencia constante (pared) que permita planificar el recorrido de esa calle sin sobresaltos. Una zona estable en seguridad y referencias es necesaria. Si a ello le sumamos la presencia de vehículos (tranvía y bicicletas) la inseguridad crece.

No obstante, existen ejemplos dentro de la propia ciudad que demuestran que no es una utopía desarrollar una peatonalización realmente “compensada”: así Sierpes, Tetuán o San Eloy. Por ejemplo, el lateral de la plaza de la Magdalena que comunica con calle San Eloy deja perfectamente dibujados los itinerarios peatonales, delimitado el mobiliario urbano. No quedan dudas sobre cómo atravesarlo y cualquier elemento es previsible.

La nueva concepción de un espacio con grandes limitaciones al tráfico obliga a las personas con dificultades en su movilidad a promover otras soluciones para desplazarse por esos entornos. En el caso de las personas con deficiencia visual grave, el desplazamiento autónomo implica ahora carecer de referencias seguras que antes tenían, modificándose con ello sus estrategias de orientación.

También implica nuevos aprendizajes sobre los nuevos recursos: si antes con un autobús o, sobre todo, con un taxi podía acceder a una parte céntrica del casco urbano, ahora implica utilizar un nuevo transporte que obliga a desplazarse hasta su origen (exclusivamente El Prado) y a incorporar un nuevo aprendizaje sobre su uso (máquinas expendedoras de billetes, ritmos de embarque, etc.).

Hay, aún, otros problemas no resueltos, que dificultan el vivir el espacio por parte de otros colectivos. Algunos manifiestan que no se han dado alternativas reales de transporte público y se han limitado las posibilidades de movilidad de los residentes. Las personas con dificultades motrices tampoco tienen facilidades para llegar hasta el centro, así como los familiares de personas que viven solas o tienen que acompañar a sus familiares a hacer la compra o a ir al médico y viven en barrios periféricos. No existe una red alternativa de aparcamientos que circunvalen el centro histórico. Las zonas peatonales tienen un matiz de gueto que ha excluido a algunos usuarios habituales del centro desviándolos hacia los centros comerciales del extrarradio. Esta emigración también se está dando en los profesionales liberales porque no pueden recibir visitas.

En cuanto a la apuesta por el incremento de la sociabilidad, el arquitecto José Carlos Mariñas aducía que en ambos espacios se han habilitado bancos donde antes no existían, en el convencimiento de que es lo que más potencia el uso de una calle. Esto parece una evidencia si se intenta hacer una foto sin gente sentada en cualquiera de las plazas de “La Piel Sensible”. Sentarse es sólo una de las posibilidades. Los niños los utilizan para saltarlos o saltar encima, los turistas e indigentes, para recostarse; los estudiantes para poner el portátil. Sin embargo, no todos los bancos tienen un uso notable. En la Avenida, con

el enorme volumen de movimiento que tiene, el índice de estacionalidad es mínimo, casi anecdótico. Allí los bancos se han puesto en lugares “duros” o “áridos” desde el punto de vista estético. Apenas cincuenta metros más adelante, en la Puerta de Jerez, con el mismo mobiliario aunque con distinta posición y cercano a una fuente, la ocupación es masiva. Nos decía un comerciante que no estaba muy de acuerdo con la peatonalización pues “La Puerta Jerez está mejor para la gente mayor y los niños, tienen un punto de encuentro que antes no tenían. Cuando yo salgo por la noche, la gente está sentada en los banquitos, la gente se toma el helado, se sientan a charlar, hay otro ambiente más”.

El andar se ha transformado notablemente en los espacios peatonalizados en Sevilla. Antes de la peatonalización, los tipos de personas que transitaban por ambos espacios eran o peatones que iban con prisa o con el objetivo de entrar en un establecimiento y los turistas. Ahora afirman observar además otros tipos, el paseante, el curioso o cotilla, el que busca asiento y el que redescubre los edificios de la ciudad. Este último caso nos podría llevar a la conclusión de que el aligeramiento de las estructuras horizontales, ya sea en colores, en homogeneización o en planicie, hace destacar las líneas verticales, que captan más la atención. Con ser esto cierto, creemos que el factor más decisivo es la falta de contaminación acústica y visual de los vehículos, pues ésta tiene una gran capacidad de absorción de la atención y su ausencia promueve la relajación y la concentración.

La otra observación es una cuestión muy sutil: el alargamiento de los saludos. Cuando les hemos preguntado a algunos vecinos sobre qué hacen de nuevo en la calle, mencionan alguna actividad, por ejemplo, leer el periódico, y “hablar con los amigos con los que te encuentras” o “vas

Ilustración 46.
Saludos en La
Avenida.



pasando por cualquier sitio: ‘ven pa cá, tómate algo’.” Muchos informantes han puesto de manifiesto el tempo más detenido e intenso en las interacciones, en comparación a lo que experimentaban cuando los espacios no estaban peatonalizados. En definitiva son ahora lugares para el encuentro —aunque sean fugaces—, cuando, sobre todo la Avenida, constituía un lugar de tránsito. No obstante, casi todos los peatones consultados han manifestado, igualmente, las dificultades para encontrar espacios donde “charlar tranquilamente”. “Esto se mueve demasiado”, nos decía un hombre, mientras indicaba la posibilidad de que en lugares colindantes podríamos encontrar un lugar para la conversación. En este sentido la existencia de un espacio abierto como la plaza Nueva, así como otras zonas colindantes, peatonalizadas o no, donde existen terrazas, así como otros lugares para la sociabilidad no mediadas por el consumo, se vive como el complemento perfecto a una Avenida, que parece estar destinada al uso móvil, paradigmáticamente expresado en el paseo.

Capítulog

Conclusiones

9. Conclusiones

Exponemos las conclusiones a este estudio en un doble nivel: unas consideraciones parciales, centradas sobre todo en la sociabilidad, a cada uno de los cuatro ámbitos estudiados y, por otra parte, unas reflexiones generales, derivadas de la comparación de estos casos, que proporciona un corpus de datos que —creemos— pueden ser de utilidad para futuros proyectos de peatonalización en otras ciudades, y en otros espacios de las dos ciudades estudiadas.

La peatonalización se muestra como un proceso de intervención eminentemente urbanístico, mediante el cual los espacios habitualmente ocupados por el tránsito de vehículos son habilitados para el acceso preferente de peatones. Es un ámbito de actuación abierto, en el que caben diferentes iniciativas y políticas de peatonalización, desde la prohibición total de tránsito rodado a motor, su limitación parcial, hasta la constitución de “espacios-compartidos”, que permitan un uso simultáneo de peatones y vehículos. Esto tiene una incidencia directa en el uso ciudadano de estos espacios, pudiéndose detectar dos grandes modelos de peatonalización: la creación de “corredores peatonales”, en el que está ausente el tráfico rodado, y el entorno urbanístico-arquitectónico marca una ruta inequívoca para el peatón, y, por otro lado, la implantación de una red de “itinerarios peatonales”, en el que un conjunto diverso de vías pensadas para

los peatones discurre en convivencia con las de otros usuarios y vehículos. La aplicación de uno u otro modelo de peatonalización tiene importantes consecuencias en los usos y significados que le dan los ciudadanos, si bien los datos demuestran que existen reapropiaciones y resemantizaciones ciudadanas que instauran usos y sentidos no previstos por la Administración.

En términos simplificadores, podemos afirmar que el específico modelo de intervención urbanística *condiciona*, pero no *determina* totalmente los usos de esos espacios. Existe así una dialéctica —no siempre armónica— entre la intervención de la Administración, con una *idea* del espacio determinada, y la *praxis* que instauran los usuarios, en un contexto donde resultan clave los cambios generados por los usuarios que llevan a cabo actividades económicas en él, especialmente los comerciantes. Administración, comerciantes y usuarios (incluyendo vecinos, *tradentes*, etc.), son los tres factores fundamentales que intervienen en la configuración de estos espacios. Lo que es la calle, la plaza, la avenida, deriva fundamentalmente de la confluencia de estas tres fuerzas, teniendo en cuenta que unas y otras han ido instaurando un poso histórico que se ha sedimentado en el imaginario colectivo, y que otorga a los espacios una determinada imagen, cambiante, pero tendente a ser descrita con cierta homogeneidad.

El proyecto inicial de la **calle Larios** (Málaga) partía de un grado de peatonalización parcial, pero la Administración finalmente ha optado por la prohibición total de vehículos, exceptuando los de reparto y los de los servicios municipales. Este modelo ha generado una apropiación inmediata e intensa de los ciudadanos. Sin embargo, como en ningún otro caso de los estudiados, la presencia de un determinado tipo de comercios, es un notable condicionador del uso que se hace de la calle. Concebido urbanísticamente como un espacio de tránsito y “colonizado” por grandes franquicias para un uso especializado en ciertas compras, los peatones se ven abocados a un uso móvil del espacio, a un “ocio” consistente fundamentalmente en el paseo y las compras. El sentido comercial se articula coherentemente con las posibilidades de una determinada permanencia estable en el lugar, dada fundamentalmente por las terrazas de los locales de restauración. La configuración del espacio como “corredor peatonal” con escasos bancos y lugares que anuden la sociabilidad espontánea, junto al mencionado carácter comercial (con tiendas con grandes escaparates y una posibilidad de sentarse muy restringida en torno a las terrazas), ha potenciado los usos de consumo en la calle, en detrimento de otros.

La utilización que la Administración hace del espacio como lugar de exposición no permanente (esculturas, paneles fotográficos, etc.), está enfocada a complementar el uso comercial con el contacto con objetos de rango artístico-museístico. Uno y otro —el destino comercial y el museístico— confluyen en la atracción del turista, con la intención de que, en itinerario hacia los lugares turísticos principales de la ciudad, consuma también este espacio con el desembolso en tiendas y locales de restauración, a la vez que visita una especie de museo abierto. La escasez de otros espacios peato-

nalizados en la ciudad ha generado una concentración en la calle Larios de un uso museístico, al que algunos sectores de la población empiezan a mirar con recelo, por su saturación. El abandono de algunas calles peatonalizadas en el entorno de la calle Larios, contrasta con la centralidad dada a ésta, que actúa en ocasiones de pared simbólica, tras la que se oculta una Málaga de callejuelas sucias e ingratas para el tránsito.

No obstante conviven en las cercanías de la calle Larios, espacios donde es posible llevar a cabo una estacionalidad peatonal de índole no consumista ni exclusivamente visual. Paradójicamente son espacios que no han sido reurbanizados recientemente, caso de las plazas de la Marina, de la Merced y, en menor medida, de Uncibay. Éstas contrastan con las actuales del Obispo, de la Constitución y de las Flores, cuyas posibilidades de uso son semejantes a las que ofrecen los espacios constituidos como centros comerciales cerrados, muy sesgadas por un consumo restrictivo, regulado, dirigido y previsible.

El modelo de peatonalización implantado en la **plaza del Carbón** muestra indudables paralelismos con el de la calle Larios. Se trata de una peatonalización total, quebrada solo en su flanco este con un “espacio-compartido”. Definitorio es un diseño diáfano, limpio, ordenado, que permite recoger y dirigir los flujos peatonales procedentes de ese corredor formado por la calle Larios, plaza de la Constitución y calle Granada. La plaza del Carbón asume una función de interconector e intersección de vías —un lugar por donde pasar, más que donde estar—, puesto que el único dispositivo de estacionalidad permanente lo ofrecen las terrazas de los locales de restauración. La plaza no reúne las condiciones para completar y diversificar las diferentes

funciones que desarrolla el corredor al cual pertenece, máximo cuando no existen espacios próximos que cumplan con esas otras funciones.

Resulta evidente que la política de peatonalización en el centro de Málaga ha optado por la creación de “corredores peatonales”, en detrimento de la articulación de un conjunto extenso de “itinerarios peatonales” que, replegados por todo el área del centro, concedieran preferencia a los peatones, aun cuando pudieran algunos de ellos ser configurados como “espacios-compartidos”. Los efectos, en el específico caso malagueño, son empero equívocos y, a veces, paradójicos. De un lado, este modelo facilita al peatón la localización de los espacios donde el andar se desarrolla de un modo confortable, seguro, recreativo y previsible (basado en un sólo eje de sur a norte); de otro, restringe la posibilidad de que el peatón establezca su propio camino por el centro con garantías de que puede consumarlo de un modo preferente. El abandono de los lugares colindantes (connotados con la inseguridad, la suciedad y la no intervención) actúan de pantalla para “reconducir” a aquellos peatones que “se salen” del itinerario marcado. Se merma la posibilidad de “descubrir” el centro, en detrimento de un uso que, sin embargo, muchos usuarios agradecen porque permite un uso relajado e inequívoco.

Al igual que en los dos casos anteriores, la intervención urbanística sobre la sevillana **Avenida de la Constitución** ha dado como resultado un espacio propicio para el tránsito, sea éste peatonal, ciclista o tranviario. También aquí las condiciones de “habitabilidad” son escasas, de tal manera que se propicia un flujo constante, un específico *andar*, en detrimento de un *estar*, que se circunscribe a dos puntos únicamente en todo el reco-

rido: la cervecería Los 100 montaitos y el magnolio del Alfolí, uno en cada esquina de la Catedral. Los hechos fundamentales que restringen la estacionalidad son: la escasa sombra por la falta de arboleda, veladuras o toldos, que sin embargo no son extraños a ciertas festividades como el Corpus; la escasez de bancos que, además, se muestran inhóspitos por el material con el que están fabricados, susceptible de sufrir grandes cambios de temperatura, la alineación distanciada y la falta de respaldo; el carácter rodado que imprime el tranvía y el numeroso uso por ciclistas; la imposibilidad para que los locales (de restauración u otro tipo) ocupen un lugar de la calzada con veladores, ya que su ubicación no coincide con las aperturas de la Avenida a intersecciones de otras calles, donde sí hay espacio.

Algunos comercios están en sintonía con el carácter fundamentalmente itinerante de los usuarios. La Avenida es una calle por la que se pasa y se pasea para llegar a otro sitio (generalmente la Plaza Nueva o la Puerta de Jerez), pero también donde se mira y se es mirado. Los negocios, incluidas algunas tiendas ajenas a la hostelería, gozan muchas de ellas de unos espléndidos vidrios desde los que disfrutar visualmente del discurrir urbano. No son escaparates en sentido estricto, pues nada se expone en ellos, sino “miradores”, ventanas a la calle, por donde, a la vez que se consume, se contempla la arteria que irriga gente al centro de la ciudad. Muy frecuentemente, estos mismos usuarios que miran a otros, son a su vez objeto de la mirada, cuando están en la calle. Se la recorre para palpar el “ambiente”, mirar el decorado urbano, admirar los monumentos, pero también para encontrar a algún conocido y charlar un instante. Algunos ciudadanos, especialmente los de cierta edad, se refieren a esta actividad como “paseo” y la vinculan con las prácticas que conocieron hace medio siglo. La colocación de gigantes

carteles que anuncian los más variados actos culturales en la ciudad, otorgan a la Avenida un sentido de “itinerario museístico visual”, que también explotan las manifestaciones de protestas o los pasacalles publicitarios.

Es la Avenida una arteria que bombea a distintas velocidades: la del peatón, la de la bicicleta y la del tranvía. La convivencia entre estos tres compuestos no es, en absoluto, pacífica, más bien al contrario. Las quejas por el comportamiento de unos y otros se reproducen por parte de los tres usuarios, enfatizándose principalmente la confusión por las prioridades y los carriles. A pesar de estos problemas, la ocupación de la Avenida ha sido masiva desde el día de su inauguración. Los paseos se han hecho muy populares y comercios como la FNAC tienen gran capacidad de convocatoria. También las bicicletas han copado el centro de la vía en gran número y el tranvía suele ir cargado de gente que mira por las ventanas. En términos cuantitativos, la peatonalización de la Avenida ha generado unos enormes flujos de usuarios. Sin embargo, la apuesta por la configuración de “corredor peatonal” que propicia el movimiento, en detrimento del *estar*, limita considerablemente un uso más estacional, al que los ciudadanos parecen dar mucha relevancia. Para una parte de la población, la Avenida no se ha constituido en una alameda o paseo, por varias razones: por un lado, la convivencia con el tranvía y los ciclistas merma la posibilidad de un andar más pausado con interrupciones y paradas espontáneas. Por otro, la ausencia de bancos, veladores y lugares donde se anude una sociabilidad más densa, arroja al usuario a un ir y venir, donde prima la vista, sobre otros sentidos: el habla, por ejemplo.

Muy distinta es la sociabilidad instaurada en el último de los espacios estudiados: **la Alfalfa**. Desde la mañana a la noche se suceden en ella encuentros concertados

o casuales que se extienden en el tiempo del saludo, el comentario, la charla. Existen diferentes grupos estables de asiduos, tanto para el desayuno, el almuerzo, el recreo de la tarde, que se esperan por costumbre sin citarse previamente. Algunos de estos encuentros preexistían a la peatonalización pero, o se han intensificado, o se han diversificado, ya que ahora no se circunscriben solo a los veladores de los bares. A la ausencia de tráfico rodado, se le une un parque infantil, bancos, y una modelización como plaza, que ha creado un nuevo espacio de sociabilidad, en el que los niños son, en ocasiones, los grandes protagonistas, pues potencian que sus madres, y en menor medida sus padres, vayan a la plaza a *estar*. Los nuevos usos propiciados, así como la conservación de otros antiguos (negocios tradicionales, por ejemplo, como bares y kioscos), hacen de este espacio el de mayor diversidad de los estudiados, en cuanto a los grupos de usuarios, pues en él convive un *collage* de jóvenes estudiantes, profesionales liberales, personas mayores o con discapacidad, grupos de estética *hippie*, consumidores de paso hacia el centro, vecinos haciendo recados, en un ecosistema diverso, en el que no han surgido competencias irresueltas. A tenor de las observaciones y los discursos de los que hacen uso del espacio, se integran en la Alfalfa nuevas y viejas actividades, sin que primen tampoco exclusivamente los usos vecindarios, sobre los que les otorgan ciudadanos que habitan en otros lugares de la ciudad. Si la Alfalfa es ahora reclamada por el vecindario como eje del barrio homónimo, también los sevillanos de otros lugares se han incorporado recientemente para *vivir* la plaza, sin que se expulsara a colectivos que venían utilizándola tradicionalmente. Importante excepción es el mercadillo de animales que se celebraba cada mañana de domingo, el cual ha sido desalojado de la Alfalfa, para llevarlo a la periferia de la ciudad, cerca del río.

Aunque una buena parte de los vecinos aplaude este traslado, hay un sector de la población que ha alzado su voz en contra de una intervención que ha extirpado del centro de la ciudad un microcosmos tradicional, al haberlo estigmatizado a luz de un modelo de ciudad cosmopolita, limpia, organizada, donde no cabrían este tipo de manifestaciones culturales.

No es irrelevante el proceso de participación instado por la Administración Pública en virtud del cual la información ha fluído correctamente y la opinión de vecinos y comerciantes se ha tenido en cuenta en todo aquello que no eran resoluciones técnicas, incluso contando con la presencia física del máximo responsable de las obras quien acabó conociendo a la mayoría de aquellos. Dicho proceso ha tenido su herencia en los canales comunicativos habilitados por la Gerencia de Urbanismo y la Asociación de Vecinos para intercambiar incidencias que afectan a la zona. Contrasta esto con un proceso bastante trabado de información y de escasa participación dado en la Avenida, lo que ha provocado entre vecinos y comerciantes cierto malestar y desarraigo respecto del resultado de la peatonalización.

A los usos más continuados en la plaza de la Alfalfa, se le une también el ser lugar de tránsito hacia el centro. La constitución de una alfombra central amplia, capaz de asumir el paso de una masa considerable de peatones, permite también el uso de la plaza como espacio expositivo y cultural, que sin embargo no ha sido explotada más que muy esporádicamente. El hecho de ser paso de varias cofradías que concitan una gran expectación en este lugar, ha provocado una ordenación urbanística adaptada a las necesidades de aquéllas, entre otros con una dispersión de sus elementos compositivos, dado que la alfombra central debe estar expedita.

El estudio conjunto de cuatro espacios diferenciados, permite también establecer las siguientes conclusiones generales:

1. La peatonalización llevada a cabo por las Administraciones locales tienen como base siete argumentos: medioambiental (extinción de la contaminación acústica y la polución), económico (aumento del tejido comercial), turístico (atracción como vía de paso al centro, admiración monumental, consumo comercial), identitario (referente de identificación para el ciudadano), estético (renovación de mobiliario urbano, trazado, junto con la restauración patrimonial y visualización de monumentos), cultural (en el sentido vulgar de la palabra, que define los eventos artísticos, ritual-festivos, etc., que en dichos espacios habrían de promoverse) y social (aumento de la sociabilidad y apropiación del peatón). Estos factores se articulan con base en un modelo de ciudad sostenible, cosmopolita, limpia, “cultural”, que entronca con una imagen de modernidad y centroeuropeísmo, en el que podrían confluir los intereses de turistas, comerciantes, vecinos y otros habitantes de la ciudad. En algún caso —como en la calle Larios— la peatonalización supone un intento de confluencia con las corrientes urbanísticas centroeuropeas, semejante a la que originó en gran medida la construcción o modelación de estos espacios, siglos atrás. En cualquier caso la Administración intenta buscar un equilibrio entre la vuelta a usos y significados “tradicionales”, vinculados a una sociabilidad más intensa, y la apuesta por estándares estéticos, de salubridad, turísticos y de usos comerciales, que se consideran un signo de “modernidad”.

2. La peatonalización es una política que despierta el interés ciudadano, sobre todo de los vecinos directamente afectados, los que tienen intereses económicos

directos, pero también del resto de la sociedad local. Los casos estudiados demuestran que la apertura de procesos participativos con los ciudadanos es una vía indispensable para armonizar diferentes necesidades y criterios, si bien estos han alcanzado diferentes niveles de satisfacción. Más que en otros ámbitos, la Administración parece prestar mayor atención a los usos propuestos por la ciudadanía, antes y durante la intervención. Hay sectores que ejercen un notable papel en las negociaciones que atañen la peatonalización: especialmente aquellos que representan los intereses de comerciantes y hosteleros, pero también otros como las hermandades y cofradías (en el caso de Sevilla). La peatonalización no es solo, empero, una intervención de índole urbanística, aunque ésta es su faceta más visible, ni acaba en ella. Una vez llevada a cabo la reforma de ingeniería urbanística y arquitectónica, las administraciones locales se esfuerzan por dar un sentido específico a los espacios. Así para paliar, por ejemplo, la configuración del espacio como “corredor” y lugar de tránsito, más que de estadía, se refuerza el carácter simbólico de un lugar donde “ocurren cosas”, mediante la elección de estos lugares para manifestaciones museísticas o ritual-festivas.

3. Si los objetivos medioambientales, turísticos, comerciales, de renovación estética-patrimonial y de índole identitaria —argumentos reiterados por las Administraciones— sí encuentran eco en las respuestas de los usuarios, no tanto han sido cumplidas —al menos en tres de los cuatro espacios analizados— las expectativas en cuanto a la sociabilidad, habida cuenta de las pretensiones de crear espacios para la “convivencia”, el “encuentro”, la “cotidianeidad”, las “relaciones ciudadanas” —según el propio discurso de las Administraciones—, lo que constituye un horizonte humanístico

(“cercano”, “propio”, “más humano”, según se postula), que no siempre se acerca a los limitados usos que se han generado en estos espacios. Si bien en ellos ha aumentado el flujo de peatones, éstos se concentran en torno a unas determinadas actividades que priorizan el andar sobre el estar, la relación mediada por el consumo sobre la vinculación no económica, la vista y la mirada, sobre el habla y la conversación, de tal manera que solo en una forma restringida se ha conseguido lo que se promueve como una “reconquista ciudadana”, y un “vivir” el centro histórico. No obstante, hay ejemplos —caso de la Alfalfa— en que se articula el paso con la estancia, el vivir y el convivir, la tradición y la modernidad, los usos dados por los vecinos, con los de ciudadanos de otros lares, una determinada explotación económica, con otros usos no instrumentales, generando un lugar de encuentro heterogéneo pero integrador.

4. La predominancia de un determinado tipo de comercio (franquicias de grandes dimensiones), se muestra como una de las consecuencias de la peatonalización, así como, al mismo tiempo, como un condicionador en el sentido que adquieren estos espacios, derivados de su estética, su significado, y los usos que promueve. La calle Larios y la Avenida son paradigmáticas de un proceso que en aras de la simplicidad puede resumirse como sigue: la peatonalización no solo suscita el aumento del flujo peatonal (tanto de autóctonos, como de turistas), sino que paralelamente —dado que está inserta en una reforma urbanística que implica la renovación del mobiliario urbano, la eliminación del ruido y la suciedad, etc.— otorga al lugar un capital simbólico de prestigio. Ambos factores, interconectados, hacen muy deseables los locales que están en su vía, por parte de negocios franquiciados, que por un lado pueden permitirse una apuesta por la rentabilidad a medio y

largo plazo, y por otro ganan en status por su mera presencia en un espacio que se concibe ahora más que nunca como un lugar privilegiado. El interés de tiendas de ropa, complementos, de música, cafeterías —todas ellas de grandes franquicias— provoca la venta de los locales por parte del pequeño comercio, lo cual transforma rápidamente el espacio. Un proceso similar ocurre con las viviendas, sitas en los bloques cuya fachada da a estas vías, que son acaparadas por grandes negocios (seguros, cadenas de radio, así como las propias franquicias). La consecuencia inmediata es la salida de vecinos y pequeños comercios, la transformación de estas calles en zonas más dadas al anonimato y a un uso menos localista, centrado en el consumo, la prevalencia del ver, andar y comprar, sobre el hablar y el estar gratuitamente. En este sentido la peatonalización no crea *ex novo*, pero sí culmina y añade nuevos matices a un proceso, que se remonta a finales del siglo XIX y principios del XX, en el que predomina el sentido de comercio y consumo, sobre otras formas de vivir y estar en la calle. En la priorización como lugar de paseo y compras, la peatonalización atrae así a nativos y turistas con poder adquisitivo, mientras otros sectores de la población no son incluidos entre los beneficiarios de esta reurbanización.

5. En general el ciudadano muestra unos notables índices de satisfacción para con la peatonalización: aprueba la priorización a favor del peatón, encuentra el diseño arquitectónico-urbanístico atractivo, se siente cómodo con la imagen cosmopolita (o con su articulación equilibrada con lo considerado “tradicional”), se identifica con el espacio, y alaba la confluencia del uso comercial y de paseo, de nativos y de turistas. El comerciante —grande y pequeño—, a pesar de las primeras reticencias, manifiesta así mismo su posterior adhesión,

fundamentalmente por el aumento de ventas. No obstante, el proceso ha suscitado las siguientes críticas: los vecinos echan en falta un proceso más participativo, que no solo escuche sino otorgue capacidad de interlocución a los residentes. Se reiteran ciertas quejas en torno a las dificultades de movilidad en coche para los residentes, así como para las visitas a sus domicilios de familiares y amigos, que no poseen lugares de estacionamiento. En algún caso —especialmente en la sevillana Avenida— cierto número de vecinos, pero sobre todo los no residentes, expresan su disconformidad en cuanto a la transformación de una imagen tradicionalista e historicista, y la apuesta por un modelo que consideran aséptico, neutral, homogenizador y anulador de las especificidades estético-culturales de la ciudad. Muy especialmente se reitera en la mayoría de espacios —a excepción de la Alfalfa— las limitaciones para usos sedentes y, en general, la habilitación de espacios donde pueda desarrollarse una sociabilidad espontánea, no mediada principalmente por el consumo. Estas quejas parten principalmente de grupos con menos capacidad económica (jóvenes y ancianos), así como por los propios vecinos que usan los espacios cotidianamente.

6. Las prácticas instauradas por los ciudadanos para usar estos espacios, “se sirven” de la configuración ordenada por la Administración, así como por las posibilidades que ofrecen los comercios, pero no se limitan a éstas. El carácter eminentemente de tránsito es aprovechado, por ejemplo, por numerosos artistas callejeros, que otorgan así al espacio un sentido cultural-festivo-pintoresco muy del agrado del público. Y en cuanto el espacio proporciona unas mínimas condiciones de confortabilidad y apacibilidad, muchos transeúntes deciden andar por él por el mero recreo o con múltiples propósitos, más allá del desplazarse hacia un

destino concreto. Se ejecutan incluso pequeñas *pausas peatonales*, no siempre dirigidas a un fin eminentemente instrumental. Hay usuarios que se las ingenian para encontrar usos no previstos, o no promovidos por el específico tipo de peatonalización. La focalización analítica sobre ciertos usos como el “sentarse”, arroja un sin fin de imaginativas prácticas, que por un lado ponen de relieve la demanda (no satisfecha del todo) de dispositivos creados explícita o implícitamente para anudar la sociabilidad y permitir un uso continuado de los espacios (bancos, por ejemplo), y por otro enseñan cómo el ciudadano se reapropia de ciertos espacios y usos, más allá del sentido que la intervención suscita. El carácter de “corredor” dado a algunas zonas peatonalizadas (con estructura urbanística lineal, comercios, ausencia de veladores y escasos recursos arquitectónicos para estadias más largas), suscita un uso más efímero e individual de los lugares para sentarse: se lee el periódico, se toma un helado, se espera, se descansa. Es lo que se observa en la Avenida o en la calle Larios, donde sin embargo, también se producen reapropiaciones de lugares para la interacción en pareja o grupal, como son los salientes de las fachadas o los escalones en las entradas de los establecimientos. Con todo, es en aquellos lugares donde no está tan priorizado el movimiento peatonal, y donde aquel es más pausado (caso de la plaza de la Constitución o la plaza de la Alfalfa, por ejemplo), donde los ciudadanos encuentran dispositivos físicos —barandas, esferas pétreas, bolardos, escalinatas, fuentes, etc.— que sirven para aglutinar la interacción y una sociabilidad más intensa, más allá de los clásicos bancos. Hombres pensionistas, madres con sus bebés, adolescentes de ambos sexos, parejas de turistas, hacen un uso repetido e intenso de los espacios, en torno a estos elementos arquitectónicos, especialmente desde las 10:30 a las 12 de la mañana,

y desde las 8 a las 9 de la tarde. Estas reapropiaciones demuestran la voluntad ciudadana de usar el espacio para algo más que andar, pasear o ir de compras. El placer derivado del encuentro, casual o más o menos programado, instaura un ocio no consumista y vincula a las personas, siempre que haya referentes arquitectónicos donde pueda llevarse a cabo —incluso con escasa comodidad— la secular tradición de “sentarse un rato”, o al menos, usar algún tipo de apoyo físico, donde a la vez que se está algo más descansado, se experimenta como un lugar donde “quedar” y “quedarse”, es decir, un elemento estable, visible, identificable, que algunos grupos consideran ya casi “propio”. Se configuran así determinados espacios como *anclajes vecinales*, en donde se desarrolla una sociabilidad repetida, en torno a elementos arquitectónicos, pero también a ciertos personajes *estables* (vendedores de la ONCE), o ciertos negocios que confieren a la calle una singularidad, a la vez que anudan las interrelaciones de gente que se conoce y se reconoce.

7. La escasez de bancos y otros elementos arquitectónicos donde condensar esta sociabilidad, contrasta en el caso de Málaga con la abundancia de terrazas, que permiten un uso mediado por el consumo, pero con grupos diversos: no solo turistas, sino también nativos, trabajadores, paseantes, gentes de van de compras, para los cuales la terraza sirve alternativamente de lugar de desayuno, charla, almuerzo, descanso, así como “mirador” para observar el ajetreo de la calle. Esta función es cumplida en la hispalense Avenida por los grandes ventanales que dan a la calle, y que otorga al cliente la sensación de fundirse con el espacio público. En uno y otro caso, sin embargo, hay dispositivos que lo separan nítidamente de la calle. En Málaga el diferente pavimentado en ocasiones, así como unas vallas en torno

al perímetro de la terraza, tienen como consecuencia “privatizar” esos espacios y aumentan el carácter de exclusividad, provocando en algunos casos que otros usuarios de la calle (turistas, adolescentes, obreros) se sientan incómodos, por ejemplo, para tomarse un bocadillo.

Los diferentes establecimientos hosteleros diversifican la clientela, desde jóvenes adolescentes que consumen un bocata, hasta caros almuerzos en distinguidos restaurantes. Una parte de la población local, especialmente a partir de los 40 años, viven la supresión de ciertos establecimientos tradicionales y el surgimiento de nuevas franquicias, como una pérdida de singularidad y casticismo, mientras se critica la creciente homogenización y la asepsia de estos locales. Aunque se trata fundamentalmente de personas, que guardan en su memoria la existencia de ciertos usos y lugares que consideran expulsados por las nuevas formas masificadas de consumo, hay también grupos de ciudadanos y turistas que censuran que la alternativa a lugares de prestigio y caros, sean fundamentalmente establecimientos franquiciados, en vez de locales populares, asequibles, con una gastronomía y servicios dignos.

8. Algunos de estos usos, más que nuevas formas de sociabilidad, son vividas y narradas 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 concepción popular, y que rebrota cuando la Administración se ocupa de estructurar las condiciones urbanísticas-arquitectónicas que promueven esa restauración. Así el “pasear” o el “sentarse un rato tranquilo” son vistas como prácticas saludables y añoradas, que el ciudadano sobre todo de más edad,

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).

Los datos sucintamente expuestos, conducen a una conclusión final, que en aras de simplificación, puede resumirse como sigue. La peatonalización parte de un modelo de ciudad que se postula como más ecológico, cosmopolita, y que armoniza los intereses comerciales, turísticos, patrimoniales con la priorización del ciudadano, en definitiva, un espacio “más humano” (tal y como aparece no solo en la justificación de las intervenciones, sino también en la percepción de los usuarios). Las fundamentales limitaciones de este proceso no derivan tanto de la peatonalización *per se*, sino del específico modelo de peatonalización por el que se ha optado, que prioriza algunas actividades y preferencias de usos, en detrimento de otras. 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 compensado 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 son calificados 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— cómo la “nueva sociabilidad” instaurada por la peatonalización puede resultar sugerente, atractiva, o, por el contrario, decepcionante y limitada. Este estudio, más que soluciones inequívocas, pretende aportar elementos de reflexión a este debate.

Bibliografía

Albuera Guiraldos, A., 1998, *Vida cotidiana en Málaga a finales del XIX*, Málaga: Ágora.

Ayuntamiento de Sevilla, 2007, *El centro de Sevilla sólo para tus pies*, Folleto.

Ayuntamiento de Málaga, 2000, *La calle del Marqués de Larios en Málaga*, Málaga: Ayuntamiento de Málaga.

Ayuntamiento de Málaga, 2006, *Agenda 21. Hacia la ciudad sostenible*, Málaga: Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

Bejarano, F., 2000, *Las calles de Málaga: De su historia y de su ambiente*, Málaga: Sarriá.

Brotors, J. y Miró, C., 1988, *El tráfico en el centro de la ciudad: diagnóstico sobre la red viaria y los espacios públicos del Casco Histórico de Málaga*, Málaga: Colegio de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Burgos Madroñero, M., 1979, *Málaga, estudio de geografía urbana*, Málaga: Universidad de Málaga.

Certeau, De M., 1999, *La invención de lo cotidiano*, México D.F.: Universidad Iberoamericana,

Collantes de Terán, A., (dir.) 1993, *Diccionario histórico de las calles de Sevilla*, Sevilla: Departamento de publicaciones de la Junta de Andalucía.

Consorcio de Turismo de Sevilla, 2008, *Anuario 2007*.

Cortés, V, 1999, *El establecimiento de criterios medio-ambientales objetivos para la gestión del tráfico rodado en el centro de Sevilla* (Inédito).

Delgado, M, 2007, "Texto y textura de lo urbano. Un proyecto de investigación sobre sociedades viandantes y flujos peatonales en el centro histórico de Lisboa", Uribe, J.M., (ed.), *En-clave ibérica: vecinos, caminos y mudanzas culturales*, Pamplona: Universidad Pública de Pamplona.

De Mena, J.M., 1994, *Las calles de Sevilla*, Sevilla: Editorial Castillejo.

Durkheim, E., 2002, *Las reglas del método sociológico*, Barcelona: Folio.

García Bernal, J.J. (et al.) 2005, *La ciudad y su gente. Historia Urbana de Sevilla*, Sevilla: Escuela Libre de Historiadores.

García Villanova, J.; Serón de la Torre, A., 2006, "El centro: un proyecto de ciudad amable", Marín Cots, P., Málaga (coord.), *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005*, Málaga: Servicios de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

Gelh, J., 2006, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté.

Geertz, C., 1990, *La interpretación de las culturas*, Barcelona: Gedisa.

Hall, E. T., 1973, *La dimensión oculta*, Madrid: IEAL.

Jacob, J., 1973, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Madrid: Península.

Joseph, I., 1999, *Erving Goffman y la microsociología*, Barcelona: Gedisa Editorial.

Lacomba, J. A., *Historia de Málaga Tomo I, II*, 199?, Málaga: *Diario Sur*.

Low, S. M., y Lawrence-Zuaniga, D., 2003, *The Anthropology of Space and Place*, Blackwell Massachusetts: Locating Culture.

Mandly Robles, A., "Espacios, lugares, transparencias", Luna, M., (ed.), *La ciudad en el tercer milenio*, Murcia: Fundación Universitaria San Antonio.

Marín Cots, P (coord.), 2006, *Viva la calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005*, Málaga: Ayuntamiento de Málaga.

Mérida, D., 2006, *Plazas y calles*, Málaga: *Diario Sur*.

Moles, A., Rohmer, E., 1972, *Psychologie de l'espace*, Tournai: Casterman.

Monnet, N., 2007, *La ciudad, instrucciones de uso. Esbozos barceloneses*, Tesis Doctoral, (soporte digital, www.tdr.cesca.es, 2008).

Molinillo Jiménez, S., 2002, *Revitalización de la actividad comercial en el centro histórico de Málaga*, Cuadernos de Gestión Pública Local (versión digital: www.isel.org/cuadernos, nov., 2008).

Passolas, J., 2004, *Historia y Recuerdos de la Calles y Plazas de Sevilla*, Sevilla: Rosalibros.

Sanz Alduán, A., 1998, "Elogio y censura de la peatonalización de los centros urbanos históricos", Bernal, B., (coord.), *Ciudad histórica y calidad de vida*, Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos a partir del seminario celebrado en Burgos del 19 al 21 de enero de 1998, organizado por la Universidad de Burgos y la Fundación La Caixa.

Sesmero Ruiz, J., 1995, *Los barrios de Málaga. Orígenes e historia*, Málaga: Edinford.

Signorelli, A., 2007, "Plazas reales, plazas virtuales", González, J. y Calatrava, J. (eds), *La ciudad: Paraíso y conflicto*, Madrid: Adaba.



factoría de ideas

Cohesión territorial

IFo2/09



Centro de Estudios Andaluces
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA