

Ciudades, peatonalización y consumo en la ciudadanía

Carlos Elías Magallanes Talamás*
Cecilia Ivonne Espinosa Juárez**

Introducción

En la actualidad, las ciudades y con ellas el espacio público se han transformado debido a un amplio número de procesos y fenómenos, que en algunos casos se complementan mientras que en otros se contradicen. Los motivos pueden ser cambios o alteraciones a la estructura urbana por hechos naturales (sismos, inundaciones) o artificiales (guerras, expropiaciones), mientras algunos son de carácter temporal corto otros son más duraderos.

Sin embargo, es interesante resaltar que las transformaciones se desarrollan solo en algunas partes de la ciudad, por lo que las distintas ciudades (colonial, moderna, dispersa, etcétera) convergen siempre en un mismo contexto determinado. Aldo Rossi (2010:240) señala: "que una ciudad cambia completamente con el paso de cincuenta años; quien vive en la misma ciudad se habitúa lentamente a esta transformación, pero no es por esto menos real"

En este documento se tratará de reflexionar sobre los procesos que resultan de la modificación de partes de las ciudades y cómo las mismas se mercantilizan para lograr objetivos de intereses turísticos, entretenimiento y ocio. Co-

menzaremos por describir el contexto actual de las ciudades a partir de la tercera revolución urbana caracterizada por François Ascher.

Se hará también una construcción conceptual de las tendencias globales de la festivalización¹ y la peatonalización de algunas partes de la ciudad, y cómo dichas transformaciones desfavorecen los intereses de la ciudadanía, al ser espacios que dificultan esta condición, pues lejos de fomentar la civilidad favorecen el consumo de productos o de capital simbólico.

La tercera revolución urbana

El final de la Edad Media dio paso a la llamada primera modernidad urbana, donde se generaron nuevas ideas en y



¹ "Marco Venturi introdujo en su libro *Grandi eventi. La festivalizzazione della politica urbana* (Il Cardo, Venecia, 1994) el concepto de festivalización, para referirse al desarrollo de políticas urbanas concebidas a partir de la necesidad de un gran evento como la maquina principal para la transformación de la ciudad" (Muñoz, 2010:56).



Calle Madero. En la actualidad las calles son peatonalizadas con distintos objetivos. Fotografía: Carlos Elías Magallanes Talamás (CEMT).

sobre las ciudades. A finales del siglo XVIII, se produce la segunda modernidad urbana, con el inicio de la Revolución Industrial, la cual produjo modelos que dieron nombre oficial a la disciplina: Urbanismo. A finales del siglo XX, durante las décadas de los 70 y los 80, se produce la tercera modernidad, caracterizada por nuevas actitudes hacia la incertidumbre del futuro.

Para François Ascher, en su libro *Los nuevos principios del Urbanismo* (1991), los cambios que esta nueva modernidad provoca en las ciudades se observan en cinco grandes cambios de las mismas, los cuales los define como: la metapolización, la transformación de los sistemas urbanos de movilidad, la formación de tiempo-espacios individuales, la redefinición de la correspondencia entre intereses individuales, colectivos y generales y, por último, las nuevas relaciones de riesgo.

Para comprender la situación actual de las ciudades, y más adelante poder trabajar cómo éstas son ahora las que compiten en el mercado internacional y no así los países (Kozak, 2011), se desarrollará el concepto de metapolización, que es acuñado por Ascher al lenguaje del Urbanismo.

Metapolización

La metapolización, según François Ascher, es un “doble proceso de metropolización y de formación de nuevos tipos de territorios urbanos: las metápolis” (Ascher, 1991:56). El primero de estos procesos se refiere al intento de las sociedades actuales de juntar en un mismo espacio la mayor cantidad posible de bienes, información y personas. A su vez, este proceso se ha potencializado gracias a dos procesos actuales presentes en todo el planeta: la globalización y la profunda división del trabajo. La globalización se refiere a la apertura de las barreras nacionales que caracterizaron la creación de riquezas humanas y materiales durante la segunda revolución moderna.

Sobre la profunda división del trabajo, Francesc Muñoz (2010:14) comenta se subdivide en dos procesos: el primero de ellos es la *desindustrialización*, es decir, “una evolución expresada fielmente por la crisis de algunos sectores y actividades industriales, que fueron perdiendo importancia y peso económico a escala local y regional, como la minería,



Palacio Nacional, exposición de los alebrijes monumentales. Además de su configuración espacial, para atraer a las personas son necesarias distintas actividades. Fotografía: CEMT.

la siderurgia o la industria del automóvil". El segundo proceso, que aumentó la división del trabajo, se refiere a la disponibilidad de nuevas tecnológicas "que hicieron posible eliminar algunos procesos dentro de la cadena de producción, y sobre todo, permitieron simplificar, separar y fragmentar la mayoría de ellos [...] ya no era necesario concentrar todas las etapas de producción en un mismo territorio" (Muñoz, 2010:14), es decir, una deslocalización de los procesos industriales.

El segundo proceso de metapolización se refiere a la creación de nuevas formas territoriales que se diferencian a las existentes y que el autor describe como "grandes conurbaciones extensas y discontinuas, heterogéneas y multipolarizadas" (Ascher, 1991:57) Con esta descripción de la metápolis, el autor realiza un acercamiento a una definición concreta del fenómeno actual de las ciudades.

Ascher se refiere de forma puntual a las características cuantitativas y cualitativas que las metápolis presentan son extensas, en el sentido que abarcan territorios cada vez más amplios, incluyendo en su extensión a áreas rurales y a pequeñas ciudades y pueblos en sus exteriores; son discontinuas porque poseen una gran cantidad de espacios y tiempos diferentes de los que regulaban la vida anteriormente; son heterogéneas tanto física como socialmente por el mayor número de formas urbano-arquitectónicas y grupos de sociales y; son multipolarizadas por el amplio número de posturas sobre el concepto de interés común, lo que obliga a los actores sociales, económicos y políticos a replantear el mismo.

Así pues, la metapolización provoca "un doble fenómeno de homogeneización y diferenciación" (Ascher, 1991:58). Este fenómeno se describe como un primer proceso homogeneizador de las ciudades, ya que en la mayoría de ellas, sobre todo en los países desarrollados como en las prin-



Calle Madero. El espacio público es el contenedor de diversas prácticas culturales: aquellas para el ocio, el entretenimiento y el consumo, pero también las que dan muestra de los conflictos sociales. Fotografía: CEMT.

cipales de aquellos en vías de desarrollo, se encuentran los mismos actores económicos y bajo las mismas lógicas de producción y consumo. Y en un segundo proceso que aparece como diferenciador, con base en la competitividad cada vez mayor para la atracción de flujos económicos, ya sea por medios de producción industrial, zonas financieras libres de regulaciones, o bajo una tendencia que ha ganado terreno, el turismo.

En su libro "*No Logo. El poder de las marcas*" (2005), Naomi Klein describe cómo las empresas y compañías pasaron de fabricar productos a "fabricar marcas". Y afirma que "los productos que tendrán éxito en el futuro no serán los que se presenten como 'artículos de consumo', sino como conceptos: la marca como experiencia, como estilo de vida" (Klein, 2005:49).

En este contexto homogeneizador a la vez que diferenciador de las ciudades, mercantilización, estilos de vida soporados en los productos de consumo y, explosión global de las ciudades como destinos turísticos; se convierten en una marca, haciendo uso de aquello que les es único entre todas las demás, es decir su patrimonio histórico, cultural y social. Los espacios y lugares, monumentos y construcciones históricas, prácticas culturales y, grupos urbanos se vuelven la base para la mercantilización de la ciudad como un estilo de vida, principalmente uno, viajero y turístico.

Por mencionar un ejemplo, el Monumento a la Revolución ha sido conceptualizado como un objeto y un símbolo que pueda ser plasmado en: playeras, sudaderas, llaveros, plumas, lápices, carteras, posters, tazas, postales, apoyos para libros, borradores, tarjeteros etcétera. Pero este monumento, como su plaza contigua "De la República", no sólo se mercantiliza para su consumo también se consume físicamente mediante el desarrollo de eventos gratuitos e internaciona-



Calle Victoria en la ciudad de Chihuahua. La peatonalización es un modelo que se repite en diversos Centros Históricos. Fotografía: CEMT.

les. Han sido escenario para eventos como: el concierto de Britney Spears, punto de partida de la marcha zombi y un sinfín de escena de fondo para películas, novelas, fotografías y documentales. El consumo de estos espacios patrimoniales como el Monumento a la Revolución, ya sea de forma física con la compra de un llavero o forma simbólica al estar presente durante un evento masivo, se convierte pues en un capital simbólico-cultural para el turista y el viajero que se llevan consigo una parte del mismo.

Las ciudades se consumen de manera distinta a los productos, se modifican continuando las tendencias globales de competitividad entre ellas. Referente al turismo se peatonalizan vialidades y festivalizan Centros Históricos, pero las ventajas sociales y las riquezas producidas por estos cambios, no se ven reflejadas equitativamente para todos los habitantes de las urbes. La mercantilización y la festivalización de las ciudades han producido una fuerte re-estructuración y modificación al espacio público, entendido éste como lugar de sociabilización fundamental para la construcción de la ciudadanía².

Movilidad urbana y consumo de la ciudad

Curiosamente y de forma recíproca, la metapolización impulsó la transformación de los sistemas urbanos de movili-



² En la teoría social del siglo XX, el concepto de ciudadanía fue entendido como el proceso de tránsito del "estatus al contrato". Así pues, este análisis se incorpora a los sociólogos clásicos (Weber, Durkheim, Toennies, Parson) quienes convergen en el concepto de la ciudadanía como el conjunto de prácticas sociales que definen el ser miembro de una sociedad altamente diferenciada en la cultura y en las instituciones, y en donde la solidaridad social se sustenta solo en valores universales. La ciudadanía se plantea en oposición a formas particularistas de compromiso social tales como la familia, la comunidad local, vecinal y la etnia (Ramírez. 2010:47).



Globalización. Fuente: <http://ejemplosde.info/wp-content/uploads/2013/08/Ejemplos-de-globalizaci%C3%B3n-en-la-sociedad1.jpg>

dad, mientras que éstos a su vez impulsan a las metápolis. En otras palabras, el primer cambio, que caracteriza a las nuevas aglomeraciones urbanas, se vio potencializado por el desarrollo de las nuevas tecnologías de comunicación y de transporte.

La invención de nuevos dispositivos tecnológicos como el celular, la computadora portátil, el internet, el video, el lenguaje binario, entre otros, han modificado en algunos aspectos la antigua estructura urbana, no obstante, contrario a lo que la ciencia ficción y las utopías de algunos pudieran creer "estas tecnologías no ponen en tela de juicio la concentración metropolitana ni sustituyen las ciudades reales por otras virtuales. El uso de las tecnologías de información y comunicación (TIC), no reemplaza en absoluto a los transportes" (Ascher, 1991:58).

Incluso, sí modifican algunas formas y prácticas urbanas, paradójicamente las telecomunicaciones han impulsado la revalorización de ciertos áreas urbanas cercanas a la infraestructura de transporte o a puntos de cruce de gran cantidad de la población. También las TIC han concentrado una mayor cantidad de "actividades direccionales, comercio y actividades de ocio" (Ascher 1991:59).

Aun cuando en la metápolis la movilidad se presenta cada vez más en múltiples direcciones, el movimiento cotidiano de la casa a la escuela o de la casa al trabajo que caracterizó al siglo XIX y la primera mitad del siglo XX se vio superado en varios aspectos. Francesc Muñoz señala que "la movilidad obedece a razones diferentes y no sólo es por trabajo o por estudio, la llamada movilidad *obligada*, sino que también por ocio y tiempo libre, consumo, visita o turismo, la llamada no *obligada*" (Muñoz, 2010:22). Aunque este autor no ocupa el término de metápolis acuñado por Ascher, sí se refiere a las



Proceso de metapolización.

Elaboración: Elías M. Talamás y Cecilia Ivonne Espinosa Juárez.

grandes regiones metropolitanas que caracteriza de manera similar y hace énfasis que debido a su extensión se vuelven un “escenario donde la variable distancia pierde buena parte de su contenido estructurante de las relaciones sociales” (Muñoz, 2010:22), respecto de las TIC afirma que las ciudades se convierten en “un escenario de movilidad intensiva y uso extensivo del territorio [...] lo que David Harvey ya definió como una compresión espacio-temporal [...] es decir: la aniquilación del espacio a manos del tiempo, en términos marxistas, sería la consecuencia lógica de la progresiva introducción de tecnología para facilitar y reducir el tiempo necesario en las comunicaciones entre personas y entre territorios” (Muñoz, 2010:23).

Contrario al movimiento en diferentes direcciones, impulsado por distintos intereses en el interior de las ciudades, el transporte público mantiene un carácter repetitivo y unidireccional propio del sistema fordista. Esto convierte al sistema de transporte público en una forma de segregación, ya que las ciudades y sus ventajas se vuelven menos accesibles para quienes no cuentan con un medio de movilidad individual y que se ven limitados a la oferta cultural, ocio, recreación, y entretenimiento. Por el contrario, aquellos que cuentan con un vehículo particular, poseen la ventaja de escoger su lugar de residencia con base en sus gustos e intereses personales.

Cabe señalar que, esta preocupación por la movilidad urbana ha generado propuestas como los “10 principios de movilidad urbana” de Jan Gehl, las cuales han incidido en las políticas públicas, así el concepto de movilidad urbana ha ampliado su visión y se ha asociado con el acto de caminar, el uso de transporte no motorizado, el fomento del transporte público en lugar del privado, la mezcla de usos de suelo, desedificación, con el reciclamiento de espacios o edificios, fortalecimiento de la cultura local.

Esta nueva orientación ha llevado a la valoración de una escala de prioridades en la movilidad urbana, estando en la cúspide el peatón, en un segundo nivel al ciclista, motociclistas, usuarios del transporte público y usuarios del transporte pesado. A raíz de lo anterior, las calles de los Centros Históricos se han sumergido en intervenciones para su peatonalización, reactivación social y económica, ofertadas principalmente a los turistas.

Políticas culturales. Festivalización y peatonalización

Bajo el contexto anteriormente descrito es posible distinguir, apoyándonos en Muñoz, cuatro rasgos comunes en múltiples escenarios urbanos del planeta. Estos rasgos son: “la pérdida, relativa e incluso absoluta, de control sobre la ciudad por parte de las instancias de gobierno público, la progresiva desinversión en áreas económicas y de infraestructura derivada de las privatizaciones, la especialización absoluta en monocultivos como el turismo, y la distribución desigual de la inversión, dirigida en gran parte a sufragar ambiciosos proyectos de imagen” (Muñoz, 2010:54).

De los cuatro escenarios descritos el que más apoya la hipótesis de este documento, pero admitimos que todos tienen similar importancia, es el que se refiere a la especulación en monocultivos, ya que este escenario bajo la lupa de la relación entre actores políticos y actores económicos, nos da pie para analizar el punto de partida de las políticas públicas urbanas.

Sobre la festivalización Muñoz apunta que se usa para referirse “al desarrollo de políticas urbanas concebidas a partir de la necesidad de un gran evento como la máquina principal para la transformación de la ciudad” (2010:56)



Metrobús de la Ciudad de México. Las nuevas formas de transporte modifican a las metápolis y viceversa en constante cambio. Fuente: http://static.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2012/04/Linea_4_Metrobus-02.jpg

estos grandes eventos pueden transformar las ciudades radicalmente para dar lugar a grandes aglomeraciones de personas durante un tiempo relativamente extendido, como son las olimpiadas y los mundiales de fútbol³ o pueden ser, reestructuraciones de zonas o áreas de la ciudad ya construida para entrar en ámbito de la competencia entre ciudades a nivel global. Así pues, vemos como la peatonalización de un gran número de vialidades y la restauración, revitalización y recuperación de algunos espacios urbanos, apuntan hacia la lógica del turismo y del consumo. La calle Madero de la Ciudad de México, la Plaza de la República y el Monumento a la Revolución, entran en este objetivo con formas diferenciadas entre sí. La primera, es para el consumo por ocio mientras que la segunda para la atracción y la movilidad turística.

De la diferenciación de las ciudades, resultado de la metapolización, se ha hablado hasta aquí de varias formas y conceptos que se apoyan entre sí para convertir a las ciudades en una marca. Respecto a la homogeneización de las mismas y en lo que respecta al turismo, podemos decir que estas terminan por banalizarse al grado de que “el propio paisaje urbano deviene parte del escenario de consumo dotando al itinerario turístico que une estos lugares de una atmósfera al tiempo local y romántica. Pero este espacio urbano [...] si bien es una área que contiene el pasado de la ciudad, es también cierto que no es toda la historia urbana la que está allí presente, sino más bien aquella que



³ Aunque son un gran entretenimiento para todo el mundo, gracias al manejo que les dan los medios de información internacionales. Retomamos el análisis de Mike Davis sobre la realidad de estos eventos. Este autor señala: “la población de las áreas urbanas hiperdegradadas del Tercer Mundo tiene pavor a los grandes acontecimientos. Conferencias y festivales internacionales, visitas de Estado, pruebas deportivas, concursos de belleza... suponen cruzadas gubernamentales encaminadas a limpiar la ciudad de gente como ella. (Davis, 2007:143)



Estadio abandonado en Beijing. Las olimpiadas son eventos que modifican la estructura de las ciudades durante periodos determinados, que una vez concluidos son abandonados y olvidados. Fuente: <http://neeturioso.com/wp-content/uploads/2012/08/Estadio-de-Beach-Volley-en-Beijing-China.jpeg>

el visitante-turista ya esperaba de alguna forma encontrar” (Muñoz, 2010:XX).

Sobre la movilidad peatonal y el consumo del espacio.

Bajo lo expuesto anteriormente, fragmentos de la ciudad son intervenidos por medio de políticas públicas de peatonalización, que si bien se asocian al imaginario del cierre de calles para uso exclusivo del peatón, históricamente peatonalizar una calle ha tenido distintos propósitos y objetivos, dependiendo de los intereses del momento. Así el sentido de peatonalizar responde a cuestiones peculiares, si en principio se contempló para dar solución al conflicto entre peatón y vehículos ahora la lógica apunta a reactivaciones sociales y económicas.

El acto de caminar es el medio propio y natural del ser humano para desplazarse de un punto a otro (origen-destino), este ha sido insuficiente para cubrir las necesidades y deseos de movilidad, porque intervienen factores y variables específicas: distancia, tiempo, velocidad, capacidad de carga, economía, etcétera, y las formas culturales.

Ante ello ha recurrido a adoptar e inventar medios de transportes eficientes y eficaces para lograr esos propósitos, como el empleo de animales de carga, burros, caballos, y posteriormente, el empleo del carruaje o carretas. Estos se consolidaron como elementos del paisaje cultural según los momentos históricos. Por ejemplo, en la época de modernización de las ciudades como París fue capturada por los pintores modernos, por ejemplo, Camille Pissarro en su cuadro “*Boulevard Montmartre, primavera*” 1897, retrata la escena donde en ese *boulevard* esta aglomerado de carruajes tirados por caballos y peatones transitando entre o a sus laterales.



Rompecabezas Monumento a la Revolución.

Los bulevares parisenses fueron producto de las intervenciones de modernización en la ciudad por el Barón de Haussmann y Napoleón III; se convirtieron en los escenarios de conflicto entre el peatón y los carruajes. Charles de Baudelaire en el poema “La pérdida de una áurea” expresa su propia experiencia:

Amigo mío: Usted sabe cuánto me aterrorizan los caballos y los vehículos. Pues hace un momento, cuando cruzaba el bulevar corriendo, chapoteando en el barro, en medio de un caos en movimiento, con la muerte galopando hacia mí por todos lados, hice un movimiento brusco y mi aureola se escurrió de mi cabeza, cayendo al fango de Macadam. Estaba demasiado asustado para recogerla. Pensé que era menos desagradable perder mi insignia que conseguir que rompieran los huesos. Además, me dije, no mal que por bien no venga. Ahora puedo ir de un lado a otro de incógnito, cometer bajezas, entregarme al desenfreno, al igual que los simples mortales. ¡De modo que aquí estoy, como usted me ve, al igual que usted!

Este fragmento retrata el ambiente vivido por los peatones en el simple acto de cruzar una calle, así como las condiciones hostiles del pavimento. Marshall Berman (2006) interpreta ese fragmento de Baudelaire en su libro “*Todo lo sólido se desvanece en el aire*”, donde explica como el pavimento de macadam era el adecuado para el tránsito de los caballos pero no para el peatón, pues en verano era polvoroso y en tiempo de lluvias fangoso. Otro aspecto que señala es la capacidad de adaptabilidad del hombre para transitar estos bulevares, al realizar movimientos bruscos y contorsiones del cuerpo pero también de la mente y de las emociones, es decir, el peatón moderno se construye una nueva forma cultural de caminar.

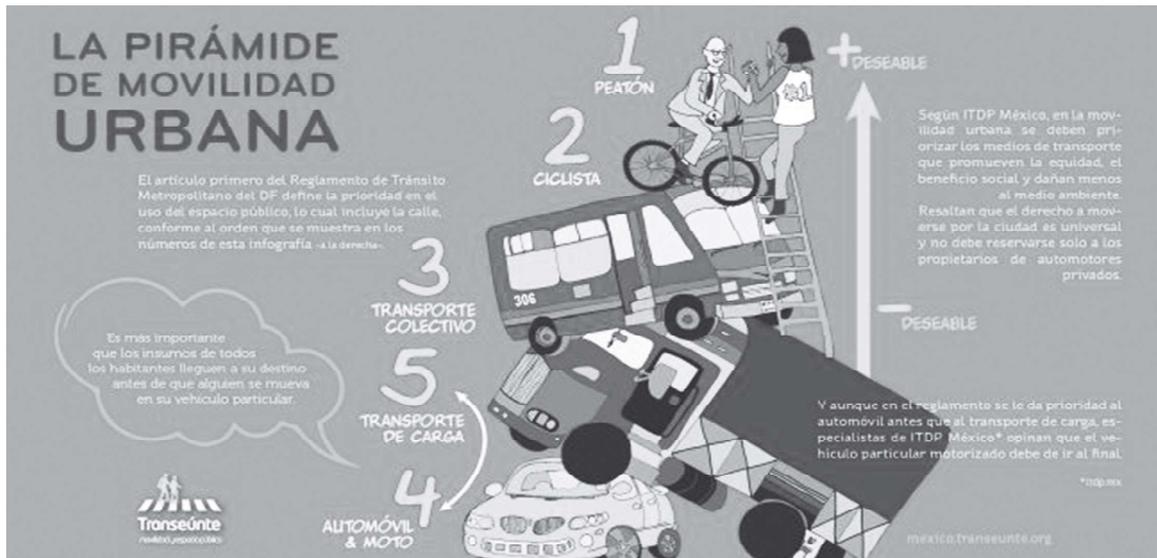


Día de la tierra, organizado por Discovery en la Monumento a la Revolución. Fotografía: Cecilia Ivonne Espinosa Juárez (CIEJ).

Asimismo, la reducción de tiempo en el desplazamiento de las distancias fue uno de los factores que comenzó a caracterizar la vida urbana. La velocidad y los avances tecnológicos permitieron la invención de vehículos motorizados, con ello se agrava la situación de riesgo para el peatón. Por dicha razón se implementó políticas y acciones de habilitación de calles para el tránsito de los peatones, es otras palabras, se peatonalizaron restringiendo el acceso total a vehículos motorizados, y de esa manera fueron de uso exclusivo del peatón.

Desde las primeras décadas del siglo xx se peatonalizaron calles en los centros de las ciudades (Del Campo 2009:15), por ejemplo en países como: Estados Unidos, Alemania, Dinamarca, México y Colombia, pero cada uno con sus respectivas particularidades según sus condiciones socio-históricas. En el caso de Inglaterra, en 1923, se propuso el cierre de calles en días y horas específicas para el uso exclusivo de los niños, o sea una calle de juegos, sin embargo no tuvo el éxito esperado. Y en 1967 en la ciudad de Norwich, se cambia la lógica del cierre de calles, ejerciéndose en los centros históricos pues eran estrechas y poco atractivas para quienes usaban vehículos de motor; se cerraron completamente para ese transporte y el resultado que obtuvieron después de la peatonalización fue del alza de las ventas comerciales al menudeo de un 5% y 20%, aunque también aumento del tráfico peatonal (Asociación Marbella Activa).

Con el paso del tiempo los objetivos que se plantean para la peatonalización de calles persiguen distintos propósitos, el más usual se debe a los problemas de congestión circulatoria, donde el peatón es el más perjudicado ante el automóvil, pero también existen otros de tipo ambiental, por



Pirámide de movilidad urbana.

Fuente: <http://ciudadanosenred.com.mx/wp-content/uploads/2013/08/La-pirámide-de-movilidad-urbana.jpg>

contaminación atmosférica y acústica; los de seguridad para la disminución de accidentes y, los económicos, para la reactivación de la zona (Sanz, 1998).

Actualmente, peatonalizar calles se ha posicionado como una política pública que persigue la reapropiación del espacio público por parte del peatón. En los Centros Históricos, se considera al vehículo motorizado como una de las causas que desmotivó al peatón para transitar sus calles, razón por la cual existe una tendencia de intervenciones urbanas en estos espacios, a ello se suma la revalorización del patrimonio cultural por parte de las sociedades.

Sin embargo, reflexionar sobre qué calles y cómo se van intervenir es de vital importancia para lograr mejorar la calidad del espacio público y no generar nuevos conflictos. Puesto que, estos procesos están inmersos en lógicas neoliberales que visualizan la calle como un producto a ofertar principalmente al sector turístico. Los efectos e impactos producidos por dichas intervenciones no son equitativos para todos los ciudadanos, ya que se favorece a ciertos grupos privilegiados, los menos, y se perjudica al resto que son los más. Así pues Sanz (1998) señala que dentro de las formas de peatonalización en los Centros Históricos se encuentran cuatro tipologías: para el turismo como ciudad-museo; para el comprador como ciudad hipermercado; para las instituciones oficiales como ciudad del poder político y finalmente para la diversión nocturna como ciudad-bar.

Por lo tanto, si estas calles se visualizan como un producto destinado a distintos sectores como el turismo, entonces deben ser un producto que se desee y para ello deben tener ciertas condiciones de apariencia, función, servicios, entre otros. De manera que se ponen en marcha programas de rehabilitación y revitalización para contrarrestar los proce-

sos de tercerización, pero además de esas intervenciones urbano-arquitectónicas, se anexan las de tipo social, actividades artístico-culturales en el espacio público, creándose así un ambiente cultural atractivo. En la ejecución de estos programas se incluyen acciones como la limpia social y la tolerancia cero una constante vigilancia sobre los sospechosos, los indigentes, el comercio ambulante, prácticas locales, no deseados.

Al tener un ambiente embellecido es una oportunidad para especular inmobiliariamente con la alza de precios en servicios y rentas e incluso afectar la identidad del lugar con las nuevas dinámicas culturales que se generan. Por tanto, al caminar por este tipo de calles peatonalizadas, no sólo se disfruta y admira del ambiente, sino además, al caminar por placer y pausadamente la observación de los productos expuestos en la vitrinas son detonadores de deseo que promueven su consumo y compra, pues estos "espacios de consumo invaden con su control el espacio público; las calles pertenecen a las tiendas y a los centros comerciales y no a la ciudad ni al ciudadano" (Muxi, 2004:105), son espacios de consumo tangible, simbólico y cultural.

En otras palabras, "el paisaje heredado por la historia se convertía en decorado de un proceso que convertía al peatón en un consumidor potencial" (Thomas 1998, 41). La cuestión de esta premisa radica, cuando la condición de ese peatón no es la de un turista, sino de un ciudadano que deja de actuar como tal y se convierte en un consumidor, cuando en realidad estos espacios públicos deberían expresar el fortalecimiento de la condición ciudadana.

Donde exista el "fortalecimiento del vínculo social, lo que implica relaciones de pertenencia, confianza, reciprocidad, cooperación y compromiso cívico" (Tena 2007:286), Bau-



Plano de calles peatonalizadas en el Centro Histórico de la Ciudad de México.
Fotografía: CEMT.

man (2009:104) caracteriza esta cualidad del espacio público como civilidad, aquello que permite que a pesar de no conocer al otro se reconozca como un ciudadano, con los mismo derechos y obligaciones que promueve la convivencia armónica en un espacio que se presume es de todos y para todos.

Es innegable el hecho de que las intervenciones de esta índole tienen efectos en los usos y apropiaciones por parte de los ciudadanos, muestra de ello lo ofrece el estudio *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad los casos de Sevilla y Málaga* (2009), en el que se expone los resultados de una investigación que aplica metodología y técnicas antropológicas con el fin de verificar los tipos de sociabilidad generados a partir de los procesos de peatonalización. Una de las conclusiones que ofrece es la siguiente:

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 sólo en la justificación de la intervención, 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 específico de peatonalización por el que se ha optado, que prioriza algunas actividades y preferencias de uso en detrimento de otras. (Del Campo, 2009,137)

Lo arriba mencionado sólo bosqueja parte de esa dimensión, pero cabe resaltar que los efectos producidos llevan fortalezas y debilidades. Es importante como bien mencionan la de, seleccionar del modelo más óptimo de peatonali-



Vida nocturna, calle de Madero.
Fotografía: CEMT.

zación según las investigaciones urbanas realizadas en las zonas para evitar la réplica de modelos de otras ciudades con contextos sociales, culturales, económicos, políticos diferentes. Así como apertura de las autoridades a la participación ciudadana, pues son los ciudadanos quienes se ven afectados por los aspectos socioculturales.

Conclusiones

Si partimos de la hipótesis de las ciudades como medios físico-construidos donde se reproducen los modos de producción vigentes en determinado contexto socio-histórico, vemos cómo las políticas de festivalización, peatonalización y encaminadas al turismo, responden a la economía neoliberal basada más en la oferta de servicios que en la producción de objetos de consumo que caracterizó a las economías industriales de principio del siglo xx. Los resultados en el espacio urbano de estas profundas transformaciones son claramente observables en lo tangible de las ciudades: calles, plazas, fachadas de los edificios históricos, comercialización de la historia. Sin embargo, las transformaciones sociales que éstas producen suelen no estar contempladas en los proyectos de rehabilitación, restauración o recuperación de espacios y edificios. Algunas veces bajo la fachada de la arquitectura de renombre internacional, se vende la idea a los habitantes de que es para beneficio de todos.

Se ha visto que no es así. La visión que tiene el proyecto urbano de la ciudad por partes actualmente está representando solo a los sectores de empresarios con intereses privados. Es cierto que los cambios urbano-arquitectónicos son, en algunos casos, atractivos a la vista y a las sensaciones. No obstante, las transformaciones no han podido



Obras de intervención en calle 16 de Septiembre. Fuente: <http://diarioenbici.com/wp-content/uploads/2013/10/obras-16-septiembre-2.jpg>



Marcha Zombie Walk en calle Madero, 2012. Fotografía: CIEJ.

proveer el ambiente adecuado a los espacios para una sana convivencia y tolerancia entre las distintas identidades urbanas que en las metápolis existen. Así pues, la falta de interés por comprender a los habitantes de las ciudades, y el total entendimiento de las necesidades del turista han sido elementos que continúan modificando tanto los espacios, como a los ciudadanos.

En este sentido es importante reflexionar sobre la aplicación de las políticas públicas para la peatonalización de calles, ya que cada espacio y tiempo responde a particularidades y lo ideal es cuestionar la pertinencia de aplicación de modelos existentes, a lo cual se añada también el cómo se deba gestionar esta peatonalización, para que así los intereses perseguidos sean socialmente equitativos.

De forma que las dinámica de intervención urbana apunte a lo local más que a lo global, con una visión panorámica en la toma de decisiones sobre la ciudad, a partir de estudios urbanos integrales donde se considere las perspectiva de distintas disciplinas como: antropología, sociología, economía, filosofía, historia, política, arquitectura, urbanismo y una larga lista que se involucre (Ascher 2004: 10). Sin olvidar que la participación de la ciudadanía es esencial para la construcción de las ciudades ☺

Fuentes de consulta:

- Ascher, François (2004) Los nuevos principios del urbanismo, el fin de las ciudades no está al orden del día. (Traducción Hernández Díaz, M) Alianza Editorial, Madrid.
- Bauman, Zygmunt (2009) Modernidad Líquida, 11ª reimpresión. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- Berman, Marshall (2006) Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. 16ª edición. Trad. Morales A. México, Ed. Siglo XXI.

- Davis, Mike. (2007) Planeta de ciudades miseria. Madrid, España. Ed. Foca.
- Muxi, Zaida (2004) La arquitectura de la ciudad global, Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- Kozak, Daniel (2011) "Fragmentación urbana y neoliberalismo global" en Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas. Compilador: Emilio Pradilla Cobos. D.F. México. Ed. UAM, Miguel Ángel Porrúa. Pp. 13-61
- Muñoz, Francesc. (2010) Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona, España. Ed. GG mix
- Rossi, Aldo. (2010) La arquitectura de la ciudad. Barcelona, España. Ed. Gustavo Gili.
- Tena Núñez, Rircardo (2007) Ciudad, cultura y urbanización sociocultural. Conceptos y métodos de análisis urbano. IPN-Plaza y Valdés Editores, México.
- Thomas, François (1998) "Después del funcionalismo ¿qué? Hacia una nueva cultura urbana" en Sistemas Urbanos Actores sociales y ciudadanos, UAM-A México, pp.40-68.

Mediografía:

- Sanz Alduán, A. (1998) "Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos" [en línea]. Obtenido de: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html> [consultado el 05 de marzo 2013].
- Del Campo Tejedor, A. (2009) Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad [en línea]. Obtenido de: www.agecu.es [consultado el 05 de marzo 2013].

Datos del autor y la autora:

***Alumno de la Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo de la ESIA Tecamachalco**
eli_stres@hotmail.com

****Alumna de la Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo de la ESIA Tecamachalco.**
ciespinosa@hotmail.com