

GRAO EN SOCIOLOXÍA  
TRABALLO DE FIN DE GRAO  
CURSO ACADÉMICO: 2018/2019  
CONVOCATORIA: XUÑO

ANÁLISIS DOS PROCESOS DE PEONALIZACIÓN: PERCEPCIÓN VECIÑAL E  
XENTRIFICACIÓN NA CIDADE VELLA DA CORUÑA.

ANÁLISIS DE LOS PROCESOS DE PEATONALIZACIÓN: PERCEPCIÓN  
VECINAL Y GENTRIFICACIÓN EN LA CIUDAD VIEJA DE A CORUÑA.

ANALYSIS OF THE PEDESTRIANIZATION PROCESSES: NEIGHBORING  
PERCEPTION AND GENTRIFICATION IN THE OLD TOWN OF A CORUÑA.

Noelia Mesa Llenderros  
Dirigido por: Raimundo Otero Enríquez

**RESUMO:** O presente traballo pretende avaliar, dende o punto de vista da percepción veciñal e como principal obxectivo analítico, se o proceso de xentificación experimentado durante os últimos anos no barrio da Cidade Vella da urbe da Coruña, vese acentuado pola recente peonalización desta zona. Para iso, expóñense diversos aspectos teóricos sobre dous procesos urbanos -a peonalización e a xentificación- que se complementan cunha caracterización sociodemográfica do barrio sinalado, unha explicación sobre o recente Plan de Peonalización municipal acometido nel, e unha recensión breve acerca de diversos estudos de percepción cidadá que guían esta investigación. Neste proxecto empréganse técnicas cuantitativas (unha enquisa sustentada nunha mostraxe probabilística) e cualitativas (entrevistas en profundidade).

A principal conclusión extraída é que a peonalización, máis alá de ser unha medida benvida en termos xerais polo vecindario e entrevistados, amosa unha contradición importante: o feito de que, dende o punto de vista perceptivo, esta se entende como necesaria para incrementar a calidade de vida da Cidade Vella, ao mesmo tempo leva implícita a asunción de subas futuras de prezo polo aluguer e venda de inmobles. Tal contradición percibida, nun contexto probado de xentificación residencial, é especialmente proclive aos intereses económicos e simbólicos da, cada vez máis presente, clase creativa nesta zona da cidade.

**PALABRAS CHAVE:** peonalización, xentificación, Cidade Vella, A Coruña.

**RESUMEN:** El presente trabajo pretende evaluar, desde el punto de vista de la percepción vecinal y como principal objetivo analítico, si el proceso de gentrificación experimentado durante los últimos años en el barrio de la Ciudad Vieja en la ciudad de A Coruña, se ve acentuado por la reciente peatonalización de esta zona. Para eso, se exponen diversos aspectos teóricos sobre dos procesos urbanos -la peatonalización y la gentrificación- que se complementan con una caracterización sociodemográfica del barrio señalado, una explicación sobre el reciente Plan de Peatonalización municipal acometido en él, y una breve recensión acerca de diversos estudios de percepción ciudadana que guían esta investigación. En este proyecto se emplean técnicas cuantitativas (una encuesta sustentada en una muestra probabilística) y cualitativas (entrevistas en profundidad).

La principal conclusión extraída es que la peatonalización, más allá de ser una medida bienvenida en términos generales por el vecindario y entrevistados, muestra una contradicción importante: el hecho de que, desde el punto de vista perceptivo, esta se entiende cómo necesaria para incrementar la calidad de vida de la Ciudad Vieja, lleva implícito, al mismo tiempo, la asunción de subidas futuras por el precio del alquiler y venta de inmuebles. Tal contradicción percibida, en un contexto probado de gentrificación residencial, es especialmente proclive a los intereses económicos y simbólicos de la, cada vez más presente, clase creativa en esta zona de la ciudad.

**PALABRAS CLAVE:** peatonalización, gentrificación, Ciudad Vieja, A Coruña.

**ABSTRACT:** The present work intends to evaluate, from the point of view of the neighboring perception and as the main analytical objective, whether the gentrification process experienced in recent years in the Old City neighborhood in the city of A Coruña, is accentuated by the recent pedestrianization of this area. For that, several theoretical aspects are exposed about two urban processes -pedestrianization and gentrification- that are complemented with a sociodemographic characterization of the neighborhood, an explanation about the recent Municipal Pedestrianization Plan undertaken in it, and a brief review about various studies of citizen perception that guide this investigation. In this project, quantitative techniques (a sustained survey in a probabilistic sample) and qualitative (in-depth interviews) are used.

The main conclusion extract is that pedestrianization, beyond being a welcome measure in general terms by the neighborhood and interviewees, shows an important contradiction: the fact that, from a perceptual point of view, this is understood as necessary to increase the quality of life of the Old City, implicitly implies, at the same time, the assumption of future increases for the price of rent and sale of real estate. Such perceived contradiction, in a proven context of residential gentrification, is especially prone to the economic and symbolic interests of the, increasingly present, creative class in this area of the city.

**KEYWORDS:** pedestrianization, gentrification, Old City, A Coruña.

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS .....	3
2. MARCO TEÓRICO.....	6
2.1. Aproximación teórica a la gentrificación.....	6
2.2. Aproximación teórica a la peatonalización de espacios intraurbanos .....	10
2.3. Síntesis de estudios de caso: peatonalización, efectos gentrificadores y percepción vecinal .....	15
2.4. Cambios sociodemográficos y urbanos en la ciudad de A Coruña.....	21
3. METODOLOGÍA .....	26
3.1. Encuesta y muestra .....	26
3.2. Entrevistas en profundidad. ....	28
3.3. Bloques temáticos y objetivos comunes de la metodología mixta .....	29
4. ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	31
4.1. Caracterización sociodemográfica de los residentes y tipo de vivienda:.....	31
4.2. Percepción de la peatonalización .....	39
4.3. Movilidad de los residentes .....	45
5. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO .....	50
6. BALANCE DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	53
7. BIBLIOGRAFÍA.....	55
8. ANEXOS.....	60
8.1. Anexo I: Modelo del cuestionario .....	60
8.2. Anexo II: Modelo-guión de entrevista al presidente de una asociación de vecinos	63
8.3. Anexo III: Modelo-guión de entrevista a expertos .....	64

## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

La sociología urbana es una disciplina interesada en la organización social surgida en un espacio de una ciudad, ya sea en un barrio o en el conjunto de varias zonas. Por tanto, estudiar la ciudad se trata de estudiar la sociedad que reside en la misma. Se deben contextualizar siempre los estudios urbanísticos que se llevan a cabo, ya que la realidad urbana no desaparece, sino que va a sufrir cambios a lo largo del tiempo (Lamy, 2006). Resulta cuanto menos interesante llevar a cabo una investigación descriptiva de dos fenómenos que son exponentes de cambios urbanos profundos: los procesos de peatonalización y gentrificación que se están produciendo en la Ciudad Vieja de A Coruña, basándonos en las percepciones de sus residentes.

El fenómeno de la gentrificación se está extendiendo por las principales urbes españolas y, este último año, se ha peatonalizado la Ciudad Vieja en A Coruña, por lo que resulta llamativo descubrir si existe una relación entre ambos procesos urbanos. Si hacemos una breve revisión histórica de la ciudad, debemos destacar que, debido a la búsqueda de la mejora de la calidad de vida dentro de la propia ciudad (recordemos que hasta mediados del siglo XIX la ciudad se situaba en lo que hoy en día se conoce como “zona vieja”), se decide extender poco a poco los límites de la misma tras las murallas. Esto no sólo se debe a razones de compacidad o higiénicas, sino también a las intenciones de la burguesía de tener un espacio urbano propio y distinguido del resto de la población, demostrando así el poder social que tenían. Era en dicha zona donde residían las personas de clase social alta, ya que las personas de clase media y de clase baja, solían residir en la zona anexa del barrio de Pescadería (De Terán, 1999).

Las ciudades poseían una alta densidad de población, resultado del crecimiento de esta en la misma superficie, y se empieza a manejar la idea de destruir las murallas debido a que no eran ningún impedimento para evitar grandes epidemias en la población, es más, debido a las condiciones de higiene había un gran número de enfermedades en la zona interior de las murallas. Se da una situación dual respecto al urbanismo: por una parte, nos encontramos con los partidarios de una reforma interior, que no sólo buscaban dar soluciones a las clases sociales altas, sino también solucionar los problemas higiénicos; y, por otro lado, los partidarios del ensanchamiento. En el año 1851 se crea una Comisión de Ensanche para estudiar la idea de expandir la ciudad sin más limitaciones que las naturales, siguiendo así la idea del Balmes, quién en el año 1844, había propuesto derribar

las murallas y crear el ensanche en las ciudades españolas (De Terán, 1999); a partir de estos complejos procesos urbanos, la Ciudad Vieja de A Coruña empieza a adoptar la configuración urbanística visible hoy día.

Sin embargo, especialmente a partir de los años del “desarrollismo” del tercer cuarto del siglo XX, la ciudad de A Coruña experimenta un fuerte proceso de suburbanización, que conlleva un desplazamiento de las élites de la ciudad a nuevos entornos residenciales de la periferia (como el de la Zapateira). Desde entonces, la Ciudad Vieja sufre un acusado proceso de abandono urbanístico, un paulatino envejecimiento y observa la presencia de fuertes problemáticas sociales (aumento de la pobreza, delincuencia, etc.). Sin embargo, en la última década, este ciclo de pauperización del vecindario se ve detenido gracias a la irrupción de un importante proceso de gentrificación residencial (Rodríguez, 2017). En este sentido, cabe decir que el principal objetivo de esta investigación es evaluar, desde el punto de vista de la percepción vecinal, si el proceso de gentrificación experimentado en este barrio histórico en los últimos años se ve acentuado por la reciente peatonalización de esta zona. Como objetivos secundarios destacamos:

- Analizar si se está estableciendo un nuevo perfil de residente en el barrio como puntal del fenómeno gentrificador -tal y como postula el análisis de Rodríguez (2017)-, o se mantiene el vecindario “de siempre”.
- Dar cuenta, analíticamente, de algunos cambios percibidos en el ámbito inmobiliario (expectativas de subida de los precios del alquiler, etc.), y que relación guardan con el proceso de peatonalización.
- Conocer la opinión de los residentes acerca de la movilidad de la zona y de la comunicación de la misma con otros barrios de la ciudad.

Por último, puntualizar que la decisión de peatonalizar la ciudad vieja va de la mano, en cierta medida, del proyecto llevado a cabo por el ayuntamiento de la ciudad para establecer, de forma paulatina, el modelo urbano de *Smart City*. Se trata de un fenómeno que pretende que las ciudades inviertan en capital humano, social y que alimenten la infraestructura de redes de comunicación (transporte urbano entre otros), fomentando un desarrollo económico sostenible a la par que una mejora en la calidad de vida. Todo esto se debería conseguir mediante una ordenanza participativa (March y Ribera-Fumaz, 2014).

A continuación, expondremos el marco teórico que sustentará la fundamentación teórica de los conceptos de gentrificación y de peatonalización en los que nos basamos para este proyecto (conceptos ilustrados, además, por diversos estudios de caso). Se expondrán a continuación contribuciones que hayan analizado las percepciones vecinales sobre ambas realidades urbanas. Después de ilustrar un breve análisis de los cambios sociodemográficos y urbanos experimentados por de la Ciudad Vieja de A Coruña, se explicará con detalle la metodología empleada para la realización del proyecto, el análisis de los resultados y, finalmente, las conclusiones.

## 2. MARCO TEÓRICO

El propósito de este marco teórico es esclarecer la definición de los conceptos de gentrificación y peatonalización, por lo que se abordan diferentes perspectivas de la literatura científica que estudian ambos procesos urbanos. Además, se llevará a cabo un seguimiento espacial, empezando en las ciudades europeas, para centrarnos por último en las urbes gallegas, sin pasar por alto ciudades de otras comunidades autónomas de España. Además, se hará un pequeño esbozo del estado de la cuestión del fenómeno gentrificador en A Coruña y del reciente plan de peatonalización municipal.

Es de notable importancia señalar en primer término que la peatonalización es un proceso urbano ampliamente estudiado en otros países como Alemania o EEUU. En España el volumen de literatura sobre esta medida, o sobre las consecuencias de la misma, es bastante menor pese a ser un proceso implantado en los cascos históricos de muchas ciudades en las últimas décadas.

### 2.1. Aproximación teórica a la gentrificación

Ruth Glass acuña por primera vez, de una manera precisa, el término “gentrificación” en su estudio sobre la ciudad londinense (Glass, 1964). Este término tiene un origen irónico basado en la “gentry”, concepto que hace referencia a una clase social inferior a la nobleza, por lo que la gentrificación sugiere el regreso de una clase alta a una determinada zona de la ciudad (Palen, 1984, p.6). Resulta curioso y contradictorio que, siendo aplicado a las sociedades urbanas actuales, está basado en un concepto propio del modo de vida rural inglés (Hamnett, 2003). Es más, este fenómeno es propio de los patrones de estratificación social británicos, pero se fue extendiendo al contexto estadounidense o a cualquier otro, pero como un proceso inherente a la cultura urbana de cada lugar (Palen, 1984, p.8).

Un fenómeno de tal envergadura podría definirse, de forma general, como un proceso territorial que surge condicionado por las transformaciones económicas y políticas en un contexto social determinado. Este fenómeno implica la inclusión de las clases medias y altas, aquellas con mayores ingresos económicos, que les permite residir en determinados lugares y, la expulsión, a su vez, de las clases inferiores que residían previamente ahí, ya que su situación económica no les permite continuar viviendo en un lugar que sufre un

proceso de revalorización económica. Por lo tanto, se trata de un proceso estructural urbano, que está condicionado por los mecanismos del sistema económico dominante en el mismo, concretamente, por la apropiación capitalista del espacio urbano, mercantilizando así el mismo. Este proceso va ligado a la desposesión que sufren las personas a las que expulsan de ese lugar, ya sea de forma voluntaria (imposibilidad de pago de la vivienda) o involuntaria (desahucios) que, en ciertos casos, implica una situación violenta. Además, dicha desposesión es orquestada en términos sociales y espaciales en los mercados inmobiliarios (Janoschka, 2018)<sup>1</sup>.

Algunos de los factores principales de la gentrificación son la rehabilitación del tejido urbano (edificios, parques, acceso al transporte público, etc.), el fomento del comercio de cercanía y el cambio del tipo de residentes, ya que aparece un nuevo tipo de habitantes, mientras otra clase social es expulsada de la zona en cuestión. Por lo que se puede concluir que no se basa solamente en una restauración arquitectónica de las viviendas, sino que supone la creación de una zona multicultural en el propio núcleo urbano (Zukin, 1987).

Una de las ideas relacionadas con la gentrificación, es la expulsión directa de los pobres y los sin-techo del espacio público, ya que no son consumidores activos en la dinámica neoliberal, pero esto se trata de una cuestión inherente al proceso de acumulación del capital, sino que está relacionado con la utilidad (económica) de las personas y su participación en la sociedad de consumo. Al expulsarlos de la misma, se aseguran de que los hábitos de consumo de las clases medias y medias-altas se mantengan (Benach y Albet, 2018). Actualmente, persiste el debate de qué factores afectan en mayor o menor medida a esta clase de procesos, ya que existen diversos contextos geográficos, que dan origen a diferentes procesos de gentrificación condicionados por las políticas públicas y el mercado de la vivienda (Díaz, 2014).

La gentrificación en ocasiones se asocia a la reconversión o rehabilitación urbana. Esta va acompañada de determinados factores demográficos, socioculturales, políticos, económicos o asociativos. Tales factores no son excluyentes entre sí, y se intercalan y

---

<sup>1</sup>Este concepto es recogido por otros autores como Tom Slater. Este autor, reproduciendo sus palabras literales, formula una percepción al respecto: “commonly occurs in urban areas where prior disinvestment in the urban infrastructure creates opportunities for profitable redevelopment, where the needs and concerns of business and policy elites are met at the expense of urban residents affected by work instability, unemployment, and stigmatization” (Slater, 2011, p.572).



mejoran a través de medidas *incumbent upgrading*<sup>2</sup>, este último suele ocurrir en vecindarios que van a estar compuestos por familias de clase trabajadora (Palen, 1984).

La gentrificación, refiriéndonos a su dimensión económica, se lleva a cabo, de modo predominante, por diferentes empresas y agentes inmobiliarios que transforman el lugar en pro de la revalorización de la zona, la mejora de los espacios públicos y el transporte para acceder a la misma. Además, se aprecia en una gran proporción de casos un cambio en el tipo de población residente en la misma. Esta nueva población residente demanda nuevos hábitos de consumo y nuevos patrones de vida en la propia comunidad vecinal, generando una nueva visión del espacio urbano caracterizada en mayor medida más por el consumo individual que por los vínculos vecinales, lo que es positivo en términos de plusvalías capitalistas (González, 2008).

Tras la implantación del neoliberalismo urbano<sup>3</sup>, este fenómeno urbanístico se desglosa, en primera instancia, en dos vertientes: por un lado, aparece el modelo británico y, por otro, el modelo estadounidense. En el caso del Reino Unido, la gentrificación aparece camuflada bajo el concepto *urban renaissance*, y una de sus principales consecuencias es que las clases medias vuelven al centro urbano. Los diferentes proyectos que pretenden cumplir este propósito se promocionan afirmando que así se reducirá la segregación socio-espacial y se fortalecerá el “tejido social”. En el caso de EEUU, se considera que concentrar a grupos de vecinos con determinado riesgo de pobreza en una misma zona, puede producir determinadas patologías, por lo que se deben solucionar dichas concentraciones de personas en situación paupérrima, y se dejan de llevar a cabo la construcción de viviendas sociales, para iniciar y fomentar la creación de comunidades con ingresos mixtos, esto se refiere a personas de clase baja y de clase media (Lees, 2008).

En primera instancia, ambas vertientes poseen un punto común: integrar a toda la comunidad vecinal independientemente de su clase social o, tal y como define Lees, alcanzar un *social mixing*. Pero con la llegada de un nuevo tipo de residentes, este cambio gentrificador no ha lugar, ya que no existe una integración vecinal y predomina una visión individualista y no comunitaria entre ellos (Slater, 2009).

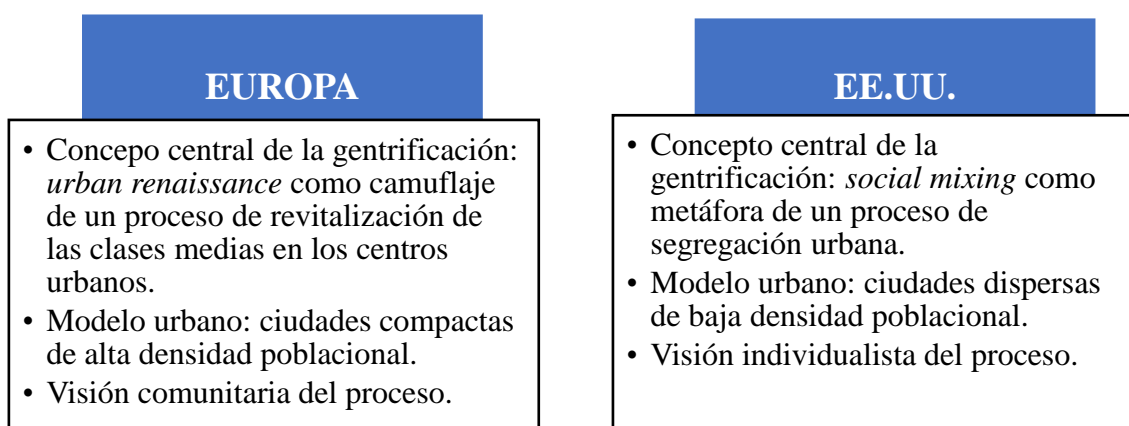
---

<sup>2</sup>Este concepto hace referencia a medidas urbanísticas para mejorar la situación de la ciudad, pero, en este caso, esas medidas están totalmente condicionadas por las ideas predominantes y “modas” predominantes de las clases altas.

<sup>3</sup>Las transformaciones urbanas acontecidas estas últimas décadas están directamente relacionadas con los procesos de neoliberalización casi total de los mercados inmobiliarios, sobre todo tras la implantación de políticas de austeridad a partir de los años ochenta, ya que afectó directamente a las políticas de restructuración urbana y regeneración que se pretendían llevar a cabo a corto plazo (Theodore et al., 2009).

Los procesos de gentrificación en EEUU y en Europa se diferencian en dos puntos clave (véase Figura 1): en primer lugar, en el modelo social urbano, ya que en el modelo americano las ciudades tienden a dispersarse, mientras las europeas tienden a compactarse, lo que provoca que en una ciudad de poco tamaño pueda haber una alta densidad de población (De Souza, 2005).

Figura 1. Principales características de dos modelos paradigmáticos de la gentrificación.



Fuente: elaboración propia.

Como anticipábamos en anteriores líneas, la gentrificación va acompañada de un proceso de revalorización económica de determinadas zonas, y en esto reside el principal interés de este proceso. Este fenómeno está directamente relacionado con la nueva organización jerárquica y competitiva de las ciudades, en las que los centros urbanos (por la posición accesible de los mismos), se convierten en puntos atractivos de capital, de diversas actividades y de la población. A día de hoy, las ciudades compiten entre sí para obtener una mejor promoción de la misma, y que sean considerados espacios económicos globales. Se están llevando a cabo políticas de rehabilitación, renovación y regeneración, proyectando una imagen comercial de la ciudad, quedando el resto relegada y escondida, por lo que esos proyectos solo van a afectar a determinadas zonas de la misma. En consecuencia, el carácter integrador y social característico de las políticas rehabilitadoras, queda relegado a una parte de la ciudad, a aquella que tenga potencial para ser explotada en términos de plusvalía (Justo, 2011).

En los años 80, en Nueva York, se crean diversas políticas públicas para evitar el abandono de determinadas zonas. Este proceso de rehabilitación está financiado por el

sector privado principalmente, por lo que van a ser los beneficiados de la creación de estas medidas, ya que ponen las condiciones para que se pueda llevar a cabo. Toda esta situación implica que, las personas con menores ingresos no se tienen en cuenta para las posibles políticas urbanas que se hayan podido establecer, por lo que el abandono de una zona y la llegada de personas con un nivel adquisitivo alto o medio-alto, va a dar origen a un proceso de gentrificación de la zona en cuestión (Slater, 2009). La reconversión o rehabilitación de áreas que estaban socialmente marginales refleja, tal y como detalla Slater, un movimiento de capital de inversión privado en los centros urbanos (sobre todo, a partir de los años sesenta), por lo que el consumo se extiende por toda la zona urbana (Zukin, 1987).

Figura 2. Ejemplo de la “impronta gentrificadora” en un edificio de Brooklyn, Nueva York.



Fuente: The Atlantic ([www.theatlantic.com](http://www.theatlantic.com) - 02/07/2015).

## 2.2. Aproximación teórica a la peatonalización de espacios intraurbanos

Otro concepto relacionado con el fenómeno gentrificador es la peatonalización de determinadas zonas en las ciudades. Muchas ciudades empiezan a preocuparse por la movilidad en las mismas, sobre todo, durante las últimas décadas del siglo XX, ya que cada vez aumenta la problemática que concierne a la relación entre los peatones y el tráfico rodado. En el año 1988 se publica la Carta Europea de los Derechos del Peatón,

donde se manifiesta la importancia de que los peatones posean en la propia ciudad determinadas zonas para su uso exclusivo, delimitando el acceso a los transportes. Por tanto, de modo especial en Europa, empieza a cobrar mucha importancia la idea de que se peatonalicen determinadas zonas urbanas para que el espacio público no esté orientado al uso de los vehículos privados, sino de los peatones.

La peatonalización se define como un fenómeno urbano que implica la eliminación del tráfico rodado en determinadas calles existentes de una ciudad. Este fenómeno implica, generalmente, un tratamiento adecuado de la pavimentación y la creación o renovación del mobiliario urbano. Además, determinadas zonas peatonales deben estar habilitadas para el acceso de determinado tipo de vehículos, que necesiten acceso a la misma, como los servicios de emergencia, el transporte público y los medios de transporte catalogados como vehículos de carga y descarga (Hass-Klau, 1993)<sup>4</sup>.

En el momento en el que se peatonaliza una zona, el tráfico peatonal aumenta, ya que se encuentran ante un área con mayor espacio para caminar, ya que es mucho más amplia y más cómoda que las aceras situadas paralelas a las carreteras en las que circulan los vehículos. Por lo tanto, esta zona se convierte en un lugar mucho más accesible para los ciudadanos y la movilidad, sobre todo en ciudades pequeñas, mejora significativamente (Soni y Soni, 2016).

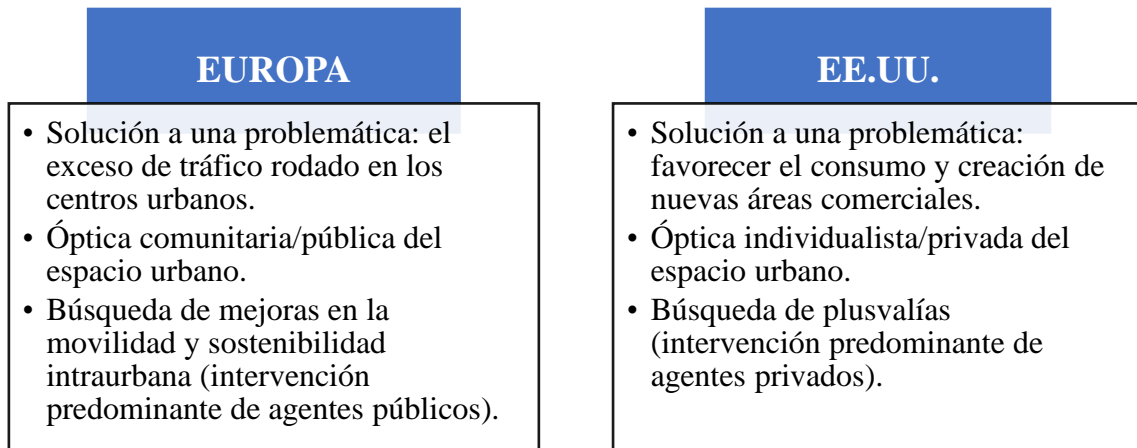
Este proceso urbano está asociado en el imaginario colectivo al cierre del tráfico motorizado privado en los centros urbanos. Las zonas o áreas peatonalizadas se originan en los años veinte en ciudades estadounidenses debido a la coexistencia de los peatones y los vehículos en un espacio limitado. La peatonalización de la vía pública se relaciona con la mejora de la calidad ambiental, pues disminuye la contaminación atmosférica y la contaminación acústica, existe una mayor seguridad, ya que se reducen los accidentes automovilísticos y, también es destacable que se potencia el comercio de cercanía. Referente a este último apunte acerca del comercio, es destacable que determinadas ciudades, concretamente las alemanas, pretendían configurar un espacio propicio para el pequeño comercio, que pueda competir con las grandes superficies comerciales que, generalmente, se sitúan en las periferias. En definitiva, el objetivo principal de la

---

<sup>4</sup>Partiendo de esa definición, Soni y Soni (2016, p.140) añaden: “an area cannot be pedestrianized in isolation (...). Compromises have to be made in order to continue with proper functioning of urban system; for convenience of public and various government authorities and to make Pedestrianization scheme acceptable and popular among citizens”.

peatonalización es devolver la ciudad al peatón mediante diversas medidas urbanísticas que limiten el tráfico rodado (Sanz, 1998).

Figura 3. Principales características de dos modelos paradigmáticos de peatonalización.



Fuente: elaboración propia.

Existen dos grandes modelos de peatonalización: el estadounidense y el europeo (véase Figura 3). El segundo de estos se inspira en el primero, pero, mientras la peatonalización en las ciudades europeas se basa en la restricción del tráfico para solventar el problema ocasionado por el exceso de tráfico rodado, en las ciudades estadounidenses se basa en la creación de zonas peatonales para fomentar el comercio y, por ende, fomentar el consumo de los peatones.

En EE.UU., desde un punto de vista económico (fomento del comercio), este proceso urbano hace posible, en primer lugar, la creación de grandes superficies peatonales creando los *pedestrian malls*. Estos centros se crean basándose en las ciudades europeas y las modificaciones que han sufrido a lo largo del S.XX. En Europa, la concepción de la peatonalización es completamente diferente a la que más tarde se establece en EEUU. Esto se debe a que se aplicaron medidas para restringir la entrada de vehículos motorizados en los centros de las ciudades, siendo Alemania y Gran Bretaña los primeros ejemplos a los que se les atribuye la aplicación de una normativa para establecer y desarrollar este proceso urbano (Robertson, 1993). Por lo tanto, en Europa peatonalizar una zona suponía única y exclusivamente (en una primera instancia) limitar el tráfico rodado a la misma por motivos de aglomeración del mismo a determinadas horas, para reducir la contaminación problemas graves de movilidad peatonal, etc. pero, en EEUU

responde a una cuestión puramente económica propia del neoliberalismo económico, ya que se peatonalizan determinadas zonas para crear los *pedestrian malls*, y no para solventar problemas de movilidad en la ciudad (March y Ribera-Fumaz, 2014).

En los últimos años, el modelo europeo ha cobrado una enorme relevancia global. En este sentido, el fenómeno de peatonalización pretende que las propias ciudades inviertan en capital humano, social y que alimenten la infraestructura de redes de comunicación (transporte urbano entre otros), fomentando un desarrollo económico sostenible a la par que una mejora en la calidad de vida. Todo esto se podría conseguir mediante una ordenanza participativa (March y Ribera-Fumaz, 2014).

Debemos tener claro que la peatonalización en la ciudad es un sistema de movilidad, y no un sistema de circulación. La diferencia reside en el uso que los peatones hacemos de la misma, es decir, se debe entender como una medida urbana poseedora de valores de uso, destinada a la utilización de la misma y con ciertos lugares con gran significado social (como por ejemplo un parque o una plaza emblemática) y no como un producto. Cuando se peatonaliza una zona se pone en relieve la tendencia y el deseo de convertir esas zonas en espacios comerciales, destinado sobre todo a personas de clase media, media-alta, volviéndose un espacio urbano más elitista. Esta medida, cuestión relevante a los efectos analíticos de esta investigación, está directamente relacionada con los procesos de gentrificación, ya que también se convierte en un lugar residencial exclusivo de personas con un alto poder adquisitivo (Álvarez, 2017).

Para establecer un Plan de Peatonalización en una zona, según García y Serón de la Torre, esta debe cumplir tres prerequisites: en primer lugar, el área debe tener suficiente extensión para que en la misma se puedan realizar actividades de diversa índole, en cierta manera, interdependientes, para que no queden “zonas muertas” a determinadas horas. Además, se debe atenuar el tráfico automovilístico, sin que esta medida provoque su traslado a las zonas periféricas (con el consecuente riesgo de “colapso” de las mismas). Por último, relacionado con el segundo punto, debe garantizar el acceso de vehículos de servicio público que dan servicio o cubren las necesidades de los comercios y los residentes del área en cuestión (García y Serón de la Torre, 2014).

El objetivo común de la mayoría de los planes reside en crear o rehabilitar, a partir de cero, diversos espacios públicos, mediante la modificación de los mismos: añadiendo

mobiliario urbano y llevando a cabo un cambio en la estética de la zona, fomentando así actividades sociales no solo para los residentes (Robertson, 1993). Además, se pretende aumentar el número de viandantes creando una conciencia en los mismos del entorno histórico de la ciudad y, este fenómeno, puede provocar el aumento del valor de las propiedades que se sitúan en la zona peatonalizada y, se puede dar procesos de gentrificación.

Una de las principales desventajas del transporte rodado es la degradación del suelo, es por ello que una de las grandes ventajas de la peatonalización es disminuir esta situación y provocar cambios significativos en las emisiones nocivas debidas al tráfico. Pero, al peatonalizar una determinada zona, incidimos en esta cuestión, se provoca el aumento del flujo de tráfico en las áreas circundantes, surgiendo atascos en las horas punta, por ejemplo, por lo que los conductores invierten más tiempo en el propio viaje y consumen más combustible. Debido a esto, los conductores, entre otras medidas, pueden decidir cambiar los destinos e irse a otros ubicados en las afueras de la ciudad o que decidan utilizar el transporte público que tiene acceso al área peatonalizada (Chiquetto, 1997).

Las ciudades están pensadas para que sea el automóvil el que invierta menos tiempo en desplazarse por la misma, por lo que la reducción del uso del coche debe estar acompañada por una mejora en el transporte público. Siguiendo con esto, muchos usuarios de los vehículos privados, al encontrarse con plazas de aparcamiento muy lejanas al lugar de su destino y, que comprueban que invierten más tiempo en desplazarse al mismo, optan por usar el transporte público como solución a este “inconveniente” surgido por la peatonalización (Soni y Soni, 2016), lo que supone la disminución de accidentes automovilísticos (atropellos, choques en un atasco etc.). De hecho, Sanz (1998, p.2) pone de manifiesto que llevar a cabo una peatonalización “puede producir la expulsión de usos residenciales, la modificación y especialización de las tipologías comercial y residencial; y, en ausencia de políticas generales de tráfico, significan el desplazamiento de los conflictos hacia los bordes del área peatonalizada”. Para evitarlos, se deberían elaborar diversas políticas que fomenten el uso del transporte público.

### 2.3. Síntesis de estudios de caso: peatonalización, efectos gentrificadores y percepción vecinal

Los estudios de caso a comentar en este apartado del proyecto parten de puntos comunes (véase Tabla I): primero: ilustran ejemplos de peatonalización debido a la aglomeración del tráfico rodado; segundo, presentan aspectos de los dos modelos paradigmáticos analizados (estadounidense y europeo); tercero: ilustran la relación entre peatonalización y gentrificación. Dicha congestión creada por el uso del transporte privado ocasiona, no solo contaminación de carácter acústico, ambiental, etc., sino que expulsa indirectamente al peatón de la ciudad. Esto se debe a que, hasta entonces, el crecimiento de la ciudad y los usos de los equipamientos urbanos se orquestaban en torno a los vehículos privados y no en torno a los ciudadanos.

Tabla I. Resumen de los estudios de caso.

CIUDAD	HITOS DEL PROCESO DE PEATONALIZACIÓN
Essen	Primera peatonalización financiada por entidades públicas (1929).
Copenhage (Calle de Strøget)	Peatonalización de la calle principal de la ciudad que acaba transformándose en un área comercial de gran importancia.
Copenhage (Distrito de Vesterbro)	Tras la peatonalización, se acentúan las desigualdades sociales y emerge en el distrito un proceso gentrificador.
Barcelona (Boquería)	Tras la peatonalización, se incrementa la actividad comercial y se desarrollan medidas para fomentar la movilidad sostenible por la ciudad.
Barcelona (Avenida del Portal del Ángel)	Tras la peatonalización, se observa un proceso en la calle de gentrificación económica.
Granada (Albaicín)	Se decide llevar a cabo una peatonalización de determinadas zonas para paliar los procesos gentrificadores.
Vigo	Tras la peatonalización, se incrementan actividades del tercer sector (hostelería y nuevos comercios).
Ourense	Peatonalización del casco histórico que persigue la recuperación de determinadas zonas para el uso público y fomento del comercio.
Pontevedra	Para paliar los procesos de gentrificación, se peatonaliza el casco histórico.

Fuente: elaboración propia.



La primera peatonalización registrada oficialmente por las entidades públicas tuvo lugar en 1929 en Essen (Alemania), se trataba de una calle comercial en la que era imposible segregarse el espacio para el tráfico y los viandantes, por lo que se decide peatonalizar. Además, debido a las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, muchas ciudades europeas deciden empezar a peatonalizar determinadas áreas en las ciudades, por lo que cobran gran importancia las denominadas *islas peatonales*<sup>5</sup>.

Un ejemplo de ciudad peatonal sostenible, reductora de la huella ecológica y que persigue la mejora de la calidad de vida de sus residentes, es Copenhague. En los años sesenta, debido a la invasión del automóvil en la ciudad, deciden peatonalizar la calle principal de la misma, Strøget, y se rehabilitan los espacios públicos y se crean nuevas zonas destinadas a los ciudadanos. Estas medidas están directamente influenciadas por el arquitecto Jan Gehl, quién pone de relieve la importancia de crear y mantener espacios públicos para fomentar el bienestar social entre los ciudadanos de Copenhague. Un año más tarde de su peatonalización, Strøget se había convertido en la calle más comercial de la ciudad (López, 2013, p.425). Con el paso de los años, se continuaron elaborando medidas urbanísticas que favorecieran la peatonalización de determinadas zonas, pero, a partir de los años ochenta, se dejan de crear planes de reconstrucción urbana, y se centran en la rehabilitación de determinadas zonas debido, en gran medida, a la escasez de recursos económicos. Como se continuó peatonalizando la ciudad, se crea una cultura de lo público<sup>6</sup>, en la que se prioriza el bienestar de los ciudadanos y que la ciudad se orqueste en torno a ellos, y no se destine su uso y función a los automóviles privados.

En el distrito de Vesterbro, en Copenhague, se lleva a cabo una importante renovación urbana a partir de los años noventa, que pretendía mejorar la situación del mismo que, hasta entonces se caracterizaba por ser un barrio chabolista. Estas medidas urbanas no solo suponían una solución para mejorar la situación social de los grupos de población que residían en esa zona, sino que, se buscó dicha mejora social atrayendo a clases sociales más altas. A priori se puede presuponer que estamos ante un fenómeno de *social mixing* para acabar con la segregación, pero se empezó a dar un proceso de gentrificación. Este se empieza a constatar con la llegada de clases sociales pudientes en

---

<sup>5</sup>Son lugares situados, generalmente, en el centro de la ciudad donde convergen grandes flujos peatonales.

<sup>6</sup>Término que pone en relieve la cultura de un lugar, en este caso, en el ámbito urbano, refiriéndose al espacio físico, simbólico y político común a todos los ciudadanos (Borja y Muxí, 2003).

Vesterbro, fenómeno potenciado principalmente por las medidas urbanas establecidas por el propio Estado y consolidado por las políticas neoliberales (Gutzon y Lunz, 2008).

En el caso de Barcelona, es destacable que, en primer lugar, se peatonalizó la calle de la Boquería en el año 1951. Esta medida se llevó a cabo por petición de los vecinos y los comerciantes de la misma a las entidades públicas de la ciudad, ya que ponían de relieve el problema de la entrada abusiva de los vehículos rodados en la zona. A partir de entonces, la peatonalización de las diferentes calles se convierte un instrumento eficaz para limitar el uso del transporte privado. En los años setenta se lleva a cabo una política de recuperación del casco histórico, por lo que se crea la primera isla peatonal, limitando la entrada del tráfico rodado a la zona. En primera instancia, los comerciantes eran reticentes ante esta medida, pero, una de las principales consecuencias de esta medida, fue el incremento de la actividad comercial. Además, la calidad de vida y la calidad ambiental mejoraron ya que se reduce el ruido y la contaminación atmosférica y empiezan a desarrollarse nuevas alternativas de movilidad más sostenible como la bicicleta y se incrementa el uso del transporte público. Actualmente, se observa como en calles como la Avenida del Portal del Ángel (véase Figura 4), la renta ha aumentado desde la peatonalización de esta, por lo que se aprecia la aparición de un fenómeno urbano denominado gentrificación, concretamente, de carácter económico (Santamaría, 2017).

Figura 4. Ejemplo de peatonalización en la Avenida Portal del Ángel, Barcelona.



Fuente: Ejeprime ([www.ejeprime.com](http://www.ejeprime.com) - 04/06/2019).

Por otro lado, es importante hacer mención al barrio del Albaicín, en Granada. Se trata de un barrio caracterizado por el difícil acceso a los vehículos, las grandes pendientes y el trazado de las calles, lo que origina que muchas veces los servicios públicos destinados al mismo escaseen. Todo esto es un factor muy importante para entender la situación marginal del barrio en un inicio. Tradicionalmente, en él residen personas de clase baja, debido a lo conocido como viviendas de alquiler de “renta antigua”<sup>7</sup> y, debido al deterioro de la mayor parte de inmuebles, sus habitantes fomentan un sentimiento comunitario entre ellos, generando así un sentimiento de arraigo por el barrio. La zona residencial estaba, originalmente, habitada por personas de clase media que se han ido, por lo que el barrio sufre un continuo abandono poblacional protagonizado por estas y por la degradación inmobiliaria del mismo<sup>8</sup> pero, sus residentes siempre han mantenido una sensación de arraigo al propio barrio, por lo que se denota la fuerte carga simbólica y emocional de los residentes. Con el paso del tiempo y el encarecimiento de otras zonas de la ciudad, el Albaicín agrupa a diferentes grupos sociales desde los obreros tradicionales, hasta los nuevos habitantes de clase media y alta, además de ser el lugar elegido por los inmigrantes. Es muy influyente la declaración de la protección del patrimonio, en 1990 se aprueba el PEPRI (Plan Especial de Protección y Reforma Interior) de Albaicín, por lo que habrá una mayor intervención pública y se empiezan a desarrollar medidas de carácter metropolitano en el mismo, que van acompañadas de procesos de gentrificación. Una de las medidas barajadas para paliar esta situación es peatonalizar la Carrera del Darro, ampliando la vía en ciertos casos. La cuestión de limitar el tráfico está respaldada por el apoyo vecinal, sobre todo en el discurso de la clase media (Duque, 2010).

Centrándonos en algún caso gallego, es destacable el del casco histórico de Vigo. En este caso podemos destacar que durante los años ochenta y parte de los noventa el abandono de la zona vieja era continuo (Atutxa et al., 2015). Durante los años noventa, el casco histórico se dividía en dos zonas: la zona alta se caracterizaba por tener muchas viviendas abandonadas y en ruinas, y se caracterizaba por la existencia de diversos locales dedicados a la prostitución; la zona baja estaba habitada principalmente por ancianos o familias con escasos recursos económicos. En el año 1995 se le concede a la ciudad un fondo europeo del programa URBAN, por lo que se invierte en la mejora del casco

---

<sup>7</sup>Se trata de un tipo de régimen de alquiler que limita por ley la subida del precio de este, por lo que las viviendas están protegidas de sufrir cambios de carácter económico.

<sup>8</sup>Relacionado con esto, es importante mencionar el concepto de *ciudad revanchista* (Smith, 2005), ya que pone de manifiesto que el Albaicín era considerado un “barrio de rojos” tras la Guerra Civil (Duque, 2010).

histórico, se empiezan a rehabilitar edificios históricos, etc. (Alves, 2015). Tras la aprobación del Plan General de Ordenanza Municipal vigente actualmente, se promueve los conocidos como “procesos de humanización” que pretenden, mediante la inversión pública del propio ayuntamiento, rehabilitar la zona vieja, la cual ha sido peatonalizada en el año 1999, y hacer que dicha zona resulte atractiva para la integración de nuevos residentes en ese barrio (Atutxa et al., 2015). Tras esto, esta zona empieza a ser atractiva para el turismo por motivos como la conservación de lugares históricos, etc. Además, se recuperaron edificios en estado de degradación para volver a introducirlos en el mercado inmobiliario ya que era el propio organismo municipal el que intentaba que se establecieran un nuevo tipo de residentes de clase social media o alta para que la economía mejorara, dejando de lado el tejido social existente hasta ese momento en el casco viejo. Dejando por tanto de lado el modelo de *social mixing*, se produce un claro intento por parte de la propia entidad pública para que surja un proceso de gentrificación que expulse a los ciudadanos de clase baja de esa zona (Alves, 2015).

La aprobación del PEPRI en el año 2006 supuso el reflejo de la preocupación existente entre la conservación del casco histórico y la circulación de los automóviles, por lo que en este se establece el predominio de los peatones sobre el tráfico rodado, y se peatonaliza el casco histórico, el paseo marítimo y la Calle Príncipe (convirtiéndose esta en la calle comercial por excelencia de la ciudad). En el caso de Vigo, la peatonalización ha implicado, en palabras de Alves (2015, p. 259), “un factor importante para su progresiva tercerización (refiriéndose al casco histórico) y su ampliación en la oferta de servicios culturales y turísticos, a pesar de no haber sido impuesta por estos motivos, sino por motivos morfológicos”.

La ciudad de Ourense ha seguido una dinámica positiva de crecimiento en las últimas décadas y ha visto como la ciudad se ha expandido. El casco histórico se divide en dos zonas: la parte situada al norte de la Plaza mayor, en la que se concentran la mayor parte del patrimonio de la ciudad y diferentes administraciones; y, la parte situada al sur de la plaza, más degradada que la primera, y con una función residencial en declive. En 1996 se aprueba el Plan de Reforma Interior en el que se recogen una serie de medidas urbanísticas para la preservación de esta zona en la ciudad. Entre las diversas actuaciones, nos interesa hacer mención a la recuperación para uso público de determinadas zonas ajardinadas, la creación de garajes subterráneos para evitar problemas de circulación en el casco, peatonalizar diversas zonas dentro del propio casco histórico y, además

recuperar los bajos de determinados edificios para su uso comercial. Como vemos, la peatonalización de una zona supone un intento de mejorar el comercio de la misma. Más adelante, en vista a las mejoras económicas en las calles comerciales de dicha zona, se decide peatonalizar el casco histórico, tal y como se adelantaba con anterioridad (Somoza, 2003).

Para finalizar, es necesario comentar el caso paradigmático de la ciudad de Pontevedra. Entre los años cincuenta y setenta se empiezan a construir los ensanches en la ciudad y fueron estas nuevas zonas las que se encargaron de acoger a la población inmigrante que llegaba a Pontevedra, dejando el casco histórico deteriorado y abandonado, por lo que sufrió un despoblamiento continuo y el abandono progresivo de la vida urbana de la zona (Mirón, 2016). En los años noventa, debido a las problemáticas de carácter sociodemográficas, económicas y urbanas, se inicia una fase de regeneración del casco histórico gracias a la activación de un Plan Urban<sup>9</sup> durante esos años. Esta concesión supuso la implementación de diversas medidas urbanas como la rehabilitación de edificios, la recuperación de espacios públicos y la peatonalización (Torres, 2013). Además, por parte del Ayuntamiento, se promocionan diferentes actividades culturales y turísticas para en la zona peatonalizada, consolidando así la actividad comercial del área. La peatonalización supone un cambio en los hábitos de movilidad de los ciudadanos, además de la aparición de nuevos comercios y actividades de ocio en el espacio urbano. A expensas de nuevos análisis, esta nueva coyuntura parece activar un proceso de gentrificación comercial, puesto que desde el año 2002 al 2016 un 40% de los residentes se han ido de la zona (Mirón, 2016).

Previo a tratar los cambios sociodemográficos y urbanos en la ciudad de A Coruña y, de forma más concreta, en la Ciudad Vieja, es necesario realizar un pequeño esbozo acerca de diversos estudios de percepción a tener en cuenta para la realización de esta investigación. La percepción de las personas residentes en el área de estudio nos sirve para conocer de primera mano la realidad social del lugar. Se trata esta de una percepción subjetiva sujeta a diversas variables como pueden ser la accesibilidad a determinados beneficios urbanos como lo es, en nuestro caso, la peatonalización (Pérez, 2011).

---

<sup>9</sup>El Plan Urban se trata de una ayuda concedida por la Unión Europea con fondos Feder (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) para proyectos de regeneración económica.

Cabe mencionar en primer lugar el trabajo de Castaño et al. (2006), en el cual llevan a cabo una investigación cuantitativa para conocer la influencia de diferentes variables (sociodemográficas, características de la ciudad, satisfacción con los servicios) sobre la imagen de Madrid, mediante el uso de escalas Likert y análisis de regresión.

Es destacable también la investigación llevada a cabo en la región metropolitana de Barcelona cuyo objetivo era captar la percepción, las experiencias y expectativas de los residentes sobre el impacto que tiene la gestión municipal en la movilidad urbana (uso del transporte público y privado). Para ello, se lleva a cabo una metodología cualitativa, concretamente diversos grupos de discusión con diversos perfiles sociodemográficos (Espluga et al., 2008). También, en Malgrat de Mar, Simó (2017) realiza un estudio que analiza la evolución de los comercios minoristas tras una medida de peatonalización. Para ello, se lleva a cabo una metodología cualitativa basada en entrevistas semi-estructuradas, revisión de documentos existentes sobre planificación urbanística y consulta de datos socioeconómicos.

Por último, destacar la investigación de Ponce et al. (1995) en la que se realizaron diferentes encuestas que permitían conocer la percepción de los residentes de la ciudad de Alicante sobre la imagen que tenían de la misma. Para ello, estratificaron por sexo y edad el cálculo de la muestra, atendiendo a los niveles culturales y barrio de residencia de los encuestados.

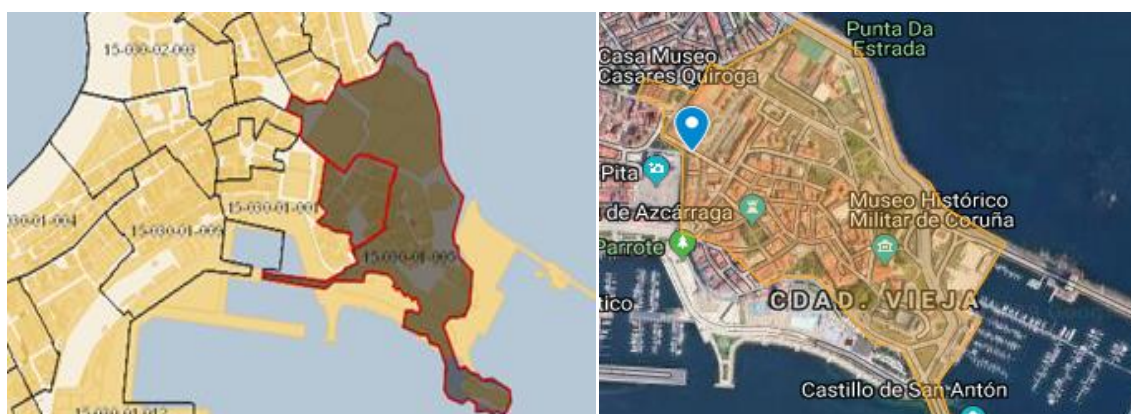
#### **2.4. Cambios sociodemográficos y urbanos en la ciudad de A Coruña**

Es importante aclarar en primer lugar la diferencia entre la Ciudad Vieja y el centro histórico. El centro histórico abarca diferentes barrios de A Coruña, entre ellos, la Ciudad Vieja, el barrio de la Pescadería, el barrio del Orzán y Atochas (Rodríguez, 2017). La Ciudad Vieja, en concreto, se localiza en las secciones censales<sup>10</sup> y áreas sombreadas en la Figura 5 (véase Figura 5).

---

<sup>10</sup>En concreto, el código INE de las Secciones censales empleadas es el siguiente: 15-030-01-003 y 15-030-01-005.

Figura 5. Delimitación de la Ciudad Vieja mediante secciones censales y vista de satélite.



Fuente: INE (2018) y Google Maps (2019).

En cuanto a la evolución demográfica de la población, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), cabe decir que en los últimos diez años ha disminuido la población de A Coruña, pasando de ser un total de 245.164 residentes en el año 2008, a 244.850 residentes en el 2018 (lo cual supone una tasa de crecimiento medio anual -en adelante TCMA- de -0,01%) (véase Tabla II). Sin embargo, la Ciudad Vieja para el mismo período presentaba un mayor dinamismo demográfico: de 2.115 personas residentes, en 2018 se alcanzan las 2.320 (lo cual equivale a una TCMA del 0,3%). También, respecto de la tasa municipal, llama la atención que la TCMA de mayores de 65 años haya disminuido en esta almendra urbana (aspecto que se refuerza atendiendo al comportamiento del índice de envejecimiento) (véase Tabla II). En definitiva, las inercias de declive demográfico y de progresivo abandono del barrio característicos de la Ciudad Vieja en gran parte de la segunda mitad del siglo XX, han dado paso a un retrato sociodemográfico diferente.

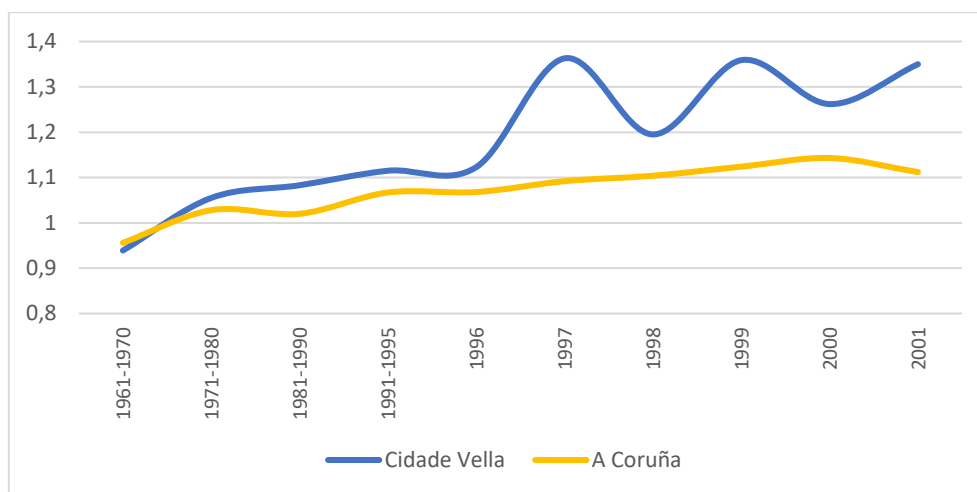
Tabla II. Indicadores demográficos.

Municipio / Barrio	TCMA (2008-2018)	Índice Envejecimiento		Edad Media		Población > 65 de años	
		Valor (2018)	TCMA (2008-2018)	Valor (2018)	TCMA (2008-2018)	Valor % (2018)	TCMA (2008-2018)
Municipio de A Coruña	-0,01	151,6	1,28	46,5	0,51	20,1	1,91
Cidade Vella	0,30	174,6	-3,21	48,0	-0,19	29,7	-1,15

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Esta nueva realidad demográfica, viene avalada por un abrupto cambio en la condición socioeconómica de la Ciudad Vieja registrado para el período 1960-2011. Es reseñable que la condición socioeconómica de esta zona se ha distanciado progresivamente de la condición municipal a partir de los últimos años del siglo pasado (véase figura 5)<sup>11</sup>.

Gráfico 1 Evolución del índice de condición socioeconómica media por año de llegada a la vivienda.



Fuente: Rodríguez (2017) a partir del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE).

Por tanto, los datos demográficos y socioeconómicos expuestos ponen de relieve, atendiendo a las tesis de Rodríguez (2017) que compartimos, un incipiente proceso de gentrificación residencial. Esto es, en los últimos años un nuevo perfil de clase media y media-alta, prefiere residir en la Ciudad Vieja como espacio urbano que ha experimentado un notable aumento, en términos simbólico, de estatus. La presencia de altos cargos de la multinacional de Inditex supone la implantación de un prestigio ficticio en la zona, que atrae a personas de mayor poder adquisitivo a residir en el barrio inmerso en una dinámica de rehabilitación de inmuebles de alto valor patrimonial (Rodríguez, 2017). Dicha rehabilitación integral de varios edificios ha provocado una subida del precio de la vivienda en la zona, que supone un indicador claro de un proceso de gentrificación de tipo residencial:

<sup>11</sup>El índice de condición socioeconómica, calculado por el INE, varía entre los valores 0.31 (condición socioeconómica muy baja) y 1.86 (condición socioeconómica muy elevada). Este indicador se presentó por última vez en el censo de 2001.



“O incremento da renda do solo parece confirmar a existencia dun proceso de xentrificación algo máis avanzado no barrio da Cidade Vella” (Rodríguez, 2017, p.349).

En definitiva, si en los años ochenta especialmente, la Ciudad Vieja se caracterizaba por ser una zona marginal y degradada, a finales de los noventa esta situación se empieza a invertir gracias a una fase de revalorización del barrio debido a su emergente capital simbólico y de clase (Rodríguez, 2017).

En dicho proceso de revalorización de la Ciudad Vieja, en el año 2015 se modifica el Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PEPRI) del área (junto con el del barrio de Pescadería). El principal objetivo de este es lograr llevar a cabo un cambio urbanístico (mejora de los equipamientos urbanos, etc.) teniendo en cuenta el Plan General de Ordenanza Municipal vigente, que ha ayudado a revalorizar el valor patrimonial de los inmuebles en vías de exigentes y costosas rehabilitaciones.

Durante el año 2018, aspecto clave para esta investigación, se lleva a cabo el Plan de Peatonalización y Revitalización de la Ciudad Vieja<sup>12</sup>. Este aborda diversos apartados como la prohibición de la entrada de coches a excepción de los residentes, transportes de servicio público como taxis o ambulancias y camiones o furgones de reparto para el abastecimiento de locales. Para las personas que poseen vehículo rodado y no tienen garaje, se les concede una tarifa rebajada hasta un 50% en los parkings de Maestranza, Parrote y La Marina; a mayores, se crean nuevas plazas de aparcamiento gratuitas en el contorno de la Ciudad Vieja. Además, se redirecciona el tráfico a la periferia de la misma y se redistribuyen las paradas del autobús urbano para que las haya en los límites del del barrio.

---

<sup>12</sup>Este Plan se inició en el 2018 como parte del proceso del Plan de Revitalización de la Ciudad Vieja, y la dinamización de la misma. Para consultar más información acerca del presente Plan de Peatonalización y su normativa, véase el siguiente enlace: <http://www.coruna.gal/descarga/1453656725475/Peonalizacion-Cidade-Vella.pdf>

Figura 6. Una muestra del eco mediático del Plan de Peatonalización.

## La peatonalización de la Ciudad Alta: 50 años llegando tarde a lo inesperado

Francoisoo Dinis Díaz Gallego | 20.05.2018 | 00:54

Decía Paul Valery que el ordenamiento de la vida diaria se debe situar cada vez más ante la irrupción de lo inesperado. Lo preciso es que lo inesperado no nos encuentre desprevenidos. En cierto sentido ya en los años 60 y 70 técnicos y urbanistas nos alertaron de la llegada de lo que por aquel entonces podía considerarse inesperado, la invasión por parte del vehículo privado de todas nuestras calles y espacios de relación. En su gran mayoría clamaron en el desierto. Jane Jacobs reivindicó sin éxito espacios para el ciudadano en su Nueva York adoptivo, que tardaría 40 años en ganarle espacio al vehículo privado, en A Coruña no fueron pocos aquellos que intentaron evitar encontrarnos desprevenidos, pero lo cierto es que hemos llegado al siglo XXI con uno de los pocos cascos históricos de España sin peatonalizar.



Fuente: La Opinión de Coruña ([www.laopinioncoruna.es](http://www.laopinioncoruna.es) - 20/05/2018)

Es reseñable que la peatonalización es una medida demandada desde hace años (véase Figura 6) pero que, a diferencia de los estudios de caso abordados en el marco teórico, se lleva a cabo sobre un área ya gentrificada, tal y como trataremos de ilustrar en el próximo análisis de resultados.

### 3. METODOLOGÍA

Partiendo de que la peatonalización de un espacio urbano ocasiona una serie de cambios, resulta cuanto menos interesante llevar a cabo, desde la perspectiva de la sociología urbana, una investigación basada en las diferentes percepciones que los propios residentes tengan sobre diferentes cuestionar a abordar, para lo cual se empleará una metodología cuantitativa. Esta se verá reforzado por una parte cualitativa, basada en diversas entrevistas en profundidad que se van a realizar a diferentes expertos en la materia y al presidente de una asociación de vecinos de la Ciudad Vieja.

No obstante, la investigación hace uso también, como se ha visto ya en la contextualización sociodemográfica de la Ciudad Vieja, de fuentes de tipo secundario (fundamentalmente datos de las secciones censales de interés y del padrón continuo).

#### 3.1. Encuesta y muestra

En primera instancia, se parte de una metodología cuantitativa. De manera más concreta, realizaremos una serie de encuestas que se sustentan en una muestra probabilística (y por tanto representativa) de la población residente en la Ciudad Vieja de A Coruña. Este instrumento nos permitirá aportar a la investigación datos relacionados con la situación socioeconómica de los residentes, el tiempo que llevan viviendo en esa zona o los efectos de la peatonalización en el barrio, es decir, su percepción ante los cambios acontecidos en el mismo. Se trata de un instrumento muy recurrente a la hora de realizar esta clase de proyectos.

Como referentes metodológicos que analicen desde un punto de vista cuantitativo percepciones vecinales en un espacio intraurbano, destacar los trabajos de Moledo (2018) sobre percepción de los residentes sobre los cambios acaecidos en el barrio del Orzán, o, en la esfera internacional, diversos trabajos sobre percepción residencial y calidad de vida percibida (Smith, 2004; Pérez, 2011).

Para el diseño muestral, recordar esta cuestión, se extraen los datos de la población residente en las dos secciones censales correspondientes a la almendra que ha sido peatonalizada (véase Figura 5), los cuales se obtienen mediante la consulta en el INE del padrón de habitantes.

El cálculo del número de encuestas a realizar para la obtención de una muestra representativa de la población se determina por una técnica de muestreo probabilístico estratificado mediante una afijación proporcional<sup>13</sup>, teniendo en cuenta las variables sexo y edad. Siendo  $p=q=0,5$ , con un error absoluto del 9,3% y una probabilidad del 95%, la muestra consta de un total de 106 casos (véase Tabla III).

Tabla III. Diseño de la muestra.

Estratos (Edad y sexo)	Mujer		Hombre		Total	
	$N_i/N$	$n_i$	$N_i/N$	$n_i$	$N_i/N$	$n_i$
<b>20-34</b>	0,075	<b>8</b>	0,079	<b>8</b>	0,154	<b>16</b>
<b>35-64</b>	0,266	<b>28</b>	0,279	<b>30</b>	0,545	<b>58</b>
<b>65 o más</b>	0,109	<b>12</b>	0,192	<b>20</b>	0,301	<b>32</b>
<b>Total</b>	0,450	<b>48</b>	0,550	<b>58</b>	1,000	<b>106</b>

Fuente: elaboración propia.

En cuanto al diseño del cuestionario, se observan cinco bloques temáticos: el tipo de vivienda y residentes, la percepción que tienen sobre la peatonalización, el aparcamiento y uso del transporte público, la situación y cambios en el barrio, y los datos sociodemográficos de los encuestados

Este va a constar de preguntas cerradas (tanto dicotómicas como de respuesta múltiple) y alguna pregunta abierta. El principal objetivo de emplear este último tipo de preguntas reside en que, de esa manera la persona encuestada comente, sin condicionar su respuesta, diferentes aspectos positivos y negativos que observa tras la peatonalización de la Ciudad Vieja (véase anexo I).

Los análisis de resultados se fundamentan en:

- Análisis estadísticos con descriptivos básicos, principalmente frecuencias, porcentajes, medias y desviaciones típicas.
- Análisis estadísticos bivariados, tales como tablas de contingencia (con su correspondiente cálculo del valor chi-cuadrado y nivel de significación asociado), y correlaciones de variables de escala calculados a partir de una  $r$  de Pearson.

<sup>13</sup>Se ha optado en la muestra por una afijación proporcional. Es por ello que se calcula, para cada estrato, un número de elementos directamente proporcional al tamaño del mismo. Por tanto,  $n_i = n \cdot (N_i/N)$ , siendo  $n_i$  el número de elementos en la muestra del estrato  $i$  (Peña y Romo, 1997, p.273).

- Contrastes de medias simples (en el caso de que la variable categórica independiente tenga dos categorías) explicitando el valor de F y nivel de significación asociado.
- Análisis de la varianza con un factor (en adelante ANOVAS y en el caso de que la variable categórica o factor tenga tres o más categorías) prestando especial atención al supuesto de homogeneidad de varianzas basado en el estadístico de Levene<sup>14</sup>.

### **3.2. Entrevistas en profundidad.**

En el ámbito cualitativo de esta investigación, se van a llevar a cabo un total de tres entrevistas en profundidad. Concretamente, se van a llevar a cabo un tipo de entrevistas definidas como aquellas dirigidas al aprendizaje sobre acontecimientos, en las cuales:

"Nuestros interlocutores son informantes en el más verdadero sentido de la palabra (...), su rol no consiste simplemente en revelar sus propios modos de ver, sino que deben describir lo que sucede y el modo en que otras personas lo perciben" (Taylor y Bodgan, 1987, p.196).

Los bloques temáticos de las entrevistas son los mismos que los del cuestionario (profundizaremos sobre esta cuestión en el próximo epígrafe). Partiendo de dichos bloques comunes estructurados por preguntas abiertas, se diseñan dos modelos diferentes de entrevista. Uno dirigido al presidente de una asociación vecinal de la Ciudad Vieja (véase anexo II), que nos va a aportar de primera mano cómo, según su opinión en calidad de portavoz ciudadano, afecta la peatonalización a la vida del barrio. El otro modelo estará planteado para realizar a dos reconocidos expertos en materia de urbanismo y sociología urbana (véase anexo III), que desde un conocimiento experto y académico matizan visiones y posturas acerca de la peatonalización de la Ciudad Vieja y los cambios ocasionados y futuros.

Atendiendo a la propuesta de análisis de Conde (2010), el análisis de contenido extraído de las entrevistas en profundidad se va a establecer a través de una jerarquización

---

<sup>14</sup>Anticipar que en todos los ANOVA calculados, la prueba de Levene dicta que se rechaza la hipótesis nula de igualdad de varianzas. Ante este escenario, por tanto, se opta por utilizar la prueba post-hoc más común en estos casos, denominada Games-Howell.

temática, siendo el tema a tratar la unidad principal y elemental de contraste. Atendiendo a esto, se llevará a cabo un análisis temático de las entrevistas realizadas, relacionando dichos bloques entre sí y siguiendo los objetivos marcados en el inicio de la investigación (véase Tabla IV).

El referente para el desarrollo y análisis de contenido en una temática tan concreta dentro del campo de la sociología urbana, es la investigación de Díaz (2015) sobre el barrio de Ferrol Vello. También, ha sido de ayuda la contribución de Calo (2016) sobre el análisis del discurso que gira alrededor de la problemática de la vivienda española.

### **3.3. Bloques temáticos y objetivos comunes de la metodología mixta**

Ambas técnicas de investigación, encuesta y entrevista en profundidad se sostienen bajo el hilo temático de cuatro bloques temáticos. Cada uno de ellos está relacionado con cada uno de los objetivos planteados al principio de la investigación (véase Tabla IV). Estos bloques comunes son los que van a estructurar el análisis de resultados, ya que nos permite entrelazar los datos cualitativos y cuantitativos, lo que nos aporta una mayor riqueza analítica en el acercamiento a nuestro objeto de estudio. Por un lado, a través de la significación estadística matizaremos la consistencia de las premisas clave de esta investigación; por el otro, las huellas del discurso de los entrevistados nos ayudan “a reconfigurar el fenómeno que se está investigando” desde una óptica subjetiva (Conde, 2010, p.50).

Sólo matizar, por último, que el bloque 5 está subordinado de modo único a los datos cuantitativos recabados en la encuesta, puesto que está destinado a conseguir un retrato sociodemográfico de la Ciudad Vieja.

Tabla IV. Bloques temáticos comunes y objetivos de la investigación.

BLOQUES TEMÁTICOS	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN
<p>B1-Entrevista y cuestionario: tipo de vivienda y residentes                      B5-Cuestionario: datos sociodemográficos de los residentes encuestados</p>	<p>Descubrir si se está estableciendo un nuevo perfil de residente en el barrio como puntal del fenómeno gentrificador, o se mantiene el vecindario “de siempre”.</p> <p>Dar cuenta de los cambios percibidos en el ámbito inmobiliario (expectativas de subida de los precios del alquiler, etc.)</p>
<p>B2-Entrevista y cuestionario: percepción de la peatonalización</p>	<p>Evaluar, desde el punto de vista de la percepción vecinal, si el proceso de gentrificación experimentado en este barrio histórico se ve acentuado por la reciente peatonalización de esta zona</p>
<p>B3-Aparcamiento y uso del transporte público</p>	<p>Conocer la opinión de los residentes acerca de la movilidad de la zona y de la comunicación de la misma con otros barrios de la ciudad</p>

Fuente: elaboración propia.

## 4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

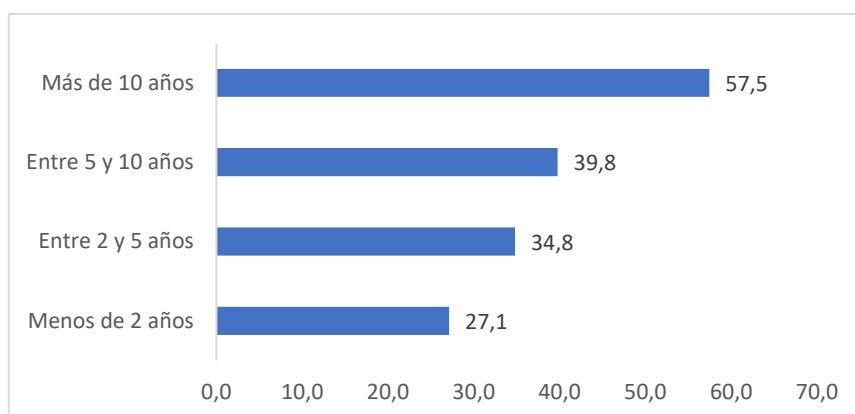
En este epígrafe se van a analizar y exponer los resultados obtenidos a través de la realización de 106 encuestas y 3 entrevistas en profundidad. La estructura analítica consiste en intercalar los datos obtenidos tras realizar ambas técnicas de investigación, siguiendo los mismos bloques temáticos descritos para ambas metodologías (véase Tabla IV).

### 4.1. Caracterización sociodemográfica de los residentes y tipo de vivienda:

Como se recordará, el objetivo principal de esta investigación es descubrir si se está estableciendo un nuevo perfil de residente en la Ciudad Vieja como puntal del fenómeno gentrificador, o, al contrario, se mantiene en cierta medida el vecindario tradicional. Además, se pretendía dar cuenta de los cambios percibidos en el ámbito inmobiliario de la zona.

Para empezar con este análisis, es necesario realizar una precisión acerca de las características sociodemográficas de los residentes encuestados a mayores de lo comentado en el apartado metodológico y diseño muestral (afijado por sexo y edad) (véase Tabla III). En este sentido, se observa como los residentes más jóvenes son los que menos tiempo llevan residiendo en el barrio y, al contrario, los de mayor edad son los que son vecinos de la Ciudad Vieja desde hace más años (véase Gráfico 2. Es destacable que la edad media de los nuevos residentes oscile entre los 27 y los 39 años, lo que denota una llegada al barrio de gente más joven durante los últimos años.

Gráfico 2. Edad media de la población atendiendo al tiempo de residencia

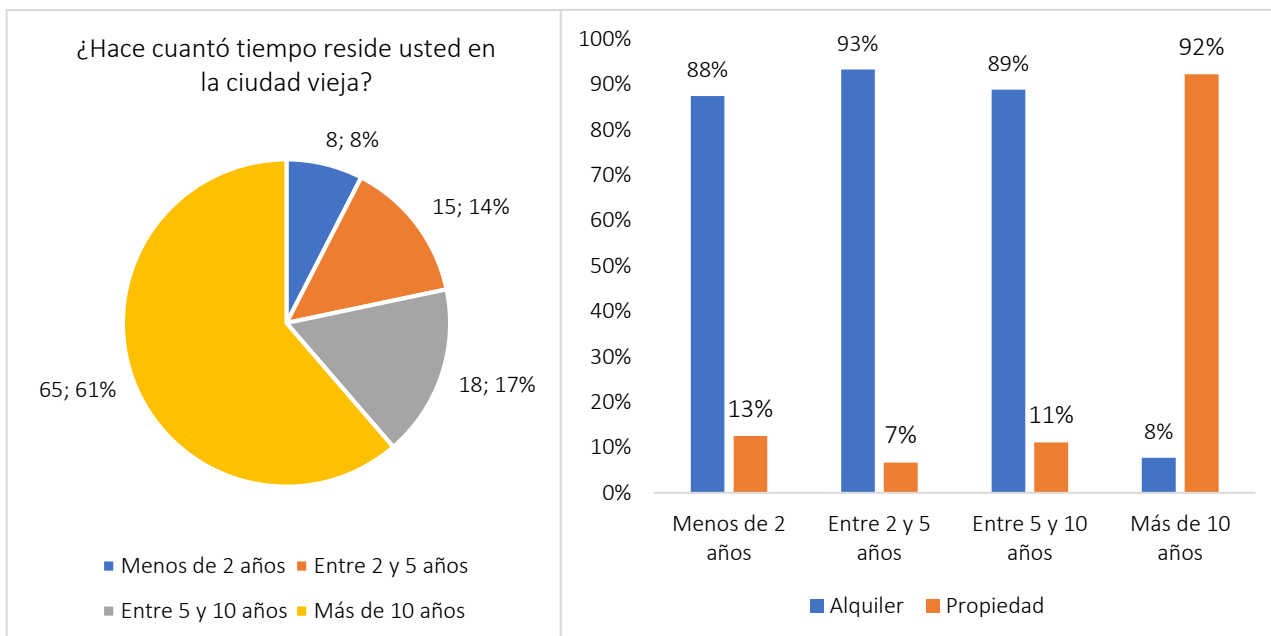


Fuente: elaboración propia.



Es destacable que solamente el 65,6% de los residentes llevan viviendo más de diez años en la Ciudad Vieja, mientras que el porcentaje restante se han mudado al barrio en la última década (véase Gráfico 3).

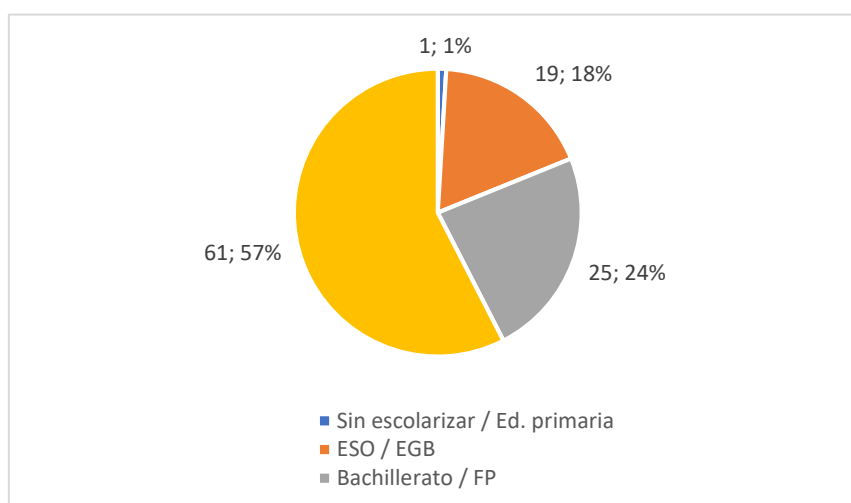
Gráfico 3. Tiempo de residencia y régimen de vivienda.



Fuente: elaboración propia.

Con lo cual, y en consonancia con las tesis de Rodríguez (2017), aparece en los últimos años un volumen muy elevado de nuevos residentes en el barrio. La divisoria entre “nuevos” y “viejos” residentes viene marcada, en primer lugar, por el régimen de tenencia de la vivienda: la gran mayoría de encuestados que son propietarios son residentes desde hace más de diez años en el barrio, mientras la gran mayoría de personas que viven en régimen de alquiler son nuevos residentes (véase gráfico 3).

Gráfico 4. Población residente según nivel de estudios.



Fuente: elaboración propia.

Tabla V. Tabla de contingencia: Nivel de estudios y tiempo de residencia.

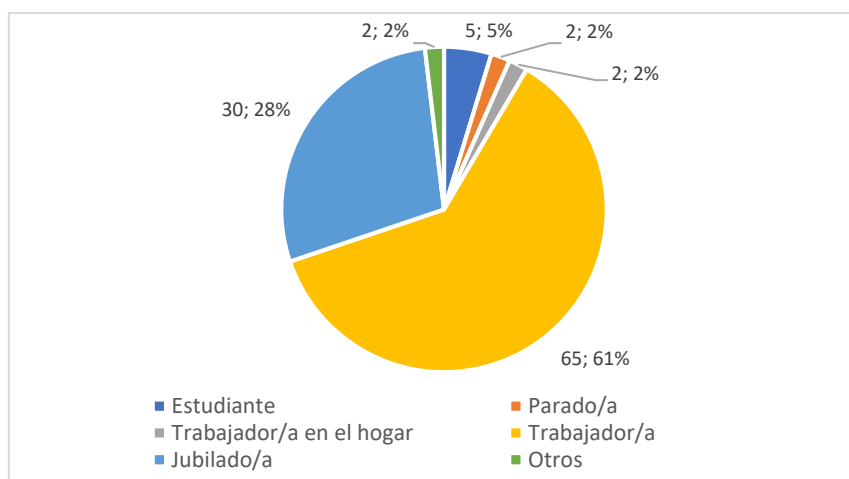
Nivel de estudios		Tiempo de residencia		Total
		Menos de 5 años	Más de 5 años	
Sin escolarizar / Ed. primaria	Recuento	0	1	1
	% dentro de Tiempo de residencia	0,0%	1,2%	,9%
ESO / EGB	Recuento	0	19	19
	% dentro de Tiempo de residencia	0,0%	22,9%	17,9%
Bachillerato / FP	Recuento	10	15	25
	% dentro de Tiempo de residencia	43,5%	18,1%	23,6%
Licenciatura / Grado / Postgrado	Recuento	13	48	61
	% dentro de Tiempo de residencia	56,5%	57,8%	57,5%
Total	Recuento	23	83	106
	% dentro de Tiempo de residencia	100,0%	100,0%	100,0%
Valor chi-cuadrado de la contingencia		Valor	sig	*3 casillas (37,5%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,22.
		10,476*	,015	

Fuente: elaboración propia.

Tal y como comentamos anteriormente, el “residente tradicional” de la Ciudad Vieja era una persona de clase media-baja, de edad elevada. Continuando con el análisis de los cambios acontecidos en el tipo de residente que ha llegado al barrio en los últimos diez años, empieza a ser significativa la llegada de nuevos vecinos que poseen estudios superiores, bien sean de formación profesional, bien sean estudios universitarios (en clara contraposición con el vecindario “de siempre” que concentra las escalas formativas más bajas) (véase Tabla V).

En definitiva, el nivel de estudios se trata de una variable que muestra una correspondencia estadísticamente significativa con el año de residencia, lo cual pone de relieve la llegada a la Ciudad Vieja de una nueva clase social más cualificada.

Gráfico 5. Población residente según relación con la actividad.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la actividad laboral desempeñada por los residentes, es destacable que el 30,2% están jubilados/as, mientras el 65,6% son trabajadores/as activos. De este último porcentaje es destacable comentar que el 54,7% de empleos se engloban en la categoría de clase creativa<sup>15</sup> definida por Richard Florida en su obra *The Rise of the Creative Class*.

<sup>15</sup>Es realmente llamativa las ocupaciones de los encuestados (médicos, diseñadores de interiores, arquitectos, informáticos, docentes, etc.) que se pueden ubicar en los parámetros clasificatorios de la “clase creativa”. Dichos parámetros, según Florida (2002), se agrupan en las siguientes actividades: ingeniería y arquitectura, educación, ciencias, dirección y gestión empresarial, sanidad, ámbito jurídico y financiero, diseño y entretenimiento, artes, matemáticas y ordenadores. Su correspondencia con los códigos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE 2009) serían los siguientes: J. Información y comunicaciones; K. Actividades financieras y de seguros; M. Actividades profesionales, científicas y técnicas; O. Administración Pública y defensa, Seguridad Social obligatoria; P. Educación; Q. Actividades sanitarias y de servicios sociales; R. Actividades artísticas, recreativas y de entrenamiento.

lo que nos conduce a un claro indicador de los procesos gentrificadores experimentados en el barrio.

“Xente que se dedica a profesións artísticas, musicáis, deseño, arquitectura”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Vista la fuerte presencia de la clase creativa en la Ciudad Vieja, resulta necesario mencionar el papel significativo y el peso tanto económico como social que tiene la multinacional Inditex, ya que gran parte de dicha clase son empleados de la misma y, para ellos, la convivencia con los residentes tradicionales o minorías étnicas supone un aliciente para que decidan mudarse al barrio en cuestión. Si esta decisión está acompañada por procesos urbanos como la peatonalización, aun no resultando determinantes, ayudan a que se establezcan en estos barrios.

“El adjetivo de creativas lo que esconde es el tema material de que son clases más pudientes que aquellas que son residentes”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

“Aparecen todos os diseñadores de interiores, aparece todo o ‘eco’, tendas ecolóxicas, gourmets, en fin... todo iso para esta nova clase”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Los expertos en la materia, como se puede observar en los *verbatim*s, también ponen de manifiesto la llegada de esta “clase creativa”, catalogada, además, por uno de los expertos como “nueva burguesía”. Apoyando lo expuesto hasta el momento, nos encontramos con una percepción vecinal que corrobora esta tendencia de cambio, ya que ante el ítem de escala “en los últimos años están llegando nuevos residentes” (siendo 0 “en total desacuerdo y 10 “totalmente de acuerdo”), la valoración media es de 7,1 puntos.

“Estes novos residentes están moi contentos, en xeral, de a donde van a vivir, son moi abertos, ideoloxicamente hai colectivos minoritarios que conviven alí, nesos (...) ambientes máis ben progresistas e culturalmente, ideoloxicamente”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

“Moi contentos de estar alí entre a xente maior, os antigos residentes, os inmigrantes (...) non lles importa moito esa limitación que teñen do automóvil, (...) están bastante concienciados”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Se trata pues, de una nueva clase social pudiente en términos económicos, relacionada con distintas disciplinas artísticas como la música, el diseño, etc. y concienciada con el medio ambiente. Además, son partidarios de otros modos de movilidad más sostenible alternativos al coche, tal y como se comentará más adelante, y legitiman la multiculturalidad consumiendo en diversos establecimientos con características propias de cada cultura, por lo que la convivencia con vecinos tradicionales e inmigrantes supone incluso un aliciente para mudarse al barrio en cuestión.

Hecha la caracterización sociodemográfica, a continuación, se analizan los cambios percibidos en el sector inmobiliario (precio por el alquiler o compra de una vivienda, etc.) en la Ciudad Vieja.

“Hay un tipo de gente y unas nacionalidades que ves a lo que están aquí y (...) han subido un montón los alquileres, al igual que en el resto del estado”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

La Ciudad Vieja, al igual que el resto de la ciudad de A Coruña, comentan los entrevistados, está experimentando una subida de precios tanto del alquiler como de la compra de vivienda. En este caso en particular, se puede afirmar que los edificios destinados a la vivienda (refiriéndonos a la arquitectura y a la habitabilidad de los mismos) están en dos estados: aquellos que están muy degradados, que necesitan ser rehabilitados, y se alquilaban baratos a las familias menos pudientes; y aquellos que están nuevos o se han rehabilitado de modo reciente, que se alquilan por un mayor precio a familias que se puedan permitir pagarlo.

“Hai moita xente buscando vivenda, tanto en réxime de aluguer como en réxime de compra, e non hai vivenda suficiente (...). A vivenda crece tanto por procesos de cambio social, que xeneran que as novas formas de familia necesiten vivenda”

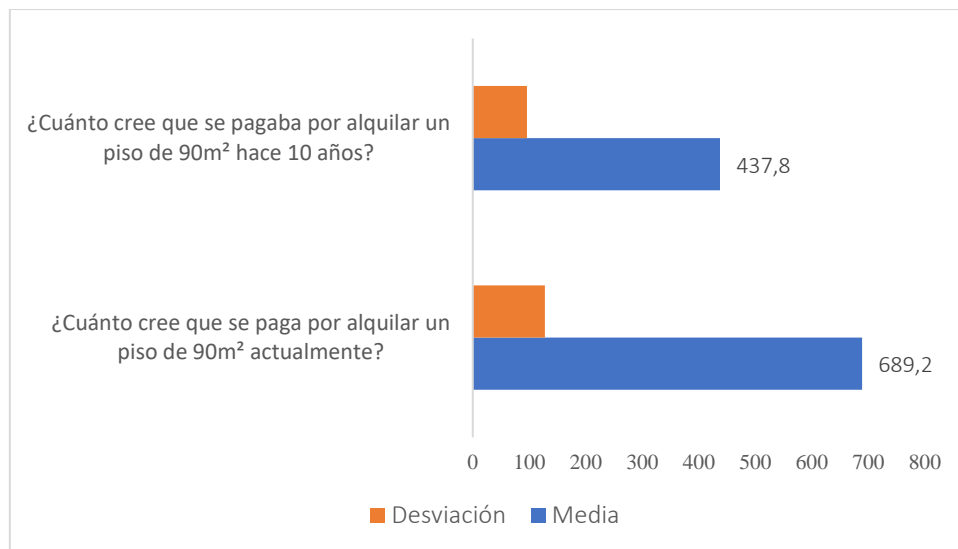
(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

“A la hora de ir a alquilar un piso la pregunta de seguridad (...) se transforma por si trabajas en Inditex, y eso se convierte en un valor de seguridad establecido y eso, evidentemente, limita el acceso al alquiler”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

En los últimos años la demanda de vivienda ha crecido, no tanto por el número de población existente que, tal y como se comentó en las tasas de crecimiento, crece de modo modesto, sino porque cada vez las unidades familiares están compuestas por un menor número de personas, con lo cual, aumenta la demanda de vivienda, pero no la oferta. Ante esta situación en el mercado inmobiliario, los propietarios deciden subir el precio del alquiler de su vivienda y, aquellos que no puedan pagarlo se tienen que ir de la misma (generalmente a la periferia) y el nuevo inquilino en el barrio, tal y como comentamos, perteneciente a la clase creativa, tiene un poder adquisitivo gracias al cual puede permitirse pagar la plusvalía por dichas viviendas.

Gráfico 6. Percepción de los residentes sobre el precio del alquiler de una vivienda en la Ciudad Vieja hace diez años y actualmente.

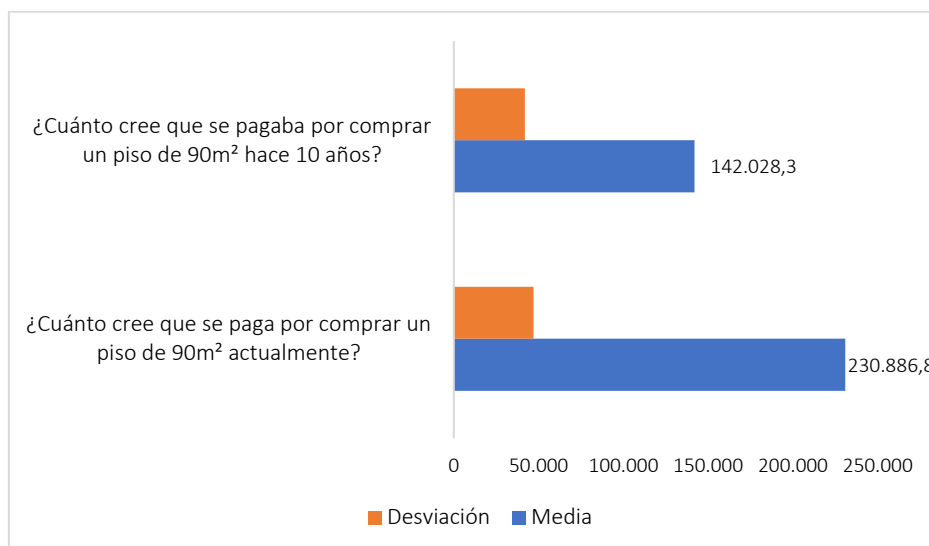


Fuente: elaboración propia.

Atendiendo a los datos de la encuesta, los residentes creen que la cifra media por alquilar una vivienda-tipo de 90 metros cuadrados en el barrio es bastante alta, concretamente 689,1 euros, mientras diez años antes esa cifra percibida era de 437,3 euros (véase Gráfico 6). Esta percepción concuerda con el hecho de que a la población encuestada en régimen

de alquiler (un 40% de la muestra), en los últimos cinco años a casi un 36% le han subido el arrendamiento una media de 61,3 euros.

Gráfico 7. Percepción de los residentes sobre el precio por la compra de una vivienda en la Ciudad Vieja actualmente y hace diez años.



Fuente: elaboración propia.

Respecto al precio de una vivienda de hace diez años frente al precio actual que poseen (nuevamente pensando en un inmueble tipo de 90 metros cuadrados), es destacable una fuerte subida percibida de una media de unos cien mil euros, partiendo de un precio inicial de unos 140.000 euros (véase Gráfico 7).

Subrayar que el aumento de la venta de inmuebles y del alquiler en la Ciudad Vieja supone una de las principales preocupaciones de los entrevistados, en tanto en cuanto apunta a un escenario gentrificado clásico en donde las clases populares son paulatinamente desplazadas por otras de mayor capital económico (Slater, 2009).

“Mentras haxa demanda, e hai pouca oferta, o precio vai subir”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Este aumento y cambio en la percepción sobre la compra/alquiler de una vivienda se debe en gran parte a que algunos edificios están siendo rehabilitados integralmente por parte de las clases creativas más pudientes de Ciudad Vieja (véase Figura 7). Esto implica un

mayor precio de venta de los mismos, y redonda, decíamos, en un aumento percibido del capital simbólico de esta zona (Rodríguez, 2017).

Figura 7. Ejemplo de rehabilitación de un edificio colindante a la plaza de Azcárraga.



Fuente: elaboración propia.

#### 4.2. Percepción de la peatonalización

En este epígrafe va a procederse a dar cuenta de la percepción que los residentes tienen sobre la peatonalización, la relación de esta con el ámbito inmobiliario y con la rehabilitación de viviendas, para poder concluir si se están incrementando los procesos gentrificadores ya existentes. Recordemos que este es otro de los objetivos principales de la investigación.

“Me parece bien históricamente, quiero decir, es un problema con el que se venían enfrentando un montón de gobiernos desde siempre, es una eterna propuesta -la peatonalización- que está ahí”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

Tal y como anuncia uno de los expertos, el establecimiento de dicha medida urbana se trata de una petición longeva por parte de los residentes (véase Figura 6). En general, comentan los entrevistados, que la mayoría de actores políticos, vecinales, etc., de la



Ciudad Vieja, deseaban peatonalizar este barrio, ya que la reducción de los coches por calles tan estrechas, la reducción de la contaminación y la tranquilidad generada resultan aspectos muy positivos para la calidad de vida. Por ende, se concluye que esta medida urbana se trata de una petición que los propios vecinos y vecinas de la Ciudad Vieja querían llevar a cabo desde hace muchos años. De hecho, en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la ciudad Vieja y Pescadería (en adelante PEPRI) se contemplaba la potencialización de actividades y de los recursos turísticos, la conservación de la edificación que está catalogada y llevar a cabo un plan de peatonalización (Rodríguez, 2017).

“Un periodo de transición, que sexa gradual, (...) que sexan os propios residentes os que se queixen e os que demanden que aí hai demasiados coches”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Además, es reseñable que este proceso urbano no se aplica de un día para otro y no se observan las consecuencias de forma inmediata, sino que es necesario un proceso de transición para ver cómo se adaptan los residentes, y que sea la propia comunidad vecinal quién demande las necesidades o preocupaciones que puedan tener tras la aplicación de esta medida urbana al gobierno municipal que pueda solventarlas.

“No hay ningún caso en ninguna calle peatonalizada (...) que pasado meses la gente proteste por la peatonalización”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

A priori la peatonalización es una medida urbana positiva, ya que dota al peatón de un área por la que poder transitar, por ende, el tráfico peatonal se incrementa y se convierte en un lugar más accesible para los vecinos ya que se recupera espacio público para los mismos (Soni y Soni, 2016). Tales aseveraciones se corroboran mediante la parte cuantitativa de esta investigación, ya que se les pregunta a los encuestados sobre si creen que la peatonalización supone una medida positiva para el barrio. El valor medio correspondiente a la respuesta de esta pregunta es de 7,0 puntos (en una escala del 0 -totalmente en desacuerdo- al 10 -totalmente de acuerdo-) (véase Gráfico 8).

Tabla VI. Contraste de medias y ANOVAS.

La peatonalización ha sido una medida positiva para la Ciudad Vieja (siendo 0 “totalmente en desacuerdo, siendo 10 “totalmente de acuerdo)		Media	ANOVA / Contraste de medias		ANOVA / Games Howell		
			F	Sig.	Relaciones Significativas	Diferencias de medias (I-J)	Sig.
Edad en grandes grupos	Entre 18 y 34	7,4	5,631	,005		*	
	<b>Entre 35 y 64</b>	<b>7,6</b>			Más de 65	1,586*	,004
	<b>Más de 65</b>	<b>6,0</b>			Entre 35 y 64	-1,586*	,004
Nivel de estudios alcanzado (1)	<b>ESO / EGB</b>	<b>5,9</b>	3,462	,035	Licenciatura / Grado / Postgrado	-1,544*	,027
	Bachillerato / FP	7,0				*	
	<b>Licenciatura / Grado / Postgrado</b>	<b>7,5</b>			ESO / EGB	1,544*	,004
Tiempo de residencia	Menos de 5 años	7,8	2,775	0,099		*	
	Más de 10 años	6,9					
Pertenencia a clase creativa	Sí	7,8	1,261	0,266		*	
	No	7,1					

(1) La categoría "sin estudios/estudios primarios" ha sido eliminada al tener un solo caso.

Fuente: elaboración propia.

En general, la percepción sobre la peatonalización es positiva, ya que la media más baja obtenida sobre su aprobación es de 6,0 puntos (en una escala del 0 al 10) por parte del grupo de edad de más de 65 años. Analizando la variable “edad” de forma más concreta, es destacable que, realizando un ANOVA, resulta estadísticamente significativo que la peatonalización ha sido una medida positiva especialmente para los grupos de edad situados en el intervalo de 18 a 64 años (frente a los más de 65) (véase Tabla VI).

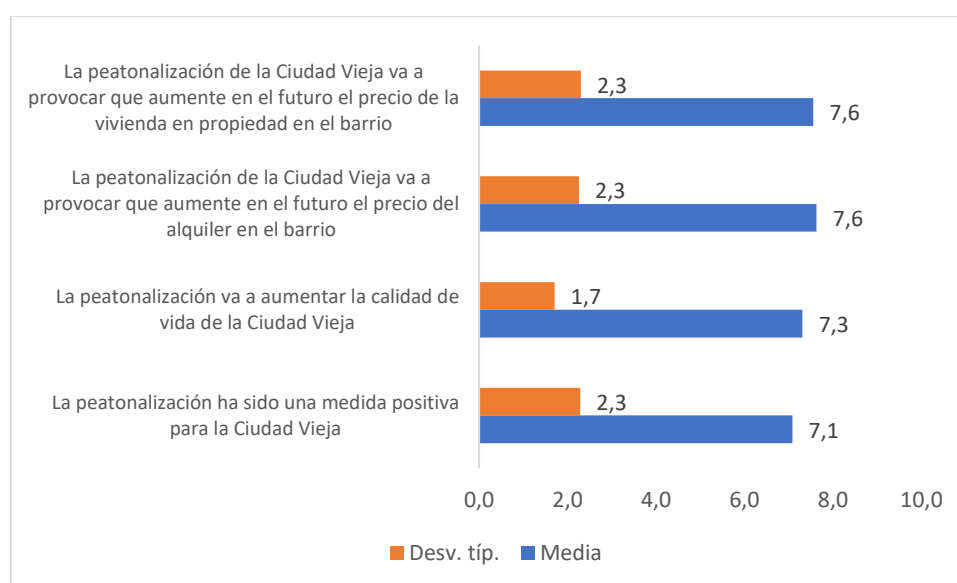
En cuanto a la variable “nivel de estudios”, realizando un nuevo ANOVA, es destacable que existe una significación estadística destacable en tanto en cuanto la media extraída de las personas que tienen titulaciones de grado, licenciatura y posgrado (7,5 puntos) es superior a las demás, y significativamente diferente a la media de los que poseen estudios secundarios (5,9) (véase Tabla VI).

En cuanto a las dos variables restantes, “tiempo de residencia” y “pertenencia a la clase creativa”, pese a que el contraste de medias no sea significativo, resulta interesante

constatar que la peatonalización resulta una medida más positivo para los residentes que menos tiempo llevan en el barrio y que pertenecen a la clase creativa (véase Tabla VI).

En definitiva, podemos concluir que la peatonalización es positiva para los residentes de entre 18 y 64 años, con estudios superiores (grado, licenciatura o posgrado) y si, ponemos especial atención a su actividad actual, se tratan de trabajadores con empleos propios de las clases creativas. Por todo esto, podemos concluir que la peatonalización es especialmente bienvenida por los colectivos gentrificadores que llevan poco tiempo viviendo en la Ciudad Vieja.

Gráfico 8. Efectos de la peatonalización en el futuro (escala del 0 -totalmente en desacuerdo- al 10 -totalmente de acuerdo-)



Fuente: elaboración propia.

Asimismo, la percepción de los residentes es que la peatonalización va a mejorar la calidad de vida del barrio (7,3 puntos de promedio en una escala de 0 –totalmente en desacuerdo- a 10 -totalmente de acuerdo-) (véase Gráfico 8). Paradójicamente, la peatonalización, en el ámbito perceptivo, conlleva que, en el futuro, el precio por la compra y por el alquiler de una vivienda en la Ciudad Vieja vaya probablemente a aumentar (7,6 puntos).

Introduciéndonos en esta inicial paradoja, la peatonalización de una zona supone una inversión en el viario urbano de la misma, por lo que se tiende a encarecer el precio de los solares o viviendas del lugar. Cualquier mejora en el espacio público como va a

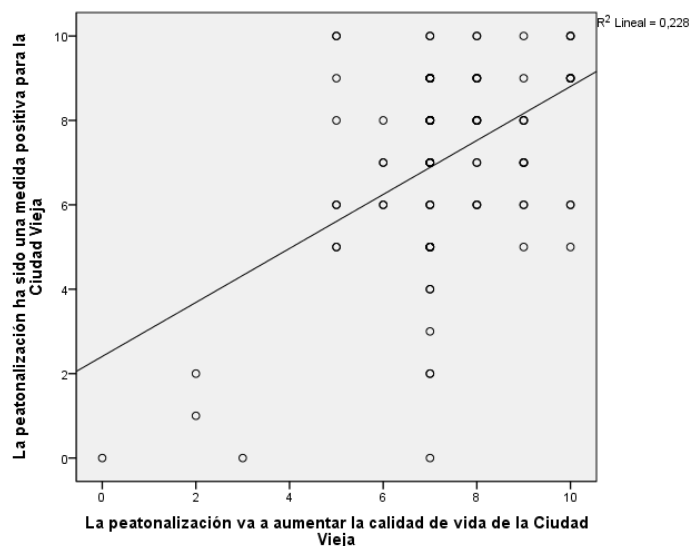
representar este proceso de peatonalización puede tener efectos, dicen los entrevistados, como el aumento del valor de las propiedades. Generalmente, esta medida va acompañada de la rehabilitación de edificios: en primer lugar, aquellos de carácter histórico o patrimonial y, en segundo lugar, los demás, que están deteriorados y antiguos. La rehabilitación también implica una inversión económica y un aumento en el valor urbano del área en cuestión, lo que es un claro síntoma de procesos gentrificadores (Zukin, 1987). En este sentido, es importante señalar que el 49% de la población encuestada ha realizado algún tipo de rehabilitación en su vivienda (ya sea de alquiler o propiedad).

“La primera impresión de todo el mundo es bastante positiva, bastante alentadora para que en un futuro se pueda rehabilitar un poco más”

(Entrevista III: miembro de una asociación vecinal).

Basándonos en lo comentado hasta ahora, la peatonalización y la rehabilitación de diversos edificios supone invertir en el espacio urbano de un barrio, lo cual hace que se incrementen los precios de las viviendas y solares de la zona.

Gráfico 9. Gráfico de dispersión.



Fuente: elaboración propia.

Tabla VII. Correlaciones de Pearson.

Variables de interés	La peatonalización ha sido una medida positiva para la Ciudad Vieja		
	R	Sig. Bilateral	n
La peatonalización va a aumentar la calidad de vida de la Ciudad Vieja	0,478	0,000 (*)	106
La peatonalización de la Ciudad Vieja va a provocar que aumente en el futuro el precio del alquiler en el barrio	0,190	0,025 (**)	106
La peatonalización de la Ciudad Vieja va a provocar que aumente en el futuro el precio de la vivienda en propiedad en el barrio	0,217	0,013 (**)	106

\*. La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).  
 \*\*. La correlación es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

Fuente: elaboración propia.

Resulta importante señalar, llegado a este punto de la reflexión sobre la paradoja antes apuntada, cuál es el grado de correlación existente entre la variable que evalúa cuán positiva es la peatonalización presente para el barrio y las variables que proyectan los efectos futuros de esta medida urbanística. Atendiendo a la correlación de Pearson, es destacable que existe una correlación lineal positiva y significativa (véase Gráfico 9 y Tabla VII) entre lo positivo de la medida y el probable aumento de la calidad de vida en la Ciudad Vieja. Pero también es positiva y significativa la correlación entre esta inicial percepción favorable a la peatonalización y la probable subida del alquiler y de la compra de una vivienda (véase Tabla VII).

Al ver que se invierte en el espacio público, comentan los entrevistados, muchos arrendatarios deciden subir el precio por el alquiler de su vivienda y si el alquilado no puede pagarla, llegará, en definitiva, una persona de la clase creativa que pueda pagar ese precio, sin ni si quiera haber rehabilitado o reformado la vivienda en cuestión.

Todo este conjunto de evidencias apunta a que la peatonalización fomenta, en lo perceptivo, la continuidad y el incremento de la gentrificación, en este caso, residencial, sobre todo por parte de esta “nueva burguesía” que llega al barrio.

### 4.3. Movilidad de los residentes

En tercer lugar, teniendo como fondo la peatonalización de la Ciudad Vieja, es necesario analizar la movilidad de los residentes, la opinión acerca de las plazas de aparcamiento creadas para el vecindario, el uso del vehículo privado y la percepción respecto al transporte público (uso del mismo, satisfacción con los horarios y con las conexiones).

En cuanto a la opinión de los residentes acerca de la prohibición de la entrada de vehículos a la Ciudad Vieja es positiva ya que, en una nueva pregunta de escala, siendo 0 “muy malo” y 10 “muy bueno”, se extrae una media de 7,0 puntos.

“Es evidente que el tema de lo peatonal y de recuperar espacios para el peatón es importante, después de un siglo perdiéndolo a favor del automóvil”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

El hecho de que el barrio esté libre de coches es positivo para los peatones porque se gana un espacio para los mismos que antes se utilizaba para aparcar los coches. Además, se han creado nuevas plazas en la periferia del barrio y habilitado plazas más baratas para los residentes en los parkings de Maestranza, Parrote y La Marina, por lo que las personas que poseen un vehículo propio tienen más opciones para poder seguir utilizando su vehículo en desplazamientos que el transporte público no puede mejorar. Atendiendo a lo enunciado por los entrevistados, es muy importante que el proceso urbano de peatonalizar una zona vaya acompañado por la mejora del sistema del transporte público. Por otra parte, es reseñable que la reducción de la entrada de los vehículos a una zona supone la reducción inmediata del riesgo de tener un accidente o sufrir un atropello.

Tabla VIII. Contraste de medias.

La peatonalización ha sido una medida positiva para la Ciudad Vieja (siendo 0 “totalmente en desacuerdo, siendo 10 “totalmente de acuerdo)		Media	Contraste de medias	
			F	Sig.
¿Posee vehículo propio?	Sí	7,2	0,289	0,592
	No	7,0		
En la Ciudad Vieja, tras la peatonalización, ¿encuentra sitio para aparcar con facilidad?	Sí	7,2	0,378	0,540
	No	6,9		
¿Considera que hay suficientes plazas para que aparquen los residentes de la Ciudad Vieja?	Sí	<b>7,5</b>	7,309	0,008
	No	<b>6,2</b>		

Fuente: elaboración propia.

Partiendo del alto consenso sobre la reducción del vehículo privado en la Ciudad Vieja, es destacable que, atendiendo al contraste de medias (véase Tabla VIII), las personas que poseen vehículos propios frente a las que no, observan una valoración media positiva de la peatonalización muy similar (de hecho, la diferencia de medias no es significativa). Ocurre lo mismo, curiosamente, con los que entienden que sí pueden aparcar con facilidad en la Ciudad Vieja, frente a los que no. Ambas perspectivas dan buena cuenta de la buena acogida de la peatonalización como política urbanística. Sólo destacar que los residentes que consideran que no existen suficientes plazas para aparcar los vehículos, obtienen una media significativamente diferente (de 6,2 puntos) frente a los vecinos que opinan lo contrario (7,5 puntos).

Tabla IX. Batería de variables de tráfico y tenencia del automóvil.

<b>¿Cree que, en un futuro, es positivo que se reduzca el uso del vehículo privado en otros barrios de A Coruña?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Sí	81	76,4
No	25	23,6
Total	106	100,0
<b>A_¿Posee vehículo propio?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Sí	44	41,5
No	62	58,5
Total	106	100,0
<b>B_¿Posee o tiene alquilado un garaje en la Ciudad Vieja?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Sí	17	16,0
No	26	24,5
Total	43	40,6
C. Perdidos	63	59,4
Total	106	100,0
<b>En la Ciudad Vieja, tras la peatonalización, ¿se encuentra sitio para aparcar con facilidad?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Sí	76	71,7
No	30	28,3
Total	106	100,0
<b>¿Considera que hay suficientes plazas para que aparquen los residentes de la Ciudad Vieja?</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje válido</b>
Sí	72	67,9
No	34	32,1
Total	106	100,0

Fuente: elaboración propia.

Respecto a las pautas de movilidad de los residentes de la ciudad vieja, es destacable que el 41,45% posee vehículo propio y solamente el 16% posee o tiene alquilado un garaje en la Ciudad Vieja. Se estima por tanto que un 25,5% de los encuestados tiene que dejar su coche aparcado en los diferentes parkings habilitados o en las plazas destinadas a

residentes. En relación a esto último, es destacable que el 71,7% sí que considera que es fácil encontrar aparcamiento y el 69,7% que hay plazas suficientes para que aparquen los residentes de la Ciudad Vieja. También, un 76,4% de los residentes considera que es positivo la reducción del vehículo privado también en otros barrios de A Coruña, dato muy relevante teniendo en cuenta que el 41,5% de los residentes poseen automóvil propio (véase Tabla IX).

“Es necesario es reforzar el transporte (...) una pata es peatonalizar, otra es el transporte y el acceso al barrio”

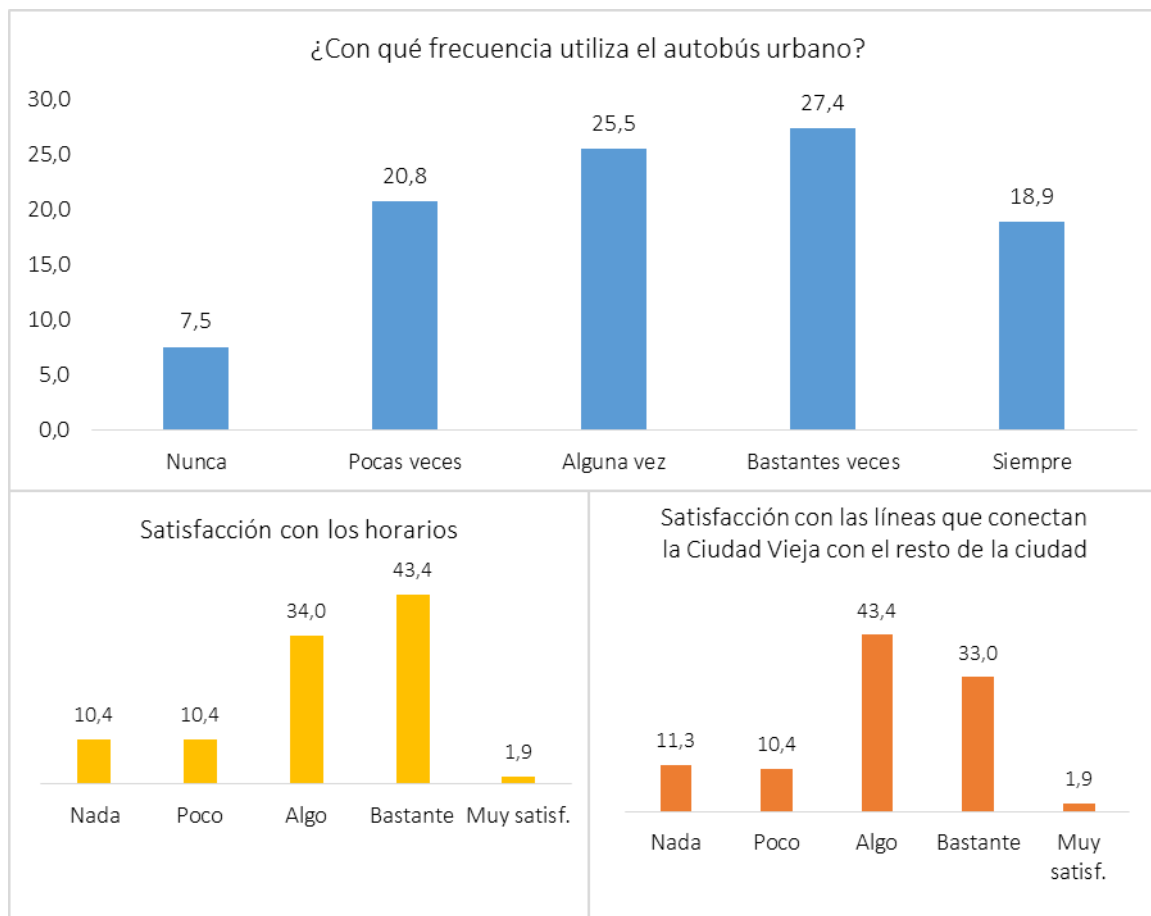
(Entrevista III: miembro de una asociación vecinal).

Cabe destacar que la peatonalización también supone un mayor uso perceptivo del espacio público de los residentes, puesto que existe una mayor actividad en el viario público debido al tránsito peatonal (6,5 puntos de media en una escala de desacuerdo y acuerdo del 0 al 10). Al utilizar más el espacio público e interactuar entre los residentes, es probable que se fomente un sentimiento de comunidad entre los mismos y, a su vez, mayor arraigo por el barrio (Duque, 2010).

La peatonalización de una zona debe ir acompañada de mejoras en el transporte público que puedan sustituir en mayor medida el papel del coche. El automóvil tiene un papel invasivo en las ciudades, dicen los entrevistados, por lo que debe establecerse un papel más simétrico con los peatones en determinadas zonas. Paralelo a esta medida urbana, debe crearse un sistema de movilidad integrado que suponga la independencia del vehículo privado para determinados trayectos dentro del propio barrio y con el resto de la ciudad.



Gráfico 10. Frecuencia de uso y satisfacción con los horarios y las líneas del autobús urbano que colindan con la Ciudad Vieja.



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la utilización del transporte público, concretamente del autobús urbano, un 28,3% nunca lo utiliza o lo hace pocas veces; un 25,5% lo utiliza alguna vez; y, un total de 46,3, casi la mitad de la muestra, lo utiliza siempre o bastantes veces. Es destacable que el 43,4% de los usuarios están bastante satisfechos/as con los horarios de este medio de transporte, seguido de un 34% que está algo satisfecho. En referencia a las conexiones existentes que articulan la conexión entre la Ciudad Vieja y otros barrios, destaca un 43,4% que postula estar algo satisfecho. Por tanto, y a la espera de posteriores análisis, en líneas generales es probable que la buena acogida de la política peatonalizadora se sustente en la existencia percibida de una buena red de transporte público.

En cuanto a los nuevos residentes o clase creativa predominante en el vecindario, cabe decir que es una clase más concienciada con el medio ambiente, etc., por lo que invertir

tiempo en el traslado de un lugar de la ciudad a otro utilizando el transporte público, no supone un impedimento.

“Vai haber un incremento dos modos de transporte máis sostibles, e cada vez vai a haber máis bici e cada vez a xente vai a camiñar máis”

(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

De cara a un futuro, los expertos ponen de relieve los cambios que van a acontecer referentes a la movilidad vecinal, haciendo hincapié en que se utilizará en mayor medida medios de transporte más sostenibles como la bicicleta.

“Tampoco creo que eso pueda ser un efecto negativo más allá pues de un primer momento de reequilibrio de los flujos y de que las cosas vuelvan a otra nueva normalidad”

(Entrevista II: Arquitecto técnico experto en urbanismo).

“Vai haber máis rehabilitación de edificios, máis intervención no viario de máis calidade, menos coches... Cada vez se vai vivir mellor na Zona Vella (...), e que a peatonalización vai seguir incrementándose o seu radio, vai seguir habendo restricións aos vehículos privados”

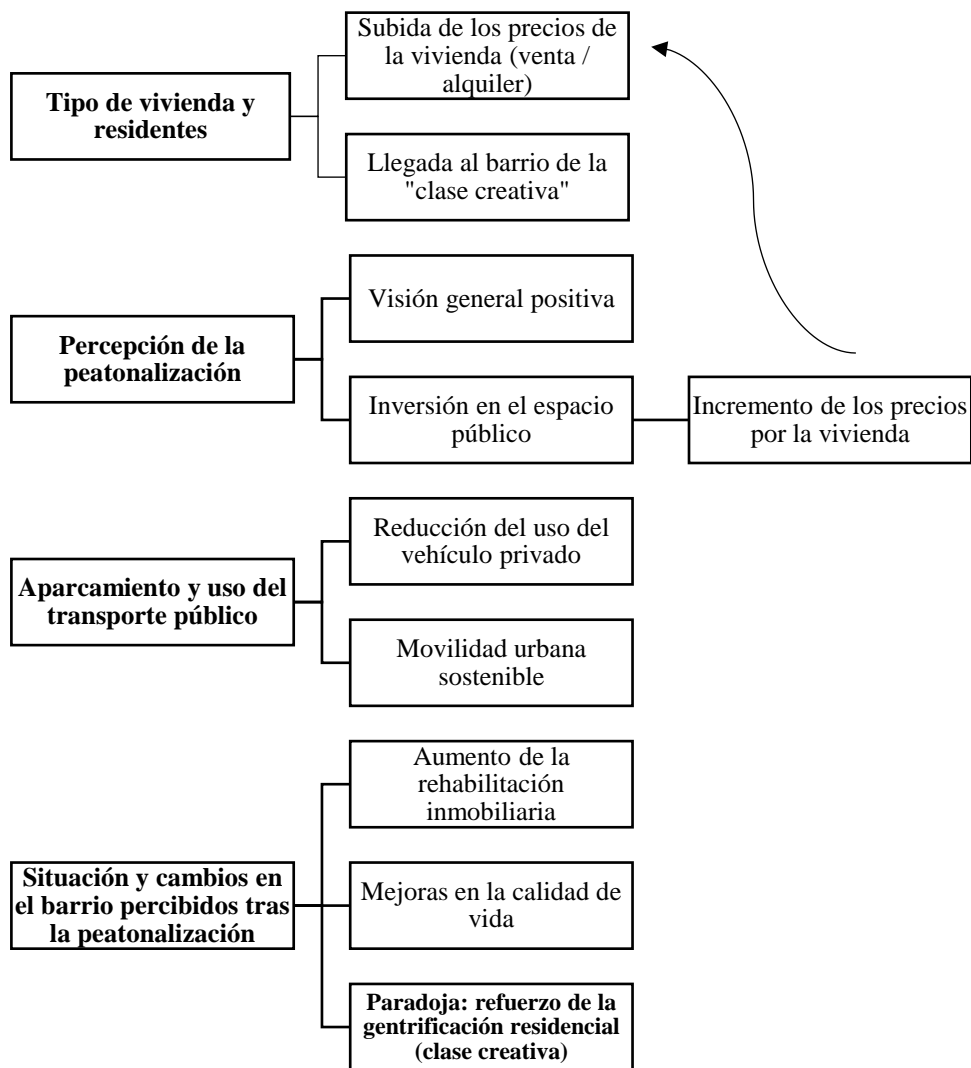
(Entrevista I: Sociólogo experto en sociología urbana).

Para finalizar, es destacable que los expertos ponen de relieve que esta medida urbana continuará, por lo que habrá una mayor intervención en el espacio público, no solo en el viario, sino en la rehabilitación de viviendas, y la reducción de los vehículos privados continuará de forma progresiva y más contundente.

## 5. CONCLUSIONES GENERALES DEL TRABAJO

La presente investigación ha tratado como tema principal la percepción de los residentes de la Ciudad Vieja sobre la reciente peatonalización acometida, y los efectos de la misma en un barrio que hemos demostrado que atraviesa una fuerte gentrificación residencial, aupada por la llegada de una emergente clase creativa al barrio -tesis que ha partido de los análisis previos de Rodríguez (2017)-.

Figura 8. Síntesis temática de conclusiones.



Fuente: elaboración propia.

Dicho con más detalle, se trata este de un estudio de percepción vecinal, a lo largo del cual, cabe destacar, se han empleado métodos cuantitativos y cualitativos con unos bloques temáticos comunes (véase Tabla IV). Esto nos ha permitido realizar, por una parte, un análisis cuantitativo uni y bivariante, y por la otra, un análisis temático de

contenido siguiendo la propuesta de Conde (2009). Detallaremos a continuación las principales conclusiones de la investigación (sintetizadas en la Figura 8).

Durante el análisis de resultados, la peatonalización de la Ciudad Vieja de A Coruña es vista tanto por los encuestados como por los entrevistados, como una medida positiva pensada, fundamentalmente, para que el peatón gane espacio sobre el vehículo privado, y que logrará una mejora en la calidad de vida del barrio. Además, supone una inversión y transformación urbana acompañada de la rehabilitación y reforma necesarias de determinados edificios. También se ha podido comprobar que la peatonalización generará un mayor uso del espacio público, lo que puede fomentar una mayor cohesión social entre la vecindad (Duque, 2010).

No obstante, ante la creciente inversión en el espacio público y en el ámbito inmobiliario motivadas por la peatonalización, la percepción vecinal, en consonancia con el discurso de los entrevistados, asume que los precios del alquiler y de la compra de una vivienda se van a incrementar (esta comprobación, cabe decir, supone alcanzar uno de los objetivos secundarios de la investigación).

Partiendo de estas iniciales coyunturas analíticas, otro de los objetivos secundarios trazados era el de analizar si se está estableciendo un nuevo perfil de residente en el barrio. Se ha demostrado que esto es cierto. En concreto, se ha registrado con detalle la llegada de un nuevo tipo de residente que ha llegado al barrio en los últimos diez años, y que se engloba en la categoría de las llamadas “clases creativas” (Florida, 2002), definidas también por uno de los expertos entrevistados como “nuevas burguesías urbanas”.

A través de diferentes análisis de la varianza con un factor y contrastes simples de medias, se ha podido comprobar que la peatonalización resulta una medida más positiva para los residentes que menos tiempo llevan en el barrio y que pertenecen a las “clases creativas”. Dicho con otras palabras, podemos concluir que la peatonalización es especialmente bienvenida por los colectivos gentrificadores que llevan poco tiempo viviendo en la Ciudad Vieja.

Esta comprobación resulta una aportación singular del presente trabajo de fin de grado, en tanto en cuanto se culmina su principal objetivo de investigación: haber aportado evidencias, en el campo de los estudios de la percepción residencial, de que la peatonalización del área de estudio es especialmente proclive a los intereses económicos

y simbólicos de la cada vez más presente clase creativa. Es este colectivo el que podrá hacer frente, de hecho, a las crecientes plusvalías inmobiliarias que se están localizando en la Ciudad Vieja; la principal amenaza de tal proceso, siguiendo a Slater (2009) y sus análisis sobre uno de los efectos más perversos de las dinámicas gentrificadoras, es que a medio plazo, el vecindario tradicional del barrio puede verse mermado, además de por su dinámica vegetativa más regresiva, por un encarecido, e inaccesible, panorama inmobiliario.

También, en este contexto de una fuerte gentrificación residencial, parece necesario, como tema de debate a abrir en este momento, que la peatonalización de la Ciudad Vieja, siendo una medida necesaria, debe de estar acompañada en un futuro próximo por una decidida presencia de vivienda de titularidad pública en el área. Parece esta una medida clave, no abordada en profundidad por ningún gobierno municipal, para que la Ciudad Vieja sea un espacio ecléctico en su composición social y, por tanto, no acabe siendo un escaparate tematizado en el que viven las elites profesionales de la ciudad o, en palabras de uno de los expertos entrevistados, que acabe siendo “un gueto para ricos”.

En cualquier caso, analizando la opinión de los residentes acerca de la movilidad de la zona y de la comunicación de la misma con otros barrios de la ciudad, es manifiesto el alto grado de consenso vecinal que gira alrededor de la prohibición de la entrada de coches en la Ciudad Vieja. En este sentido, y logrando alcanzar un nuevo objetivo específico, una mayoría de encuestados expresa que tras la peatonalización es fácil encontrar aparcamiento y que hay plazas suficientes para que aparquen los residentes de la Ciudad Vieja. De igual modo, la red de transporte público que comunica al barrio con las restantes zonas de la ciudad está bien valorada, cuestión que, a expensas de nuevos análisis, redundaría en la buena acogida de la peatonalización. Es esta, al fin y al cabo, una medida de cambio urbano dirigida a una indispensable mejora en la sostenibilidad de cualquier escenario metropolitano de nuestro presente.

## 6. BALANCE DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Para finalizar, considero necesario hacer un balance global de este trabajo, centrándonos en las fortalezas y debilidades del mismo (véase Tabla X).

Tabla X. Balance final del Trabajo de Fin de Grado

<b>Puntos fuertes</b>	<b>Puntos débiles</b>	<b>Aprendizaje personal</b>
Marco teórico completo con una bibliografía sólida	Poca bibliografía sobre casos similares en Galicia	Búsqueda de diversas fuentes bibliográficas y síntesis de la información obtenida
Temática original y novedosa en el estudio de los procesos de peatonalización	Pocos estudios localizados que pongan de relieve la relación entre la peatonalización y la gentrificación	Selección adecuada de la bibliografía consultada
Empleo de una metodología cualitativa y cuantitativa	Apenas existe información sobre el empleo de técnicas estadísticas en el estudio de la relación entre gentrificación y peatonalización	Realización de un cuestionario y un guión de las entrevistas en profundidad con objetivos analíticos comunes

Fuente: elaboración propia.

Para la realización de esta investigación ha sido necesaria una amplia consulta bibliográfica y acometer una exigente síntesis de toda la información obtenida, ya que partir de una base teórica sólida ha resultado algo fundamental para la consecución de los objetivos trazados.

Un primer punto a destacar es que se ha abordado una temática novedosa dentro del ámbito de la sociología urbana, y que apenas existen estudios sobre los efectos de la peatonalización en un área gentrificada, ni a nivel autonómico ni provincial. Esto ha supuesto un desafío a la hora de encontrar estudios en otros escenarios geográficos a tener en cuenta para la elaboración de la investigación.

En cuanto a las debilidades, es destacable la complicada realización del trabajo de campo, concretamente las encuestas, ya que estas han supuesto una enorme inversión de tiempo debido a la poca gente que pasaba por la calle en los momentos que podía acudir a la

zona. También ha sido difícil cumplimentar los estratos del diseño muestral por grupos de edad, ya que no siempre encontrabas a residentes con el perfil adecuado.

Otro punto débil a destacar es que, en un inicio, se había planteado otro objetivo a cumplimentar: averiguar los efectos de la peatonalización en el ámbito comercial y en el ámbito turístico. Debido a la falta de tiempo, no se han podido abarcar y analizar dichos aspectos.

Por otra parte, en cuanto a las fortalezas del trabajo, considero que uno de los mayores aciertos ha sido emplear una metodología cualitativa y cuantitativa porque ha supuesto tomar una decisión que enriquece el trabajo, ya que combinamos diferentes técnicas (encuestas y entrevistas en profundidad) siguiendo los mismos bloques temáticos. Creo que esta estrategia nos ha permitido realizar un análisis de los datos más completo, y llegar a unas conclusiones más esclarecedoras. Además, cabe decir, que el análisis cuantitativo de los datos ha supuesto un reto personal por el empleo de técnicas estadísticas, como los diferentes ANOVAS planteados que, hasta entonces, no conocía en profundidad.

Para finalizar, me gustaría destacar la importancia de, creo, un hallazgo sobre el que me gustaría indagar en mi inmediato futuro académico: si bien peatonalizar una zona o un barrio supone una medida positiva para todos los habitantes, se ha comprobado que puede causar un efecto negativo agudizando en el espacio urbano un proceso de gentrificación residencial o de fuerte “elitización social”. Me parece esta cuestión merecedora de nuevos análisis que, espero e insisto en ello, pueda continuar en mis estudios de postgrado.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A. (2017). Peatonalización versus Complejidad Urbana. *El notario del siglo XXI: revista del Colegio Notarial de Madrid*, 71, 36-39.
- Alves Misa, R. (2015). *Vigo: procesos y revitalización en el centro histórico* (Tesis Doctoral). Vila Nova de Cerveira: Escola Superior Gallaecia. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10400.26/9186>
- Atutxa Ordeñana, E.; Campelo, P.; Izaola Argüeso, A.; Urrutia, V. y Zubero Beascochea, I. (2015). Vigo: una ciudad en transición. En Subirats, J., y Martí-Costa, M. *Ciudades y cambio de época: discursos sobre políticas urbanas y crisis en España*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 246-281.
- Benach, N. y Albet A. (2018). La gentrificación como una estrategia global. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 60, 17-23.
- Borja, J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Calo García, E. (2016). Discursos sobre el problema de la vivienda. En *Congreso Internacional Contested Cities*, Madrid.
- Castaño, J. M.; Moreno, A. y Crego, A. (2006). Factores psicosociales y formación de imágenes en el turismo urbano: un estudio de caso sobre Madrid. *Pasos*, 4(3), 287-299.
- Chiquetto, S. (1997). The environmental impacts from the implementation of a pedestrianization scheme. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(2), 133-146.
- Conde Gutiérrez, F. (2009). *Análisis sociológico del sistema de discursos*. Madrid: CIS.
- De Souza Briggs, X. (2005). Social capital and segregation in the United States. En Varady, D.P. (Ed.). *Desegregating the city: Ghettos, enclave, and inequality*. Albany: State University of New York, 79-107.
- De Terán, F. (1999). Historia del urbanismo en España III: Siglos XIX y XX (Vol. 3). Madrid: Cátedra.
- Díaz, I. (2014). La gentrificación, un regreso a la ciudad de la intervención urbanística. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 64, 321-340.



Díaz Leira, M. (2015). *El barrio de Ferrol Vello: análisis de un proceso inicial de gentrificación* (Trabajo de Fin De Grado). A Coruña: Universidade da Coruña. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2183/15425>

Duque Calvache, R. (2010). *Procesos de gentrification de cascos antiguos en España: el Albaicín de Granada* (Tesis Doctoral). Granada: Universidad de Granada. Recuperado de: <http://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/15460/19657602.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Espluga Trenc, J.; Cebollada Frontera, A. y Miralles-Guasch, C. (2008). Percepciones de la movilidad y participación ciudadana en la región metropolitana de Barcelona. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 157, 499-510.

Florida, R. (2002). *The rise of the creative class (Vol. 9)*. New York: Basic books.

García, J. y Serón de la Torre, A. (2014). El centro histórico: un proyecto de ciudad Amable. En De la Torre, F. et al. (Eds). *Viva la Calle. Las actuaciones de recuperación integral del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2010*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga, Comisión Europea y Ministerio de Economía y Hacienda, 83-94.

Glass, R. L. (1964). London: aspects of change (Vol. 3). London: MacGibbon & Kee.

González, M. (2008). Un tema de discusión necesario- Gentrificación. *Revista La Tadeo*, 73. Recuperado de <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/RLT/article/view/494>

Gutzon, H. y Lunz, A. (2008). Gentrification - gentle or traumatic? Urban renewal policies and socioeconomic transformations in Copenhagen. *Urban Studies*, 45(12), 2429-2448.

Hamnett, C. (2003). Gentrification and the middle-class remaking of inner London, 1961-2001. *Urban studies*, 40(12), 2401-2426.

Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing. *Transport Policy*, 1(1), 21-31.

Janoschka, M. (2018). Gentrificación en España reloaded. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 60, 24-33.

Justo, A. (2011). Transformaciones en el barrio de Malasaña. Hacia la gentrificación. *Viento Sur*, 116, 73-79.

- Lamy, B. (2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Estudios demográficos y urbanos*, 21(1), 211-225.
- Lees, L. (2008). Gentrification and social mixing: towards an inclusive urban renaissance. *Urban Studies*, 45(12), 2449-2470.
- López Solís, D. A. (2013). *Modelos de sostenibilidad urbana en la Unión Europea* (Tesis doctoral). Madrid: Universidad Complutense. Recuperado de: <http://eprints.sim.ucm.es/17662/>
- March, H. y Ribera-Fumaz, R. (2014). Una revisión crítica desde la Ecología Política Urbana del concepto " Smart City" en el Estado español. *Ecología política*, (47), 29-36. Recuperado de [https://www.jstor.org/stable/43528409?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/43528409?seq=1#page_scan_tab_contents)
- Mirás-Araujo, J, y Rego Veiga, G. (2004). Red y crecimiento urbano: los efectos de la expansión de A Coruña sobre el abastecimiento de agua, 1939-2003. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 37, 279-298.
- Mirón Malvar, B. (2016). *Pontevedra: la movilidad eco-friendly en intramuros* (Tesis Doctoral). Vila Nova de Cerveira: Escola Superior Gallaecia. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10400.26/17962>
- Moledo Mariño, N. (2018). *Proceso de gentrificación en el barrio del Orzán (A Coruña): percepción vecinal y análisis crítico de un fenómeno de transformación urbana*. A Coruña: Universidade da Coruña. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2183/22288>
- Palen, J. J. y London, B. (1984). *Gentrification, displacement, and neighborhood revitalization*. Albany: Suny Press.
- Peña, D., & Romo, J. (1997). *Introducción a la Estadística para las Ciencias Sociales*. Madrid: McGraw-Hill.
- Pérez Pérez, A.L. (2011). La calidad del hábitat para la vivienda de interés social: Soluciones desarrolladas entre 2000 y 2007 en Bogotá. *Revista Invi*, 26(72), 95-126.
- Ponce Herrero, G.; Ramos Hidalgo, A., y Dávila Linares, J.M. (1995). *Percepción y planeamiento urbano en Alicante*. Alicante: Universidad de Alicante.
- Robertson, K.A. (1993). Pedestrianization strategies for downtown planners: Skywalks versus pedestrian malls. *Journal of the American Planning Association*, 59(3), 361-370.

Rodríguez Barcón, A. (2017). Recapitalización y Gentrificación del entorno urbano construido: el caso del Centro Histórico de A Coruña. En *IV Congreso sobre Arquitectura y Cooperación al Desarrollo*, A Coruña.

Santamaría Hernández, C. G. (2017). El espacio público peatonal del distrito de Ciutat Vella (TFM). Barcelona: Universitat de Barcelona. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2445/117867>

Sanz, A. (1998). *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. Ciudad histórica y calidad de vida*. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos y Fundación La Caixa. Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>

Simó López, M.; Casellas, A., y Avellaneda, P. (2018). Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona). *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 38(1), 219-238.

Smith, A. E.; Sim, J., Scharf, T. y Phillipson, C. (2004). Determinants of quality of life amongst older people in deprived neighbourhoods. *Ageing & Society*, 24(5), 793-814.

Smith, N. (2005). El redimensionamiento de las ciudades: la globalización y el urbanismo neoliberal. En Harvey, D, y Smith, N. (Ed.). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 59-78.

Slater, T. (2009). Missing Marcuse: On gentrification and displacement. *City*, 13(2-3), 292-311.

Slater, T. (2011). Gentrification of the City. En Bridge, G. y Watson, S. (Eds). *The New Blackwell companion to the city*. Oxford: Blackwell Publishing, 571-585.

Somoza, J. (2003). Urbanismo y crecimiento actual en Ourense. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 60, 105-116.

Soni, N., y Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy*, 57, 139-150.

Theodore, N.; Peck, J., y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas sociales*, 66, 1-11.

Taylor, S.J. y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Madrid: Paidós.

Torres Outón, S.M. (2013). Una estrategia de revitalización impulsada por los comerciantes: simbiosis turismo y comercio en el casco histórico de Pontevedra. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, 56. Recuperado de <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/storres1.pdf>

Zukin, S. (1987). Gentrification: culture and capital in the urban core. *Annual review of sociology*, 13(1), 129-147.

### **Otras fuentes:**

Parlamento Europeo (1998). Carta Europea de los Derechos del Peatón. Recuperado de: [file:///C:/Users/USER1/Downloads/CARTA%20EUROPEA%20DE%20LOS%20DERECHOS%20DEL%20PEATO%CC%81N%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USER1/Downloads/CARTA%20EUROPEA%20DE%20LOS%20DERECHOS%20DEL%20PEATO%CC%81N%20(1).pdf)

Concello de A Coruña (2018). Plan de peonalización e revitalización da Cidade Vella. Recuperado de: <http://www.coruna.gal/descarga/1453656725475/Peonalizacion-Cidade-Vella.pdf>

Concello de A Coruña (2015). Aprobación definitiva del PEPRI. Recuperado de: <http://www.coruna.gal/urbanismo/es/modificacion-pepri/aprobacion-definitiva>

## 8. ANEXOS

### 8.1. Anexo I: Modelo del cuestionario

<b>Nº cuestionario:</b>																							
Buenos días/tardes, soy una estudiante de la UDC y estoy realizando mi Trabajo de Fin de Grado que consiste en realizar un estudio de opinión acerca de los cambios acontecidos en la Ciudad Vieja tras su peatonalización. Le garantizamos el absoluto anonimato y secreto de sus respuestas, cumpliendo las leyes actuales sobre la protección de datos personales.																							
¿Es usted residente del barrio de la Ciudad Vieja? (si la respuesta es “no”, fin del cuestionario)												Sí											
												No											
<b>TIPO DE VIVIENDA Y RESIDENTES</b>																							
P.1	¿Hace cuánto tiempo reside usted en la Ciudad Vieja?	Menos de 2 años																					
		Entre 2 y 5 años																					
		Entre 5 y 10 años																					
		Más de 10 años																					
P.2	Su actual residencia, ¿es de alquiler o la tiene en propiedad? (si responde “propiedad”, pasar a la pregunta P.3)	Alquiler																					
		Propiedad																					
P.2.1	¿Qué precio paga en total al mes por su vivienda alquilada? (diga una cifra aproximada)																						
P.2.2	¿Le han subido el alquiler en los últimos cinco años? (preguntar a residentes que lleven un mínimo de 5 años residiendo en la Ciudad Vieja / si responde “sí”, pasar a la pregunta P.2.3)	Sí																					
		No																					
P.2.3	¿Cuánto, de modo aproximado?																						
P.3	¿Ha realizado algún tipo de rehabilitación en su vivienda?	Sí																					
		No																					
P.4	En la Ciudad vieja, ¿cuánto cree que se paga por...	alquilar un piso de 90m <sup>2</sup> actualmente?																					
		alquilar un piso de 90m <sup>2</sup> hace 10 años?																					
		comprar un piso de 90m <sup>2</sup> actualmente?																					
		comprar un piso de 90m <sup>2</sup> hace 10 años?																					
<b>PERCEPCIÓN DE LA PEATONALIZACIÓN</b>																							
P.5	Siendo 0 “en total desacuerdo” y 10 “totalmente de acuerdo”, indique su opinión sobre los siguientes ítems.																						
	ÍTEMS												0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	La peatonalización ha sido una medida positiva para la Ciudad Vieja																						
	En los últimos años, se ha encarecido el precio por el alquiler de una vivienda en la Ciudad Vieja																						
	En los últimos años, se ha encarecido el precio por la compra de una vivienda en la Ciudad Vieja																						

ÍTEMS		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
P.5	En los últimos años, están llegando nuevos residentes a la Ciudad Vieja											
	Últimamente, abren nuevos tipos de comercios											
	Últimamente, los comercios tradicionales (“de toda la vida”) están cerrando											
	Los vecinos de la Ciudad Vieja prefieren comprar en el barrio y no moverse a otros barrios o zonas comerciales											
	La Ciudad Vieja se ha convertido en los últimos años en un barrio atractivo para los turistas											
	En los últimos años, se ha rehabilitado un número suficiente de viviendas en mal estado en la Ciudad Vieja											
	La peatonalización va a aumentar la calidad de vida de la Ciudad Vieja											
	Desde que se ha peatonalizado la Ciudad Vieja, utilizo más los espacios públicos (parques, por ejemplo)											
	La peatonalización de la Ciudad Vieja va a provocar que aumente en el futuro el precio del alquiler en el barrio											
	La peatonalización de la Ciudad Vieja va a provocar que aumente en el futuro el precio de la vivienda en propiedad en el barrio											
P.6	¿Cree que, en un futuro, es positivo que se reduzca el uso del vehículo privado en otros barrios de A Coruña?										Sí	
											No	
<b>APARCAMIENTO Y USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO</b>												
P.7	¿Posee vehículo propio? (si dice que “no”, pasar a la P.8)										Sí	
											No	
P.7.1	¿Posee o tiene alquilado un garaje en la Ciudad Vieja?										Sí	
											No	
P.8	En la Ciudad Vieja, tras la peatonalización, ¿encuentra sitio para aparcar con facilidad?										Sí	
											No	
P.9	¿Considera que hay suficientes plazas para que aparquen los residentes de la Ciudad Vieja?										Sí	
											No	
P.10	¿Con qué frecuencia utiliza el autobús urbano?										Siempre	
											Bastantes veces	
											Alguna vez	
											Pocas veces	
											Nunca	
P.11	¿Cómo de satisfecho está usted con los horarios del autobús urbano?										Muy satisfecho/a	
											Bastante satisfecho/a	
											Algo satisfecho/a	
											Poco satisfecho/a	
											Nada satisfecho/a	
P.12	¿Y con el número de líneas del autobús urbano que conectan la Ciudad Vieja con el resto de la ciudad?										Muy satisfecho/a	
											Bastante satisfecho/a	
											Algo satisfecho/a	
											Poco satisfecho/a	
									Nada satisfecho/a			

**SITUACIÓN Y CAMBIOS EN EL BARRIO**

Siendo 0 “muy malo” y 10 “muy bueno”, indique su opinión sobre los siguientes ítems												
ÍTEMS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
P.13	El estado de los edificios de la Ciudad Vieja											
	El cuidado de la Ciudad Vieja: limpieza, zonas verdes, etc.											
	La prohibición de la entrada de vehículos privados											
	La comunicación con otras zonas de la ciudad											
	La eficacia de la asociación de vecinos											
	La calidad de vida de los vecinos actualmente											
	La calidad de vida de los vecinos hace 10 años											

P.14	¿Podría decirme tres cambios positivos que está experimentando la Ciudad Vieja en los últimos años?

P.15	¿Podría decirme tres cambios negativos que está experimentando la Ciudad Vieja en los últimos años?

**DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS**

P.16	Sexo	Hombre	
		Mujer	
P.17	Edad		
P.18	Último nivel de estudios	Sin escolarizar / Educación primaria	
		Educación secundaria	
		FP	
		Bachiller	
		Grado/licenciatura/posgrado	
P.19	Situación actual	Otros	
		Estudiante	
		Parado/a	
		Trabajador/a en el hogar	
		Trabajador/a (si selecciona esta, preguntar la ocupación actual)	
		Ocupación actual:	
		Jubilado/o	
Otros			

## 8.2. Anexo II: Modelo-guión de entrevista al presidente de una asociación de vecinos

- ¿Qué opinión, en líneas generales, le merece la reciente peatonalización de la Ciudad Vieja?
- ¿Cree que la mayoría de los vecinos del barrio comparten su opinión?
- ¿Cuáles son las principales ventajas de la peatonalización? ¿Y los principales inconvenientes?
- ¿Cree que la Ciudad Vieja se ha vuelto un lugar atractivo para residir este último año? ¿Cree que se está experimentando un cambio en el perfil de los vecinos de la Ciudad Vieja?
- ¿Cree que habrá una tendencia al alza de los precios del alquiler o compra de la Ciudad Vieja? ¿La peatonalización puede afectar en este sentido?
- ¿Qué aspectos positivos cree que pueden surgir tras el establecimiento de esta medida urbana?
- ¿Qué aspectos negativos cree que pueden surgir tras el establecimiento de esta medida urbana?
- ¿Peatonalizar el vecindario va a fomentar el uso del transporte público u otros medios de transporte alternativos al coche?
- ¿Cree que los servicios que posee el barrio (transporte público, accesos, conexiones, etc.) satisfacen las necesidades del vecindario?
- ¿Cómo cree que ha cambiado el uso del coche en los residentes de la Ciudad Vieja tras la peatonalización?
- ¿Cómo calificaría el estado de las infraestructuras y equipamientos de la Ciudad Vieja? (zonas verdes, limpieza del barrio, servicios, etc.).
- ¿Cree que la peatonalización puede fomentar la cohesión social entre los vecinos de la Ciudad Vieja? ¿Va a mejorar la vida comercial del vecindario? ¿Tendrá un impacto turístico relevante?
- En definitiva, cómo cree que va a ser la Ciudad Vieja dentro de diez años.



### 8.3. Anexo III: Modelo-guión de entrevista a expertos

- ¿Qué opinión le merece el plan de peatonalización de la Ciudad Vieja puesto en marcha el pasado año?
- ¿Qué papel, en las políticas urbanas actuales, deben desempeñar los planes de peatonalización?
- ¿En qué grado cree que se están experimentando procesos de gentrificación en la Ciudad Vieja? ¿En qué medida la reciente peatonalización del vecindario afecta o no a dichos procesos?
- ¿La Ciudad Vieja es un lugar atractivo para residir?
- ¿Se está experimentando un cambio en el tipo de residentes en la Ciudad Vieja? ¿en qué sentido?
- ¿La peatonalización en qué medida puede incidir en nuevas dinámicas de especulación inmobiliaria en la zona? ¿Cree que habrá una tendencia al alza de los precios del alquiler o compra de inmuebles en la Ciudad Vieja?
- ¿Será el barrio un lugar atractivo para las nuevas clases creativas y neo-bohemias de la ciudad? ¿En qué medida los tradicionales residentes de la Ciudad Vieja se pueden ver afectados por todos estos cambios?
- ¿Qué aspectos claramente positivos cree que pueden surgir tras el establecimiento de esta medida planificadora?
- ¿Qué aspectos negativos pueden ocurrir?
- ¿Cómo afectará a la vida comercial del barrio? ¿Y a su dimensión turística?
- ¿Cómo va a afectar la peatonalización a los hábitos de movilidad del vecindario?
- ¿Cómo calificaría el estado actual de las infraestructuras y equipamientos de la Ciudad Vieja? (zonas verdes, limpieza del barrio, servicios, etc.).
- ¿Cree que la peatonalización puede fomentar la cohesión social entre los vecinos de la Ciudad Vieja?
- En definitiva, cómo cree que va a ser la Ciudad Vieja dentro de diez años.