

# LA CONFORMACIÓN DE UN EJE PEATONAL COMO RELACIÓN DE SÍMBOLOS URBANOS. UNA EXPERIENCIA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN LUIS POTOSÍ

Alejandro I. Galván Arellano<sup>1</sup>

## Resumen

La contribución de espacios peatonales para mejorar las relaciones del tejido y símbolos urbanos ha ayudado de forma importante en la habitabilidad de las ciudades, sobre todo en las áreas históricas. Desde las últimas décadas del siglo veinte, en muchas ciudades del mundo se ha venido proporcionado más espacio al peatón para recuperar la habitabilidad del espacio urbano, que ha sido arrebatada por la invasión del automóvil. El uso del automóvil ha sido un gran aporte de utilidad para los habitantes en las ciudades; sin embargo, su uso exacerbado vino desplazando al peatón y, con ello, afectando la habitabilidad del espacio urbano. Conscientes de esta situación, en la ciudad de San Luis Potosí se realizó un estudio que derivó en la conformación de un proyecto de un eje peatonal que partía de un símbolo urbano, como es el mercado principal del Centro Histórico, uniendo otro símbolo, que es el Santuario de Guadalupe, un importante referente histórico religioso en la ciudad. A través de la presentación de este proyecto y su planteamiento se muestran los resultados y logros veinte años después.

**Palabras clave:** *habitabilidad, peatón, conformación espacios peatonales.*

---

1 Doctor en arquitectura, Instituto de Investigación y Posgrado de la Facultad del Hábitat, Universidad Autónoma de San Luis Potosí. [agalvan@fh.uaslp.mx](mailto:agalvan@fh.uaslp.mx)

## Abstract

The contribution of pedestrian space to improve relations of the tissue and urban symbols has helped significantly in the habitability of cities, especially in the historical areas. Since last decades of the twentieth century, in many cities around the world has been provided more space to pedestrians to retrieve the habitability of urban space which has been removed by the invasion of the automobile. The use of the automobile has been a great contribution of utility for the inhabitants in the cities, however exacerbated use came moving pedestrian and thus affecting the habitability of urban space. Aware of this situation, in the city of San Luis Potosí, we conducted a study which resulted in the conformation of a project of a pedestrian axis that came from an urban symbol as it is the main market of the historic downtown joining another symbol which is the sanctuary of Guadalupe, an important religious historical reference in the city. Through the presentation of this project and its approach, it shows the results and accomplishments twenty years later.

**Keywords:** *habitability, pedestrian, pedestrian space conformation.*

## Introducción

En su origen, la mayoría de las ciudades mexicanas no fueron pensadas para el automóvil; en cambio, el peatón sí era parte importante desde su concepto. Esto lo podemos apreciar en las ordenanzas de Felipe II, emitidas en 1572. Esas ciudades de los siglos XVII y XVIII, constituyen lo que ahora llamamos Centros Históricos. Al pasar el tiempo, apareció el automóvil al final del siglo XIX e incursionó en las ciudades de casi todo el mundo. Gradualmente, el automóvil empezó a ganar espacio, al grado de que empezó a desplazar del espacio público –particularmente de las calles y, en algunos casos, de las plazas– al peatón. Esto provocó muchos problemas de diversa índole, como conflictos viales, accidentes automovilísticos, contaminación atmosférica, contaminación auditiva, inseguridad, entre otros. Es decir, afectó la habitabilidad en las ciudades. El problema es diferente en ciudades de otras culturas, aun cuando también se ha visto que al automóvil se le ha concedido mayor importancia en el uso de las vialidades urbanas.

El automóvil, emanado de la modernidad y del capitalismo, irrumpió en las ciudades y en muchos casos provocó la fragmentación. La calle era de la gente y se la dimos al automóvil. Ahora hay que recuperarla. En el caso de las sociedades que lograron percatarse del problema que se estaba creando y amenazando a la parte histórica de su ciudad, detuvieron el avance del automóvil dosificándolo cuando podían y controlándolo

cuando lo decidieron. Esto generó proyectos de peatonalización, que en muchos casos devuelven a la ciudad una habitabilidad. Se crea relación entre espacios abiertos y edificios simbólicos. Se generan espacios que proporcionan experiencias en las que se puede gozar una parte de la ciudad, la parte histórica. Así fue el caso de la conformación de este eje peatonal en la ciudad, de un poco más de dos kilómetros y medio, en el que se aprovecharon las preexistencias de un tramo de calles peatonales y una calzada que conduce hasta la Basílica de Guadalupe.

Existía la posibilidad de lograr un eje peatonal que no afectaría la permeabilidad del tejido urbano en las áreas históricas de la ciudad y lograría relacionar una serie de símbolos urbanos de la ciudad. Considerando estas ideas fue como se propuso este proyecto y, posteriormente, se ejecutó, y es lo que a continuación se presenta, desde sus antecedentes, su concepto, hasta los resultados después de veinticinco años de haberse presentado.

### **Decisiones de peatonalizar el espacio urbano en el tiempo**

La disposición espacial de las áreas históricas de la ciudad de San Luis Potosí, por la escala de sus plazas y sus calles, además de la ubicación de sus edificios, permite andar y recorrer sus calles, tanto por sus habitantes como por los visitantes.

El esquema urbano que se conformó desde la fundación y durante el periodo del Virreinato adquirió una excelente calidad urbana y arquitectónica. Se ha comentado por los historiadores locales y foráneos, que la ciudad de San Luis y su territorio era una de las provincias del antiguo obispado de Michoacán que más interesaban no sólo por su capacidad de recabar tributos a la Iglesia, sino también por la disposición urbana que había adquirido con sus diversos conjuntos religiosos y demás templos ubicados en los barrios indígenas y otros tales como el santuario de Guadalupe. En su conjunto formaban una totalidad armónica. Con el tiempo, en los siglos subsecuentes, la mancha urbana fue creciendo y extendiéndose fuera del área histórica y, por lo tanto, no se cuidó de igual manera. Dentro de este trazado histórico podemos observar que hay calles que rematan en las entradas de algunos edificios o bien con algún elemento arquitectónico, como una torre o una fachada. Estos símbolos urbanos son referentes para el habitante y otros más fueron apareciendo a través de los siglos.

Podemos observar que a través del tiempo, las autoridades y los grupos sociales de la ciudad construyeron espacios arquitectónicos y urbanos de acuerdo con la forma de vida en cada época. Por ejemplo,

durante el siglo XVII se generó el espacio de la Calzada de Guadalupe, trayecto que tenían que seguir los habitantes para visitar el templo de la virgen de Guadalupe. Posteriormente, en el siglo XIX, al lado de esta calzada se construyeron un acueducto y un sistema de cajas de agua, como La Conservera; y piletas, como La Conchita, que permitieron la arborización hacia los lados y la pavimentación de este camino para el peatón (ver Figura 1). En 1862 se derribó el convento y templo de La Merced (Pedraza Montes, 1994), el cual se situaba al inicio de la calzada y la antigua calle de la Concepción, ahora Zaragoza. Esto dio lugar a un nuevo jardín que daba permeabilidad a la calle de Zaragoza con la calzada de Guadalupe. Luego, al final del siglo XIX, al lado de La Alhóndiga se empezó el empedrado de una calle al construirse un edificio que albergó la famosa tienda El Correo Francés (ver Figura 2). Es importante señalar que para 1870, la ciudad ya tenía su alameda, que se convertiría en el gran parque verde en centro de la ciudad para el disfrute de sus habitantes (Pedraza Montes, 1994). En las primeras décadas del siglo XX ya existía la primera calle peatonal de la ciudad, que iba de la plaza principal hasta La Alhóndiga (ver Figura 3).



Figura 1. Calzada de Guadalupe y la Caja del agua "La Conservera". Fuente: Archivo Histórico del Estado de SLP.



Figura 2. Calle Hidalgo, frente a La Alhóndiga. Fuente: Archivo Histórico del Estado de SLP.

Durante distintos momentos de la segunda mitad del siglo XX, se empezaron a mejorar y extender áreas peatonales y plazas públicas en distintos puntos del centro histórico, como por ejemplo la llamada plaza de Aránzazu, diseñada por los arquitectos Marco Antonio Garfias y Agustín Rodríguez Reyes, la cual fue creada en la parte posterior del conjunto conventual de San Francisco. La plaza de Armas cambió su pavimento; y otras, como la plaza del Carmen se ampliaron para integrar a la plaza el edificio del Teatro de la Paz, que requería enmarcar su importancia; fueron espacios diseñados por el Arquitecto Francisco Cossio Lagarde. Así, subsecuentemente, podemos citar otros ejemplos, como la plaza de San Agustín, que se perdió en el siglo XIX, y luego en el siglo XX se abrió demoliendo unas casas. La Plaza del Barrio de San Miguelito, diseñada por el arquitecto Antonio Maldonado, en su espacio se apropió de parte de la calle; de igual manera, la Plaza del Barrio de San Sebastián, diseñada por el arquitecto Agustín Rodríguez Reyes, entre otras. En la Figura 4, se señalan por etapas las intervenciones de plazas y calles por siglo.



Figura 3. Calle Hidalgo, con un “Arco Conmemorativo” a la Independencia. Fuente: Archivo Histórico del Estado.



Figura 4. Plano de Zona de Monumentos Históricos de la ciudad de San Luis Potosí, SLP. Fuente: Centro INAH, San Luis Potosí.

Es así como en 1991 se decidió realizar “El proyecto de peatonalización y mejoramiento de imagen urbana de la calle Ignacio Zaragoza” (Galván-García, 1991), como resultado de los estudios de vialidad y peatonalización del centro histórico, los cuales establecieron como punto de partida que la plaza de Armas junto con las ocho calles que convergen ahí, fueran cerradas al tráfico vehicular y se destinaran únicamente para el uso peatonal; asimismo, conectar una serie de plazas y calles definiendo claramente las áreas peatonales y vehiculares. Bajo este planteamiento fue como se resolvió conceder al peatón ocho cuadras que conforman la calle de Zaragoza, para fortalecer un gran eje peatonal que se conformaría con los tramos peatonales existentes a los que ya nos hemos referido. Este corredor, que conecta el centro comercial e histórico con la Basílica de Guadalupe, como nos lo muestra el gráfico conceptual adjunto (ver Figura 5). Este gran eje peatonal no se conformaba porque faltaban las ocho cuadras que formaban esta calle y aún permitían el flujo vehicular.

En la última década del siglo XX, la administración del Ayuntamiento 1988-1991 decidió cerrar el tráfico vehicular en la plaza de armas y las ocho calles que convergen en esta plaza en sus cuatro esquinas. Esta acción buscó para el peatón, que hubiera una recuperación de las calles adyacentes a la plaza y se unieran a un gran eje, que sería el más grande de la ciudad. Fue una acción que causó mucha polémica y controversia; sin embargo, hasta el momento nadie ha intentado regresar ese espacio al flujo vehicular. Fue durante la siguiente administración de 1991-1994, cuando se realizaron varios proyectos, entre los cuales se encuentra el que se está presentando y que se ejecutaría posteriormente de forma parcial por el gobierno del estado y no por el ayuntamiento que lo había encargado, debido a la constante lucha política entre partidos de diferente filiación política, los que ocupaban la gubernatura y la presidencia municipal. La polarización ideológica de los partidos en cada uno de los poderes obstaculizaba que la presidencia municipal se destacara llevando a cabo proyectos urbanos en la ciudad en los cuales la presencia de gobierno del estado en materia urbana era superada.

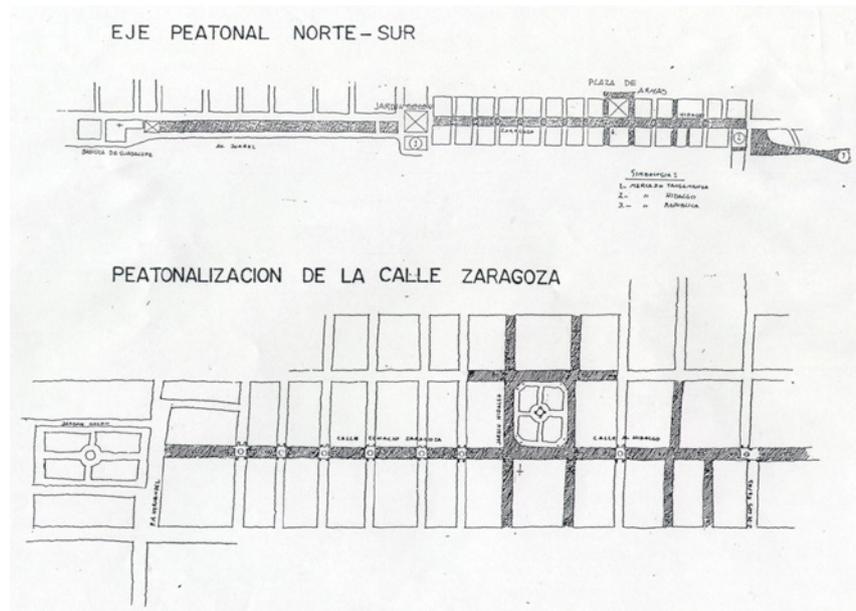


Figura 5. Diagrama que explica el concepto general de la conformación del gran eje peatonal y en segundo plano la parte correspondiente a la calle de Zaragoza. Fuente: Arquitectos Alejandro Galván Arellano y Martín García Muñoz.

## Peatonalización y vehículo

La peatonalización se ha visto como una técnica o como una estrategia de recuperación del espacio urbano. Podríamos considerarla como un sistema integrado de administración del espacio público a favor de los usuarios más vulnerables. Tiene su origen en los años veinte del siglo pasado y se inició en los centros de varias ciudades de los Estados Unidos, con la finalidad de resolver la problemática que había entre el flujo peatonal y el vehicular (Sanz, 1998). No obstante, se sabe que desde fines del siglo XIX, hubo algunas ideas en distintas ciudades de cerrar calles al vehículo, tanto en Europa como en América. También esto cobró más interés en Europa en la década de los años cincuenta del siglo XX, debido al interés de la protección del patrimonio después que se creó la UNESCO.

Existen distintas maneras y formas de dar lugar al peatón en las ciudades, así podemos citar varios ejemplos, tanto en otros países como en el nuestro. Stroget es la zona peatonal situada en la ciudad de Copenhague, en Dinamarca, que funciona como atracción turística en el centro de esta ciudad. Es una de las zonas peatonales y comerciales más grandes de Europa, con una extensión de aproximadamente 1.33 km. Así como esta zona, existen en otras ciudades europeas. En México hay ejemplos

muy particulares en los que se da un espacio muy importante al peatón, como es el caso de la ciudad de Tlacotalpan, en el Estado de Veracruz, en donde las banquetas están cubiertas por una extensión de las mismas casas y forman pórticos. Esto le da un sentido especial a la calle y al que transita por estos corredores. Sucede algo parecido en ciudades como La Habana, en donde hay edificios que tienen pórticos al frente.

Otros ejemplos de proyectos de peatonalización en México, son el de la Plaza Tapatía, en Guadalajara, Jalisco, que se conformó en 1982, demoliendo varias manzanas para producir un nuevo espacio turístico, comercial y cultural. Este proyecto unificaba edificios que van desde la parte posterior de la catedral hasta el Instituto Cultural Cabañas. Otro ejemplo muy conocido fue el de la Macro Plaza en Monterrey, también iniciado en 1982; allí se creó una explanada enorme en la que distintos espacios se van juntando sin ningún tipo de articulación. Para construir este espacio, se destruyó mucha de la arquitectura histórica que había en el centro histórico de esta ciudad y el resultado no fue el esperado. Se desplazó al automóvil y se le dio el lugar al peatón, pero el espacio resultante no logró la calidad que se propuso.

En el caso de este gran eje peatonal, siempre se tuvo en mente que hubiera las precauciones necesarias entre el vehículo y el peatón. No interrumpir con la peatonalización la permeabilidad del flujo vehicular en los cruces por donde atravesaría este eje. De acuerdo como ahora lo señalan documentos tan importantes como el “Manual de Seguridad Vial Para Instancias Decisorias y Profesionales” (Seguridad Peatonal 2013).<sup>2</sup>

## **El proyecto de conformación del gran eje peatonal**

Así podemos percatarnos que desde siglos atrás se han destinado espacios en donde la gente camine sin que se vea afectada por vehículos mecánicos que le afecten para su desplazamiento. El proyecto que se elaboró tuvo un enfoque de investigación urbano arquitectónica. Los tiempos requeridos para elaborarlo estaban sujetos al tiempo que duraría la administración municipal de 1991-1993. El encargo fue a la mitad de la administración, lo cual apretaba mucho los tiempos de elaboración y luego para la ejecución. Además hay que decir que este tipo de proyectos se ven afectados por

---

2 Dice en el Manual: Para proteger a los peatones en entornos de tráfico mixto, se pueden aplicar diversas medidas, tales como aceras, cruces elevados, reducción del límite legal de velocidad y estrechamiento de la calzada. [...] en las intersecciones, debido a la existencia de un importante número de puntos problemáticos para vehículos y peatones, se advierten tasas elevadas de siniestralidad y de lesiones entre estos últimos. p. 35.

las presiones de orden político que se ejercen en la administración pública, lo cual hace que se tomen decisiones muy empíricas en algunos casos.

El proyecto de la calle de Zaragoza pretendía formar un recorrido tanto para habitantes como para visitantes, que les permitiera conocer y disfrutar un camino con una secuencia de experiencias distintas en la que están presentes símbolos arquitectónicos de distinta tipología.

La conformación de este eje peatonal, consistió en complementar la peatonalización de ocho manzanas de la calle de Zaragoza, con las cuales se completaba el eje total. Este proyecto por encargo de la administración municipal fue elaborado por el arquitecto Alejandro Galván y el arquitecto Martín García Muñoz. Como objetivo principal se buscó completar un espacio longitudinal de 2.6 km de recorrido para el peatón, recuperando parte de lo que se le había relegado al peatón de las áreas históricas de nuestra ciudad. Este eje permitiría tanto habitantes como a visitantes desplazarse sin conflictos de tipo vehicular, recorrer una serie de edificios simbólicos de la ciudad, como los dos principales mercados tradicionales de la ciudad, el República y el mercado Hidalgo, la antigua alhóndiga, el edificio llamado Palacio de Cristal, las tiendas más antiguas de la ciudad, la plaza de armas en la que se encuentran los palacios de Gobierno y el Municipal así como la Catedral, luego una zona de comercio y vivienda, para llegar luego al mercado de La Merced, siguiendo en secuencia al monumento de la Caja del Agua llamada La Conservera, continuando hacia el cuartel de la XII Zona Militar, el Centro de las Artes (antiguo edificio de la penitenciaría) y finalmente el Santuario de Guadalupe como remate final. Así, vivir una parte de la ciudad histórica y relacionando a través del recorrido una serie de edificios todos con valor patrimonial y muy significativos (ver Figura 6).

Además de este objetivo, se buscaba que este espacio mejorara la imagen urbana de la arquitectura de estas ocho manzanas, a través de intervenciones de restauración y de proyectos de arquitectura de integración en las fachadas que se han venido transformando, deteriorando o destruyendo, tratando de crear un equilibrio en el contexto. También favoreciendo la integración de mobiliario urbano que armonizara y apoyara el buen funcionamiento de la calle en cuanto a iluminación, limpieza y ornamentación.

Se propuso normar a través de un esquema de ordenamiento, una mezcla de usos del suelo a fin de mantener un equilibrio y evitar el deterioro que pueda causarse en una zona de naturaleza comercial y habitacional de esta calle. Estas acciones estaban de acuerdo con lo que establecía el plan parcial del centro histórico y el plan de desarrollo municipal.



Figura 6. Plano de Zona de Monumentos Históricos de la ciudad de San Luis Potosí, con las áreas peatonales articuladas con el eje peatonal principal. Fuente: Centro INAH San Luis Potosí.

La propuesta del proyecto incluía los siguientes puntos, que se desarrollaron a detalle y se presentaron ante las autoridades del ayuntamiento y del INAH.

- La continuidad entre plazas y calles
- Los cruceros intersección de peatón-vehículo
- El andador peatonal
- El mobiliario urbano
- Criterios de intervención de fachadas
- La infraestructura de iluminación y otras.
- El orden en el uso del suelo

El proyecto se concluyó a finales del año 1991, se entregó a las autoridades del ayuntamiento, pero como ya hemos comentado anteriormente, no se llevó a cabo por esta administración. Fue en la gestión del gobierno estatal 1993-1997, concretamente del año 1994 a 1995, que se ejecutó parcialmente este proyecto, porque no se consideraron todos los aspectos que el proyecto inicial incluía y que ya hemos mencionado. No obstante, la esencia principal del proyecto se logró. Como se mencionó anteriormente, se tomaron algunas decisiones empíricas, tales como no regular el uso del suelo o pintar sólo las fachadas de la arquitectura circundante.

## Los resultados

A más de veinte años de funcionamiento de este eje peatonal, se pueden externar algunos resultados obtenidos (ver Figuras 7, 8, 9 y 10). A pesar de las implicaciones que se suscitaron entre la elaboración y la ejecución del proyecto, pero que finalmente vinieron en beneficio de los habitantes de San Luis. Se puede calificar como un proyecto de peatonalización *integrador*, si observamos la variedad de elementos que articula. Se logró la conexión entre la zona de mercados tradicionales, la zona de comercios más antigua de la ciudad, la plaza principal y una serie de edificios históricos que incluyen vivienda, comercio y administración, rematando con un edificio religioso de más tradición en la ciudad. Detrás de un estudio urbano arquitectónico profesional con ingredientes empíricos se obtuvieron resultados satisfactorios en la vivencia del espacio y en la habitabilidad urbana. Los vecinos de la zona intervenida de las ocho manzanas pasaron de tener aceras estrechas y contaminación, tanto acústica como atmosférica por los automóviles, a tener una calle en calma por la que poder pasear sin empujones y apretones. Se reconoce ahora este eje como un paisaje urbano de recorrido, tanto por su longitud de 2.6 km como por la

diversidad de ambientes que conecta. La peatonalización convierte la zona en un punto de atracción. La peatonalización llama a la gente y la gente llama al negocio. Las ocho manzanas peatonalizadas, se fueron convirtiendo en negocios y desplazando a la poca vivienda que aún se mantenía en ese lugar. No obstante, la totalidad de este eje peatonal logró relacionar espacios urbanos existenciales como plazas o jardines y símbolos urbanos a los que ya hemos mencionado y que proporcionan sentido a la gente, sobre todo a los visitantes. Ahora que se discute de forma importante en todo el mundo sobre el peatón, en documentos emitidos como la Carta Internacional del Caminar emitida en 2006, observamos con interés que más de la mitad de los principios enunciados se cumplen en este proyecto del gran eje peatonal.



Figuras 7 y 8. Calle de Zaragoza esquina con la calle Comonfort, antes abierta al tráfico vehicular y después solamente para el peatón. Fuente: Alejandro Galván Arellano.



Figuras 9 y 10. Calle de Zaragoza esquina con la Avenida Universidad, antes abierta al tráfico vehicular y después solamente para el peatón. Fuente: Alejandro Galván Arellano.

## Bibliografía

- Carta Internacional del Caminar. Por la creación de comunidades sanas, eficientes y sostenibles donde la gente elija el caminar.* 2006. Consulta el 27 de junio de 2017. <<http://www.walk21.com/charter-sydney>>
- Galván Arellano Alejandro y García Muñoz Martín. (1991). *El proyecto de peatonalización y mejoramiento de imagen urbana de la calle Ignacio Zaragoza*, Ayuntamiento de San Luis Potosí, administración 1991-1994. San Luis Potosí, SLP. Proyecto inédito.
- Organización Mundial de la Salud. (2013). FIA Foundation. The World Bank. Global Road Safety Partnership. *Seguridad Peatonal. Manual de Seguridad Vial Para Instancias Decisorias y Profesionales.*
- Pedraza Montes, José Francisco. (1994). *Historia de la Ciudad de San Luis Potosí (compendio)* Edición Lic. José Francisco Pedraza Montes.
- Rivera Cruz Alejandra y Cachay Díaz Rubén Omar. *Evaluación de los impactos generados por los Proyectos de peatonalización: estudio de un caso en la ciudad de Lima*, Pontificia Universidad Católica del Perú,

Facultad de Ciencias e Ingeniería. Tesis para optar el Título de Ingeniero Civil, Lima Julio del 2013. Consulta 21 de junio de 2017: <<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/4818>>

Sanz Alfonso “Elogio y Censura de la peatonalización de los centros históricos”. En *Ciudades para un futuro más sostenible*. Madrid, 1998, boletín N°28. Consulta: 12 de Junio del 2012. <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>>