



ZONAS PEATONALES: ESTUDIADAS 100 DE LAS PRINCIPALES CALLES RESTRINGIDAS AL TRÁFICO DE 18 CIUDADES

LA PROPORCIÓN DE SUSPENSOS HA BAJADO DEL 54% DE 2004 AL 19% DE 2009, PERO LA VALORACIÓN MEDIA NO PASA DE UN DISCRETO 'ACEPTABLE'

Mobiliario urbano,
limpieza e invasión de
vehículos, carencias
de una de cada cinco
calles peatonales



Las calles peatonales ejercen de corazón urbano. Bombean vida, relaciones sociales y comerciales, pero los ciudadanos y visitantes que las atraviesan no siempre lo hacen en las mejores condiciones. Suelos mal pavimentados, suciedad unida a escasez en el número de papeleras, pocos bancos (o ninguno) en los que hacer un alto en el camino, automóviles que campan a sus anchas en zonas prohibidas... Carencias todas ellas que no son teóricas. Responden a una realidad que CONSUMER EROSKI ha comprobado tras su estudio de cien de las principales vías peatonales de 18 capitales españolas. La valoración global no pasa de un discreto 'aceptable' y una de cada cinco calles suspende, una proporción significativamente inferior a la recogida en un estudio similar elaborado en 2004, en el que sólo aprobaban la mitad de las vías. El margen de mejora sigue siendo notable, en especial en apartados como el mobiliario urbano, la limpieza o el respeto de las restricciones de tráfico y estacionamiento de vehículos. Se han visitado zonas peatonales de A Coruña, Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, Córdoba, Granada, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. El estudio valoró la dotación de mobiliario urbano, la limpieza y mantenimiento, la señalización, la seguridad y la accesibilidad de estas vías. También se realizó una prueba práctica para comprobar si se respetan las restricciones de tráfico fuera del horario de carga y descarga. La información se completó con datos proporcionados por los ayuntamientos de cada ciudad.

La falta de limpieza y el mal estado del pavimento se observaron en el 20% y el 35% del centenar de calles estudiadas. En una de cada tres la dotación de papeleras se consideró insuficiente y en el 60% no se halló rastro de bancos para sentarse y descansar. Otras deficiencias: en dos de cada diez vías, los técnicos se toparon con peligros para la integridad física de los peatones (obras sin proteger, mobiliario urbano en mal estado, pavimento resbaladizo...) y la mitad de las calles carecía de señales específicas de zona peatonal. Sí se hallaron en dos de cada diez vías automóviles estacionados o circulando fuera del horario de carga y descarga.

Por ciudades, superan el examen propuesto por CONSUMER EROSKI (con una valoración de 'bien') las zonas peatonales de Córdoba, Madrid, Oviedo, Valladolid y Zaragoza. Se quedan en 'aceptable' A Coruña, Alicante, San Sebastián, Sevilla, Bilbao, Granada, Murcia, Valencia y Vitoria. El suspenso recae en Almería, Barcelona, Málaga y Pamplona con un 'regular'.

CARGA Y DESCARGA

Las zonas peatonales generan intereses enfrentados: por una parte, los viandantes que prefieren -por comodidad y seguridad- zonas peatonales sin tráfico; por otra, los residentes y profesionales que necesitan cargar y descargar en tiendas, bares y otros

establecimientos y edificios ubicados en esas calles, que acogen por lo general una gran actividad comercial y hostelera. El horario de carga y descarga es la solución más habitual que proponen los ayuntamientos. La franja horaria varía, pero no baja de las tres horas al día. La permisividad se ha calificado como excesiva en Barcelona, Córdoba, Granada, Málaga y Pamplona porque, además de un amplio horario de mañana para las labores de carga y descarga, también se permite el acceso de estos vehículos profesionales por la tarde (normalmente entre dos y tres horas), llegando en Pamplona hasta las ocho de la tarde (excepto en el centro histórico de la ciudad, donde tienen un horario propio de cinco horas y media, hasta las 16.30 horas). En Almería y Murcia está prohibida la carga y descarga en las calles peatonales, salvo en casos excepcionales (estas operaciones se realizan en vías adyacentes). Asimismo, en Madrid la carga y descarga se efectúa en horario nocturno y hasta las once de la mañana. A diferencia de Bilbao, que lo limita a tres horas, en A Coruña, Oviedo y Vitoria el permiso se amplía a cinco horas, encuadradas en la madrugada y primeras horas de la mañana para eludir el tránsito peatonal: de 6 a 11 en la capital coruñesa y ovetense, y de 7 a 12 en la vitoriana (en el centro histórico, este horario se amplía una hora). Por último, los operarios de Valencia, Valladolid y San Sebastián cuentan con cuatro horas.

En las calles peatonales surgen otro tipo de necesidades: las de los vecinos residentes que precisan acceder a sus garajes o a sus domicilios. Los ayuntamientos despliegan para ellos sistemas de acceso restringido. Los dispositivos más comunes entre las capitales estudiadas son las tarjetas identificativas y las cámaras y lectores de matrículas. En A Coruña, Córdoba y San Sebastián se utiliza el primer sistema; mientras que en Barcelona, Granada y en Málaga recurren al segundo. En las capitales madrileña, murciana y vitoriana utilizan ambos. En Madrid, también cuentan con interfonos para contactar las 24 horas del día con el Centro de Gestión de la Movilidad, en caso de necesitarlo. En Almería disponen de un mando a distancia y el Ayuntamiento delimita con marcas viales y otras señales el camino hacia el garaje con el fin de que los peatones distingan los lugares en los que pueden circular vehículos motorizados. En Valladolid, Zaragoza, Bilbao y Oviedo no hay ningún dispositivo generalizado. Los bilbaínos informan al policía municipal presente y los ovetenses deben acreditar ser residentes en la zona mediante DNI. Por último, en Pamplona se utilizan pivotes automáticos (demoninados pilonas) que bajan y permiten el paso de automóviles durante siete horas al día. Fuera de este horario, los residentes deben solicitar permiso a la policía municipal.

SEGURIDAD

Cerca de 50 de las calles peatonales estudiadas se cruzan con otra vía que sí tiene tráfico. En la mitad de esas calles con cruces no se había instalado un >

LAS QUEJAS DE LOS RESIDENTES

- El tópico asegura que en la peatonalización de las áreas urbanas todo son ventajas. Disminuye el riesgo de atropellos, reduce el nivel de ruido y de contaminación, además de promover la humanización de la vía pública. También se benefician los comerciantes, pese a las incomodidades iniciales por las obras que precisa esta transformación.
- Sin embargo, **no todos están de acuerdo con la peatonalización o con sus consecuencias**. Las calles peatonales mejoran la calidad de vida de los viandantes, pero ¿y la de los residentes? Para ellos, surgen inconvenientes que diluyen la convivencia 'idílica' en esas zonas. Entre los principales, la indisciplina de estacionamiento, el incumplimiento del horario de carga y descarga, la supresión de plazas de aparcamiento o el cambio en la tipología de comercio, que se reduce a negocios de equipamiento personal, servicios y profesiones liberales, así como locales de ocio y restauración.
- CONSUMER EROSKI consultó a los ayuntamientos de las capitales españolas incluidas en el estudio cuáles eran las **quejas de los vecinos** y destacaron cinco situaciones motivo de las reclamaciones más comunes: **el incumplimiento del horario de carga y descarga, la invasión de vehículos fuera del horario autorizado, la restricción de aparcamientos y el ruido de actividades comerciales**.
- Por el momento, **la peatonalización tan sólo es una solución parcial al saneamiento de las ciudades**. Las calles peatonales **se encuentran generalmente localizadas en los centros urbanos**, con lo que su funcionalidad se reduce al turismo y al consumo. Sin embargo, no solo se camina para ver museos o ir de tiendas.
- Con todo, según la información facilitada por los ayuntamientos, **en los barrios de nueva construcción se aplican, cada vez más, criterios de peatonalización**. ¿Un futuro esperanzador?



semáforo para el paso seguro de los peatones; ni siquiera un dispositivo sonoro para las personas con discapacidad visual (sólo se observaron en Murcia, Pamplona, Valladolid y Vitoria). En dos de cada tres calles con cruces tampoco se hallaron sistemas para obligar a los conductores a aminorar la velocidad.

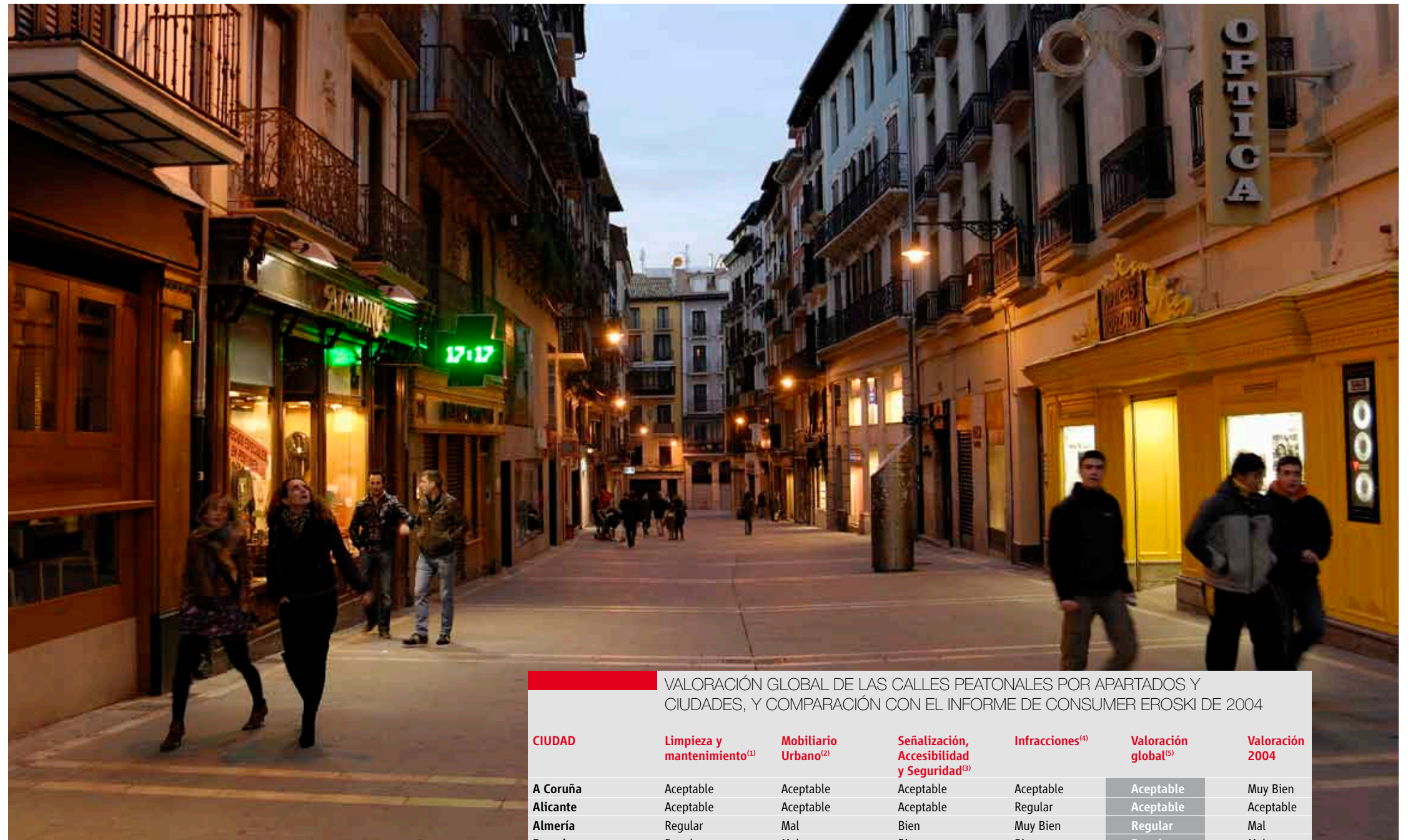
En el 18% de las calles, los técnicos vieron elementos de riesgo para la integridad física de los peatones (pavimento resbaladizo, adoquines sueltos y en mal estado, coches a excesiva velocidad, alcantarillas sueltas, papeleras rotas, cableado fuera de lugar, obras sin proteger o mobiliario urbano mal colocado y que entorpece a los viandantes). En la mitad de las calles de Valencia las alcantarillas obstaculizaban el paso (porque estaban abiertas y/o deterioradas); las papeleras estorbaban en dos calles de Vitoria y Granada (en la mitad de las vías de la capital granadina también molestaban las jardineras allí ubicadas) y los contenedores estaban mal colocados en dos de las siete arterias peatonales de Madrid y en una de las seleccionadas en Pamplona.

Las terrazas de bares o cafeterías ocupaban parte del espacio de cuatro de cada diez calles. En la mitad de vías con terrazas en Pamplona y Granada, las mesas y sillas estaban dispuestas de tal manera que molestaban a los viandantes (tenían que dejar paso a otros peatones para pasar, andaban en zig zag sorteando las terrazas e incluso pasaban entre las mesas y las sillas).

AUTOMÓVILES FUERA DE HORA

Si hay algo que distingue a una zona peatonal de cualquier otra de la ciudad es la ausencia de vehículos circulando y estacionados. Para comprobarlo, los técnicos de esta revista observaron durante varias horas el tránsito de las calles analizadas y también intentaron entrar con un coche en estas zonas preservadas del tráfico para después, si lo conseguían, estacionarlo durante algunos minutos y comprobar qué sucedía. En líneas generales, la nota media de 'bien' ofrece una clara pista de lo satisfactorio que resultó el análisis de este apartado. 13 ciudades aprueban el examen de la revista (entre el 'muy bien' de Almería, Córdoba y Sevilla; el 'bien' otorgado a Barcelona, Granada, Madrid, Málaga, Oviedo y Zaragoza; y el 'aceptable' que se merecieron las zonas peatonales visitadas en A Coruña, Bilbao, Murcia y Valladolid). No se puede decir lo mismo en las localidades de Alicante, San Sebastián, Valencia y Vitoria ('regular'), pero especialmente en Pamplona ('mal').

En dos de cada diez calles peatonales había coches estacionados o circulando en franjas horarias no autorizadas para carga y descarga (en aquellas donde había). Tan sólo en las calles visitadas en las localidades de Almería, Barcelona, Córdoba, Granada, Oviedo, Sevilla y Zaragoza no se vieron automóviles aparcados en horario no permitido (en esta prueba no se tuvo >



En el 18% de las calles se observaron elementos de riesgo para la integridad física de los peatones

VALORACIÓN GLOBAL DE LAS CALLES PEATONALES POR APARTADOS Y CIUDADES, Y COMPARACIÓN CON EL INFORME DE CONSUMER EROSKI DE 2004

CIUDAD	Limpieza y mantenimiento ⁽¹⁾	Mobiliario Urbano ⁽²⁾	Señalización, Accesibilidad y Seguridad ⁽³⁾	Infracciones ⁽⁴⁾	Valoración global ⁽⁵⁾	Valoración 2004
A Coruña	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Muy Bien
Alicante	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Regular	Aceptable	Aceptable
Almería	Regular	Mal	Bien	Muy Bien	Regular	Mal
Barcelona	Regular	Mal	Bien	Bien	Regular	Mal
Bilbao	Aceptable	Aceptable	Bien	Aceptable	Aceptable	Aceptable
Córdoba	Bien	Aceptable	Bien	Muy Bien	Bien	--
Granada	Aceptable	Aceptable	Regular	Bien	Aceptable	--
Madrid	Bien	Aceptable	Bien	Bien	Bien	Regular
Málaga	Regular	Aceptable	Regular	Bien	Regular	Mal
Murcia	Aceptable	Regular	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Mal
Oviedo	Aceptable	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien
Pamplona	Bien	Bien	Bien	Mal	Regular	Aceptable
San Sebastián	Bien	Bien	Bien	Regular	Aceptable	Bien
Sevilla	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Muy Bien	Aceptable	--
Valencia	Aceptable	Bien	Muy Bien	Regular	Aceptable	Mal
Valladolid	Bien	Aceptable	Bien	Aceptable	Bien	--
Vitoria	Aceptable	Bien	Bien	Regular	Aceptable	Aceptable
Zaragoza	Regular	Bien	Bien	Bien	Bien	--
MEDIA	Aceptable	Aceptable	Bien	Bien	Aceptable	Aceptable

(1) Limpieza y mantenimiento: En este apartado, se ha analizado el estado de mantenimiento en el que se encontraba la calle peatonal, así como su pavimento, señalización y mobiliario urbano. (2) Mobiliario urbano: Se ha comprobado si la dotación de papeleras, farolas, bancos, alcantarillas, árboles, fuentes de agua potable, etc. era la adecuada. (3) Señalización, accesibilidad y seguridad: Se ha estudiado si existía la señalización imprescindible en una calle peatonal (señales de circulación restringida, semáforos sonoros en caso de cruce, sistemas para delimitar las calles peatonales, señal de velocidad máxima, permitida, etc.), si el mobiliario urbano, terrazas u obras no obstaculizaba el paso de peatones, si existía algún peligro para el peatón (tránsito de vehículos, pavimento con irregularidades, etc.). (4) Infracciones: Se observó si había vehículos aparcados fuera del horario de carga y descarga (en el caso de que existiese) en las calles peatonales. Se realizó una prueba práctica, en la que los técnicos de la revista comprobaron si era posible circular con el coche por el centenar de vías peatonales seleccionadas para el estudio. (5) Valoración global: Media de las valoraciones de los cuatro apartados.

en cuenta a vehículos autorizados como los de la policía, de obra o limpieza, servicios sanitarios o de discapacitados). En la mayoría de las calles de Pamplona se observaron coches mal aparcados, como así sucedió en tres de las cinco visitadas en San Sebastián y en cuatro de las seis de Valencia. Ninguno de estos automóviles mal estacionados lucía multa alguna.

Con el fin de comprobar el control del acceso en coche a estas zonas, los técnicos intentaron entrar fuera del horario de carga y descarga a todas las calles peatonales y, una vez en cada vía, aparcar su coche durante 15 minutos. En seis de cada diez calles no fue posible entrar (lo impedían pivotes inmóviles, bordillos, mobiliario urbano, la policía, los vecinos de la zona o la cantidad de viandantes). Las calles peor valoradas en esta prueba fueron las de San Sebastián y Pamplona, ya que en todas las analizadas se pudo acceder y aparcar sin ningún problema. Por su parte, las mejores (las únicas ciudades en las que no se pudo entrar con el coche en ninguna de las calles peatonales estudiadas) fueron Málaga, Córdoba y Almería.

Respecto a la cuantía de las multas por estacionar en una calle peatonal, la variación es notable: de entre 300 y 600 euros en Valencia a los 42 euros de San Sebastián. Hay que reseñar que estas cantidades se reducen por pronto pago.

INSUFICIENTES PAPELERAS Y BANCOS

Una calle peatonal debe tener un mobiliario urbano adecuado. Son imprescindibles papeleras, farolas y alcantarillas, y se considera conveniente contar con árboles y jardineras. En líneas generales, los técnicos que visitaron el centenar de vías peatonales valoraron el mobiliario urbano con un 'aceptable'. Valencia, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Vitoria y Zaragoza se calificaron con un 'bien', pero Almería, Barcelona y Murcia suspendieron con un 'mal' en los dos primeros casos y un 'regular' en la capital murciana.

Este tipo de vías, por la mayor frecuencia de paso de peatones, requieren un mantenimiento del mobiliario y una limpieza de residuos más frecuente que otros espacios urbanos. Una mala conservación ofrece una imagen de abandono que reduce el atractivo y aumenta la sensación de inseguridad. La valoración global no pasó de un 'aceptable'. Las ciudades mejor valoradas son Córdoba, Madrid, Pamplona, San Sebastián y Valladolid (obtienen un 'bien'); mientras que Almería, Barcelona, Málaga y Zaragoza suspenden con un 'regular'. El resto, en la media general.

En un 20% de las calles se halló suciedad en algunas zonas (excrementos, basuras, papeles y otros desperdicios) y en una de cada tres vías el pavimento mostraba irregularidades, baldosas y adoquines sueltos, o con

agujeros que propician la formación de charcos, o que pueden suponer un riesgo de caída para los peatones (este problema se percibió especialmente en Barcelona, Zaragoza, Alicante, Málaga y Oviedo). En este último aspecto, la situación ha variado mucho en cinco años, ya que en 2004 sólo el 16% de las vías presentaba este tipo de irregularidades, la mitad que en la actualidad. Como elemento positivo, el pavimento era antideslizante en el 86% de las calles analizadas.

En cuanto a las papeleras, sólo en un 59% de las calles peatonales visitadas su número se consideró apropiado. En Almería, por ejemplo, dos de las cinco vías analizadas no contaban con ninguna papeleras. Con todo, hace cinco años la situación era aún peor, ya que esta proporción descendía a un 40%. Encontrar papeleras de reciclaje (con dos o tres espacios para dividir el papel y cartón, del plástico, envases y la basura orgánica) no fue fácil: sólo se localizaron en Almería y en Sevilla. En una cada de cada cinco calles se observaron papeleras deterioradas debido a actos vandálicos (pintadas), suciedad y rotura; y, en un 15%, había basura tirada junto a las papeleras (se halló especialmente en Barcelona).

Otra cuestión importante (por seguridad y comodidad) es la iluminación: al igual que en 2004, más del 90% de las vías peatonales incluidas en el estudio cuenta con la suficiente y sólo en un 4% se encontraron farolas en mal estado. Además, el 70% de las calles disponen de farolas específicas para las zonas peatonales (un porcentaje similar al de hace cuatro años).

Menor es la dotación de bancos. Al igual que en el estudio de 2004, en el 60% de las calles no se encontraron (destacan Granada y Murcia, donde no se halló ninguno) y, en una de cada diez donde sí había, algunos estaban deteriorados. No obstante, conviene matizar que, al igual que con el resto del mobiliario urbano (excepto con papeleras y farolas, siempre imprescindibles), la ausencia de bancos en algunas zonas peatonales viene motivada por la carencia del espacio necesario para colocarlos de forma que no dificulten o entorpezcan el tránsito de los peatones.

Lo mismo sucede con los árboles, ausentes en más de la mitad de las calles. Su estado era correcto en un 37% de las vías donde se hallaron, aunque sólo en la mitad contaban con enrejados en su parte inferior para evitar tropiezos y facilitar la conservación del espacio en el que están plantados (en todas las vías de Córdoba, Madrid, Pamplona, Sevilla, Valladolid y Vitoria).

Las fuentes de agua potable también son elementos relevantes. Sin embargo, no se vieron en un 85% de las calles visitadas, un porcentaje superior al del informe de 2004 (un 77%), aunque las que existían se encontraban en buen estado general. También es muy útil contar con un aseo público. Sin embargo, sólo se halló en una calle coruñesa. Eso sí, su estado era óptimo y no había que pagar para hacer uso de él. //



OPERACIÓN CARGA Y DESCARGA

Uno de los aspectos característicos de las zonas peatonales urbanas es su condición de **eje comercial**, lo que acarrea la necesidad de establecer un horario que delimite las operaciones de carga y descarga de mercancías. Pese a todo, a veces, las necesidades comerciales chocan con la exigencia de tranquilidad y habitabilidad de los vecinos. Y es aquí donde entran en juego las **ordenanzas municipales** que regulan la movilidad y circulación de las áreas urbanas. Sus principales rasgos son:

- Las labores de carga y descarga deben realizarse dentro de las **zonas reservadas** por el Ayuntamiento y durante el **horario establecido** en la señalización correspondiente. No podrán permanecer estacionados en las zonas habilitadas para carga y descarga aquellos vehículos que no estén realizando dicha actividad.
- Las mercancías o materiales que sean objeto de carga y descarga **no se dejarán en la vía pública**, sino que se trasladarán directamente del inmueble al vehículo o viceversa (salvo casos excepcionales).
- La carga y descarga debe realizarse procurando **evitar ruidos y molestias** innecesarias.
- La mayoría de las ordenanzas inciden en que no se puede sobrepasar un **tiempo máximo** de 30 minutos.
- Se procurará **no perturbar la circulación** tanto de peatones como de otros vehículos. Si se genera riesgo para los peatones o vehículos, se deberá acordonar debidamente la zona mientras se realice la carga y descarga.
- La carga y descarga de piedras, maderas, hierros u otros **efectos de peso** no puede realizarse de golpe, sino que debe ponerse el mayor cuidado posible para **evitar deterioros en el pavimento**.
- Las zonas reservadas para carga y descarga se reservan a vehículos destinados al **transporte de mercancías** rotulados como tales y cuya capacidad máxima de carga útil no exceda de 3.500 kilogramos. Aunque, excepcionalmente, también pueden utilizarlas turismos y sus derivados (aún sin rotular) para cargar o descargar enseres u otros objetos, siempre que esté presente el conductor y que dichas operaciones no excedan de 15 minutos.
- Las mercancías se **cargarán y descargarán** por el lado del vehículo más cercano a la acera, utilizando el personal y medios necesarios y suficientes para agilizar la operación.