



# Peatonales sí, pero no tanto

Las zonas peatonales, por lo que significan de mejora de la calidad de vida de sus residentes, suelen ser bien acogidas por la población. Ahora bien, los ciudadanos pueden preguntarse si estas zonas tienen la calidad necesaria, si merecen la pena las molestias que causa no poder circular en coche y aparcarlo en calles en las que antes podía hacerse, o si se respetan las restricciones a la circulación y estacionamiento de vehículos.

CONSUMER ha respondido a estas cuestiones mediante el estudio -durante los primeros días de abril- de 57 calles peatonales seleccionadas entre las más representativas de 13 ciudades de todo el país.

Conclusión de la investigación: muchas calles peatonales de nuestras ciudades no lo son del todo, al no cumplir las características que las definen y al no respetarse suficientemente las restricciones (en algunas ciudades, normas específicas) que las preservan del tráfico indiscriminado de coches.

En concreto, **el 54% de las calles peatonales analizadas suspenden el examen de CONSUMER**. Y sólo A Coruña, Oviedo y San Sebastián han aprobado, como ciudades, con holgura el examen a que se sometió a sus principales zonas peatonales. Pamplona, Bilbao, Alicante y Vitoria consiguieron un escueto “aceptable”, mientras que el resto suspendieron. Madrid se acercó al aprobado, sin conseguirlo, y las cinco ciudades cuyas calles peatonales merecieron un nítido suspenso fueron, de mejor a peor, Valencia, Murcia, Málaga, Almería y Barcelona.

## Las conclusiones, pormenorizadas

Lo más manifiestamente mejorable de las zonas peatonales estudiadas es la **señalización específica** que las distingue e informa de las restricciones para los vehículos y la **accesibilidad** para los ciudadanos. En este amplio apartado suspende nada menos que el 60% de las calles estudiadas, y (tomadas en conjunto las de una misma ciudad) sólo han aprobado y con un me-

diocre “aceptable”, las de A Coruña, Oviedo, San Sebastián, Bilbao y Valencia. Tres ciudades (Alicante, Pamplona y Vitoria) se quedaron en “regular”, y el resto (Madrid, Murcia, Málaga, Almería, Barcelona) han suspendido rotundamente este examen.

Asimismo, se ha comprobado que las **infracciones** a las restricciones que garantizan que las zonas peatonales se ven libres del tráfico rodado son demasiado frecuentes. Casi la mitad de las calles peatonales suspende en este apartado, pero sólo las de Valencia, Barcelona y Vitoria no lo aprueban si son tomadas conjuntamente con las otras calles de su ciudad. Destacaron al respecto muy positivamente las zonas visitadas en Madrid y Murcia, y quedaron bien las de Pamplona, A Coruña y Málaga, mientras que las de las cinco ciudades restantes hubieron de conformarse con un “aceptable”. Se tomó nota, en esta prueba, de la existencia de vehículos indebidamente estacionados, de la circulación de vehículos en horario distinto del



LAS INFRACCIONES A LAS RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS SON FRECUENTES, EN SEÑALIZACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD FALLAN LA MAYORÍA DE LAS CALLES Y EL EQUIPAMIENTO ES ESCASO EN MUCHAS DE ELLAS



autorizado para carga y descarga y, por otra parte, se intentó acceder en coche a cada una de estas calles peatonales, e incluso dejarlo estacionado durante 15 minutos, comprobando la existencia o no de bolardos, vallas, pivotes o jardineras que impidieran el paso, y después, la presencia o no de policía que velara por el cumplimiento de las restricciones. Se comprobó que en muchas zonas peatonales hay vehículos estacionados (no autorizados) fuera del horario permitido, y que los horarios de carga y descarga -demasiado amplios en muchas ciudades- no se cumplen.

En lo referente al **mobiliario y equipamiento urbano**, los resultados tampoco fueron satisfactorios: suspendieron el 37% de las calles peatonales. Destacaron muy positivamente las visitadas en A Coruña, Oviedo y San Sebastián, seguidas de cerca por las de Pamplona. También merecieron buena nota las de Bilbao, Alicante, Vitoria y Madrid. Las calles de Valencia obtuvieron un “aceptable”, mientras

que el “regular” de las visitadas en Barcelona inicia una franja de suspensos que representan con gran nitidez (un “muy mal”) las de Murcia, Málaga y Almería. Al respecto, en muchas calles falta mobiliario urbano casi imprescindible, como papeleras o bancos, mientras que otras tienen el pavimento sucio o con irregularidades (baldosas rotas, zanjas, grietas, charcos, etc.) que dificultan el discurrir peatonal.

### Multas muy distintas

Las sanciones (mínimas, pueden ser mayores en ciertos casos) por estacionar indebidamente en zona peatonal (al margen del coste de la grúa) son muy distintas entre las ciudades: la más fuerte es la que rige en A Coruña, 96 euros, seguida de Málaga, Barcelona y Almería (en torno a los 90 euros). Las más livianas son las de San Sebastián y Valencia (30 euros) y Vitoria (casi 46 euros).

En cuanto a las multas por circulación de vehículos no autorizados en

zona peatonal, van desde los muy persuasivos 150 euros de Barcelona hasta los 30 euros de A Coruña y los 60 de Pamplona y Málaga. Son también onerosas en San Sebastián, Bilbao (100 euros), Murcia (96), Vitoria, Oviedo y Valencia (en torno a 90 euros).

Excepto en Málaga y A Coruña, la cuantía de las multas es superior cuando la infracción consiste en circular indebidamente en zonas peatonales que cuando se trata de estacionar en ellas. En Pamplona y Madrid la sanción es la misma en ambos casos (60 y 84 euros, respectivamente). Naturalmente, el establecimiento de estas sanciones económicas ejerce un efecto disuasorio, pero tan importante como su implantación normativa es que los infractores sean multados cuando así procede.

Por otra parte, **el esfuerzo peatonalizador dista mucho de una ciudad a otra**. Los viandantes lo tienen mucho mejor en Vitoria (2,49 m<sup>2</sup> de zona peatonal por habitante), San Se-→



## MUCHAS ZONAS PEATONALES NO ESTÁN SEÑALIZADAS COMO TALES

bastián (1,1 m<sup>2</sup>), Bilbao (0,96 m<sup>2</sup>) y Barcelona (0,92 m<sup>2</sup>), que en Alicante (0,08 m<sup>2</sup> por habitante), Murcia o Valencia (en ambas, 0,5 mm<sup>2</sup>), siempre según fuentes municipales. Los ayuntamientos de Almería, Pamplona, Madrid, A Coruña, Málaga y Oviedo no facilitaron este dato.

### El equipamiento

Un aspecto esencial de las zonas peatonales es su correcto estado de **limpieza** y mantenimiento. Fue satisfactorio comprobar que sólo el 10% de las calles analizadas tenía el **pavimento** sucio (excrementos, basuras, papeles, desperdicios). Por otro lado, sólo en el 16% de estas calles el pavimento presentaba irregularidades o baldosas y adoquines sueltos, o con agujeros que propician la formación de charcos, o que supongan un riesgo de caída para los peatones.

En cuanto a las **papeleras**, en 3 de cada 4 calles peatonales se encontraban en buen estado de uso, pero sólo en un 40% de las calles visitadas el número de papeleras era el adecuado.

Otra cuestión importante (por seguridad y comodidad) es la **iluminación**: casi el 95% de las calles estudiadas cuenta con la suficiente, tal y

como se pudo comprobar con la visita nocturna que se realizó a cada calle. Además, tres de cada cuatro calles disponen de farolas específicas para las zonas peatonales, en su mayoría de estilo clásico (en los antiguos cascos) o de diseño moderno acorde con el resto del mobiliario urbano.

También se agradece que las zonas peatonales cuenten con **árboles**, pero más de la mitad no los tienen, debido en algunos casos a la estrechez de ciertas calles, ubicadas mayoritariamente en los cascos antiguos de las ciudades. Se comprobó que casi todos los árboles se encontraban en buen estado de conservación. Sin embargo, tan sólo la mitad disponían de enrejados en su parte inferior para evitar tropiezos y facilitar la conservación del espacio en el que están plantados. Otra vez en positivo, en casi el 90% de las calles con árboles el número de ellos era adecuado.

No todo es andar: de vez en cuando conviene descansar, y para ello los **bancos** se antojan insustituibles. Lo malo es que el 56% de las calles peatonales visitadas no disponen de bancos y que en una de cada 8 de las que los tienen, algunos se veían sucios o deteriorados. Ahora bien, en todas las calles con bancos el número de ellos era

suficiente. Al igual que con el resto del mobiliario urbano (excepto con papeleras y farolas, siempre imprescindibles), la inexistencia de bancos en algunas zonas peatonales puede disculparse por la carencia del espacio necesario para colocarlos de forma que no dificulten o entorpezcan el tránsito de los peatones.

Habrà quien piense que las **jardineras con plantas o flores** son un lujo innecesario en las ciudades, pero podrá surgir quien argumente que aportan naturaleza, vida, belleza y alegría al entorno urbano. Este informe estudió la situación al respecto en las zonas peatonales, y se comprobó que en la mitad de las calles visitadas no había jardineras, y que donde se veían, en la tercera parte de los casos su estado de conservación y mantenimiento no era el adecuado.

Por otro lado, andar no sólo cansa sino que también produce sed. A pesar de ello, tan sólo en el 23% de las calles peatonales había **fuentes de agua potable**. Y de las que existen, una de cada 13 no funcionaba.

Mucho peor lo tiene el ciudadano que desee dar respuesta a sus necesidades fisiológicas: sólo en una de las 57 calles peatonales se encontró un **aseo público** que, además, se encontraba fuera de servicio. Por último, queda el apartado cultural y estético: sólo en el 20% de las analizadas existía al menos una **obra de arte**, si bien todas se encontraban en perfecto estado de conservación.



### Señalización y accesibilidad

En una de cada seis zonas peatonales se pudo comprobar la inexistencia de señales que prohíben el acceso y la circulación a los vehículos. Y tan sólo el 35% de las calles contaban con **señales específicas** (figuras humanas sobre fondo azul) que informan de que se trata de una calle o zona peatonal. De estas señales, una de cada seis se encontraban deterioradas o no cumplían con su función, al no poderse apreciar claramente la señal desde un vehículo.

También decepciona que sólo el 18% de las calles peatonales cuenten con **paneles con un plano** de esa zona de la ciudad o de los lugares cercanos de mayor interés (monumentos, museos, edificios públicos...).

Pero más importante aún es que en más de la mitad de las calles peatonales se encontraron **elementos que interrumpían el normal desplazamiento de los peatones** (andamios de obras, coches o motos mal estacionados, carteles publicitarios de comercios, contenedores de obras, terrazas de establecimientos hosteleros demasiado amplias) o que, en algunos casos, incluso comprometía su seguridad.

También se miró si había **escaleras** en estas zonas peatonales (las había en una de cada diez), y si cumplían los requisitos de accesibilidad para usuarios que se desplazan en silla de ruedas. Pues bien, en sólo el 4% de las zonas

## ZONAS PEATONALES POR CIUDADES

	Mobiliario urbano	Señalización y accesibilidad	Infracciones	Nota final
A Coruña	Excelente	Aceptable	Bien	Muy Bien
Oviedo	Excelente	Aceptable	Aceptable	Bien
San Sebastián	Excelente	Aceptable	Aceptable	Bien
Pamplona	Muy Bien	Regular	Bien	Aceptable
Bilbao	Bien	Aceptable	Aceptable	Aceptable
Alicante	Bien	Regular	Aceptable	Aceptable
Vitoria	Bien	Regular	Regular	Aceptable
Madrid	Bien	Mal	Muy Bien	Regular
Valencia	Aceptable	Aceptable	Muy Mal	Mal
Murcia	Muy Mal	Muy Mal	Muy Bien	Mal
Málaga	Muy Mal	Muy Mal	Bien	Mal
Almería	Muy Mal	Muy Mal	Aceptable	Mal
Barcelona	Regular	Muy Mal	Muy Mal	Mal
<b>Total</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Mal</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Aceptable</b>

## "NOTAS" POR CALLES Y CIUDADES \*

	Excelente	Muy Bien	Bien	Aceptable	Regular	Mal	Muy Mal
A Coruña	Ninguna	33%	67%	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Oviedo	Ninguna	20%	60%	20%	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Barcelona	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	20%	60%	20%
Bilbao	Ninguna	20%	40%	Ninguna	20%	20%	Ninguna
Vitoria	20%	Ninguna	20%	Ninguna	Ninguna	60%	Ninguna
San Sebastián	Ninguna	25%	75%	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Pamplona	Ninguna	40%	20%	20%	20%	Ninguna	Ninguna
Madrid	Ninguna	Ninguna	25%	50%	25%	Ninguna	Ninguna
Murcia	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	25%	50%	25%
Almería	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	25%	25%	50%
Málaga	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	40%	40%	20%
Valencia	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	75%	25%	Ninguna
Alicante	Ninguna	50%	Ninguna	Ninguna	25%	Ninguna	25%
<b>Total</b>	<b>2%</b>	<b>14%</b>	<b>23%</b>	<b>7%</b>	<b>21%</b>	<b>23%</b>	<b>11%</b>

\* Porcentaje de las calles peatonales analizadas en cada ciudad que han obtenido esa calificación.

**Calles visitadas:** Almería: Castellar, Campomanes, Padre Alfonso Torres, José Ángel Valente. Alicante: San Francisco, Paseo de la Explanada, Castaños, Felipe Vergé. Murcia: Arenal, Platería, Jabonerías, Trapería. Valencia: Ribera, Monduber, Juan de Austria, Gregorio Gea. Vitoria: Dato, San Prudencio, Cuchillería, Siervas de Jesús, Bastiturri. Pamplona: Avenida Carlos III, Estafeta, Chapitela, Mercaderes, Mayor. San Sebastián: Boulevard, Getaria, Mayor, Loyola. Madrid: Bailén, El Carmen, Preciados, Huertas. Barcelona: Santa Anna, Tallers, Portal del Àngel, Portaferriera, Escudellers. Oviedo: Cimadevilla, Doctor Casal, Magdalena, 9 de mayo, Palacio Valdés. Bilbao: Bidebarrieta, Gran Vía, De la Cruz, Correo, Ercilla. A Coruña: Ángel Senra, Real, Barcelona. Málaga: Beatas, Alcazabilla, Marqués de Larios, Luis De Velázquez, Trinidad Grund.

## LA ZONA PEATONAL CASI PERFECTA

Una de cada seis de las 57 calles peatonales estudiadas ha merecido una calificación global excelente (sólo una, la calle Dato, de Vitoria) o muy buena (8 calles). Cabe preguntarse cuáles son las características y prestaciones de estas zonas peatonales, teniendo siempre en cuenta que algunas no pueden alcanzar esa excelencia por su estrechez (habitual en las calles de los cascos viejos de las ciudades), ubicación u otras limitaciones difícilmente mejorables.

Una zona peatonal que cumpla con las características que siguen puede considerarse impecable.

- **Espacio suficiente** para que la gente camine cómoda y tranquilamente
- Un **buen equipamiento**, adecuadamente ubicado y correctamente mantenido, de elementos esenciales del mobiliario urbano, como papeleras, bancos, farolas y fuentes de agua potable
- Un pavimento de calidad y bien conservado
- Árboles, jardineras y flores en número suficiente y bien cuidados
- Alguna obra de arte (escultura o similar) u otros elementos ornamentales
- **Adecuada señalización** de la zona peatonal, que informe a los automovilistas de que la circulación está restringida. Mapas para ubicarse en la ciudad.
- **Ausencia de elementos que impliquen obstáculo o riesgo** para los viandantes: coches a velocidad excesiva, escaleras sin barandillas, baldosas o adoquines rotos o levantados, firme resbaladizo, con agujeros o charcos de agua, objetos que entrañan peligro, papeleras con bordes oxidados o rotos, etc.
- **Ausencia de barreras arquitectónicas** para usuarios discapacitados
- **Control eficiente del acceso de vehículos** no autorizados a las zonas peatonales mediante vallas, bolardos, pivotes, jardineras, etc, y vigilancia policial
- **Horarios de carga y descarga limitados:** por ejemplo, no más de tres horas al día y nunca a partir de las cinco de la tarde.
- **Control exhaustivo** de que estos horarios se respetan.
- **Normativa específica** para zonas peatonales, con sanciones para los infractores

en las que se vieron escaleras, éstas se hallaban en mal estado (agujeros, baldosas rotas, escalones desnivelados...), no tenían barandilla o no contaban con rampa.

Continuando con la seguridad, se observaron en una de cada tres calles visitadas **elementos de riesgo para la integridad física de los usuarios:** vehículos circulando fuera del horario de carga y descarga a velocidad excesiva, baldosas rotas, suelos muy resbaladizos, baldosas o adoquines sueltos, agujeros en el pavimento, charcos de agua, e irregularidades importantes en el firme.

### Horarios de carga y descarga

Difieren mucho según la ciudad de que se trate, pero lo más habitual es que sean amplios (no menos de tres

horas al día, y en algunos casos 4, 5 ó más horas por la mañana, además de las vespertinas), lo que significa que la zona es realmente peatonal (es decir, sin coches, motos, furgonetas ni camiones) menos horas de lo deseable cada día.

Se trata de un conflicto de intereses: por una parte, los peatones que prefieren -por comodidad y seguridad- zonas peatonales sin tráfico; por otra, los profesionales que necesitan cargar y descargar en comercios y otros establecimientos y edificios ubicados en esas calles preservadas del tráfico.

**La permisividad se ha considerado excesiva** en Barcelona, Murcia, Almería y Alicante, porque además de un amplio horario de mañana para carga y descarga, se permite el acceso

de estos vehículos profesionales también por la tarde, llegando en las cuatro ciudades citadas hasta las ocho de la tarde. En Pamplona, el diseño de estos horarios se ha estimado "regular", porque aunque permiten cargar y descargar por la tarde sólo puede hacerse desde las 14 hasta las 16.30 horas, intervalo en el que el tránsito peatonal no adquiere la intensidad que alcanza una vez superadas las seis de la tarde.

La mejor situación se ha visto en Málaga: el acceso de vehículos no está permitido y la carga y descarga debe hacerse mediante carros manuales. También puede considerarse buena la situación en Bilbao: en una de las zonas (Gran Vía) no se permite la carga y descarga y en las otras cuatro sólo están autorizadas desde las 8 hasta las 11 de la mañana.

Por último, son sólo aceptables (cuatro o más horas, siempre por la mañana) los horarios de carga y descarga en las zonas peatonales estudiadas de A Coruña, Oviedo, Vitoria, San Sebastián y Madrid (ciudad esta donde, en las calles "El Carmen" y "Preciados", el horario de carga y descarga es exclusivamente nocturno).

### Infracciones a las restricciones del tráfico

Si hay algo que distingue a una zona peatonal de cualquier otra de la ciudad es la casi inexistencia de vehículos circulando y estacionados. Pero una cosa es la teoría y otra la práctica: los técnicos de esta revista tuvieron ocasión de comprobarlo mientras observaban la cotidianidad de estas 57 calles peatonales durante varias horas y cuando



intentaron entrar en coche en estas zonas preservadas del tráfico para después, cuando lo conseguían, estacionarlo en ellas.

El informe de CONSUMER revela que **en una de cada tres calles peatonales había coches estacionados en franjas horarias no autorizadas para carga y descarga**. Tan sólo en las zonas peatonales visitadas en A Coruña, Oviedo, Bilbao y Murcia no se vieron vehículos estacionados en horario no permitido. En esta prueba práctica, naturalmente, no se tuvo en cuenta a los vehículos autorizados: taxis, coches de policía, de obras o de limpieza, ambulancias y vehículos de minusválidos, entre otros.

En la totalidad de las calles estudiadas en Valencia existían vehículos estacionados, que se vieron en el 60% de las calles de Vitoria y Barcelona y en la mitad de las de Almería y San Sebastián. El número de vehículos aparcados que se anotaron en las calles peatonales fue muy variable, aunque destacan las calles "Getaria" de San Sebastián -17 coches estacionados- y "Monduber" en Valencia, en la que había 6 vehículos aparcados. En el resto de calles, el número de vehículos estacionados fue menor, aunque seguían entorpeciendo, en la mayoría de los casos, el libre tránsito peatonal. Finalmente, cabe señalar que ninguno de los vehículos mal estacionados en estas ciudades lucía multa alguna.

Con el fin de comprobar el control imperante, los técnicos de esta revista intentaron acceder -fuera del horario de carga y descarga, para que las conclusiones fueran más indiscutibles- a

todas estas calles peatonales y, cuando pudieron, aparcaron su coche durante 15 minutos dentro de la calle peatonal.

Los resultados de esta prueba práctica son que **en la mitad de los casos fue posible el acceso en coche**, ya que no se encontró impedimento alguno (como pivotes, bolardos levadizos, jardineras o vallas), ni había presencia policial que lo impidiera. Las calles peatonales peor valoradas en esta prueba fueron las de Barcelona y Valencia, ya que en la inmensa mayoría de las analizadas se pudo acceder y aparcar sin ningún problema. En Oviedo, Bilbao y Vitoria se pudo acceder y estacionar en el 60% de las calles estudiadas. En Vitoria fue posible el estacionamiento en tres calles mientras que otras dos no fue posible acceder por la existencia de bolardos y pivotes. En San Sebastián, Almería y Alicante se pudo acceder y estacionar en la mitad de las calles peatonales en que se intentó. En A Coruña, Pamplona y Málaga fue posible el acceso tan sólo en una de las calles peatonales visitadas.

Las mejores, las únicas ciudades en las que no se pudo entrar con el coche en ninguna de las calles peatonales estudiadas fueron Madrid y Murcia. En esta última, el acceso fue impedido -en todas las calles - por la policía municipal. En seis de cada 10 calles peatonales a las que no se pudo acceder con el vehículo, la causa fue la presencia de agentes de la policía municipal, que impedían el acceso a las calles peatonales a los vehículos que no dispusieran de autorización para ello. ◀



**LOS HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA SON DEMASIADO AMPLIOS EN MUCHAS ZONAS**