



Espacio peatonal: el espacio de las aceras en fase de extinción

Autor: Rita Monfort Salvador

Institución: Ciudad Observatorio

Resumen

Muchos de los recorridos que se realizan en coche o en moto [en medios contaminantes] en nuestras ciudades se pueden realizar en modos activos [medios no contaminantes] o en transporte público. De todos ellos vamos a hablar del medio que todo ciudadano ha utilizado en algún momento y del espacio de la ciudad dedicado a este medio: el espacio peatonal, un espacio que antes se expandía por toda la ciudad y que cada vez es más residual.

Actualmente la división básica de las calles de cualquier ciudad es muy sencilla: acera para los peatones - calzada para los vehículos.

Sin embargo paseando por cualquiera de estas calles nos damos cuenta que, mientras el espacio de la calzada siempre es de los vehículos en su totalidad [salvo contadas excepciones], los peatones tienen que compartir las aceras con terrazas de bares, elementos de instalaciones, mobiliario urbano, árboles, escaparates que sobresalen, anuncios de tiendas... y un largo listado. Convirtiéndose algunas veces en complicados recorridos que se ensanchan, se estrechan y zigzaguean, llegando en ocasiones a lo ridículamente absurdo, como que un carril bici ocupe toda la acera. Si va una persona sola caminando es posible que ni se percate, pero se complica si se va en silla de ruedas, se lleva un carrito de niño o, simplemente, se intenta mantener una conversación con la persona que debería ir al lado, y no está porque no caben dos personas en el espacio que queda para el peatón. La primera conclusión es sencilla: el ancho de la acera no corresponde con el ancho libre que tienen los peatones para circular.

En Ciudad Observatorio, llevamos años plasmando este problema de una forma gráfica con imágenes de calles de ciudades de todo el mundo, no sólo españolas, en las que resaltamos el espacio real que tiene un peatón si circula en línea recta [que es como circula de manera natural a no ser que se encuentre con un elemento intruso en su recorrido]. Esto nos está permitiendo reflexionar sobre este tema, llegando a conclusiones muy diversas.

En un momento en el que la sostenibilidad está en boca de todos, los niveles de contaminación preocupan y las ciudades quieren promover los medios activos, coches eléctricos y el transporte público para la movilidad en su interior, el medio más sencillo, básico, económico y beneficioso, que es el ir andando, sorprendentemente es el que menos se está cuidando.

Palabras clave: peatón, modos activos, espacio peatonal, aceras, movilidad

Muchos de los recorridos que se realizan en coche o en moto (en medios contaminantes) en nuestras ciudades se pueden realizar en modos activos (medios no contaminantes) o en transporte público. De todos ellos vamos a hablar del medio que todo ciudadano ha utilizado en algún momento y del espacio de la ciudad dedicado a este medio: el espacio peatonal, un espacio que antes se expandía por toda la ciudad y que cada vez es más residual.

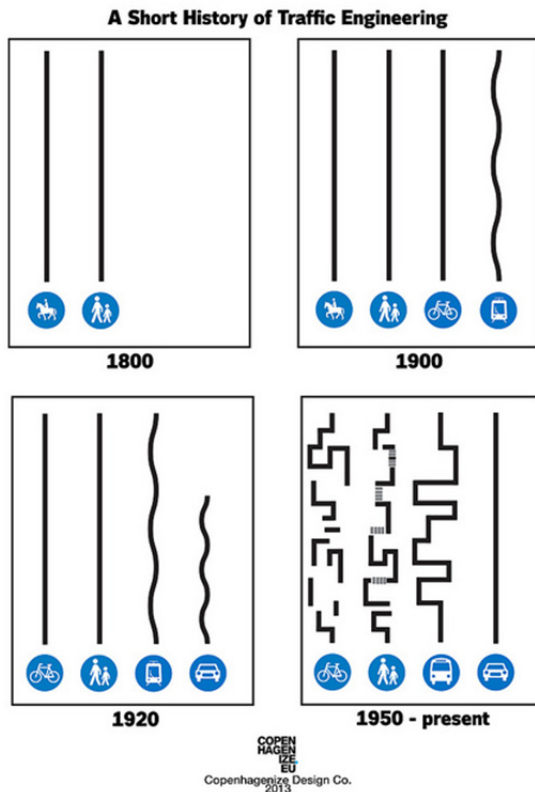


Fig. 1: Esquema de los recorridos de los recorridos de diferentes medios de transporte, vía Copenhagenize Design Company

No es ninguna novedad que nuestras ciudades han priorizado los recorridos de los automóviles frente a otros medios de transporte, incluyendo el peatonal. El diseño de las calles, de los cruces, ha favorecido el tráfico de los coches, con el fin de evitar complicaciones en él y favorecer una circulación continua. Esto ha llevado a que se utilice el automóvil por ser la opción más fácil y cómoda en muchos de los recorridos en el interior de la ciudad, por encima del transporte público. Pero el problema se extiende también al resto de medios de transporte: la bicicleta, el patinete, el peatón... son los que tienen que modificar sus recorridos para que el del coche varíe lo mínimo posible. Y esto se extiende también a la superficie en cota 0: en un paso de cebra es el peatón el que debe cambiar de cota y subir y bajar de la acera a la calzada, en lugar de subir la calzada al nivel de la acera para evitar esto. Cuando hay un parking también es generalmente la acera la que baja para nivelarse con la calzada consiguiendo así que los automóviles tengan una transacción suave, mientras que los peatones que circulan por la acera tienen que adaptarse a las subidas y bajadas de las aceras. En definitiva: se prefiere que el coche circule sin desniveles

a que lo hagan las personas. Como siempre, una persona joven sin problemas de movilidad esto no le suele suponer una contrariedad, pero para personas con problemas de movilidad, que se trasladan en silla de rueda o que llevan un carrito o una maleta (entre otros) es un hándicap que puede hacerles evitar ciertas calles.

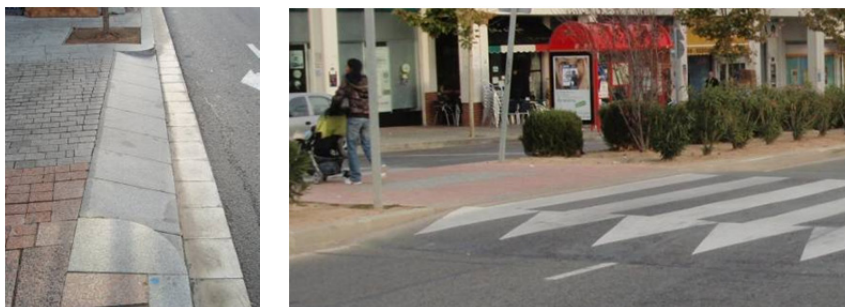
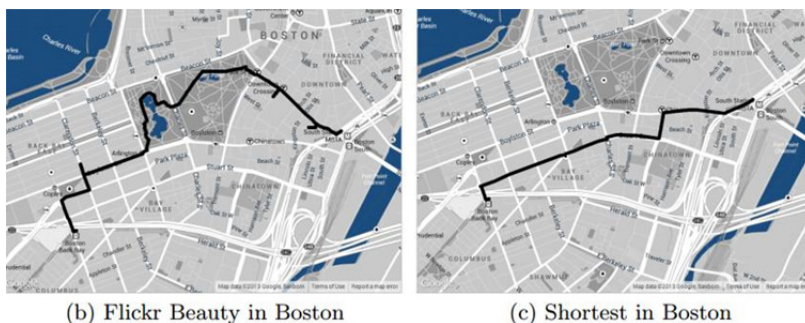


Fig. 2: Ejemplos en los que es el peatón el que continúa su recorrido en el mismo plano, mientras que es el automóvil el que sube o baja en función de la necesidad. La primera es la rampa de un aparcamiento en Barcelona, en lugar de ocupar todo el ancho de la acera, ocupa la parte final antes de llegar a la calzada, de forma que no afecta al espacio peatonal. En la segunda es la calzada la que se eleva para estar al mismo nivel que la acera en Rivas-Vaciamadrid, de nuevo el espacio peatonal es continuo y no es el peatón el que tiene que subir y bajar, sino el coche.

Afortunadamente, en los últimos años cada vez se están haciendo más acciones para fomentar el uso de otros medios de transporte y favorecerlos: calles de convivencia (en las que toda la sección se encuentran al mismo nivel), zonas 30, sistemas públicos de bicicletas, aceras más anchas, camino escolar... Y esto cada vez va a más, en París acaban de implantar un sistema público de bicicletas para niños a partir de 2 años, y hablando específicamente de los peatones, en Pontevedra han creado el ya conocido plano “Metrominuto” (un plano esquemático en el que se indican las distancias y el tiempo andando que separa los distintos puntos), en Londres existe un plano que indica el tiempo que separa las distintas estaciones de metro de una parte de la ciudad cuando se hacen andando, y la *Cornell University* ha publicado recientemente un estudio sobre los recorridos peatonales entre dos puntos en la ciudades de Boston y Londres, creando un algoritmo que nos proporciona el recorrido más corto, el más tranquilo, el más bonito y el más feliz (que, por cierto, no coinciden).



Algunos ejemplos que demuestran que cada vez se está dando más importancia a otros medios de transporte que no sean el automóvil, y que cada vez se tiene más presente la necesidad de evitar sus graves consecuencias, como la contaminación (y los problemas de salud que causa) y la ocupación de espacio público (un coche en un garaje ocupa unos 25 m²).

Fig. 3: El recorrido más bonito y el más corto entre dos puntos en Boston según el estudio publicado en la *Cornell University*. Las imágenes pertenecen al estudio.

1. El espacio peatonal en la ciudad

Actualmente la división básica de las calles de cualquier ciudad es muy sencilla: acera para los peatones - calzada para los vehículos.

Cuando en un plano se mira el espacio peatonal de una ciudad, este espacio es todo aquel que no es calzada o esté ocupado por un edificio. El peatón es el usuario de la ciudad por excelencia. Antes de los automóviles, de las motos, de las bicicletas... Antes de todo ya estaba él. Andar es el único transporte que compartimos todos los ciudadanos, es el único transporte que no entiende de clases. Parques, plazas, paseos, aceras... un sinfín de espacios urbanos diseñados y destinados al uso y disfrute del peatón.

Actualmente la división básica de las calles de cualquier ciudad es muy sencilla:

acera para los peatones - calzada para los vehículos

Las aceras son para los peatones, ahí no cabe duda. Sin embargo todos nos hemos tropezado en las aceras con elementos que no deberían de encontrarse ahí. Elementos fijos o elementos eventuales, elementos que quizá nadie pensó que molestasen, elementos que nos hacen desviarnos de nuestro camino perfecto y recto de peatones con el fin de esquivarlos.

Paseando por la ciudad nos damos cuenta que, mientras el espacio de la calzada siempre es de los vehículos en su totalidad (salvo contadas excepciones), los peatones tienen que compartir las aceras con terrazas de bares, elementos de instalaciones, buzones, mobiliario urbano, árboles, escaparates que sobresalen, anuncios de tiendas... y un largo listado, incluidos vehículos aparcados en ellas. Convirtiéndose algunas veces en complicados recorridos que se ensanchan, se estrechan y zigzaguean, llegando en ocasiones a lo ridículamente absurdo, como que un carril bici ocupe toda la acera. Una persona sola caminando es posible que no se percate, pero se complica si se va en silla de ruedas, se lleva un carrito de niño o, simplemente, se intenta mantener una conversación con la persona que debería ir al lado, y no está porque simplemente no caben dos personas en el espacio que queda para el peatón.

La primera conclusión es sencilla: el ancho de la acera no corresponde con el ancho libre que tienen los peatones para circular.

2. Elementos intrusos en el espacio peatonal

A raíz de lo anterior surge una duda:

Después de descontar el espacio utilizado por estos elementos intrusos, ¿cuánto queda para los peatones?

En Ciudad Observatorio, llevamos desde 2011 investigando este problema en el proyecto experimental "Espacio peatonal". En él plasmamos esta cuestión de una forma gráfica en imágenes de calles de ciudades de todo el mundo [no sólo españolas], en las que resaltamos el espacio real que tiene un peatón. La franja amarilla representa el espacio libre, fuera de obstáculos, que permanece en la acera, contando que el peatón circula en línea recta [que es como circula de manera natural a no ser que se encuentre con un elemento que lo impida en su recorrido]. A tener en cuenta que el espacio que tratamos ni

siquiera es el de toda la acera, sino de la parte que se percibe en la imagen. Este trabajo nos ha permitido reflexionar sobre este tema y ser realmente conscientes de la magnitud del problema, llegando a conclusiones muy diversas.

La primera de ellas es que, en la mayoría de ocasiones, el responsable de que un elemento concreto esté ocupando el espacio peatonal ni siquiera ha sido consciente de este problema. A veces es un fallo de diseño inicial, a veces un despiste, a veces un particular que ocupa un espacio que no le pertenece sin mala intención... En ocasiones lo más complicado es ser conscientes de que ese elemento invasivo no debería estar ahí, eliminando espacio peatonal, porque en la mayoría de los casos son errores en los que la solución es bastante fácil de llevar a cabo, incluso gran parte de ellos son situaciones temporales. El problema principal es que el perjudicado siempre es el mismo: el peatón

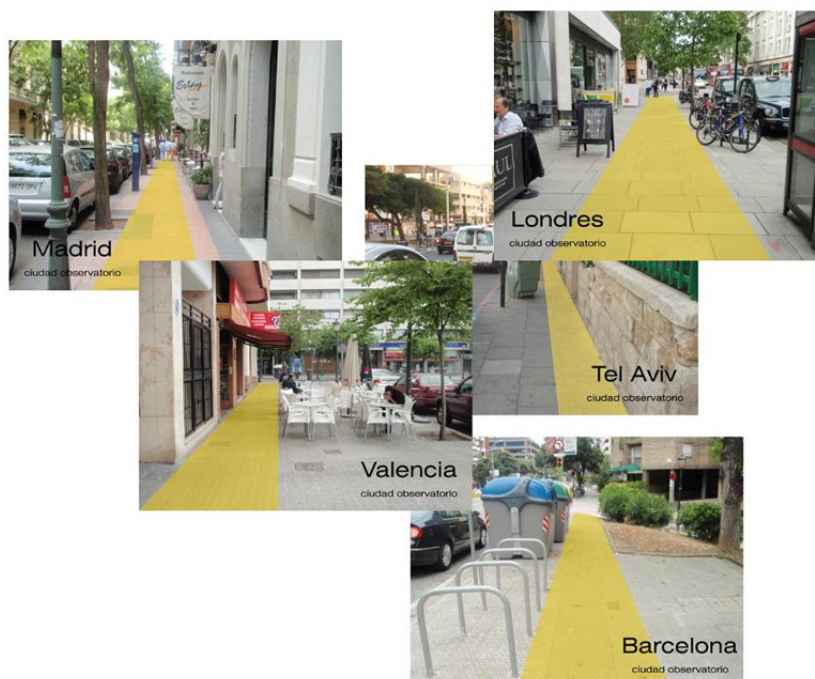


Fig. 4: Imágenes del proyecto de investigación “Espacio Peatonal”

Entre los elementos que encontramos que transgreden el espacio peatonal de las aceras encontramos diferentes tipos, que pueden ser agrupados en las diferentes situaciones:

- **Aparcamiento de automóviles, motos y camiones de carga y descarga:** el caso de que los coches aparquen en las aceras suele ser excepcional, dándose sobre todo en eventos puntuales y de masas y en la zona relativamente cercana al evento, como cuando hay un partido de fútbol en el estadio de Mestalla en Valencia. El caso de las motos es mucho más común, hay espacios en las aceras ya destinados directamente a aparcamiento de motos y así se indica; pero, aunque no exista este espacio indicado, está aceptado popularmente como algo normal que las motos aparquen encima de la acera. El caso de los camiones de carga y descarga en el espacio peatonal es un tema con más afecciones que nos corresponde tratar en este artículo (como el respeto por el horario de carga y descarga y los problemas que causan en un pavimento que no está adecuado a su peso), sin embargo lo que aquí nos concierne es que cuando no quieren taponar el tráfico rodado y enfrentarse al resto de conductores o simplemente porque es más fácil para ellos descargar cerca de la puerta del comercio, suben el camión a la acera taponándola prácticamente en toda su sección, dándose casos en los que se produce de forma habitual (y no de manera excepcional o puntual) y a diario.



Fig. 5: Un vehículo con material de obra en una de las aceras de Lisboa

- **Elementos urbanos fijos:** las cajas de instalaciones, el mobiliario urbano o los alcorques sin tapar son uno de los ejemplos que reducen el ancho de la acera (a veces de forma notable), convirtiéndose en verdaderas barreras arquitectónicas con peligro de provocar tropiezos y/o dobladuras de tobillos. En este caso no es cuestión de eliminarlo, sino de resituar esos elementos o de cambiar la sección de la calle



Fig. 6: Una calle cualquiera de Barcelona donde el espacio de la acera se ve reducida por cajas de instalaciones y alcorques sin cubrir

ensanchando las aceras en caso que sea necesario para darle más espacio al peatón. Los huecos de los alcorques son fácilmente solucionables ya que existen en el mercado (y es habitual verlo en las ciudades) diferentes opciones para que quede todo a ras de la acera, sobresaliendo solo el tronco del árbol y

ganando ese espacio para el peatón; obviamente habrá en aceras que por sus dimensiones esto no sea necesario, pero en otras que sí que lo es.

- **Elementos urbanos móviles:** los contenedores móviles corren el riesgo de que no estén situados en el espacio destinado a ellos en la calle, y por tanto que estén mal situados, ocupando aceras, ocupando un espacio que no deberían. El problema aquí no es solo de accesibilidad, sino también de higiene ya que a veces es complicado pasar sin llegar a tocar el contenedor.



Fig. 7: Un contenedor en mitad de una acera en Tel Aviv

- **Terrazas de bares y restaurantes:** algunas de ellas se “comen” la acera (literalmente) dejando sin espacio al peatón, debido a que cada vez ponen más y más mesas, sin que nadie lo prohíba, llegando a ocupar incluso parte del paso de cebra en la acera. Curiosamente, en caso de que exista un carril bici lindando con estas terrazas, ese espacio sí que lo respetan y no llegan a introducirse en el marcado carril bici, siendo la única respuesta lógica a la duda de porqué se respeta el espacio de los ciclistas y no el de los peatones, el hecho de que uno está perfectamente delimitado (por tanto sería evidente cuando y cuanto es invadido) y el otro no (por lo que no es evidente). Por ello puede que sea una buena opción el delimitar con una línea pintada en la acera, la superficie legal de esa terraza, como ya se está haciendo en algunas ciudades. En otras ocasiones el problema no es la terraza en sí misma, si no todos los elementos complementarios (como carteles, mesas con platos o felpudos de grandes dimensiones) que pone el bar o restaurante en la acera aprovechando que tiene la terraza, ocupando un espacio público que no le pertenece.



Fig. 8: Terrazas de restaurantes en una calle en Valencia, donde no solo las mesas ocupan el espacio peatonal, sino también los carteles que sacan a la calle los restaurantes, las mesas auxiliares con platos, incluso un felpudo que está en el acceso a uno de ellos y que provoca que las sillas de ruedas, carros de bebés o las maletas tropiecen.

- **Setos:** posiblemente cuando los setos invaden las aceras es el único momento en el que la vegetación va en contra de la sostenibilidad. Setos que cierran propiedades privadas y que salen de su espacio para ocupar también el espacio público, disminuyendo el ancho de la acera. En ocasiones están cortados en recto por lo que es indiscutible que invaden la acera, pero en otras ocasiones la forma en la que están recortados crea el efecto visual de no invadir la acera, pero sobresale al nivel del cuerpo o cabeza del peatón lo que obliga a desplazarse, incluso a tener que bajar de la acera a la calzada.



Fig. 9: Una calle cualquiera de Londres con un seto de una propiedad privada ocupando casi la mitad de la sección de la acera

- **Elementos relacionados con el transporte sostenible:** paradas de autobuses y bocas de metro, aparcamiento para bicicletas, o carriles-bici que ocupan la mayor parte de la acera, son sólo algunos de los elementos que deberían fomentar la sostenibilidad y sin embargo dificultan que los ciudadanos vayan andando por las aceras. Si en una ciudad la bicicleta debe ir por la calzada o por el carril-bici, lo lógico es que el aparcamiento esté en la calzada, al igual que el de los coches, y no en la acera. El porcentaje de espacio que este aparcamiento ocupa en la calzada, en comparación con el que ocupa en la acera, es mínimo, mientras que en una parte de ese espacio en la acera se puede poner equipamientos destinados los peatones, como bancos para sentarse, tan necesarios y tan faltos en algunos momentos.



Fig. 10: Una parada de autobús ocupa prácticamente todo el espacio en una acera de Lisboa



Fig. 11: Equipamientos para las bicicletas (aparcamiento y carril-bici) dejan sin apenas espacio a los peatones en una calle de Brighton y otra de Gandía



Fig. 12: Espacio peatonal en Río de Janeiro en el que el pavimento señalizador para los invidentes es interferido por un quiosco que se sitúa ocupando gran parte de él. A tener en cuenta que en esta imagen la franja amarilla señala este pavimento y no el espacio peatonal al completo.

No hemos nombrado otros muchos elementos que invaden nuestras aceras, como pueden ser los andamios de obras, porque, aunque estén presentes en nuestro estudio, consideramos que algunos de ellos es una obligación (o no hay otra opción) que estén ocupando ese espacio peatonal, que es una ocupación temporal y que tienen que permitir o facilitar un espacio seguro para la circulación de peatones.

Por un lado, y como se indica al principio, se están realizando muchas acciones y actuaciones para favorecer el espacio peatonal y promover que la gente coja el hábito de trasladarse andando por la ciudad, pero por otro lado ese espacio es utilizado para fines ajenos a esta actividad, que entorpecen el paso y que reducen la sección de la acera utilizada por los peatones. En un momento en el que la sostenibilidad está en boca de todos, los niveles de contaminación preocupan y las ciudades quieren promover los medios activos, transporte eléctrico y el transporte público para la movilidad en su interior; el medio más sencillo, básico, económico y beneficioso, que es el ir andando, sorprendentemente es el que menos se está cuidando.