

PASEO DE LA REFORMA Y AVENIDA PAULISTA: PRÁCTICAS ESPACIALES DEFEÑAS Y PAULISTANAS

Buzzulini, André Luis¹
Afonso Pistori, Tábata Caroline²

Resumen

Por medio de un estudio analítico-comparativo, buscamos retratar las prácticas espaciales de los transeúntes de las avenidas más simbólicas de los dos principales centros financieros de América Latina: San Pablo y Ciudad de México. Las avenidas analizadas – la Avenida Paulista (estudiada en su extensión total, de 2,7 km) y el Paseo de la Reforma (analizado en los 3 km que comprenden la Puerta de los Leones, en la entrada del Bosque de Chapultepec y el cruce de la Avenida Bucarelli) – y sus entornos inmediatos, fueron elegidos, y estudiados empíricamente, por el hecho de trascender sus funciones de eje financiero y presentarse como espacios de realización de actividades de ocio. Tal hecho se explica, en parte, por la existencia de equipamientos comerciales y culturales en estas áreas, pero más que eso, se ha creado una cultura de prácticas que van más allá del usufructo de estos equipamientos, ya sea por la centralidad y facilidad de acceso a estas avenidas, con un ambiente muy agradable si consideramos la escasa cantidad de espacios públicos de calidad en estas ciudades, lo que permite la simple contemplación de la belleza de estos espacios, o por las interacciones que ahí se suelen desarrollar entre distintos grupos sociales (algunos más específicamente analizados) que las utilizan como punto de encuentro y sociabilidad.

Palabras clave: prácticas espaciales, espacio público, cultura, actividades de ocio, San Pablo, Ciudad de México

¹ Estudiante de geografía / USP. E-mail: andrebuzzulini@yahoo.com.br

² Estudiante de geografía / USP

Introducción

En el presente trabajo, se propone un estudio analítico-comparativo de las prácticas espaciales de los transeúntes en las avenidas más simbólicas de los dos principales centros financieros de América Latina: Ciudad de México y San Pablo. El tema se ve muy interesante, especialmente, por el hecho de que las dos avenidas analizadas – el Paseo de la Reforma (que a pesar de su extensión total de 15 km, para nuestro estudio, el recorte territorial que nos interesa se limita a los 3 km entre la Puerta de los Leones, en la entrada del Bosque de Chapultepec y el cruce de la Avenida Bucareli, y sus entornos inmediatos) y la Avenida Paulista (la cual nos interesa estudiar en su extensión total, de

2,7 km) – son, *a priori*, ejes financieros de estas ciudades, y aún así atraen millares de personas a caminar por sus extensiones para actividades de ocio. Tal hecho, se explica, en parte, por la existencia de equipamientos comerciales y culturales sobre ellas y/o sus entornos, más que eso, se ha creado una cultura de prácticas que van más allá del usufructo de estos equipamientos, ya sea por la centralidad y facilidad de acceso a estas avenidas, con un ambiente muy agradable si consideramos la escasa cantidad de espacios públicos de calidad en estas ciudades, lo que permite la simple contemplación de la belleza de estos espacios, o por las interacciones que ahí se suelen desarrollar entre distintos grupos sociales y algunos más específicos que las utilizan como punto de encuentro y sociabilidad.

Naturalmente, debido a su visibilidad, estas avenidas son el escenario de algunas de las principales manifestaciones culturales, fiestas y protestas en estas urbes y funcionan como un punto ideal de encuentro para el desarrollo de la vida en la calle, la cual muchas veces nos privamos en nuestras ciudades, por la falta de un espacio público de calidad, seguro y agradable para un simple recorrido, y por la cultura automovilística en la cual nos acostumbramos, por ejemplo, a desplazarnos en auto de nuestra casa a un shopping, sin contacto directo con lo que la calle puede (o podría) ofrecer.

Para este trabajo, utilizamos obras de autores como Lindón (2004), que diserta de manera muy interesante las ideas principales de Henri Lefebvre, que trata de elementos de la vida cotidiana básicos para el entendimiento de como se desarrollan las prácticas sociales en el espacio, aparte de hablar también del proceso de gentrificación,

lo cual está asociado, también, al deseo de las clases medias o altas de estar ubicadas cerca de polos culturales y comerciales como los que representan nuestras dos vías de estudio, en los cuales es evidente una gran cantidad de universitarios, especialmente jóvenes, de clase media que alquilan o comparten departamentos. Otro autor de gran importancia para este trabajo es Hiernaux-Nicolas (2006), que trata de las reflexiones sobre el transeúnte en los espacios comerciales, desde el *flâneur* hasta el consumidor. Elegido por tratar exactamente del comportamiento del sujeto en espacios que pueden ser contemplados a través de caminatas, o que pueden tener un sentido puramente comercial y funcional, como la mayoría de nuestras vías. También Borja (2003), que trata de temas como la importancia de un espacio público de calidad para la integración social, el desarrollo del sentimiento de pertenencia al lugar y como condición para la ciudadanía. Más allá de estos autores, utilizamos otras obras para aportar consideraciones teóricas al trabajo y proporcionar un mejor análisis, desde la percepción espacial de los individuos hasta la apropiación de este espacio por el capital y sus consecuencias sociológicas.

Por fin, aparte del análisis basado en la bibliografía ya existente, fue de gran importancia la observación etnográfica de estos lugares pues, conozco muy bien la Avenida Paulista y sus dinámicas, así como el Paseo de la Reforma. También serán utilizadas fotografías para ilustrar nuestros recortes territoriales. Como cuestión central buscamos aclarar cuáles son las similitudes – y algunas diferencias – de las prácticas espaciales desarrolladas en estos lugares y porque se dan específicamente ahí, aparte de detallar cuáles son los grupos sociales más visibles, sus temporalidades y porque eligen estos lugares como espacio de ocio.

La Ciudad de México y el Paseo de la Reforma: un breve histórico descriptivo

Situada en el Valle de México, en la zona donde se encontraba la antigua ciudad de Tenochtitlán, fundada por los mexicas como su capital en el siglo XIV, y posteriormente conquistada por los españoles, la Ciudad de México adquirió el *status* de Distrito Federal apenas en 1824 para albergar los poderes federales luego después de la independencia del país, tras haber sido el centro político y económico del país durante el periodo colonial, siendo que ya era un grande y poblado centro urbano desde el período precolombino. Durante los gobiernos de Benito Juárez (1858-1872) y Porfirio

Díaz (1884-1911), la ciudad pasó por profundas transformaciones urbanísticas, que incluyen la traza del Paseo de la Reforma. Con el período de apogeo económico conocido como “Milagro Mexicano” (décadas de 1950 y 1960), la ciudad vivió un período de intensa urbanización, con su población duplicada en unos veinte años. Hoy, la Ciudad de México, junto a su zona metropolitana, alberga la 3^a mayor aglomeración del planeta, con aproximadamente 19.028.000 habitantes (ONU, 2007), siendo uno de los principales centros financieros del planeta, en el puesto 18^o entre las urbes con mayor índice de conectividad a la red de ciudades mundiales de acuerdo a Taylor y Catalano 2002), y la 25^a en el ranking de ciudades globales de la conceptuada revista Foreign Policy (2008).



Figura 1: Paseo de la Reforma en la década de 1930. © D.R. Fundación ICA.

El Paseo de la Reforma, es considerado una de las principales tarjetas postales de esta ciudad, donde están concentradas muchas sedes de empresas, restaurantes y hoteles, aparte de importantes monumentos y otras construcciones, que componen la belleza e imponencia del principal centro financiero de la ciudad más poblada de América Latina. Su origen se dio durante el siglo XIX, cortando de forma diagonal calles y avenidas centrales de la ciudad, inspirada en las grandes alamedas haussmanianas de París. A lo largo de su historia, fue embellecida, rediseñada y varias esculturas, monumentos, jardines y arboledas fueron agregados, lo que hace con que hoy muchos la comparen a la Champs-Élysées parisina. A partir de la década de 1950, con el *boom* económico relacionado al modelo desarrollista llevado a cabo, la avenida pasa a ser la dirección favorita para la construcción de edificios corporativos en la ciudad, que desde entonces, pasaron a sustituir rápidamente las antiguas mansiones que

estaban a lo largo de su extensión. Hoy, la avenida tiene un aspecto bastante moderno y a pesar del *boom* de Santa Fe como el nuevo distrito financiero de la ciudad, el Paseo de la Reforma sigue siendo el símbolo del poder económico mexicano, con el rascacielo más alto del país en medio a muchos otros en construcción. A pesar de su extensión total de 15 km, para nuestro estudio, el recorte territorial que nos interesa, como anteriormente dicho, se limita a los 3 km entre la Puerta de los Leones, en la entrada del Bosque de Chapultepec y el cruce de la Avenida Bucareli, y sus entornos inmediatos, por el hecho de que ahí consideramos que existe una interacción mayor de los habitantes y turistas con los equipamientos del lugar, donde se nota la presencia de un gran número de peatones, que ahí están no solamente por trabajo, sino por ocio: compras, encuentros, andar en bicicleta, patines o skate los domingos, contemplar exposiciones o la propia avenida y su belleza, la cual resulta como uno de los espacios más agradables de esta metrópolis de 19 millones de habitantes para vivir lo que la calle puede ofrecer en conjunto a sus equipamientos, lo que nos lleva a nuestro tema de estudio, que consiste en las prácticas espaciales que ahí se desarrollan.



Figura 2: Paseo de la Reforma, 2008. Martín Toluca.

San Pablo y la Avenida Paulista: la formación del centro urbano y la avenida

Fundada en 1554 por los portugueses como una misión jesuita, San Pablo permaneció hasta la primera mitad del siglo XIX sin expresividad política o económica, como un punto de partida y llegada para aquellos que exploraban el interior del actual territorio brasilero (los “bandeirantes”), y de pasaje de riquezas hacia el puerto de

Santos, como el oro explotado en Minas Gerais y, posteriormente, del azúcar producido en el propio estado de San Pablo, cuando fue elevada a la categoría de ciudad en el siglo XVIII. Con el *boom* de la producción de café en el siglo XIX, compañías inglesas instalaron una importante red de ferrocarriles en el Estado, impulsando un rápido desarrollo de su economía, teniendo la ciudad de San Pablo como el centro de esta actividad económica, donde se instaló la burguesía cafetalera emergente – los llamados “barones del café”. Durante este período y al inicio del siglo XX, la ciudad recibió muchos inmigrantes, especialmente italianos, y empezó su proceso de industrialización, sobrepasando Río de Janeiro en importancia económica. Así como en México, durante la década de 1950 se vive un período de “Milagro Económico”, resultando en la hinchazón del centro urbano, casi triplicando su población en apenas veinte años – y cuadruplicándola en treinta. Hoy, junto a su zona metropolitana, San Pablo cuenta con aproximadamente 18.845.000 habitantes (ONU, 2007), lo que le hace la 5^a mayor aglomeración del mundo. Entre las ciudades con mayor índice de conectividad a la red de ciudad mundiales, la ciudad ocupa el 16° puesto (Taylor y Catalano, 2002), y el 31° en el ranking de ciudades globales (Foreign Policy, 2008).

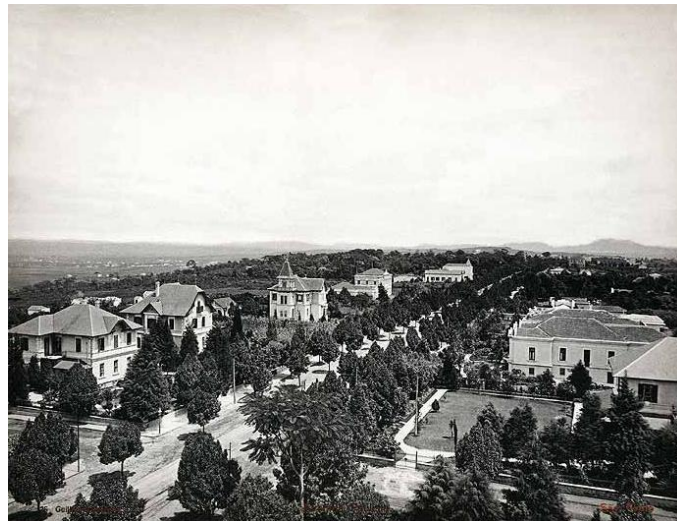


Figura 3: Avenida Paulista, inicio del siglo XX. Imagen sin créditos.

La Avenida Paulista fue elegida el símbolo más representativo de San Pablo por sus habitantes por diversas veces, representante de la grandeza económica brasileña y de la importancia de la ciudad, que pese a no ser la capital nacional, es considerada la

capital financiera del país. Las similitudes entre esta avenida y el Paseo de la Reforma (y también entre las dos ciudades, en el sentido de su tamaño, del proceso de intensa industrialización y migración que sufrieron en un mismo período, de su posicionamiento como las dos principales ciudades globales de América Latina etc.) son muchas: están en las áreas más accesibles de estas ciudades – hablándose de conexiones de transporte –, cercadas por zonas de poblaciones de ingresos medios y altos, cuentan con muchas exposiciones artísticas temporales, centros culturales, cines, restaurantes, hoteles, edificios corporativos y entornos con teatros, discotecas, bares y librerías, con lugares frecuentados por minorías variadas, como punks, modernos, góticos, homosexuales, skaters, emos etc., aparte del espacio



Figura 4: Avenida Paulista, 2008. Mariana Pekin.

Público que ofrece opciones para grupos de bajos, medios y altos ingresos, que generalmente se encuentran segregados entre si en otras partes de la ciudad. Como dicho, la extensión de la Avenida Paulista es de 2,7 km y su origen, así como la avenida mexicana, data del siglo XIX: inaugurada en 1891, con la gran diferencia de que mientras la Ciudad de México ya era un centro urbano importante desde hace mucho tiempo, San Pablo recién empezaba a adquirir importancia económica, con la

producción del café que se desarrolló en el Estado de San Pablo a partir de la segunda mitad del siglo XIX, lo que también se puede considerar la raíz de la existencia de la avenida, ya que la misma, ubicada en la parte más alta del centro de la ciudad, pasó a albergar las mansiones y palacios de los nuevos ricos, “barones del café”. Su perfil residencial permaneció hasta la década de 1950, cuando, así como en la Ciudad de México, emprendimientos comerciales y de oficinas pasaron a sustituir las antiguas construcciones, llenándose de rascacielos desde entonces, lo que le rindió el apodo de “*5th avenue* latinoamericana”, haciendo referencia a la conocida avenida neoyorquina por estar, así como ella, “cerrada” por altos edificios por todos lados. Hoy, a pesar de la emergencia de un tercer centro financiero en la ciudad desde la década de 1990 (eje de las avenidas Nações Unidas y Berrini), la avenida sigue albergando sedes de grandes empresas, y gracias a su centralidad, facilidad de acceso, y al hecho de, junto a sus entornos, ser el principal polo cultural e importante zona comercial de la ciudad, atrae millares de personas no solamente a disfrutar de estos equipamientos, sino también a caminar por una de las pocas vías de toda la metrópolis con veredas anchas y relativamente bien cuidadas, donde se mezclan los más distintos grupos sociales, apropiándose e interactuando con el espacio cada uno a su manera, que es lo que nos interesa investigar.

Las avenidas analizadas: el papel de su centralidad y la percepción de los espacios públicos

Como dicho anteriormente, las dos avenidas estudiadas poseen una importante centralidad en sus respectivas ciudades, ya sea desde el punto geográfico, pues están cerca del centro histórico de las mismas, por su condición de accesibilidad (en el caso del Paseo de la Reforma hay estaciones de metro cerca de la avenida en todo el recorte de nuestro estudio, aparte de redes de colectivo y de cruzar con el Metrobus en su intersección con la importantísima Avenida Insurgentes y, en el caso de la Avenida Paulista, hay una línea de metro por toda su extensión, justamente abajo de la avenida, aparte de líneas de colectivo que van hacia los más distintos puntos de la ciudad), por ser un polo de atracción de transeúntes que viven cerca de ahí o en las periferias más lejanas de estas ciudades, o por los equipamientos que ahí se concentran (hoteles, restaurantes, bares, edificios corporativos, comercio, librerías, centros culturales etc.).

Esta centralidad se debe exactamente a la condición capitalista, que necesita espacios adecuados para su reproducción en la ciudad. “*La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas. Ella misma es el resultado de la división social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción ... Para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista ... de la producción y de la circulación de capital. Son además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios)*” (Topalov, 1979:20). Tanto en la Ciudad de México como en San Pablo, estas condiciones impuestas por el capital en el territorio se han podido desarrollar en distintas áreas de la ciudad, pero sus formas más simbólicas, traducidas en las sedes de grandes empresas nacionales y multinacionales, se han concentrado en las avenidas estudiadas desde hace más de medio siglo, y aunque hayan surgidos nuevos centros financieros en estas ciudades, el Paseo de la Reforma y la Avenida Paulista siguen siendo las más simbólicas de cada una de estas ciudades, y suponemos que esto se debe exactamente al significado social que han adquirido a lo largo del tiempo, gracias a los equipamientos de ocio (cultura, compras etc.) que ahí se instalaron.

La región de Santa Fe, en la Ciudad de México, por ejemplo, ha emergido como el nuevo centro financiero local, pero aparte de su difícil accesibilidad, el transeúnte no tiene mucho que hacer ahí. Todo está dibujado para aquellos que tienen auto: no hay vida en la calle. En San Pablo pasa algo muy similar en el eje Berrini-Nações Unidas: el acceso a esta área, pese a no estar tan aislado como Santa Fe, también es deficiente, y la vida en la calle también es bastante restringida: las veredas son mucho más angostas y mal cuidadas y no hay atractivos culturales o comerciales en la calle. Es cierto que sí, en los dos casos hay shoppings y hoteles, y de hecho todo se concentra adentro de los mismos, para aquellos que llegan y se van con su auto, sin necesitar cualquier contacto con la calle. Pese a no estar en este estudio, como ejemplo, podemos citar también el caso de Buenos Aires, 3^{er} principal centro financiero latinoamericano, donde la Avenida 9 de Julio y sus entornos serían los correspondientes a las avenidas que estamos estudiando, mientras el Acceso Norte cumpliría el papel de estas nuevas

centralidades financieras “sin vida” en la calle.

Esa apropiación privada del espacio sin considerar el peatón (en muchos casos, propositalmente, en un modelo de incentivo del transporte privado) se refleja directamente en la percepción que los mismos van a tener de estos espacios y, consecuentemente, sus acciones sobre ellos. La imagen de la ciudad que percibimos e incorporamos se da por los espacios que vivimos y nos movemos, en el plano del inmediato, creando “*distintos esquemas cognitivos de la misma, según sean los intereses*” (Díaz Muñoz, Bosque Sendra y Castro Aguirre, 1992:11). Sin dudas, al descubrir la ciudad como peatones, incorporamos mucho más elementos de la misma que si estuviéramos en un auto: sus ruidos, sus olores, su gente, su ritmo, la belleza de su arquitectura, sus fealdades, la calidad de su mobiliario urbano, su agradabilidad, en suma, las delicias y los peligros de sus contactos sociales... En fin, difícilmente uno dice que conoció tal ciudad sin haber caminado al menos por sus áreas más turísticas.

El espacio público, en conjunto al espacio privado, estimula o desestimula este “vivir la ciudad” plenamente, como transeúnte, y la verdad es que tanto la Ciudad de México como San Pablo carecen de espacios agradables y de calidad – especialmente la segunda ciudad. No haremos un intento de comparación con ciudades europeas, por ejemplo, porque si es cierto que el nivel de desigualdad social y económica sigue siendo abismal, parece que en el caso del urbanismo como factor de integración, la situación es todavía peor. Tenemos áreas periféricas donde ni siquiera hay escuelas, centros de salud o – al nivel urbanístico – veredas, así como áreas de clase media funcionales, pero no bellas, agradables y con veredas accesibles para una caminata que pueda ser contemplada también por personas con capacidades diferentes o ancianos. Tal situación hace con que, al buscar espacios con calidad, nos dirijamos a las, relativamente, pocas áreas existentes en nuestras metrópolis con casi 20 millones de habitantes. Y entre algunos pocos parques y peatonales, están justamente estas avenidas: bellas, con amplias veredas, equipamientos urbanos privados y públicos de calidad, y algo considerado aún más interesante por algunos: vida, en el sentido del contacto social, aunque sea a través de la mirada entre aquellos que están ahí también por el ocio, y no por trabajo, la búsqueda por el inesperado que la ciudad tanto promete ofrecer. Como cita Joseph, “*cuando el intercambio se desarrolla en la calle, entre dos transeúntes, la inatención de urbanidad toma a veces la siguiente forma: miramos al otro a dos metros aproximadamente; durante ese tiempo, se reparten por gestos los*

dos costados de la calle, luego se bajan los ojos en el momento que el otro pasa, como si tratara de un cambio de semáforos. Ese es, probablemente, el menor de los rituales interpersonales, pero el que regula constantemente nuestros intercambios en sociedad” (1999:78). Desde este punto de vista, el espacio público puede ser percibido como un lugar para la interacción, ya sea por el menor tipo de contacto social o por la casualidad de un encuentro: situaciones que pocos lugares pueden ofrecer. Y entre ellos, las avenidas analizadas (y resaltemos: sus entornos inmediatos cumplen todavía más esta función, siendo las avenidas, las polarizadoras de estos entornos que se formaron a lo largo del tiempo, así como de sus dinámicas), exactamente por el hecho de que ahí, hay mucha gente que busca esta posibilidad de lo inesperado, del contacto social, de vivir algo fuera de su casa, de un bar, de un shopping, de una discoteca o de un restaurante: vivir lo casual, la vida de la calle, con distintos grupos sociales y posibilidades diversas en este espacio público que, desde determinado punto de vista, es integrador.

Los equipamientos privados y de cultura, el consumo, los grupos sociales y la temporalidad en estas avenidas y sus entornos

El *flâneur*, como propuesto por Walter Benjamin y retomado por Hiernaux-Nicolas (2006) ,parece estar completamente extinguido en nuestras ciudades modernas. Al pasear por las calles de nuestras ciudades, nos deparamos con gente apurada, vidrieras con los más diversos productos – pero estas, más que nada, siguiendo una moda estandarizada, y generalmente adentro de shoppings y no tanto en la calle –, ambulantes, anuncios gigantes en vallas publicitarias (no más en San Pablo, cuando se aprobó la Ley Ciudad Limpia) y lo que nos importa: el transeúnte objeto,el cual, según Hiernaux-Nicolas “*es portador de la mercancía, y se transforma en la misma*” (2006:152), siguiendo un determinado modelo de consumo en el cual ni siquiera la vidriera sería necesaria, ya que la televisión y otros medios de comunicación, como la internet, cumplirían su función. El transeúnte objeto está por todos lados, pero hay que resaltar que, pese a no ser considerados *flâneurs*, en lugares como los de nuestro estudio hay mucha gente que va ahí por la pura contemplación, ya sea por el bello estilo del Paseo de la Reforma, viendo la puesta del sol desde el Ángel de la Independencia con el Castillo de Chapultepec al fondo, por la sensación “neoyorquina” de estar en una

selva de piedra como en la Avenida Paulista, admirando la vista hacia el centro de San Pablo en los jardines del MASP (Museo de Arte Contemporáneo de San Pablo), o por el deseo de meterse en la sociedad de estas ciudades buscando lo inesperado en el medio del desconocido: un agradable café escondido en una esquina, una librería, una nueva exposición sobre cualquier cosa, un cruce de miradas con un(a) desconocido(a) o el simple hecho de sentirse vivo en medio de un lugar que no todos están por obligación (entiéndase trabajo) y tampoco estar “encerrado” en una “caja de concreto” para que se den tales situaciones.



Figura 4: Transeúntes en la Av. Paulista. André Buzzulini.

Desde este punto de vista, se mezclan el “vivir la ciudad” con el consumo. En el caso del Paseo de la Reforma, restaurantes temáticos, centros comerciales integrados con la calle como Reforma 222, cafés, cines, teatros (especialmente cerca a la Plaza de la República), museos en su entorno, aparte de todo lo que ofrecen sus zonas inmediatamente vecinas, como el Centro Histórico y la Zona Rosa, sin dudas, ejercen su papel de inducción a algún tipo de consumo, así como en San Pablo, que cuenta con muchas similitudes en este aspecto: cafés, dos parques, el Shopping Pátio Paulista (con más de 200 negocios, es completamente cerrado, separado por puertas y sin integración con la calle) y otros más pequeños, algunos teatros a su alrededor, museos, centros culturales con exposiciones temporales de calidad y muchas salas de cine de arte en la propia avenida y en sus entornos (42 salas, siendo 26 con programación alternativa), aparte de discotecas de diferentes géneros distribuidas en la zona y librerías (que incluye la más grande de América Latina). A siete cuadras de la Avenida Paulista,

también está la Calle Oscar Freire, considerada la novena calle más lujosa del mundo por un estudio realizado por la “Excellence Mystery Shopping International” en 2008, donde la gente va a admirar casi que exclusivamente lo que se expone en las vidrieras, o a sus restaurantes, cafés o heladerías, lo que en México correspondería al papel que cumple, más o menos, la Avenida Presidente Masaryk, y que no tiene mucho que ver con la dinámica de las avenidas estudiadas, pero que, a su vez, expone un ejemplo distinto de ellas, pues ahí la interacción social se da casi que solamente por el comercio de lujo, y durante el día. Cuando cierran los negocios, cede también el movimiento del lugar.

En el caso de San Pablo, especialmente, se nota que existe una fuerte centralización de la cultura en esta área, lo que contribuye fuertemente para el desplazamiento de gente de diversas zonas de la ciudad hacia la región de la Avenida Paulista: por su abundancia cultural, como trata Castells (1974) al hablar de la distancia, en el caso de la frecuentación de ciertos espectáculos propios del centro. En la Ciudad de México, se puede notar un patrón más “turístico”, en el sentido de que el Paseo de la Reforma conecta dos áreas muy buscadas tanto por viajeros cuanto por habitantes locales: el Centro Histórico y el Bosque de Chapultepec, lo que no significa que la avenida no cuente con equipamientos culturales en sus entornos también, pero por la experiencia empírica puedo decir que esta es una de las diferencias que se notan en los que buscan estas avenidas como sus destinos de ocio.



Figura 5: Bicicletas en el Paseo de la Reforma. Sin créditos.

Una de las grandes similitudes de estas dos avenidas tiene que ver con su temporalidad: el público predominante durante el día y la noche, y en los días hábiles y fines de semana. Durante la semana hábil, durante el día, aparte de los frecuentes embotellamientos que se producen en estas avenidas, el público que la frecuenta está, más que nada, compuesto por la gente que trabaja en las oficinas de sus edificios corporativos y en sus comercios: la dinámica apurada, rápida, típica de las metrópolis, donde, por ejemplo, la gente llega corriendo a su oficina para no retrasarse, sale a almorzar con mucha prisa para cumplir el horario impuesto para la comida, y al salir de su oficina, también se apuran para volver a sus casas a descansar, o para no retrasarse en la facultad. A la noche, quedan algunos pocos bares, cafés y restaurantes abiertos para algunas personas que ahí viven y también para los que tienen la oportunidad de tener ahí un momento de ocio durante días hábiles. En la madrugada, el perfil cambia radicalmente, y hay ciertas diferencias que deben ser citadas entre la avenida paulistana y la defeña: en el caso de San Pablo, una de las principales calles que cruzan la Avenida Paulista, la Calle Augusta (Rua Augusta, en portugués) es un conocido punto de prostitución femenina, tanto callejera cuanto en los llamados *american bars*, que en realidad son verdaderos prostíbulos. Aparte de esto, hay algunos cafés que funcionan 24h, algunas pocas discotecas durante la semana, también cerca de la Calle Augusta, con un público alternativo, pero especialmente gay, y algunos *botecos* (un tipo de bar con un ambiente bastante abierto a la calle, generalmente barato, donde la gente compra sus bebidas y las toma ahí mismo o en la propia calle, ya que esto está legalizado en San Pablo). En el caso de la Ciudad de México, generalmente también hay alguna discoteca gay abierta durante la semana cerca del Paseo de la Reforma, así como unos pocos bares durante la madrugada, especialmente en la Zona Rosa.

En los fines de semana, el perfil de estas avenidas cambia bastante. La gran masa trabajadora da lugar, durante el día, a familias e individuos que van ahí a pasear: padres e hijos, skaters, góticos, emos, alternativos, consumidores desenfrenados, cinéfilos, parejas heterosexuales y homosexuales etc. Vale resaltar que en la Ciudad de México, los domingos, el Paseo de la Reforma es cerrado al tránsito de autos de 7:00 a 14:00 para que lo puedan recorrer peatones, o gente en bicicletas, skate, patines etc. Entre los grupos sociales que frecuentan estos lugares, hay que resaltar las parejas homosexuales, debido a que los recortes territoriales estudiados tienen, sin duda, los entornos con mayor población gay concentrada en estas ciudades – inclusive muchos

viviendo ahí – y, por lo tanto, es bastante común verlos agarrados de las manos, por ejemplo, en estas zonas, lo que no se ve comúnmente en todas las áreas de estas ciudades. Al contrario, hay zonas “invisiblemente”, o socialmente, delimitadas donde se concentran esas parejas, es decir, donde caminan abrazados, de manos agarradas etc., constituyendo su espacialidad propia en la urbe (La Zona Rosa en la Ciudad de México, y Baixo Augusta en San Pablo – aparte del Largo do Arouche, que no está tan cerca de la avenida y no consideramos parte de su entorno). Inclusive, las marchas gay de ambas ciudades son realizadas en estas avenidas. En San Pablo, por ejemplo, hay apenas 3 eventos autorizados oficialmente por la municipalidad de la ciudad a ser realizados en la avenida, y la marcha gay es una de ellas. Aunque la mayoría de la gente sepa que en estas áreas es bastante común la demostración de afecto entre los homosexuales, se nota que aún existe cierta resistencia a estos grupos estigmatizados, generando un malestar de contactos mixtos, tratado por Joseph (1999) al hablar de la incomodidad, que en este caso puede ser generado por la gente homofóbica (entre los cuales se incluyen especialmente religiosos, conservadores, machistas, e inclusive grupos neonazi en San Pablo).



Figura 6: Skater en la Av. Paulista. Otávio Burin.

Otro grupo que debe ser resaltado, y que aunque no lleguen a formar una comunidad que habite en el lugar, se apropian de espacios ahí diariamente, son los

skaters: en ambos casos, las pistas de skate de estas ciudades son pocas, no están bien equipadas, con su manutención generalmente precaria y en lugares no cercanos a las áreas centrales o de muy fácil accesibilidad, lo que hace con que sus usuarios busquen espacios de mejor calidad para su práctica. En la Ciudad de México, ellos se concentran en la Glorieta de Insurgentes, a apenas tres cuadras del Paseo de la Reforma, durante prácticamente todo el día, mientras en San Pablo, utilizan las veredas de la propia Avenida Paulista, lo que creemos que se debe, especialmente, a dos factores más, aparte de los principales ya citados: el relieve bastante accidentado de la ciudad, combinado a un problema que parece endémico en esta ciudad: la falta de calidad de sus veredas (en general, bastante peores que las del DF, en todas las áreas de la ciudad – ya sean de altos o bajos ingresos). Las veredas de la Avenida Paulista tampoco están perfectas, pese a que fueron completamente reconstruidas en la segunda mitad del 2007, pero están bastante mejores que en cualquier otra zona de la ciudad para los skaters, ya que están compuestas por bloques de concreto lisos, mientras en otras partes de la ciudad la municipalidad ha utilizado otros materiales, especialmente pavimentos intertrabados (con el inicio del programa “Passeio Livre”, en 2005, en un intento de mejorar el “problema endémico” de las veredas paulistanas), de calidad bastante cuestionable, así como sus resultados y manutención.

Durante la noche de los fines de semana, los restaurantes, cafés y bares de estas áreas generalmente se quedan muy llenos, en buena parte, por el público que las frecuenta durante el día, y sus madrugadas con mucha actividad desde el jueves: muchas discotecas para distintos públicos, especialmente homosexuales – y en el caso de San Pablo, rockeros y emos también –, bares (en México, los llamados *after*, ya que las discotecas oficialmente tienen que cerrar a las 2:00. En San Pablo, muchos funcionan las 24h) e inclusive algunos cafés y restaurantes.

Por último, vale resaltar la atracción que las zonas alrededor de estas avenidas ejercen sobre la gente, no solamente para fines de ocio, sino también de vivienda. Hay mucha gente que quiere vivir plenamente todo lo que la ciudad puede ofrecer, y en el caso de la Ciudad de México y San Pablo, los entornos del Paseo de la Reforma y de la Avenida Paulista parecen cumplir los requisitos que una clase media/media alta, compuesta en gran parte por jóvenes universitarios, busca para disfrutar de la vida urbana sin necesitar *a priori* un auto para todas las actividades que quiera o tenga que realizar (trabajo, diversión, educación etc.), con “todo” cerca, inclusive los grupos

sociales que prefieren insertarse y/o vivir en medio a los mismos, como un proceso de gentrificación como el descrito por Lefebvre y retomado por Lindón (2004) pues, aunque estas zonas no hayan sufrido una degradación completa, experimentaron la decadencia de algunas de sus partes, las cuales eran lujosas hace algunas décadas, se puede decir que están de moda desde hace algunos años. En el caso de San Pablo, de más o menos diez años para acá.

Conclusiones

“La calidad del espacio público es hoy una condición principal para la adquisición de la ciudadanía. El espacio público cumple funciones urbanísticas, socioculturales y políticas” (Borja, 2003:297). Esta frase sintetiza el papel que esperamos del espacio público del cual somos, en la mayor parte de nuestros cotidianos, privados, en nuestras metrópolis latinoamericanas. Muchos de nosotros buscamos suplir una verdadera necesidad de “vivir la ciudad”, de poder caminar en la misma para admirarla y disfrutarla, y escapar de lo que la modernidad y las posmodernidad nos han impuesto: una vida cerrada en “cajas de concreto”, sin contacto con la calle, la cual cumple su función en nuestras rutinas por intermedio del auto, haciéndonos evitar las más básicas formas de contacto social. Lo más paradójico es que la mayoría de nosotros acepta vivirlo así durante todo el año – o mejor dicho, toda la vida –, mientras aguarda ansiosamente un fin de semana para encerrarse en un bar o una discoteca para socializar, o entonces esperando las vacaciones para poder ir a un lugar donde, como turistas, la vida va a ser disfrutada exactamente donde se evita todo el resto del año: el espacio público.

La Avenida Paulista y el Paseo de la Reforma, pueden ser vistas, en sus respectivas ciudades, como verdaderos territorios de “resistencia” (las personas que hacen posible esa “resistencia”, aunque estén inmersas, no se dan cuenta ni se la plantean) a la falta de espacios públicos de calidad en San Pablo y en la Ciudad de México. Dos avenidas que, a una primera mirada, podrían ser descritas, como meros centros financieros, pero que a su vez, si analizadas más profundamente, esconden relaciones sociales muy peculiares, que no se desarrollan en casi ninguna otra parte de estas ciudades. Citamos los ejemplos de Santa Fe y del eje Berrini-Nações Unidas: nuevos centros financieros, que carecen de vida en la calle. Carecen

verdaderamente de alma, acercándose al concepto de no lugar (Augé, 2007), oponiéndose a lo que representan el Paseo de la Reforma y la Avenida Paulista – y sus entornos – en este trabajo, las cuales engloban la vida de distintos grupos sociales, que ahí desarrollan su propia espacialidad, y que las ven no como simples avenidas con enormes trancones, sino como un espacio para el ocio, de convivencia al aire libre: algo que nos ha sido negado en casi todo el resto de la ciudad.

Para concluir, un párrafo más de un autor que cree exactamente lo mismo que nosotros: que el espacio público debe ser integrador, y que para que se cumpla este papel se debe priorizar su calidad. La prueba de esto son los lugares estudiados, que, al unir equipamientos públicos y privados de calidad, se vuelven espacios polarizadores atractivos para que, hasta los ciudadanos de las periferias más lejanas de San Pablo y de la Ciudad de México los frecuenten cuando sea posible. *“Todos los barrios o áreas residenciales deben ser accesibles y visibles, comunicados y monumentalizados, en áreas diversas socialmente; los ciudadanos deben estar orgullosos del lugar en el que viven y se les debe reconocer el derecho a permanecer en él y a ser vistos y reconocidos por los otros como ciudadanos. Cada parte de la ciudad debe tener su atractivo para los otros ciudadanos, aparecer física y simbólicamente vinculada al conjunto. El espacio público es una condición básica para la existencia de la ciudadanía, el derecho a un espacio público de calidad es un derecho humano fundamental en nuestras sociedades. El derecho al lugar, a la movilidad, a la belleza del entorno, a la centralidad, a la calidad ambiental, a la inserción en la ciudad formal, al autogobierno... configuran el “derecho a la ciudad”* (Borja, 2003:291). Lástima que mucho de lo descrito por el autor arriba se aplique a apenas una que otra área, financiera o turística, de estas dos metrópolis de casi veinte millones de habitantes.

Referencias bibliográficas

Augé, Marc (1992) (2007), *“Los no lugares. Espacios del anonimato”*, Buenos Aires: Gedisa Editorial.

Borja, Jordi (2003), *“La Ciudad Conquistada”*, Madrid: Alianza Ensayo.

Castells, Manuel (1974) (2008), “Los elementos de la estructura espacial”, en: “*La cuestión urbana*”, México: Siglo XXI.

De Castro, Constancio Aguirre (1997), “*La geografía en la vida cotidiana*”, Barcelona: de. Oikos-Tau.

Díaz Muñoz, M. A., Bosque Sendra, J. y Castro Aguirre, C. (1992), “*Prácticas de geografía de la percepción y de la actividad cotidiana*”, Villasar del Mar, Barcelona: de. Oikos-Tau.

Hiernaux-Nicolas, Daniel (2006), “De *flâneur* a consumidor: hacia una fisionomía del transeúnte en las ciudades contemporáneas”, en “*Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*”, Patricia Ramírez Kuri y Miguel Ángel (Coords.), México: Anthropos-UAM.

Joseph, Isaac (1999), “Lugares y Encuentros”, en: *Erving Goffman y la microsociología*, Barcelona: Gedisa.

Lindón, Alicia (2004), “Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana”, *Revista Veredas*, México: UAM-Xochimilco.

Taylor, P.J. y Catalano, G. (2002), “World city network formation in a space of flows”. *Research Bulletin*, n° 61, GaWC, en <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb61.html>

Topalov, Christian (1979), “Las contradicciones de la urbanización capitalista”, en: *La urbanización capitalista*, México: Ediciones Edicol.

<http://www.agperformance.com.br/paulista/historico.asp>

http://www.associacaopaulistaviva.org.br/aavenida_historia.asp

http://www.df.gob.mx/wb/gdf/secretaria_de_turismo_prog

Paseo de la Reforma y Avenida Paulista: prácticas espaciales de feñas y paulistanas

Buzzulini, André Luis; Afonso Pistori, Tábata Caroline

<http://www.excellencemysteryshopping.com/>

http://www.foreignpolicy.com/articles/2008/10/15/the_2008_global_cities_index

<http://www.mexicomaxico.org/Reforma/reforma.htm>

http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007urban_agglo.htm

[http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/secretarias/subprefeituras/passeio_livre/cartilh
a/c artilha_passeio_livre.pdf](http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/secretarias/subprefeituras/passeio_livre/cartilha_c_artilha_passeio_livre.pdf)