

## 1 Diversidad y vitalidad urbanas:

¿Se establecen al mismo tiempo que la zona peatonal otras medidas urbanísticas que garanticen el mantenimiento de la población residente y de los equipamientos (colegios, centros de salud, etc) y comercios vinculados a la misma?

¿Sirven para mejorar la vitalidad del barrio, generando espacios de convivencia, juego y estancia en la proximidad de las viviendas? ¿O tienden a concentrar actividades no compatibles con la calidad de vida de los vecinos?

## 2 Espacio público:

El espacio recuperado del tráfico ¿se destina a usos diversos, a la estancia de los ciudadanos, al juego de los niños? ¿gana en calidad paisajística y atractivo ambiental?, o ¿se diseña favoreciendo en exclusiva alguna función o la lógica comercial y turística? ¿Hay alguna medida prevista para garantizar el buen uso del mismo y la compatibilidad con la vida de los vecinos?

## 3 Uso del automóvil:

Si se pretende disminuir la utilización del vehículo privado la cuestión principal es cuál es el efecto de la zona peatonal sobre el mismo, pues en ocasiones las peatonalizaciones llevan aparejadas mejoras en las vías de acceso y la creación de aparcamientos para visitantes que estimulan contradictoriamente el uso del automóvil?

## 4 Transporte colectivo y bicicleta:

Los autobuses, los tranvías o las bicicletas ¿aprovechan la peatonalización para mejorar su atractivo o se ven perjudicados por la misma?

## 5 Movilidad peatonal:

¿Forma parte de un plan o programa de mejora de la movilidad peatonal en toda la ciudad? ¿O es exclusivamente una mejora localizada y parcial sin que importe siquiera cómo llegan los peatones a ella?

## 6 Costes económicos:

En ocasiones, las zonas peatonales se realizan con criterios parciales o sectoriales, pero con el dinero de todos los ciudadanos. ¿Quién paga la peatonalización?

## 7 Carga y descarga:

El funcionamiento de las diversas actividades urbanas reclama en la actualidad el acceso a los edificios por parte de una serie de vehículos motorizados, para cargar o descargar mercancías o para aproximar a personas con discapacidad o movilidad reducida. ¿Están bien resueltas en horarios y en excepciones estas posibilidades?, o ¿son causa de molestias innecesarias para vecinos, comerciantes, etc?



## nº2. Zonas peatonales.

Se camina por muchos motivos, para ir al trabajo o a la escuela, para comprar, para ir al médico o al polideportivo o, simplemente, por el puro placer de pasear. Se camina mucho más de lo que algunos creen (el 33% de los desplazamientos en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona se hacen andando) y las distancias que se recorren a pie son también mayores de lo que se suele creer.

Sin embargo, a pesar de ese peso del peatón en la movilidad de las ciudades, de la variedad de motivos por los que se camina y de las distancias recorridas, cuando se proponen mejoras para el peatón lo único en lo que suele pensarse es en las zonas peatonales, es decir, en unas áreas, habitualmente céntricas de la ciudad, en las que se ha excluido al automóvil ante la incompatibilidad manifiesta entre su utilización y el escaso espacio disponible para otros usos de la calle y, en particular, del tránsito de viandantes. Se crean así unos espacios en los que efectivamente hay menos humos, accidentalidad y ruido.

En la actualidad, la mayoría de las ciudades españolas cuenta con alguna zona peatonal, en general asociada a una concentración de comercio, bares, oficinas de las instituciones o monumentos de los centros históricos, es decir, áreas muchas veces monofuncionales, sin variedad de usos y actores.

Desde el punto de vista de la movilidad, las zonas peatonales representan por tanto una solución muy localizada y parcial de las necesidades que tienen los peatones, pues ni

se camina sólo para comprar o hacer turismo, ni se camina exclusivamente en unas pocas calles del centro urbano. Por ese motivo han sido calificadas en ocasiones como las "reservas de indios" que se conceden "generosamente" a quienes fuera de ellas no tienen los mínimos derechos de circular en condiciones seguras, cómodas y atractivas.

A pesar de esa limitada capacidad de cambio en la movilidad, las zonas peatonales suelen generar expectativas extremas: hay quienes creen que con ellas se pueden resolver todos los entuertos del sistema de transporte y hay quienes opinan que son la causa de todo tipo de males urbanísticos, sociales y económicos. Paradójicamente, suelen ser los comerciantes los primeros que se oponen a la peatonalización aunque luego disfrutan los beneficios del incremento de ventas generado por la mejoría ambiental del acto de comprar.

A las zonas peatonales se les suele también acusar de ser el origen de la falta de vitalidad de un barrio en horarios no comerciales; de la degradación del tráfico en las zonas limítrofes; de la expulsión de los antiguos residentes por nuevos usos capaces de pagar el incremento del precio del metro cuadrado; de la concentración de bares; o de la aparición de actividades molestas en el espacio público que acaban por deteriorar la calidad de vida del vecindario.

Sin embargo, ninguno de esos cambios puede atribuirse de modo principal y en exclusiva a la peatonalización, sino a las políticas urbanísticas y de movilidad de la que aquella forma parte. Por ejemplo, son las políticas urbanísticas, de vivienda

y usos del suelo las que facilitan o disuaden los cambios de viviendas a comercios u oficinas en el centro urbano; las que impulsan la expulsión de jóvenes y ancianos que no pueden pagar los alquileres o la compra de una vivienda en las zonas objeto de la peatonalización; las que permiten la concentración de ciertos comercios o bares; o las que aceptan determinados horarios de apertura de los mismos.

La zona peatonal puede contribuir a realimentar esos procesos, pero los motores reales de los mismos, menos visibles, tienen que buscarse en la política urbanística general y en la gestión y disciplina del ayuntamiento a la hora de aplicar las regulaciones.

En una cultura dominada por el automóvil las zonas peatonales tienen una ventaja que ayuda a contrapesar sus inconvenientes: tienen la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches; educan sobre los que nos perdemos cuando permitimos que los automóviles dominen el espacio público.

En definitiva, **las zonas peatonales no son ni la panacea para los que caminan ni la causa principal de los males de los barrios en los que se implantan.** Su creación o la ampliación de las existentes debe ser por tanto valorada con una multiplicidad de criterios entre los que destacan los siguientes: