



ORIENTACIONES PARA LA PEATONALIZACIÓN DE LOS EJES CONSTITUCIÓN, BAILÉN Y MAISONNAVE DE LA CIUDAD DE ALICANTE.



AYUNTAMIENTO
DE ALICANTE

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



El presente documento responde al encargo realizado por el Excmo. Ayuntamiento de Alicante a la Oficina Comercio y Territorio – PATECO del Consejo de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de la Comunitat Valenciana, en noviembre de 2016.



Índice de contenidos.

1. Objeto del estudio.	4
2. Antecedentes.	6
2.1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Alicante.	7
2.2. El Plan de Acción Comercial de Alicante: PAC Lucentum 2006.	8
3. La peatonalización de nuestras ciudades. Tendencias, criterios y efectos.	10
3.1. Tendencias.	11
3.2. Criterios.	13
3.3. Efectos.	16
4. Caracterización del entorno urbano.	18
4.1. Análisis de las calles objeto de estudio.	19
4.1.1. Avenida Constitución.	19
4.1.2. Calle Bailén.	21
4.1.3. Avenida Maisonnave.	23
4.2. Caracterización de la oferta comercial y de servicios en el ámbito de estudio.	25
4.2.1. La oferta comercial y de servicios de los ejes Constitución y Bailén.	25
4.2.2. La oferta comercial y de servicios en el entorno próximo a los ejes Constitución-Bailén.	28
4.2.3. La oferta comercial y de servicios del eje Maisonnave.	30
4.3. Análisis prospectivo. Efectos de la peatonalización sobre la actividad comercial y de servicios.	33
4.4. Condicionantes para la peatonalización.	37
4.4.1. Avenida de la Constitución.	37
4.4.2. Calle Bailén.	39
4.4.3. Avenida Maisonnave.	40
5. Recomendaciones de diseño.	42
5.1. Transitabilidad peatonal.	43
5.1.1. Intersecciones.	43
5.1.2. Otros elementos de la vía pública.	45
5.2. Pacificación del tráfico.	46
5.3. Abastecimiento (carga y descarga).	51
5.4. Uso de la vía pública por terrazas.	54
5.4.1. Superficie y ocupación.	54
5.4.2. Ubicaciones no permitidas.	54
5.4.3. Horario permitido.	55
5.4.4. Condiciones formales y estéticas.	55
5.4.5. Otros elementos.	57
5.5. Señalética urbano-comercial.	58
5.5.1. Contenido.	58
5.5.2. Condiciones de los sistemas.	59
5.5.3. Disposición.	59
5.5.4. Materiales de los soportes.	60
5.6. Alumbrado.	61
5.6.1. Criterios generales de iluminación en áreas urbanas comerciales.	61
5.6.2. Condiciones de diseño.	62
5.6.3. Eficiencia energética de la instalación.	63
5.7. Recomendaciones sobre la inserción de elementos de arbolado y jardinería.	66
5.7.1. Criterios para el ajardinamiento de aceras.	66
5.7.2. Criterios de diseño y ubicación del arbolado viario.	66
5.8. Recomendaciones sobre la inserción de elementos de mobiliario urbano.	68
5.8.1. Condiciones generales de ubicación y diseño.	69
6. Conclusiones.	71
Anexo: Censo de actividades.	75
A1. Actividades localizadas en los ejes Avda. Constitución y Calle Bailén.	76
A2. Actividades localizadas en los ejes del entorno de Avda. Constitución y Calle Bailén.	78



1

Objeto del estudio.

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



El Excmo. Ayuntamiento de Alicante tiene la intención de realizar la peatonalización de las calles Constitución y Bailén así como de la Avenida Maisonnave.

Los primeros son céntricos ejes de la ciudad que, de forma paralela a la Rambla Méndez Núñez, conectan la Avenida Alfonso X el Sabio y el entorno del Mercado Central con la Explanada y el Puerto. Se trata, por tanto, de un entorno de gran vitalidad comercial, ya que en la misma zona se localizan numerosos comercios, restaurantes, servicios, entidades financieras y oficinas.

La Avenida Maisonnave, por su parte, discurre en dirección este-oeste, desde la Avenida Óscar Esplá, junto a la estación de ferrocarril, hasta la Plaza Calvo Sotelo, desde donde parte la calle San Francisco, que conectaría con el eje Constitución-Bailén. Se generarían, de esta manera, dos ejes perpendiculares de prioridad peatonal de gran impacto en la trama urbana de la ciudad.

Dicho cambio morfológico y funcional en estos ejes viene recogido dentro de las acciones propuestas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante, dentro de la línea de mejora peatonal del Casco Histórico.

Las actuaciones de peatonalización suelen asociarse, en el imaginario colectivo, exclusivamente al cierre de las calles al tráfico motorizado privado. Sin embargo, este tipo de actuaciones van mucho más allá, y su objetivo principal es el de contribuir a devolver la ciudad al peatón, revitalizar económica y socialmente el ámbito de actuación, generalmente el centro urbano y, en muchas ocasiones, resolver la contradicción entre un viario no pensado para los automóviles y el tráfico y aparcamiento masivo que este soporta.

Como ocurre en otros ámbitos en los que se plantean actuaciones en esta línea, habrá personas que piensen que la peatonalización restará atractivo a la calle, que se dificultará el acceso a la misma, que se generarán problemas de tráfico y aparcamiento o que se producirá una ocupación desordenada del espacio público por parte de las terrazas de las cafeterías y restaurantes.

Por otro lado, la experiencia de cientos de actuaciones de peatonalización llevadas a cabo en otros entornos urbanos similares, suele demostrar que estas actuaciones, una vez ejecutadas, son aceptadas por la mayoría de los ciudadanos y su implantación, además de permitir conseguir espacios de referencias de gran calidad urbana, también ayuda a la revitalización del centro urbano, la reactivación de los negocios y a la mejora de la calidad de vida de los residentes.

Pero para ello es preciso contar con proyectos que aporten la mejor solución viable, partan del mayor consenso ciudadano posible y anticipen y resuelvan los posibles efectos negativos que se pueden producir, especialmente en cuanto a movilidad y tráfico, seguridad y uso adecuado de los espacios públicos libres de tráfico resultantes.



2

Antecedentes.



2.1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Alicante.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante plantea, entre sus líneas de actuación, la mejora peatonal del Centro Histórico.

El objetivo principal de esta propuesta es el de facilitar la movilidad peatonal en el área de mayor atracción de la ciudad.

El Plan propone proveer de amplios itinerarios peatonales a las avenidas dispuestas en dirección norte-sur, acorde con la intensidad de los flujos que soportan. La actuación más contundente en este sentido se refiere a la peatonalización de la Avda. Maisonnave, eje que articula en continuidad con las calles Gerona y San Francisco todo el ensanche en sentido este a oeste poniéndolo en relación con la Estación de RENFE y el Casco Antiguo.

Se plantea también la peatonalización de la Avenida de la Constitución con el objetivo de priorizar los movimientos peatonales en el eje que une el Teatro Principal con el Mercado Central de Abastos, acondicionando lugares estanciales en un eje de unos 18 metros de ancho.

Tal y como establece el PMUS, los beneficios esperados con esta medida son:

- Reducción en las emisiones de sustancias contaminantes y de ruido derivadas del transporte.
- Humanización del espacio público, con lo que se consigue mejorar los indicadores que miden la calidad en la salud, la convivencia, la cohesión social y el uso universal del espacio público.

Por lo que respecta a la propuesta de actuación sobre la Avenida Maisonnave, el Plan plantea mantener una plataforma reservada al transporte público, destinando el resto del espacio de la calle al tránsito peatonal.

Por su parte, la línea de actuación destinada al fomento del uso de la bicicleta propone la extensión de la red de vías ciclistas, e incluye a la Avda. Maisonnave dentro de los cerca de 50 km de vías ciclistas de nueva creación.



2.2. El Plan de Acción Comercial de Alicante: PAC Lucentum 2006.

El Plan de Acción Comercial de Alicante, de 2006, vino a actualizar los datos y propuestas del PAC Lucentum de 1998, analizando la evolución del comercio local durante un período en el que hubo sustanciales cambios para el sector.

En el ámbito del urbanismo comercial, el PAC analizó los espacios comerciales de la ciudad, identificando nuevas líneas de actuación en urbanismo comercial y de mejora de los espacios urbanos públicos, proponiendo, a su vez, actuaciones de mejora en los principales ejes y entornos comerciales.

En concreto, se analizaron un total de 109 ejes comerciales, clasificados según su importancia comercial y/o urbana. Ello permitió diseñar un conjunto de acciones de mejora a medio plazo.

Se definieron dos zonas de actuación integrada, una en la zona del Ensanche/Maisonnave y otra en la zona de Teatro/Plaza Nueva.

La zona comercial Ensanche/Maisonnave se caracteriza por la gran concentración comercial de alberga, lo que choca con la monotonía de su configuración espacial, así como la pobreza de su imagen urbana, habida cuenta de su peso comercial y económico en la ciudad.

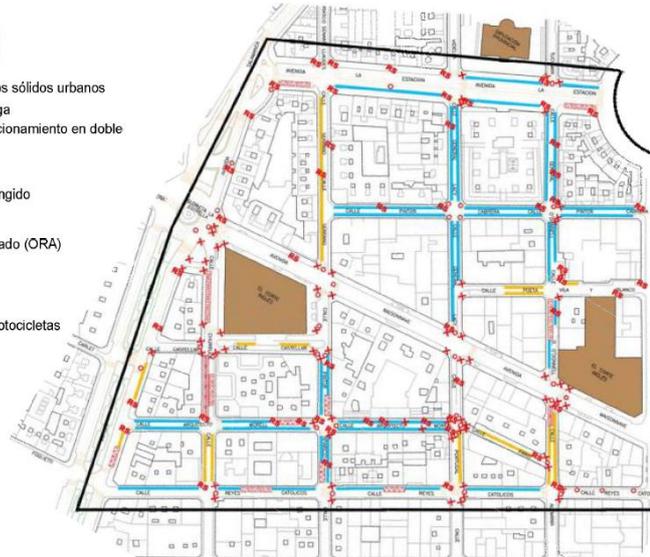
Plan de Acción Comercial de Alicante (Revisión 2005-06)
Programa de actuaciones en Urbanismo Comercial



Ámbito de actuación:	ZAC-ENSANCHE/MAISONNAVE	Código:		Zona:	Ensanche-Diputación
----------------------	--------------------------------	---------	--	-------	----------------------------

Análisis urbano

- RS** Contenedor de residuos sólidos urbanos
- Zona de carga/descarga
- Punto conflictivo (estacionamiento en doble fila, etc.)
- Terraza
- Barrera urbanística
- Estacionamiento restringido
- Estacionamiento libre
- Estacionamiento regulado (ORA)
- Calle peatonal
- Parada de taxi
- Estacionamiento de motocicletas



Calles dirección este-oeste:

- Avenida de la estación.
- Reyes católicos.
- Avenida Maisonnave.
- Pintor Cabrera.
- Poeta Vila y Blanco
- Castellar.
- Arquitecto Morell.
- Paris.

Calles dirección norte-sur:

- Avenida Óscar Esplá.
- Avenida Federico Soto.
- Serrano.
- General Lacy.
- General O'Donnell.
- Churruca.
- Pintor Aparicio.
- Portugal.
- Alemania.

Área ámbito (m ²):	184.190	Ancho medio (m.):	12,5	Nº comercios:	312	Sup. venta (m ²):	87.960
--------------------------------	----------------	-------------------	-------------	---------------	------------	-------------------------------	---------------

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



Los objetivos de esta actuación integral eran:

Mejorar el paisaje urbano de la zona comercial más importante de la ciudad, creando espacios atractivos para el ciudadano y el visitante.

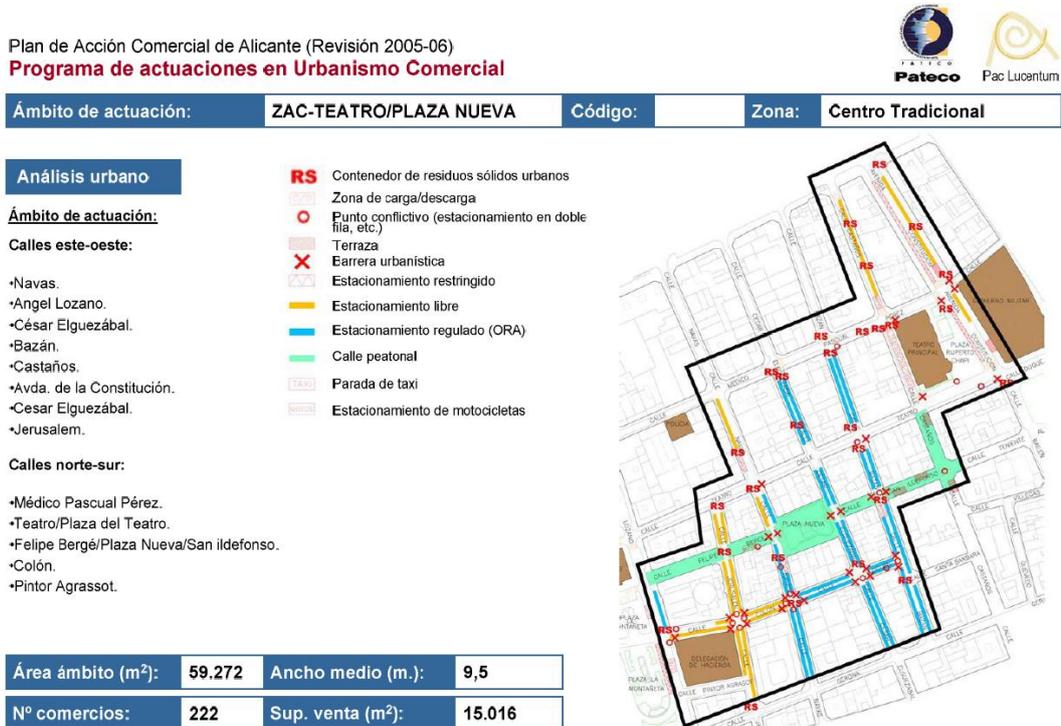
Aumentar la permeabilidad de la zona, articulando itinerarios que favorezcan la circulación peatonal con áreas comerciales (Avda. de la Estación) y urbanas próximas.

Resolver la fractura urbana que se produce a partir de la calle Reyes Católicos, con respecto a la zona comercial “Ensanche-Autobuses”.

Articular de forma adecuada el conjunto de calles confluyentes en la Avenida Maisonnave, haciendo extensible su función como locomotora comercial.

Para ello, el PAC proponía actuaciones de microurbanismo comercial, tales como la reurbanización y homogeneización de pavimentos, alumbrado público y mobiliario urbano, señalización urbana y comercial, etc.

La otra zona de actuación integrada que contemplaba el Plan era la del entorno del Teatro/Plaza Nueva. Con el objetivo de mejorar la calidad ambiental del centro tradicional, convirtiéndolo en lugar de paseo, se pretendía favorecer la circulación peatonal creando un espacio continuo que vertebrase las dos zonas comerciales centrales de mayor peso en el municipio, es decir, Maisonnave y Gerona-Teatro-Castaños, favoreciendo la permeabilidad peatonal en sentido Norte-Sur, desde el eje Alfonso X el Sabio y Explanada de España.





3

La peatonalización de nuestras ciudades.
Tendencias, criterios y efectos.



3.1. Tendencias.

La ley estatal del suelo¹, entre sus principios generales, establece que las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo deben fundamentarse en el principio de desarrollo sostenible y justificar sus decisiones en esta materia conforme a criterios de interés general, armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente.

Para los contextos urbanos, ámbitos de competencia municipal, la ley enumera una serie de principios básicos, algunos de los cuales son de incidencia directa sobre las cuestiones de diseño urbano, promoción económica, criterios de movilidad, etc.

Los poderes públicos:

- Favorecerán y fomentarán la dinamización económica y social.
- Mejorarán la calidad y la funcionalidad de los espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos y fomentarán unos servicios generales más eficientes económica y ambientalmente.
- Favorecerán, con las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios que sean precisos, la localización de actividades económicas generadoras de empleo estable.
- Garantizarán el acceso universal de los ciudadanos en el espacio público urbano.
- Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta.
- Favorecerán la diversidad de usos en el tejido urbano, garantizando la proximidad a los servicios, dotaciones y equipamientos, y con ello, la cohesión e integración social.
- Valorarán la perspectiva turística, permitiendo un uso turístico responsable.

La Ley, con estos principios, apoya y legitima las políticas públicas de apoyo y fomento del modelo de ciudad compacta, mediterránea, en la que los usos del suelo y las distintas funciones urbanas conviven en un mismo contexto urbano, permitiendo la mezcla de usos, minimizando los desplazamientos motorizados,

¹ Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.



asegurando el acceso a los servicios básicos, puestos de trabajo, ocio y esparcimiento.

Esto está en sintonía con la creciente preocupación por los retos que plantea la gestión responsable y sostenible del espacio urbano. Prueba de ello es la alerta lanzada desde Naciones Unidas, a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible (Habitat III) sobre la disminución de la dotación del espacio público de nuestras ciudades en los últimos 20 años, tras su incremento continuado durante el pasado siglo.

La privatización progresiva del espacio público ha conducido a situar la media en las ciudades europeas en un 25%, cantidad muy inferior a la óptima estimada, que se sitúa en un 40%.

De ese espacio público, que ya de por sí es escaso, si se hace un análisis pormenorizado, puede desprenderse que para el caso del casco urbano de una ciudad europea tipo, más de la mitad del espacio público se destina a la circulación y aparcamiento de vehículos.

Muchas ciudades, conscientes de este desequilibrio, están tomando la iniciativa de revertir esta situación, rediseñando su espacio público disponible para reasignar las distintas funciones urbanas y reducir la presencia e impacto del tráfico rodado y los vehículos estacionados de la escena urbana.

Grandes capitales europeas, como París, Londres, etc., cuentan ya con planes a corto y medio plazo para transformar sus grandes plazas y bulevares en espacios más amables para los peatones, residentes y turistas.

El espacio público es un elemento catalizador de encuentros, ideas y prosperidad dentro del ecosistema urbano, de ahí que la calidad del espacio público urbano sea uno de los principales indicadores del buen funcionamiento de cualquier ciudad que aspire a atraer residentes, talento, creatividad, inversiones, etc.

Si a todo lo anterior unimos el hecho de que uno de los principales problemas de nuestras ciudades es la contaminación del aire que respiramos, cuyo origen está en los vehículos que circulan por nuestras calles, cobra todavía mayor sentido la necesidad de trabajar, en todas las escalas, y en diferentes ámbitos, para readaptar nuestras pautas de movilidad y el espacio público de nuestras ciudades.

Erradicar la presencia masiva de coches requiere redistribuir la pirámide invertida de la movilidad y supone, además, la necesidad (y la oportunidad) de rediseñar el espacio urbano, acondicionarlo bajo esta nueva dimensión: dinámico, único, radiante, posibilitador de encuentros, de ideas...

Aspectos tales como los nuevos patrones demográficos (envejecimiento de la población y disminución de tamaño de las familias) están cambiando la forma de interactuar en nuestras ciudades. Existe una creciente necesidad de socialización, para evitar el aislamiento y la exclusión. Un espacio público de calidad permite y



anima los encuentros espontáneos y las actividades informales entre miembros de la comunidad.

Frente al gran auge y desarrollo de la movilidad motorizada experimentado especialmente desde la segunda mitad del siglo XX, en la actualidad ser propietario de un coche se percibe como caro, y la conducción por la ciudad como algo ineficiente y estresante.

Además, para las nuevas generaciones, la posesión de un coche ya no es un símbolo de estatus, como lo fue en su momento. Ahora los dispositivos móviles son el centro del estilo de vida digital y la generación “millennial” no quiere un coche en propiedad y prefieren caminar, montar en bicicleta o desplazarse en transporte público (impulsados por objetivos de salud y de sostenibilidad) y así también poder destinar su presupuesto a adquirir tecnología.

La movilidad activa está en aumento también como herramienta para evitar la inactividad y el sedentarismo, lo que reduce el riesgo de enfermedades y el estrés asociado al dinamismo de la vida en las ciudades.

Buena parte de las medidas, en el campo de la gestión de la movilidad pasan por reorganizar el tráfico y la red circulatoria, la mejora de la calidad del transporte colectivo o la creación de aparcamientos disuasorios para visitantes y residentes. Con ello se libera espacio público y esto permite reconsiderar y poner en valor el rol del peatón en el sistema de movilidad urbana. Y, una vez recuperado el espacio para el peatón, este debe ser rediseñado, readaptado para el uso intensivo que de él harán los viandantes y ciclistas.

3.2. Criterios.

Peatonalizar se ha convertido en un recurso habitual dentro de las políticas de revitalización y modernización urbana, sobretodo en centros históricos y consolidados, donde los efectos negativos de la movilidad rodada se ven siempre amplificados al invadir un espacio frágil, simbólico y representativo de la ciudad.

Los centros de nuestras ciudades siguen siendo centros de atracción (administrativos, institucionales, turísticos, etc.) y ello se ha de compatibilizar con la existencia de un viario y una estructura urbana concebidas para el peatón o, al menos, sin pensar en los posibles efectos negativos derivados de la movilidad.

“La peatonalización conduce a la definición de un modelo de movilidad sostenible que respetando los derechos ya consolidados, optimice el uso de las vías públicas priorizando y promocionando el modo de transporte que permita la mayor calidad y eficacia para favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas”.
(García y Serón)

Con este propósito se han llevado a cabo multitud de operaciones de peatonalización en nuestras ciudades, contando con defensores y retractares,



cuyas opiniones se fundamentan en los efectos positivos y negativos derivados de las intervenciones.

Efectos positivos:

- Disminución de los impactos generados por el tráfico: ruido, contaminación, siniestralidad, etc.
- Refuerzo de ciertas actividades comerciales y turísticas.
- Revitalización de los entornos urbanos y su recuperación para los peatones como elementos clave de la identidad urbana.

Efectos negativos:

- Cambios en los usos del suelo y pérdida de espontaneidad y autenticidad. El resultado son lugares de tránsito ligados a lo comercial, visual, estético y estándar, frente a los lugares de estancia, de uso gratuito y espontáneo, propios de la ciudad tradicional.
- Expulsión de usos residenciales: “terciarización”.
- Modificación y especialización de las tipologías comerciales: “franquiciamiento”.
- Desplazamiento de los conflictos derivados del tráfico hacia los bordes del área peatonalizada.

Con el fin de minimizar los efectos negativos de las peatonalizaciones e incidir más si cabe en los positivos, debe entenderse la peatonalización como un proceso que va más allá de segregar los usos y restringir el paso del vehículo privado por el interior de una zona acotada.

La terciarización no es consecuencia de la peatonalización, pero una mala planificación puede contribuir a la pérdida de población residente y a la relocalización de actividades económicas.

Las políticas en materia de gestión de la movilidad tienden a reducir la presencia de vehículos privados, pero las restricciones indiscriminadas pueden poner en peligro la supervivencia de la actividad económica e incluso de la población residente.

En muchas ocasiones, los problemas generados por este tipo de intervenciones se deben a que, como apunta García García, “*se confunde el propósito con la herramienta*”, es decir, se confunde “peatonalidad” (walkability, en inglés) con peatonalización (pedestrianization).

La “peatonalidad” es la capacidad de un determinado entorno urbano para facilitar y fomentar la caminata, brindando a los peatones comodidad y seguridad,



conectando a las personas con variedad de destinos dentro de un tiempo y esfuerzo razonable, y ofreciendo condiciones de interés visual a través de la red.

Tal y como han defendido numerosos autores en sus textos científicos y divulgativos sobre la materia, caminar es el modo de transporte que mantiene una relación más directa e intensa entre el habitante urbano y la ciudad a través de los sentidos, a la vez que le permite interactuar con otros peatones, participar de la actividad comercial y cultural en las calles, o apreciar el entorno natural y arquitectónico. En definitiva, el peatón, dada su relación con el medio urbano, puede apreciar las características singulares de las rutas por las que se desplaza, haciendo que cada una tenga identidad propia.

Por su parte, la peatonalización es un proceso de intervención urbanística, mediante la cual los espacios habitualmente ocupados por el tránsito de vehículos son habilitados para el acceso preferente de peatones.²

Y, la “peatonalidad” antes comentada, no consiste en poner en marcha un continuo proceso de creación de calles peatonales, sino la ejecución de todo un conjunto de acciones programadas y planificadas, que pongan de manifiesto la correcta interpretación del papel de los peatones en la movilidad urbana.

Sin embargo, en muchos casos se ha impuesto la peatonalización como un objetivo en sí mismo, como si se tratara de una cuestión de moda o tendencia. Se ha banalizado, como símbolo de una nueva modernidad urbana: toda zona que quiera ser impulsada, por su centralidad o especialización funcional, requiere de zonas peatonales.

Lejos de ello, la peatonalización es una parte más de una política global que se ha de apoyar necesariamente en una batería de acciones conjuntas, fruto de una planificación, y entre las que se encuentran:

- Creación de una red de “aparcamientos de borde” en la periferia de los cascos históricos, cercanos o bien comunicados con los principales centros de actividad, vinculados igualmente a las rutas turísticas.
- Eliminación progresiva del estacionamiento en superficie, unida a un control riguroso del aparcamiento ilegal. Ello permite crear áreas estanciales y poner en valor los entornos patrimoniales y turísticos.
- Implantación moderada de plazas de aparcamiento de alta rotación.
- Creación de sendas peatonales de forma integrada y conectada, entre los aparcamientos de borde y los distintos centros de actividad y atracción turística, asegurando unas condiciones de accesibilidad adecuadas. Las sendas peatonales, además, rompen la continuidad del viario rodado,

² Según la RAE, peatonalizar es hacer peatonal (es decir, de uso exclusivo para peatones) una calle o una parte de la ciudad impidiendo el tráfico de vehículos por ella.



evitando así el tráfico de paso, que atraviesa los cascos históricos como mero atajo, saturando unas vías con capacidad escasa.

- Incentivación del uso de transportes públicos y verdes: intermodalidad.
- Restricción de acceso a determinadas zonas: peaje urbano.
- Diseño urbano vinculado a la movilidad.
- Integración de nuevas técnicas de gestión de la movilidad desde la sostenibilidad.

3.3. Efectos.

Los beneficios que se obtienen de este tipo de iniciativas son numerosos, no solo en el ámbito medioambiental. Se generan espacios y entornos más saludables, pero también más prósperos y ricos:

- Beneficios sociales: salud pública y bienestar, seguridad, cohesión social e igualdad, sentimiento de pertenencia a la comunidad, “hacer ciudad”.
- Beneficios económicos: mejora de la economía local, aumento del atractivo de la ciudad y fomento de la inversión privada para la regeneración urbana.
- Beneficios ambientales: mejora del ecosistema urbano, de la habitabilidad y de la eficiencia del transporte.
- Beneficios políticos: refuerzo del liderazgo, mejora de la gestión urbana, el desarrollo sostenible y la planificación estratégica.

A pesar de las múltiples iniciativas de mejora de las condiciones peatonales en ciudades de todo el mundo, apenas existen estudios rigurosos sobre los efectos que tales cambios han tenido sobre la economía local y sobre el tejido comercial de las calles y ámbitos urbanos directamente afectados.

Muchos estudios se caracterizan por el uso excesivo de fuentes cualitativas, o por la falta de exhaustividad. En otros casos se cuentan con datos actuales pero se desconocen con exactitud las condiciones de partida, anteriores a la intervención.

Por este motivo, muchas administraciones públicas han decidido recientemente desarrollar metodologías de análisis de impactos, documentadas y replicables, siendo esta cuestión objeto también de investigaciones científicas en los campos de la geografía y la economía.

Con carácter general, estos estudios muestran patrones comunes en la forma como acceden los clientes del comercio local hasta las distintas calles o zonas comerciales. La mayoría llegan a pie, en bicicleta o en transporte público, y no en coche o en taxi. Además, se ha cuantificado que quienes llegan a pie o en bicicleta,



generalmente visitan la zona más a menudo, y gastan más en el comercio local, hasta un 65% más que los conductores.

El análisis cuantitativo del impacto del diseño urbano sobre la actividad comercial minorista es complejo, pues es difícil aislar la influencia de los múltiples factores que contribuyen al éxito comercial, tanto de un establecimiento como de toda un área comercial en su conjunto.

A pesar de estas dificultades, los estudios cuantitativos muestran que las mejoras en la movilidad peatonal o en el paisaje urbano suponen un aumento del número de visitantes y compradores, aumentos de las ventas en los comercios y un incremento del valor de la propiedad de los inmuebles de la zona. Estos cambios se experimentan desde los primeros meses a un año de la puesta en marcha, aunque en otros casos han requerido periodos mayores.

Los distintos estudios realizados cuantifican aumentos en las ventas del comercio minorista de entre el 20% y el 40%, llegando en algunos casos a valores muy superiores, de hasta un 170%.³

También se ha cuantificado que las inversiones en mejoras peatonales, generan más puestos de trabajo que las inversiones realizadas sobre la red viaria rodada.

Las inversiones públicas en mejora urbana atraen inversiones privadas muy superiores. Además, suponen incrementos del valor de la propiedad, tanto de los locales como de las viviendas de la zona, y hacen disminuir el número de locales vacíos, aumentando el atractivo comercial de la zona.

³ Datos extraídos del estudio "Cities Alive. Towards a walking world." realizado en 2016 por ARUP.



4

Caracterización del entorno urbano.



4.1. Análisis de las calles objeto de estudio.

4.1.1. Avenida Constitución.

Con una longitud de 170 metros, la Avenida Constitución discurre, en dirección hacia el mar, entre la Avenida Alfonso X El Sabio y la Plaza Ruperto Chapí, junto al Teatro Principal.

Cuenta con amplias aceras, de entre 4 y 4,40 metros de anchura, una calzada formada por un solo carril de circulación rodada y aparcamiento a ambos lados de la misma. La anchura total de la calle se sitúa por encima de los 18 metros.



Respecto al aparcamiento, combina en sus diversos tramos, aparcamiento para motos, aparcamiento de rotación (Zona Naranja), plazas reservadas para uso del Hotel Eurostars Lucentum, plazas para carga y descarga, reservadas para minusválidos, para uso de la Concejalía de Acción Social, y para uso reservado a los distintos Consulados que se ubican en la Avenida. Además, todo el borde de la calzada junto a la fachada lateral del Teatro Principal está reservado para parada de los distintos autobuses urbanos que pasan por la Avenida (líneas 5, 8, 10, 13 y 39).



Los distintos tipos de plazas de distribuyen de la siguiente forma:

Tabla 1- Número y tipo de plazas de aparcamiento en Avda. Constitución.

Tipo de plazas	Número de plazas
Motos (libre)	40
Turismos (zona naranja)	9
Reservada Ayuntamiento	4
Reservada Consulados	5
Reservada Hotel	2
Reservada minusválidos	4
Reservada carga y descarga	4
Andén parada bus urbano	1

Fuente: Elaboración propia. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel, asegurando la accesibilidad en los cruces mediante el rebaje de las aceras hasta la cota de la calzada. Mientras que la calzada es de firme asfáltico, las aceras se materializan mediante baldosas de terrazo de color crema en la banda principal de las aceras y rojizo en la banda del extremo exterior, para distinguir la zona en la que se aloja el arbolado, el alumbrado y el mobiliario urbano, elementos que pueden suponer un obstáculo a los peatones con visión reducida o invidentes.

La avenida dispone de arbolado de hoja perenne y gran porte, dispuesto de forma pareada a ambos lados de la calzada, sobre las aceras. Sus alcorques están formados por piezas de piedra que delimitan la zona de plantación, y que carecen de protección superior que impida el tropiezo a personas invidentes o con movilidad reducida.

El alumbrado se resuelve mediante farolas de estilo clásico dotadas de dos brazos laterales y un total de tres luminarias. Están instaladas al tresbolillo, y como le ocurre a muchos otros modelos clasicistas, el globo de vidrio no tiene propiedades reflectoras o direccionales, de tal forma que no impiden la dispersión superior de la luz.

En la avenida hay un vado para acceso a un aparcamiento privado, en el número 6 de la calle.



4.1.2. Calle Bailén.

La calle Bailén se desarrolla como continuación de la Avenida de la Constitución, desde la intersección con la Plaza Ruperto Chapí y hasta la Plaza Portal de Elche. A lo largo de sus 220 metros de longitud, la calle cuenta con aceras estrechas, de entre 1,20 y 1,80 metros, según los tramos. La calzada cuenta con un solo carril y, mientras que en uno de los lados está prohibido aparcar, en el otro lado de la calzada se combinan zonas de aparcamiento para motos, con zonas de carga y descarga o de estacionamiento en rotación solo autorizado a residentes.



La oferta de estacionamiento existente en la calle se distribuye de la siguiente manera:

Tipo de plazas	Número de plazas
Motos (libre)	47
Turismos (zona naranja)	11
Turismos (libre)	1
Reservada Hotel	1
Reservada minusválidos	1
Reservada carga y descarga	3

Fuente: Elaboración propia. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

Al igual que el tramo anterior de la vía, la calle Bailén forma parte del recorrido de varias líneas de autobuses urbanos, que pasan por esta y por la calle Bilbao en dirección a la Explanada de España. En concreto, se trata de las líneas 5, 8, 10, 13, 22 y 39.

La calzada y las aceras se encuentran a distinto nivel, contando, además, con una alineación de bolardos sobre la acera del lado de la calzada donde no está



permitido el estacionamiento, para impedir que los vehículos aparquen sobre la acera, lo que impediría el paso a los peatones.

Desde el punto de la vista de la accesibilidad, si bien se han achaflanado las aceras en las esquinas e intersecciones, bajando a la cota de la calzada mediante una pequeña pendiente, la reducida anchura de algunos tramos de la calle puede dificultar su transitabilidad en silla de ruedas, o portando un carrito de bebé o mercancías.

Al igual que en la Avda. Constitución, la calzada se materializa mediante un firme asfáltico, mientras que en las aceras se combinan tramos con distintos tipos de pavimentos, desde baldosas hidráulicas en cemento gris a baldosas de terrazo coloreado.

La ajustada anchura de las aceras impide que la calle disponga de arbolado así como de otros elementos de mobiliario urbano. Por esa misma razón el alumbrado público se realiza mediante apliques murales, de estilo historicista, dispuestos al tresbolillo en las fachadas de las edificaciones.

La calle Bailén cuenta con un acceso de aparcamiento, en el número 16 de la calle.



4.1.3. Avenida Maisonnave.

Con una longitud de unos 425 metros, la Avenida Maisonnave discurre en dirección este-oeste, entre la Avenida de Óscar Esplá y la Avenida de Federico Soto. Su anchura es de más de 23 metros, contando con amplias aceras de entre 5 y 8 metros de anchura, según tramos, y una calzada con 3 carriles de circulación rodada en unos tramos, y 4 en otros.

El tráfico no se divide por igual en ambos sentidos, sino que cuenta con dos o tres carriles en sentido a la Avda. Óscar Esplá y solo un carril en sentido contrario, reservado exclusivamente para el autobús urbano, dando servicio a las líneas 3, 5, 12, 21, 22, 23 y 24.



Cuenta con la particularidad de que alberga un aparcamiento subterráneo a lo largo de todo el trazado de la vía, con los accesos peatonales (escaleras y ascensores) ubicados en la propia avenida y los accesos redados en distintas calles de los alrededores (Calle Portugal, Calle Poeta Vila y Blanco y Calle Castelar). El aparcamiento cuenta con un total de 723 plazas.

La presencia del aparcamiento impone sobre la vía pública una serie de limitaciones y condicionantes. Por un lado, la presencia de los accesos peatonales al aparcamiento, cuya posición es inamovible, condiciona el diseño de la calle, como también ocurre con los elementos de ventilación del aparcamiento, que tienen un fuerte impacto sobre la vía pública. Por otro lado, los elementos de vegetación y arbolado de la avenida han de ir sobre maceteros, pues no es posible la instalación de alcorque ni la plantación directa en el suelo, al tratarse del techo del aparcamiento. El arbolado dispuesto en maceteros tiene una altura y porte limitados, tanto por el volumen de tierra contenido en el macetero como el peso de todo ello, lo que no permite grandes desarrollos.



A lo largo de la avenida el aparcamiento no está permitido, realizándose solo el estacionamiento de los autobuses en las distintas paradas a lo largo de la calle. Además, hay 7 accesos a aparcamientos privados en el interior de parcelas, en los números 13, 21, 29, 41, 34, 42 y 46.

El estado de conservación de las aceras y del firme de la calzada es bueno, presentando únicamente el desgaste y suciedad propio del uso intenso. El firme de la calzada es de asfalto, y las aceras cuentan con pavimento de losas de hormigón, con distintos despieces y color formando franjas, distinguiendo los extremos de la acera de la zona central de la misma.

Las aceras cuentan con maceteros en los que hay plantados grandes ficus microcarpa, que poseen un considerable porte y volumen a pesar de estar plantados en maceteros en superficie.

La urbanización de la avenida se completa con asientos, papeleras y contenedores de residuos sólidos urbanos, tótems de información cultural y cabinas telefónicas.

Por lo que respecta al alumbrado, la avenida dispone de báculos a gran altura para iluminar la calzada y farolas de una altura inferior para el alumbrado de las aceras. En ambos casos se trata de dispositivos de estilo moderno y cuidado diseño, con lo que parecen garantizar la eficiencia energética de los equipos.

Para mejorar la seguridad de los viandantes, evitar accidentes y garantizar la fluidez del tráfico de transporte público, la acera junto al carril bus dispone de unas barreras metálicas que impiden, por una parte, que los peatones crucen la calzada fuera de los pasos habilitados y, por otro lado, que los vehículos aparquen en ese lado de la calle, ya que impedirían el paso de los autobuses al contar con un solo carril en ese sentido de circulación.

Desde el punto de vista comercial, esta avenida es el principal eje comercial de la ciudad de Alicante, contando con dos centros de El Corte Inglés, así como un gran número de establecimientos comerciales franquiciados y cadenas sucursalistas de equipamiento personal. En total, además de los dos grandes almacenes, en la calle se ubican 39 locales comerciales, 7 destinados a servicios financieros y otros, así como dos locales de hostelería. Cabe destacar que en la avenida no hay ningún local vacío, sin actividad.

Según los datos recogidos por el PAC Lucentum de 2006, en aquel entonces el número total de locales comerciales de la avenida eran 31, que aglutinaban una superficie de venta de 28.809 m², sin contar los dos grandes almacenes.



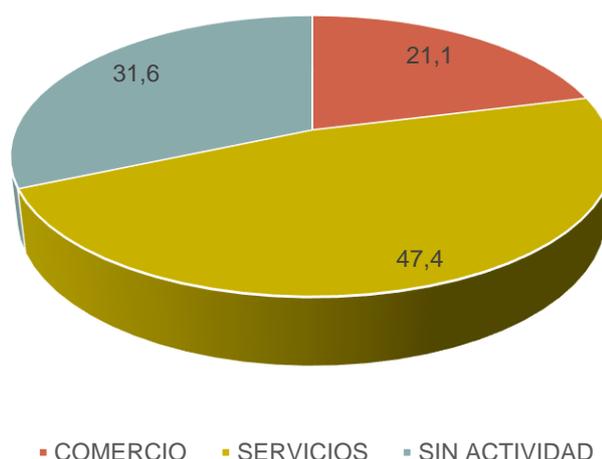
4.2. Caracterización de la oferta comercial y de servicios en el ámbito de estudio.

4.2.1 La oferta comercial y de servicios de los ejes Constitución y Bailén y su entorno próximo.

En los ejes Constitución y Bailén se han censado 38 locales de negocio, de los que prácticamente la mitad alberga alguna actividad de servicios mientras que la actividad comercial minorista ocupa uno de cada cinco locales censados (21%).

Casi un tercio de los locales comerciales de estos dos ejes permanece sin actividad, por lo que los locales están disponibles⁴.

Gráfico 1. Estructura de actividad por grandes grupos: ejes Constitución-Bailén.



Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

	Nº	%
Bienes de consumo diario	4	10,5
Edificios públicos	1	2,6
Equipamiento personal	1	2,6
Otros productos diversos	2	5,3
Otros servicios diversos	1	2,6
Productos de tecnología	1	2,6
Servicios personales	5	13,2
Servicios restauración, hostelería	11	28,9
Sin actividad	12	31,6
TOTAL	38	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

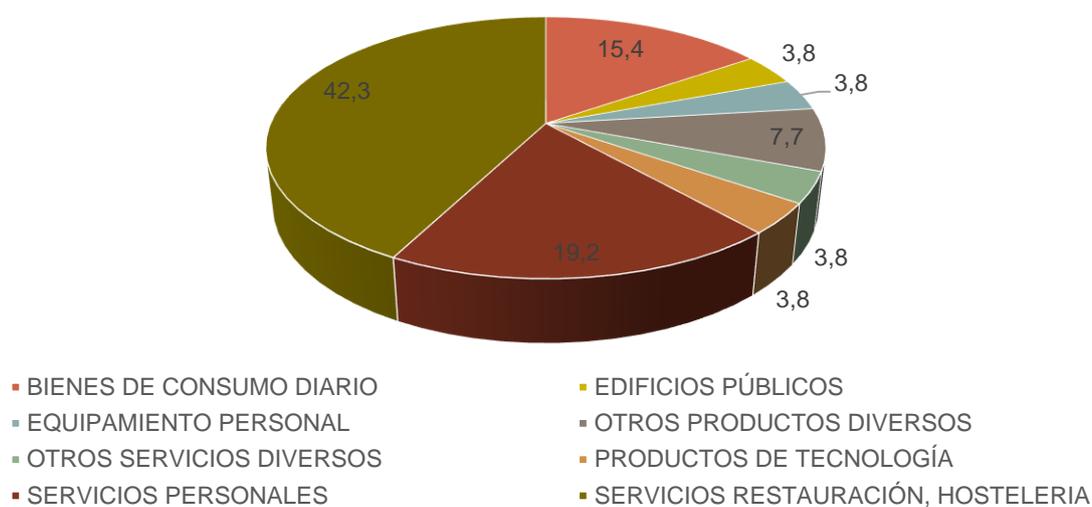
⁴ Censo de locales elaborado por Pateco. Diciembre 2016.



Obviando los locales sin actividad, el censo de locales activos se ciñe a 26 negocios, de los cuales el 31% cuenta con una actividad comercial minorista.

Entre los servicios, destacan las actividades de restauración/hostelería, que concentran el 42,3% de los locales activos. Les siguen las actividades de servicios personales, con una representación del 19,2% de los negocios y los que se dedican a la venta de bienes de consumo diario, con un 15,4%. Entre estos últimos destacan las panaderías con servicio de cafetería y las tiendas de conveniencia.

Gráfico 2. Estructura económica de locales activos: ejes Constitución-Bailén.

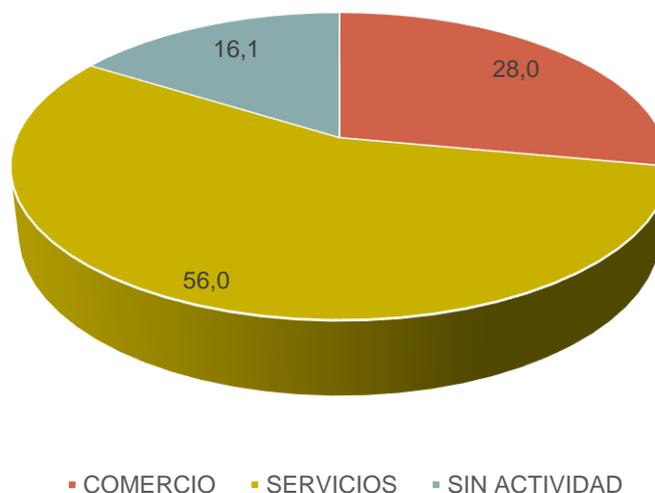


Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

Con el fin de caracterizar algo más la zona en la que se ubican estos ejes comerciales, podemos ampliar el análisis al entorno próximo de los ejes Constitución-Bailén, es decir, al espacio urbano delimitado por las calles Rambla-Constitución-Bailén-Castaños y transversales hasta la altura de Plaza Gabriel Miró. En este ámbito se concentran 193 locales de actividad económica.

Destaca la concentración de servicios, que ocupan más de la mitad de los locales (56%). La actividad comercial ocupa únicamente el 28% de total de locales. El porcentaje de locales disponibles asciende al 16%.

Gráfico 3. Estructura de actividad por grandes grupos: entorno Constitución-Bailén.



Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

Tabla 2 - Número y estructura económica locales entorno Constitución-Bailén	Nº	%
Bienes de consumo diario	17	8,8
Edificios públicos	2	1,0
Equipamiento personal	18	9,3
Otros productos diversos	14	7,3
Otros servicios diversos	9	4,7
Productos de tecnología	5	2,6
Servicios personales	25	13,0
Servicios restauración, hostelería	72	37,3
Sin actividad	31	16,1
TOTAL	193	100

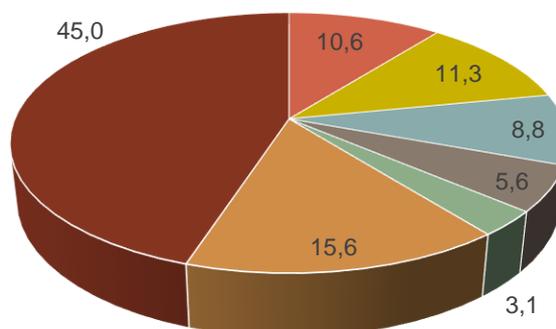
Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

Considerando únicamente los locales activos, existe un predominio claro de locales de restauración/hostelería en esta zona, que representan el 45% del censo, seguido de negocios de servicios diversos, con una representación del 15,6%.

En conjunto, las actividades de servicios ocupan el 66% de los locales, frente al 34% de locales destinados al comercio minorista.



Gráfico 4. Estructura económica de locales activos: entorno Constitución-Bailén.



- BIENES DE CONSUMO DIARIO
- EQUIPAMIENTO PERSONAL
- OTROS PRODUCTOS DIVERSOS
- OTROS SERVICIOS DIVERSOS
- PRODUCTOS DE TECNOLOGÍA
- SERVICIOS PERSONALES
- SERVICIOS RESTAURACIÓN, HOSTELERÍA

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

4.2.2 Evolución de la oferta comercial y de servicios de los ejes Constitución y Bailén y su entorno próximo.

El ámbito próximo a los ejes Constitución-Bailén ⁵ ha experimentado notables cambios en la última década en relación con su especialización económica.

Concretamente, durante la década 2006-2016 el comercio minorista del entorno Constitución-Bailén se ha reducido a menos de la mitad, pasando de 91 comercios minoristas en 2006 a tan solo 38 comercios en el año 2016.

Tabla 3. Evolución N° comercios minoristas. Entorno Constitución-Bailén. Diciembre 2016

Grupos de actividad	Año 2016	Año 2005	Variación 2005-2016	
			Número	%
Bienes diarios	20	19	1	5
Equipamiento personal	20	43	-23	-53
Equipamiento del hogar	2	8	-6	-75
Otros productos	19	47	-28	-60
TOTAL COMERCIOS MINORISTAS	38	91	-53	-58

Fuente: Elaboración propia a partir de censo de establecimientos comerciales. 2006-2016.

⁵ El ámbito delimitado por los ejes Rambla-Constitución-Bailén-Castaños y transversales hasta la altura de Plaza Gabriel Miró.



Algunas actividades comerciales como las de bienes ocasionales (ópticas y joyerías) son las que más han sufrido este descenso en la zona.

Paralelamente, la actividad de restauración y hostelería ha crecido significativamente en la zona como consecuencia de los cambios de usos de impulsados por el fenómeno social denominado como “tardeo”. La generalización de esta tendencia de los consumidores ha supuesto la ampliación de los horarios de ocio nocturno hacia las franjas horarias de mediodía y de la tarde, con un aumento del consumo en restauración, especialmente en la modalidad de “tapas-bebidas”, que ha favorecido la aparición de nuevos formatos de negocios ligados a esta demanda. En el transcurso del periodo 2013-2015⁶ la oferta de restauración/ hostelería ha crecido casi un 17% en esta zona.

Esta situación ha representado la expansión de la zona de ocio tradicional de Alicante, que se limitaba al Casco Antiguo (“Barrio”), donde se sitúan la mayor parte de los disco-pubs de copas, hacia la zona del entorno Castaños-Rambla.

Paralelamente, y como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley Antitabaco de España en 2011⁷ que prohibió fumar en cualquier lugar de uso colectivo, entre los que se encontraban los bares/restaurantes/pubs/cafeeterías, etc., la expansión de bares y restaurantes ha ido ligada a la expansión de terrazas y veladores.

Tabla 4 – Ocupación de la vía pública por terrazas en el entorno de las Avdas. Constitución y Bailén*	Nº terrazas	Nº mesas aprox.
Avda. Constitución	8	38
Plaza Ruperto Chapí	1	25
Bailén	0	0
Pza. Portal de Elche	5	40
Rambla Méndez Núñez	8	55
San Francisco	14	92
Plaza Correos	6	44
Castaños	15	144
Teniente Álvarez Soto (ahora denominada José Colomer Pellicer)	3	30
San Ildefonso	9	70
Felipe Bergé (ahora denominada Periodista Pirula Arderius)	3	37
Plaza Nueva	5	37
TOTAL	77	612

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

*Nota: Datos aproximados, relativos al número de terrazas y mesas colocadas en el momento de la realización del censo, en diciembre de 2016.

⁶ Estudio: Zona de Gran Afluencia Turística de Alicante. 2015. Ayuntamiento de Alicante.

⁷ Ley 42/2010, de 30 de diciembre de 2010, que modificaba la anterior de 2006.



El resultado de este conjunto de cambios ha sido la especialización de la zona objeto de estudio en actividades de ocio frente a la actividad comercial, que ha ido perdiendo importancia progresivamente. Además, este incremento de locales de restauración y ocio ha ido asociado al incremento de la ocupación del espacio urbano por terrazas y veladores.

La actividad comercial se mantiene en esta zona es una oferta complementaria a la de ocio de la zona, dirigida a un consumidor en tránsito: tiendas de conveniencia, panaderías con servicio de mesas, etc.

Por lo que respecta a la oferta de otros productos, prácticamente los locales comerciales censados están relacionados con la especialización en eventos y/o ceremonia de los ejes próximos como Gerona y adyacentes (se mantienen en estos ejes una floristería, un establecimiento de fotografía o algún establecimiento de moda) y otros son comercios sin predominio que venden *souvenirs* y artículos de regalo, más dirigidos a turistas o a consumidores de paso, dado que la zona forma parte de la zona de recorrido preferente de los turistas que visitan Alicante.

En esta zona confluyen distintos perfiles de usuario. Destacan, por un lado, los turistas y los visitantes que acuden motivados por la oferta de restauración y ocio y, por otro, los que acuden por compras atraídos por el Mercado Central (especialmente en el tramo alto de la Avda. Constitución) o por la oferta especializada en ceremonia que se concentra en el entorno próximo de Gerona y adyacentes. Por último, es una zona que concentra servicios administrativos que ejercen también de polo de atracción de visitantes de otras zonas de la ciudad.

4.2.3 La oferta comercial y de servicios del eje Maisonnave.

Maisonnave es el principal eje comercial de la ciudad, la denominada “milla de oro de Alicante”, con presencia además de grandes equipamientos comerciales y de establecimientos de las principales cadenas y franquicias internacionales.

Cuenta con 39 locales de negocio y prácticamente toda la actividad económica del eje es actividad comercial (91,8% de comercios sobre el total de negocios censados). Son locales comerciales tamaño medio o grande, por encima de la media de superficie de los locales ubicados en el resto del centro urbano que permiten la implantación de tiendas de referencia o *flagships* de las distintas marcas.

Destaca la presencia de comercio de equipamiento personal, principalmente moda y complementos, así como la concentración de grandes cadenas sucursalistas y/o franquiciadas, lo que representa la principal oferta de atracción del centro urbano.

Este hecho, junto con la presencia de los dos grandes almacenes de El Corte Inglés ubicados en la ciudad (uno en cada extremo de Maisonnave) hacen que el

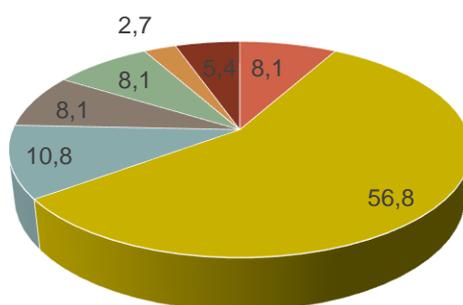


eje esté muy consolidado como principal destino de compras de la ciudad, también para consumidores del área de influencia de Alicante y visitantes y turistas.

Según datos de un informe reciente⁸, esta Avenida registró en el año 2015 una media de 9.702 peatones al día, llegando a superar los 11.000 peatones los sábados, día de mayor afluencia comercial del eje, seguidos de jueves y viernes. En cuanto a la distribución horaria, la franja que va entre las 19,00 y 20,00 horas es la de mayor tránsito peatonal del eje (1.145 peatones al día como media en esa franja).

Entre los perfiles de usuarios de la zona cabría destacar por encima de otros grupos, el de usuarios que se desplazan por la zona con motivo de la realización de compras y/o utilización de algún servicio asociado.

Gráfico 5. Estructura económica de locales activos: eje Maisonnave.



- BIENES DIARIOS
- EQUIPAMIENTO PERSONAL
- OTROS PRODUCTOS DIVERSOS
- OTROS SERVICIOS DIVERSOS
- PRODUCTOS DE TECNOLOGÍA
- SERVICIOS RESTAURACIÓN, HOSTELERIA
- GRANDES ALMACENES

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de locales. Oficina PATECO. Diciembre 2016.

En la Avda. Maisonnave no hay actualmente locales sin actividad, aunque sí existe rotación de la oferta comercial, habiendo en la fecha de realización del censo algunos locales en proceso de reforma para nuevo uso comercial.

Por otro lado, la restauración/hostelería apenas tiene representación en el eje, contando con una presencia más significativa en avenidas próximas como Avenida

⁸ Fuente: Informe Big Data sobre el comportamiento del consumidor 2015. TC Group Solutions.

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



de la Estación, Plaza de los Luceros, o bien en las calles transversales que cruzan Maisonnave y su entorno (calle París, etc.), si bien con concentraciones muy inferiores a las de la zona del Centro Tradicional.

En esta zona la oferta de restauración está más especializada en locales de restauración (menús, comidas, etc.) y no tanto de ocio/copas. Destaca en este sentido la oferta especializada que representa el espacio *Gourmet Experience* en el centro de El Corte Inglés de la Avda. Soto.



4.3. Análisis prospectivo. Efectos de la peatonalización sobre la actividad comercial y de servicios.

Diagnóstico competitivo.

Los barrios Centro Tradicional y Ensanche-Diputación, donde se integran los ejes susceptibles de peatonalización y los de mayor concentración de comercio de atracción, muestran realidades muy distintas en relación con su especialización económica y comercial:

- La zona del Ensanche-Diputación cuenta con una oferta comercial extensa y consolidada. En esta zona se localizan locomotoras comerciales como los dos grandes almacenes de El Corte Inglés o cadenas como Fnac, etc. Cuenta también con la presencia las cadenas sucursalistas y /o franquicias de moda y complementos, que están concentradas en el eje Maisonnave siendo por tanto esta avenida el eje comercial de referencia de la ciudad.

Desde la implantación del primer centro de El Corte Inglés a finales de los años 80, este eje se ha ido especializando y consolidando como destino de compras del municipio. La presencia de este gran equipamiento produjo un importante cambio en la configuración de los ejes comerciales de Alicante, que se han ido desplazando progresivamente hacia la zona del Ensanche y en torno a este eje principal.

Además de las principales cadenas y franquicias de moda, se han ido implantando también en el entorno grandes firmas internacionales de gama alta que han reforzado su capacidad de atracción.

- La zona del Centro Tradicional cuenta con la presencia de comercio mayoritariamente independiente y local, así como de tiendas multimarca. Hay una especialización comercial en eventos-ceremonia, en los ejes Gerona-Teatro y adyacentes, que incluye la presencia de algún reconocido diseñador, como Hannibal Laguna o Pepe Botella o de firmas internacionales como Pronovias, etc. Esta concentración de comercio y servicios especializados constituye un elemento locomotor importante. No obstante, esta actividad específica ha experimentado pérdida de tejido comercial, lo que ha incidido en su potencial de atracción a nivel supramunicipal.

La zona cuenta con el Mercado Central de Alicante como principal polo comercial de atracción durante las mañanas.

También destaca la calle Alfonso El Sabio como principal eje de servicios de la zona, que cuenta además con una gran superficie de El Corte Inglés (especializado en moda joven).



Destaca sin embargo la progresiva especialización del entorno del Mercado-Castaños-Rambla, impulsada por la tendencia del “tardeo”, que ha supuesto una ampliación del horario de ocio nocturno, anteriormente limitado al Casco Antiguo/Barrio y al consumo de copas en pubs y discotecas, hacia la franja horaria del mediodía-tarde, con el consumo de tapas, bebidas y copas en bares y restaurantes, así como pubs y discotecas. Este entorno está dejando de ser una zona con una oferta diversificada, variada y completa que favorezca la pluralidad de usos y se está convirtiendo en una zona monocultivo, especializada un solo uso durante los fines de semana, lo que genera incompatibilidad y ciertas tensiones con los usos residenciales o incluso con el desarrollo de actividades comerciales y de servicios, que prácticamente han sido sustituidas en los ejes Castaños y adyacentes.

Análisis de los efectos de la peatonalización. Escenarios.

Escenario 1: refuerzo de las especializaciones económicas del centro.

- Maisonnave es un eje claramente especializado y posicionado como el principal eje comercial de referencia en Alicante, debido a la concentración de una oferta comercial con una capacidad de atracción en un ámbito supramunicipal. La oferta localizada en este eje sólo está replicada en un centro comercial de periferia (Centro Comercial Plaza Mar2).

La configuración actual de esta avenida facilita el paseo peatonal debido a la amplitud de las aceras, dispone de aparcamiento subterráneo y dispone de una localización óptima, próxima a la estación de tren y a la estación de autobuses. Además, tienen una buena conexión con la red de transporte público urbano.

La peatonalización de Maisonnave puede contribuir a reforzar el liderazgo de este eje, ya que no sólo supone un aumento del flujo peatonal, sino que implica una reforma urbanística, con la consiguiente mejora estética y de calidad y confort, otorgando al lugar un prestigio añadido.

Como posible efecto negativo, la peatonalización – siempre que implique mejoras notables del confort e imagen de la zona- podría incentivar la subida de precios de los locales comerciales y de la residencia, lo que sin duda todavía favorecería más la ocupación de los negocios por grandes marcas pertenecientes a cadenas franquiciadas y sucursalistas, con poca posibilidad de implantación en el eje y en entorno a negocios locales.



- El Centro Tradicional ha ido progresivamente perdiendo su carácter comercial, que se ha ido desplazando hacia la zona el Ensanche, si bien es aún el espacio más plurifuncional del casco urbano, donde se concentran los usos residenciales, comerciales, de servicios, administrativos, turísticos, de ocio, etc.

No obstante, si dada la tendencia actual de especialización intensiva en restauración y ocio en el entorno del Mercado/Rambla impulsada por el fenómeno del “tardeo”, la peatonalización puede implicar un refuerzo de esta tendencia. La peatonalización, de mantenerse este escenario, puede suponer que el stock de locales vacíos se ocupe con actividades de ocio, continuando con el proceso de especialización o incluso que se intensifique en las calles peatonales, lo que implicaría el incremento de actividades de restauración/hostelería y de terrazas. En la actualidad, son pocos los locales de hostelería que pudiendo ampliar el negocio en el exterior, no lo aprovechan, a no ser que exista una normativa que regule y limite esta ocupación de la vía pública.

De producirse esta situación, es previsible que continúe el proceso de estancamiento o de reducción de actividad comercial que, del mismo modo en que lo ha hecho hasta ahora, irá sustituyéndose por negocios de restauración/hostelería, buscando las ventajas de la especialización de la zona.

La terciarización, como ya se ha indicado al principio, no es una consecuencia de la peatonalización, pero una mala planificación puede contribuir a la pérdida de población residente y a la relocalización de actividades económicas.

En este caso, la incidencia de la peatonalización no implicaría beneficios para la actividad comercial, debido a la casi inexistencia de la misma y a la tendencia general de la zona a especializarse en actividades de ocio.

Únicamente supondría beneficios para los transeúntes, residentes, turistas y visitantes, derivados de la reducción de ruidos, mejora de la seguridad y de la calidad del espacio urbano.



Escenario 2: refuerzo del equilibrio comercial entre las dos zonas comerciales.

El escenario que se plantea implica el análisis de las distintas zonas del Centro de forma global como una zona única, con una estrategia conjunta que favorezca la creación de itinerarios peatonales en todo el centro permitiendo mejorar la movilidad y favoreciendo el desarrollo económico y la diversidad de usos en las distintas zonas que lo componen.

Este escenario implicaría una actuación estratégica y global que contribuyera a mejorar el eje comercial de referencia, pero resolviera la conexión entre la zona del Ensanche y la zona del Centro Tradicional. El objetivo es tratar de disolver las dos realidades comerciales existentes en pro de la existencia de una sola zona comercial y favorecer la permeabilidad desde la zona de la Estación de RENFE y del entorno de Maisonnave hacia los ejes de San Francisco-Teatro-Gerona-Pascual Pérez y Alfonso X El Sabio.

Para ello, se plantea que la peatonalización de Maisonnave pueda contribuir a incrementar los flujos peatonales hacia los ejes del Centro Tradicional, mejorando la transición entre ambas zonas y generando una senda peatonal integrada y conectada, que contribuya a eliminar la barrera percibida actualmente por los transeúntes.

Paralelamente, se plantea la conveniencia de regular la actividad de ocio en la zona del entorno de Constitución-Bailén, pero también en toda la zona del Centro Tradicional, con el propósito de buscar una mayor diversidad de la actividad comercial y de servicios, evitando la especialización en aquellas actividades que generan incompatibilidad con otros usos o que desplazan usos beneficiosos del espacio dónde se instalan.

Se plantea también en este escenario, la conveniencia de buscar locomotoras comerciales que pudieran favorecer la diversificación de la actividad comercial de la zona tratando de atraer inversiones comerciales a los locales disponibles.

Por otra parte, se plantea la necesidad de seguir potenciando la especialización de la zona de "Eventos-Ceremonia" para recuperar el protagonismo y poner en valor una oferta comercial diferente, que aporta singularidad a la zona, al mismo tiempo que reforzar las especializaciones potenciales más recientes, como es la generada en torno a la oferta infantil en el eje San Francisco.



4.4. Condicionantes para la peatonalización.

Ante la voluntad del consistorio de llevar a cabo la peatonalización de estas calles, tal y como recoge el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cabe hacer una serie de consideraciones sobre distintos aspectos relacionados con la movilidad que se verían afectados.

4.4.1. Avenida de la Constitución.

La peatonalización de la Avenida Constitución debe dar solución a varias cuestiones relacionadas con la movilidad, como consecuencia de la supresión del tráfico rodado de la vía.

Por un lado, se reduce la oferta de plazas de aparcamiento disponibles en vía pública: 40 plazas de motos, 9 de turismos en zona naranja, 4 plazas para carga y descarga, así como un total de 15 plazas de uso reservado, como se detallaron en el apartado anterior. Se debe estudiar el impacto que esta supresión tendría sobre el total de la oferta de estacionamiento existente, si debería compensarse de alguna otra forma, etc. Como la presente propuesta parte del conjunto de acciones emanadas del PMUS, es previsible que el Plan estableciera las plazas de aparcamiento que se suprimen y se deben suplir o compensar, introduciendo en las propuestas de creación de aparcamientos el balance negativo de la puesta en marcha del resto de acciones.

Otro aspecto que debe analizarse es el impacto sobre las redes de autobús urbano afectadas por el rediseño de la avenida. En la actualidad, por esta vía pasan las líneas 5, 8, 10, 13 y 39, que desde la Avenida Alfonso X El Sabio se dirigen hacia la Explanada. La supresión del tráfico en esta calle supondría, no solo la modificación del trazado de estas líneas, que tendrían que pasar a la calle Tomás López Torregrosa y a la Rambla Méndez Núñez, sino también la creación de una nueva parada, tras suprimir la existente en el lateral del Teatro Principal.

La Rambla Méndez Núñez ya forma parte de la red de paso de los autobuses, por lo que cuenta ya con paradas, marquesinas, espacios reservados en la calzada para la parada, etc. Con ello, vería reforzado su peso dentro de la red de transporte público.

Actualmente hay un aparcamiento privado en el número 6 de la Avenida, por lo que, en su nuevo diseño de prioridad peatonal, debe contar con ello, permitiendo no solo el acceso rodado a los servicios urbanos, sino también el servicio necesario para el acceso de los propietarios a este aparcamiento.

Otro aspecto que debe considerarse son las intersecciones con calles donde sí hay tráfico rodado, como la calle Médico Pascual Pérez, ciclocalle con paso libre de vehículos, o la calle Duque de Zaragoza, entre la Calle del Teatro y la Rambla.



A través de la calle Médico Pascual Pérez se realiza el acceso de mercancías (escenografías, instrumentos, instalaciones, etc.) al teatro. La supresión del tráfico por la Avenida obligaría a acceder a la zona de descarga del teatro a través de las calles Tomás López Torregrosa y calle de Los Artilleros. Ambas son calles estrechas, por las que un vehículo de transporte de mercancías tendría muy difícil maniobrar para hacer los giros necesarios para llegar hasta la zona de descarga del teatro.

Si no fuese posible acceder a través de estas calles, debería de mantenerse el acceso, solo para este tipo de vehículos, a través de la Avenida Constitución, lo que supondría ciertos condicionantes a su reurbanización como calle de prioridad peatonal.

Además del abastecimiento puntual al teatro, el abastecimiento ordinario a comercios, hostelería, hoteles, etc. de la vía se vería también afectado por el cambio en la configuración de la avenida. Por un lado, como se ha comentado, se perderían 4 plazas reservadas para carga y descarga y dos reservadas para servicio del hotel Eurostars Lucentum. Estas plazas de estacionamiento dan servicio tanto a las actividades terciarias de la avenida como a las ubicadas en su entorno, ya que ni en la calle de Los Artilleros, ni en Médico Pascual Pérez, Plaza Ruperto Chapí o primeros tramos de la calle Castaños existe ninguna otra zona de carga y descarga. Únicamente quedarían las 4 plazas existentes en la calle Duque de Zaragoza para dar servicio a toda la zona.

El nuevo diseño de la calle tendría que estudiar cómo restringir el acceso libre de vehículos, permitiendo el acceso a residentes, usuarios del garaje y resto de vehículos autorizados (taxis, abastecimiento, limpieza, etc.).

Para el abastecimiento puede establecerse un régimen horario y unos espacios acotados y habilitados dentro del espacio de la plataforma única de prioridad peatonal, pero igualmente, para el paso de residentes y servicios, debe acotarse el espacio de paso permitido a vehículos respecto del resto de la plataforma.



4.4.2. Calle Bailén.

La peatonalización de la Calle Bailén requiere, como en el caso anterior, dar solución a varias cuestiones relacionadas con la movilidad, o al menos, estudiar de forma más detallada el impacto que generarán sobre el sistema general de movilidad rodada y estacionamiento del centro del casco urbano.

Actualmente la calle alberga 47 plazas de aparcamiento para motos, 11 de rotación para turismos, y 3 plazas de carga y descarga entre otras (hotel, minusválidos...) Por lo tanto, debe estudiarse el impacto de esta supresión, habida cuenta de que el Plan de Movilidad prevé, además, un incremento de las plazas de aparcamiento destinadas a motos, ya que apuesta por este medio de transporte como sustituto progresivo de los coches.

Por lo que respecta al autobús urbano, caben aquí las mismas consideraciones hechas en el apartado anterior, ya que esta calle es continuación de la Avda. Constitución y recoge el paso de las distintas líneas que conducen desde allí (líneas 5, 8, 10, 13 y 39), e incorpora la línea 22, procedente de la Calle del Teatro. Todas ellas deberían desviarse a la Rambla Méndez Núñez.

La presencia de un aparcamiento privado en el número 16 de la calle obligaría, como en el caso anterior, a permitir y habilitar un acceso controlado a los propietarios, con sus vehículos, hasta el aparcamiento. Este podría articularse accediendo a través de las calles Quevedo y Villegas, hasta la entrada al aparcamiento, mientras que el itinerario de salida sería a través de la propia calle Bailén hasta la calle Gerona.

Varias de las calles del entorno de Bailén son ya peatonales, como es el caso de la calle Teniente Álvarez Soto o la Calle San Francisco, o de muy pequeña entidad, como las calles Barón de Finestrat o la calle Villegas. Esto simplificaría la transformación de la calle Bailén, al no contar con cruces con vías de mayor peso en la jerarquía o sistema viario, que podrían generar fracturas o discontinuidades.

No obstante, la transformación de la Calle Bailén haría perder su funcionalidad actual a las calles Villegas y Quevedo, ya que quedarían como dos calles con libre acceso rodado en un entorno de prioridad peatonal, por lo que debería estudiarse también su reconversión a calles de coexistencia y tráfico rodado limitado a residentes y servicios urbanos básicos.



4.4.3. Avenida Maisonnave.

Por lo que respecta a la Avda. Maisonnave, la primera puntualización que debería hacerse es que no se pretende peatonalizar “stricto sensu”. El Plan de Movilidad, aunque habla de peatonalizar esta avenida, propone a su vez mantener el paso de los autobuses urbanos, e incorporar un carril bici, por lo que, no se trata de peatonalizar la avenida, sino de redistribuir los usos asignados a cada modo de transporte, dando preferencia a la movilidad peatonal y en bicicleta, así como al transporte público colectivo, frente al vehículo privado. Se trata, por lo tanto, de mejorar su “peatonalidad”.

Actualmente por la avenida ya discurren los autobuses urbanos, en ambos sentidos (en carril único en dirección este, y compartido con el tráfico en general en dirección oeste, con un total de tres carriles), por lo que la propuesta del Plan de movilidad habla de “medidas de priorización del transporte público en superficie”.

Es decir, el Plan propone suprimir el tráfico rodado de Maisonnave, excepto el paso de los autobuses, que lo harían en plataforma única, cumpliendo con lo establecido por la ley 6/2011, de movilidad de la Comunidad Valenciana.⁹, ya que el elevado número de líneas que pasan por esta avenida supone el paso de un autobús cada cinco minutos.

Por otro lado, a lo largo de la avenida hay un total de 7 accesos a aparcamientos privados, cuyo acceso, a un lado y otro de la vía, debe quedar garantizado con la reurbanización del eje.

Por lo tanto, con todas estas premisas, la reordenación del diseño de la avenida debería incluir dos carriles para el paso de autobuses urbanos, al menos dos carriles que dieran acceso a los distintos aparcamientos privados existentes, así como dos carriles bici segregados o a modo de ciclocalles, transitando por las vías de servicio que dan acceso a los garajes.

La transformación de esta avenida en un eje de la red troncal de autobuses, como indica el Plan de movilidad, requiere la formación de una plataforma única reservada que permitiría aumentar la velocidad comercial de los autobuses, mejorando así la eficiencia del servicio prestado.

Sin embargo, tal configuración viaria no es compatible con la voluntad igualmente expresada de mejorar las condiciones peatonales de la avenida (que no peatonalizar) ya que las necesidades de espacio de estos cuatro carriles (dos para

⁹ “Salvo en las situaciones excepcionales que reglamentariamente se determinen, existirá un carril expresamente reservado para el transporte público siempre que la frecuencia de los servicios públicos de transporte que lo utilicen sea superior a una expedición cada cinco minutos, carril que se ubicará preferentemente de manera independiente de las zonas usadas para la parada de vehículos privados”.



el bus más dos vías de servicio) impiden generar espacios libres de vehículos mayores a los existentes en la actualidad.

Tampoco parece fácilmente conciliable la voluntad de mejorar las condiciones peatones de la avenida en convivencia con unos carriles bus en los que, a una alta frecuencia de paso se una el aumento de la velocidad de los vehículos.

En otro orden de cosas, la presencia de 39 establecimientos comerciales de destacadas enseñas de moda genera un importante tráfico de abastecimiento continuo de mercancía hasta los puntos de venta. La supresión del acceso rodado a la avenida obligará a hacer el abastecimiento desde plazas reservadas a tal efecto ubicadas en las calles transversales. De todas las calles transversales a la avenida, actualmente cuentan con zonas de aparcamiento de rotación, que podrían reconvertirse en plazas reservadas para carga y descarga, las calles Serrano, General Lacy, Alemania y General O'Donnell. El inconveniente que plantea el abastecimiento desde estas calles transversales son las grandes distancias que, en algunos casos, tendría que recorrerse con la mercancía desde el vehículo hasta cada comercio, que pueden llegar hasta los 100 m.

La reordenación de este espacio cuenta, además, con una serie de condicionantes como consecuencia de la presencia del aparcamiento subterráneo existente a lo largo de la avenida.

Por una parte, no pueden disponerse plantaciones de arbolado, sino que han de disponerse en maceteros, con lo que el número de especies aptas se reduce considerablemente.

El diseño ha de adaptarse a la presencia de los accesos peatonales, ascensores y elementos de ventilación del aparcamiento subterráneo que afloran a la superficie en varios puntos a lo largo del trazado de la calle.



5

Recomendaciones de diseño.



5.1. Transitabilidad peatonal.

Un elemento fundamental para la protección y promoción de los desplazamientos peatonales reside en la mejora de las conexiones, por medio de la creación de una red peatonal coherente, con itinerarios peatonales y ejes de prioridad peatonal, así como la potenciación de la permeabilidad de los espacios públicos existentes.

Es difícil concretar cuál debe ser el tamaño mínimo de una acera, especialmente en una zona ya consolidada, donde los usos de las mismas son del todo heterogéneos. Sin embargo, una calle que no cuente con mobiliario urbano o arbolado debe tener, al menos desde el punto de vista del atractivo comercial, 2 metros de anchura, mientras que si cuenta con arbolado y/o mobiliario, este valor debería ser de al menos 2,50 metros. En la actualidad, salvo algún tramo de la calle Bailén, las vías objeto de estudio cumplen con estas dimensiones, que se garantizarían, igualmente, si se transforman las calles con plataforma única y prioridad peatonal.

Desde el punto de vista de la accesibilidad y cumpliendo con los estándares normativos establecidos, la anchura mínima de las aceras debe ser de 1,50 metros, y por lo tanto este es el valor mínimo de referencia que debe garantizarse.

Toda área de uso peatonal debe asegurar un uso no discriminatorio y, para ello:

- No deben existir resaltes ni escalones aislados en ninguno de sus puntos,
- Debe poseer una altura libre de paso no inferior a 2,20 m a lo largo de todo su desarrollo.
- Debe contar con un pavimento duro, estable, antideslizante, sin piezas ni elementos sueltos, con franjas de pavimento táctil indicadoras de dirección y de advertencia.

La mejor de garantizar la seguridad de un itinerario peatonal es segregar y delimitar los espacios destinados al tráfico rodado y peatonal, perfectamente diferenciados por medio del pavimento. No obstante, cuando el ancho o la morfología de la vía impiden la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles, se adopta una solución de plataforma única de uso mixto.

5.1.1. Intersecciones.

Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y los de tráfico rodado deben garantizar la continuidad, seguridad y autonomía del tránsito de peatones.

Deben contar con señalización táctil en el pavimento y, a su vez, deben garantizar que en los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones.



Los vados peatonales deben garantizar en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal.

Sus características serán las siguientes:

- La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.
- El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.
- El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil para facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual.
- Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.
- Cuando no sea posible la realización de un vado peatonal sin invadir el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará siempre que no se condicione la seguridad de circulación.

Una vez alcanzado el nivel de la calzada, los pasos de peatones discurren sobre la calzada, debiendo cumplir las siguientes condiciones:

- Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad.
- Facilitarán una visibilidad adecuada de los peatones hacia los vehículos y viceversa.
- Tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.
- Dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.

Otra opción es elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras, creando pasos peatonales sobre elevados, que obligan a los vehículos a superar una pequeña rampa de acceso para continuar su trayectoria. Las ventajas de esta solución son:



- Facilitan la travesía de los peatones, especialmente los de movilidad reducida.
- Refuerzan la continuidad del itinerario de viandantes.
- Mejoran la visibilidad mutua entre peatones y conductores.
- Disuaden el estacionamiento de vehículos en el paso de peatones.
- Reducen la velocidad de los vehículos.

5.1.2. Otros elementos de la vía pública.

Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal deben tener una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Su color debe contrastar con el pavimento en toda su altura o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se deben ubicar de forma alineada, sin invadir el itinerario peatonal accesible ni reducir su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.

Las rejillas, alcorques y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela.

Se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos:

- Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo.
- Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo.
- Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha.
- Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas o bien deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.



5.2. Pacificación del tráfico.

En aquellas zonas en las que convivan el uso peatonal y paso de vehículos, se puede mejorar la seguridad y el confort por medio de un conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos de paso.

La utilización de este conjunto de medidas aumenta las condiciones de seguridad peatonal y contribuye a reducir el riesgo de accidentes.

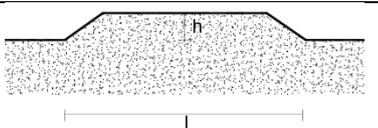
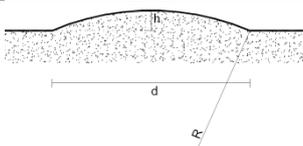
Se trata de actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas) el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc., que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, etc.

Su inserción debe tener en cuenta una serie de aspectos formales y de diseño:

- El efecto individual de una medida de templado sobre la velocidad de los vehículos se mantiene durante un limitado tramo de calle, por lo que éstas deben sucederse sistemáticamente para lograr su objetivo a lo largo de un determinado itinerario.
- Además, no deben aparecer de forma repentina ante los conductores, sino que deben percibirse con la adecuada antelación, ser visibles y estar señalizadas.
- Debe prestarse especial atención a las condiciones de accesibilidad a la calle por parte de bomberos, ambulancias y otros servicios de emergencias.
- Debe prestarse atención al posible incremento del ruido sobre la vía pública que supone la introducción de algunas de las medidas de calmado o pacificación, debidos a la rugosidad del firme, los obstáculos interpuestos, la reducción de velocidad de los vehículos, los cambios en su trayectoria, maniobras, etc.
- Algunas de estas medidas tienen un destacable impacto visual sobre la escena urbana, lo cual debe ser también tenido en cuenta.

Entre las medidas más adecuadas, destacan las siguientes:



Badenes y elevaciones de la calzada																													
Definición	Elevaciones puntuales de la calzada, que logran reducir la velocidad de los vehículos para evitar la incomodidad del desnivel o los posibles daños que este pueda causar sobre el automóvil si se rebasa a cierta velocidad.																												
Tipos	Badenes: Se extienden a todo lo ancho de la calle con una longitud inferior a 5 metros.																												
	Almohadas: no afectan a todo el ancho de la calzada.																												
	Otras elevaciones de la calzada: creación de plataforma elevada a la altura de la acera, en las intersecciones, por ejemplo.																												
Especificaciones	<table border="0"> <tr> <td>Badenes de sección trapezoidal</td> <td>Pendiente</td> <td>4% para una velocidad de 50 Km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>10% para una velocidad de 30 Km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>14% para una velocidad de 20 Km/h</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Elevación</td> <td>Entre 7,5 y 10 cm.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Longitud</td> <td>Entre 4 y 5 metros</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Anchura</td> <td>La de la calzada</td> </tr> </table> 	Badenes de sección trapezoidal	Pendiente	4% para una velocidad de 50 Km/h			10% para una velocidad de 30 Km/h			14% para una velocidad de 20 Km/h		Elevación	Entre 7,5 y 10 cm.		Longitud	Entre 4 y 5 metros		Anchura	La de la calzada										
	Badenes de sección trapezoidal	Pendiente	4% para una velocidad de 50 Km/h																										
		10% para una velocidad de 30 Km/h																											
		14% para una velocidad de 20 Km/h																											
	Elevación	Entre 7,5 y 10 cm.																											
	Longitud	Entre 4 y 5 metros																											
	Anchura	La de la calzada																											
Badenes y almohadas de sección circular	<table border="0"> <tr> <td colspan="4">Dimensiones</td> </tr> <tr> <td>Velo.(Km/h)</td> <td>"d" (m)</td> <td>"R" (m)</td> <td>"h" (m)</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>9,5</td> <td>120</td> <td>0,095</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>5</td> <td>25</td> <td>0,125</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>3</td> <td>11</td> <td>0,105</td> </tr> <tr> <td>Anchura</td> <td>Badenes</td> <td colspan="2">Igual a calzada</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Almohadas</td> <td colspan="2">Entre 1,8 y 2 m.</td> </tr> </table> 	Dimensiones				Velo.(Km/h)	"d" (m)	"R" (m)	"h" (m)	50	9,5	120	0,095	30	5	25	0,125	20	3	11	0,105	Anchura	Badenes	Igual a calzada			Almohadas	Entre 1,8 y 2 m.	
Dimensiones																													
Velo.(Km/h)	"d" (m)	"R" (m)	"h" (m)																										
50	9,5	120	0,095																										
30	5	25	0,125																										
20	3	11	0,105																										
Anchura	Badenes	Igual a calzada																											
	Almohadas	Entre 1,8 y 2 m.																											
Aplicación	<p>Badenes de sección trapezoidal: para marcar la entrada a un área o calle de velocidad reducida, proteger un paso de peatones, una intersección o un tramo de calle con especial afluencia peatonal.</p> <p>Almohadas: para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un badén resulta especialmente molesta.</p> <p>Badenes de sección circular: en el resto de casos.</p>																												



Estrechamiento de la calzada												
Definición	Reducciones puntuales de la anchura de la calzada, aminorando la velocidad e intensidad del tráfico que circula por ella.											
Tipos	Eliminación de un carril en calles de doble sentido Esto impide el paso simultáneo de dos vehículos y obliga a la cesión del paso por uno de ellos, reduciendo su velocidad.											
	Reducción de la anchura de los carriles Mediante bordillos, medianas, isletas, bolardos, etc.											
Especificaciones	Anchuras reducidas recomendadas											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de vía</th> <th>Objetivo</th> <th>Anchura total (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Doble sentido</td> <td>Paso de un solo vehículo</td> <td>3,25</td> </tr> <tr> <td>Paso lento de dos vehículos</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Un sentido o dos con mediana</td> <td>Paso lento de dos vehículos</td> <td>Entre 2,5 y 2,75 por carril</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de vía	Objetivo	Anchura total (m)	Doble sentido	Paso de un solo vehículo	3,25	Paso lento de dos vehículos	4	Un sentido o dos con mediana	Paso lento de dos vehículos	Entre 2,5 y 2,75 por carril
	Tipo de vía	Objetivo	Anchura total (m)									
	Doble sentido	Paso de un solo vehículo	3,25									
Paso lento de dos vehículos		4										
Un sentido o dos con mediana	Paso lento de dos vehículos	Entre 2,5 y 2,75 por carril										
Longitud del estrechamiento: entre 5 y 10 metros.												
Aplicación	La eliminación de un sentido de circulación solo es recomendable con intensidades de tráfico entre 300-600 vehículos en hora punta. Por encima de 600 es poco recomendable y resulta preferible mantener los carriles, reduciendo su anchura. Se utiliza para marcar la entrada a un área o calle de velocidad reducida, así como para marcar y facilitar los pasos de peatones. Se debe garantizar, en todos los casos, el paso de vehículos de emergencias y de transporte público.											

Franjas transversales de alerta	
Definición	Grupos de bandas trasversales a la calzada que, mediante pequeñas elevaciones o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.
Tipos	De preaviso, cuyo objetivo es avisar con antelación al conductor de la proximidad de un cambio de régimen de circulación (paso de autovía a carretera, llegada a una intersección, entrada a un recinto, etc.) En estos casos, suele utilizarse un grupo de franjas, cuya separación va decreciendo a medida que se acercan al obstáculo sobre el que avisan.
	De mantenimiento de una determinada velocidad, en un ámbito específico. En este caso el intervalo de espaciamiento es regular.
Especificaciones	Resalte En vías de la red principal no debe superar los 15 mm de altura. En vías locales, puede llegarse hasta 30 mm y, excepcionalmente, con una sección tendida, hasta 50.
	Anchura y separación Bandas estrechas, de hasta 1 m de anchura, que suelen concentrarse en grupos en una corta longitud de calle, excepto en las de preaviso, en que pueden ocupar una longitud considerable. Bandas anchas aisladas, de 3 a 6 m de anchura, separadas por amplios tramos de calle, de 20 a 30 m. de longitud.
	Materiales Materiales: asfálticos, termoplásticos, con recubrimiento metálico, adoquines de hormigón o ladrillo, etc.
Aplicación	Se trata de una medida complementaria a otras. Las franjas de preaviso son útiles para advertir de la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad en vías de la red principal. Debido a sus efectos sonoros no son indicadas en áreas especialmente sensibles al ruido.



Puertas	
Definición	Consisten en subrayar los puntos de entrada a un recinto o calle en los que desea mantenerse un cierto régimen y velocidad de circulación, mediante diversos procedimientos de diseño viario y medidas de templado.
Tipos	Puertas localizadas sobre un tramo recto de una vía convencional (sin limitación específica de velocidad), en la que marcan un cambio de régimen de circulación y una reducción de la velocidad, manteniendo la dirección de la calle.
	Puertas situadas en el acceso desde una calle convencional a una calle lateral, de velocidad reducida.
	Puertas situadas en intersecciones, que pueden combinar algunas de las características de las dos anteriores.
Especificaciones	Asegurar una buena visibilidad de la puerta desde la vía de la red principal de acceso a la misma. Señalar claramente en la puerta el límite de velocidad del recinto al que se accede. Acompañar el reductor de velocidad de vegetación, fuentes, elementos escultóricos o mobiliario, para enfatizar el cambio de régimen y subrayar la puerta.

Cambios en el pavimento	
Definición	Cambios en la textura o color del pavimento cuyo objetivo es conseguir una reducción de la velocidad de circulación de los vehículos, siendo útiles para alertar, enfatizar y subrayar la acción de otros reductores de velocidad.
Tipos	Franjas de diferente pavimento que se colocan transversalmente a la calzada, normalmente con objeto de alertar sobre la proximidad de ámbitos específicos o cambio en las condiciones de la calle.
	Cambio de pavimento a lo largo de un tramo de calle, para mejorar la estética del entorno, enfatizar la reducción de velocidad y resaltar el carácter peatonal del área.
	Cambios de pavimento asociados a otros reductores de velocidad.
Aplicación	Los cambios de textura a lo largo de un tramo de calle se utilizan a menudo en centros históricos o comerciales, para subrayar su carácter. Tanto los badenes, como el inicio de estrechamientos, cambios de alineación o elevaciones de calzada, suelen incluir cambios en el pavimento que aumentan su efecto visual. En la utilización de cambios en el pavimento debe tenerse especialmente en cuenta el aumento de emisión sonora que puede provocarse, sobre todo, en áreas especialmente sensibles al ruido.



Introducción de vegetación	
Definición	La vegetación se utiliza como elemento complementario a otras medidas de templado de tráfico, con el objetivo principal de subrayarlas visualmente.
Aplicación	<p>La disposición de árboles de cierto porte a ambos lados del punto de acceso es útil para marcar la puerta de entrada a un recinto de velocidad reducida. Las hileras de arbolado provocan un efecto visual de estrechamiento, tanto en medianas como en bulevares.</p> <p>Grupos de árboles o arbustos se utilizan para señalar la presencia de pasos de peatones, estrechamientos de calzada, badenes, etc.</p> <p>Utilizar árboles o arbustos para marcar el límite en la calzada de las bandas de estacionamiento puede ayudar a provocar el efecto visual de estrechamiento, al mismo tiempo que reduce el efecto pantalla de la disposición en línea de los automóviles.</p>



5.3. Abastecimiento (carga y descarga).

La ciudad, como ente vivo que es, para su funcionamiento y desarrollo necesita realizar una serie de funciones imprescindibles, entre las que se encuentra el abastecimiento de toda una variedad de productos que permiten que se desarrolle.

De entre todos los tipos de mercancías urbanas, las mercancías de suministro al comercio minorista incluyen una gama muy variada de productos que resultan necesarios para el abastecimiento de los distintos comercios, clasificándose en dos tipos:

- Mercancías de pequeño volumen: No precisan vehículos de gran capacidad para su transporte, por lo que no suelen estar incluidas en las prohibiciones generales. Algunos de estos productos poseen un suministro con periodicidad relativamente larga, pero otros, como ocurre en las farmacias, precisan varios repartos diarios.
- Mercancías de mediano y gran volumen: Son todos aquellos productos que precisan camiones de mediano o gran volumen para su transporte. Entre ellos se encuentran el reparto de bebidas, electrodomésticos, muebles, combustibles, etc.

El número de operaciones diarias de carga y descarga para suministro a establecimientos comerciales es muy variado, dependiendo del tipo de actividad.

La gran mayoría de los comercios del centro de la ciudad carecen de dotación suficiente de almacén, lo que supone que la frecuencia de reposición de género sea bastante elevada.

Las operaciones de carga y descarga se suelen producir en la proximidad del establecimiento, lo que indica que un elevado número de operaciones se realiza estacionando de manera ilegal, pues el número de plazas reservadas es insuficiente.

El tiempo medio estimado de las operaciones es de unos quince minutos en el caso de autoaprovisionamiento y de diez minutos para los servicios realizados por los transportistas, concentrándose la mayor parte de la actividad por las mañanas.

Con carácter general, la forma de cuantificar las necesidades de plazas de carga y descarga puede hacerse atendiendo a los siguientes criterios:

- 1 plaza de carga y descarga por cada 7 establecimientos comerciales minoristas.
- 1 plaza de carga y descarga por cada 700 m² de superficie comercial.
- Ubicación de las plazas de tal forma que la distancia a cualquier establecimiento a los que den servicio no sea superior a 150 metros.



Para el caso de la Avda. Constitución y de la calle Bailén, una vez transformadas en áreas peatonales, se debería permitir el acceso a residentes, usuarios de garajes, titulares de establecimientos comerciales situados en estas calles, residentes con movilidad reducida, carga y descarga, reparto a domicilio y servicios técnicos, especiales y de emergencia.

El acceso se controlaría mediante la implantación de un sistema automático activado por tarjetas electrónicas.

El tiempo de permanencia en la zona peatonal para residentes, titulares de establecimientos comerciales, carga descarga y de servicios técnicos sería de 45 minutos. De ese periodo, el tiempo de estacionamiento máximo estaría establecido en 30 minutos.

Mientras que los establecimientos comerciales y hosteleros situados en zona peatonal podrían acceder para tareas de carga y descarga a su propio local en cualquier momento del día, los vehículos autorizados de empresas de transporte tendrían un horario limitado, impidiendo su presencia en los momentos de mayor afluencia de peatones. Un horario de acceso posible podría ser: de 7:00 a 8:30 horas; de 9:00 a 12:00 horas y de 18:00 a 19:00 horas.

Los puntos de carga y descarga que puedan establecerse en el perímetro de la zona peatonal, tendrían un horario ininterrumpido, de 7:30 a 20:00 horas.

Junto a estas medidas, debería intensificarse la vigilancia de las zonas de carga y descarga, imponiendo sanciones en caso de incumplimiento: ocupación de plazas reservadas por vehículos no autorizados, limitación del tiempo de estacionamiento, circulación no respetuosa, operaciones ruidosas o vertido de residuos y basuras.

Por lo que respecta a los taxis, podrían acceder aquellos que cuenten con autorización municipal sin sujeción a horario, salvo los días de descanso, estando de servicio y en carga o, circulando en vacío, si fueran a recoger viajeros o tras dejar a estos dentro de la zona peatonal. En las zonas peatonales, únicamente estarían autorizados para la parada por el tiempo estrictamente necesario de subida y bajada de pasajeros y sus equipajes.

Una experiencia piloto puesta en marcha en varias ciudades y que podría ponerse en práctica en el entorno de prioridad peatonal generado en Constitución y Bailén es la monitorización de las reservas de uso de las plazas de carga y descarga.

De esta forma se garantiza el uso de las plazas por parte de profesionales registrados en el sistema, y se conoce en tiempo real el estado de cada plaza. Además, al tener hecha previamente la reserva, se ahorran tiempos de espera y de búsqueda de plaza, reduciéndose el tiempo que están presentes los vehículos industriales en la zona.

Para el eje de Maisonnave, podría estudiarse la posibilidad de la carga y descarga nocturna, como se realiza en otras ciudades, ya que el impacto sobre el tráfico y la

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



actividad peatonal de la vía es mucho menor por la noche. En estos casos, lo que debe garantizarse es el descanso de los residentes, por lo que debe controlarse la emisión de ruidos.



5.4. Uso de la vía pública por terrazas.

La instalación temporal de terrazas y veladores en la vía pública debe conciliarse con el uso residencial dominante la zona, por lo que debe hacerse un control y cumplimiento estricto de las condiciones y del horario de autorización.

5.4.1. Superficie y ocupación.

La superficie máxima de terraza suele autorizarse en relación al aforo interior del establecimiento, a razón de 1,75 m² de superficie de terraza por cada persona aforada en el interior, por ejemplo. No obstante, también podrían establecerse otros criterios, como los siguientes:

- En establecimientos o locales de hasta 200 m² de superficie: 60 m² de terraza.
- En establecimientos o locales de superficie mayor a 200 m² e inferior o igual a 800 m²: 100 m².
- En establecimientos o locales de superficie mayor a 800 m² e inferior a 2.000 m²: 150 m².

No parece razonable autorizar la colocación de terrazas en aceras de anchura inferior a 3 metros.

La ocupación debería ser en la franja paralela a fachada, situada a una distancia mínima de 0,50 metros del bordillo y respetando una banda libre peatonal, desde la fachada, de 1,50 metros.

Si existe carril bici, este se considera como zona de calzada, de forma que los elementos e instalaciones de la terraza no invadan ni obstaculicen, ni siquiera en el vuelo, el uso del citado carril.

5.4.2. Ubicaciones no permitidas.

Por norma general, no se autorizarán terrazas en lugares que impidan el tránsito normal de personas u obstaculicen el acceso a vados, a salidas de emergencia, las paradas de transporte público, los accesos a viviendas, a locales comerciales o a edificios públicos, ni cuando oculten total o parcialmente o dificulten la visibilidad de la señalización de tráfico.

Deberían dejarse libres, en todo caso, el carril bici, los alcorques, las bocas de riego, los hidrantes, y los registros y arquetas de los servicios públicos, así como el pavimento señalizador previsto en la normativa de accesibilidad. Además, la ocupación del dominio público con terrazas se suele efectuar sin sobrepasar el ancho de fachada o fachadas del establecimiento.



5.4.3. Horario permitido.

Lo normal es establecerlo entre las 8 de la mañana y las 12:30 o 1 de la madrugada, ampliables hasta la 1:30 los viernes, sábados y vísperas de festivo.

En todo caso, para minimizar las molestias a los vecinos, una vez finalizado el horario de funcionamiento de la terraza no debe permitirse la presencia de nuevos clientes en la misma ni la expedición de consumición alguna, disponiendo el establecimiento de media hora más para proceder a la retirada total de las instalaciones y elementos que la ocupen, lo que deberá realizar evitando originar ruidos por el arrastre o apilamiento de los mismos.

5.4.4. Condiciones formales y estéticas.

Se recomienda establecer una serie de condiciones a los elementos de mobiliario que formen parte de la terraza, mediante un catálogo de tipos homologados por el Ayuntamiento, cuya descripción y características queden recogidos en la propia ordenanza reguladora.

Con el objetivo de lograr la máxima armonización con el entorno, podrían establecerse determinados requisitos de uniformidad para una zona concreta, y ser exigibles tanto a las nuevas solicitudes de autorización, como a los establecimientos con terrazas autorizadas con anterioridad.

Todos los elementos que compongan la terraza deben asegurar la seguridad de los usuarios y viandantes, por lo que puede exigirse certificaciones técnicas que acrediten el cumplimiento de la normativa vigente para cada tipo de instalación.

Suele permitirse la incorporación de publicidad comercial en los distintos elementos de mobiliario, toldos y sombrillas, pero limitando las dimensiones y ubicación de los mismos.

Las mesas y sillas a instalar deberían ser apilables, de material resistente, de fácil limpieza y de buena calidad, diseñados de tal forma que su instalación no represente potencial riesgo para peatones y personas usuarias, y con los extremos de las patas con gomas para minimizar el ruido por arrastre de las mismas.

Las mesas y sillas que suelen autorizarse, son:

- Mesas de madera natural con tablero cuadrado o redondo, o mesas de aluminio, con tablero de acero inoxidable cuadrado o redondo.
- Sillas de madera natural en respaldo y asiento, o sillas de estructura de aluminio, con respaldo y asiento en médula plastificada, o sillas de estructura de aluminio y acabado de lamas de madera en respaldo y asiento, o de polipropileno en acabados de buena calidad, y en colores claros.



En cualquier caso, todas las mesas y sillas que se instalen en una terraza deberían ser del mismo color, material y diseño.

Puede autorizarse la instalación de elementos separadores en la terraza, tales como maceteros, jardineras, mamparas y análogos, para la mejor ordenación del dominio público ocupado, siempre que se trate de elementos móviles, desmontables y de escaso impacto visual, que se ubiquen dentro del espacio autorizado y que no supongan riesgo para los peatones ni sean susceptibles de producir daños en el dominio público. En todos los casos, deberán retirarse diariamente junto con el resto del mobiliario.

Las sombrillas deben disponer de una base con suficiente peso para evitar su caída, debiendo quedar su pie y su vuelo dentro del espacio autorizado de la terraza. La altura mínima libre debe ser de 2,20 metros y la dimensión máxima de la sombrilla debería permitir que su superficie quede inscrita en un círculo de 3 metros de diámetro.

Por lo que respecta a la instalación de toldos en terrazas, deberían cumplir las siguientes condiciones:

- El espacio ocupado por el toldo no podrá ser superior a la superficie autorizada para la instalación de la terraza, debiendo quedar sus pies y su vuelo dentro de dicha superficie.
- En ningún caso el toldo podrá sobrepasar el ancho de fachada del establecimiento.
- Podrán autorizarse cerramientos verticales como máximo a tres caras, debiendo quedar siempre abierta la cara que enfrenta con el acceso al establecimiento. Dichos cerramientos deberían ser enrollables y flexibles, y transparentes en una parte de su superficie.
- En los toldos que se instalen no se permitirá la existencia de zonas cubiertas con altura libre inferior a 2,25 metros.
- Se instalarán a una distancia mínima de 0,50 metros del bordillo de la acera o límite interior del carril bici.
- Si se ubicasen a menos de 2 metros de distancia del voladizo del inmueble, se precisará contar con la conformidad de los propietarios de la primera planta del mismo.
- No podrán emplearse cimentaciones fijas.
- Deberán mantenerse en perfectas condiciones de salubridad, seguridad y ornato público.



- El ayuntamiento debería exigir periódicamente la presentación de un certificado técnico en el que se garantice que el toldo instalado en la terraza cumple con todas las medidas de seguridad, salubridad y ornato.
- Deberá cuidarse que el anclaje de los toldos no afecte en modo alguno a los servicios existentes en el subsuelo, y se debería obligar a la reposición del pavimento afectado por la instalación, una vez se extinga la autorización concedida.

5.4.5. Otros elementos.

Podría permitirse la instalación de elementos generadores de calor o de frío, tras informe previo municipal, quedando el establecimiento obligado a cumplir las instrucciones de seguridad recomendadas por el fabricante respecto de la colocación, distancias a otros elementos o a las personas, utilización, mantenimiento, revisiones periódicas, etc.

No debe permitirse la instalación en el dominio público, ni en la fachada o hueco de la misma, ni sobre la puerta del establecimiento, aparatos reproductores de imagen y sonido, tales como equipos de música, televisores o similares. Ni siquiera en el interior del local, si emiten sonido o proyectan imagen hacia la vía pública con el fin de que se escuchen o vean desde el exterior del establecimiento.

No debería autorizarse la ubicación en terrazas de elementos tales como vitrinas expositoras, arcones frigoríficos, aparatos de juegos infantiles, mesas de billar, futbolines, máquinas expendedoras, recreativas o de azar o de cualquier otro tipo.



5.5. Señalética urbano-comercial.

Las calles y avenidas analizadas cuentan ya con un gran número de elementos de señalización viaria e indicadores para guiar a los vehículos a un determinado número de destinos de interés institucional, asistencial, dotacional, cultural, etc.

Sin embargo, esta señalética no establece una clara relación entre su ubicación, su soporte físico, su receptor potencial y el medio de transporte utilizado por este último.

Además, esta señalización debe contener diferentes niveles de información y precisión.

Ubicación	Soporte	Nivel de información	Destinatario	Modo de transporte	Tiempo dedicado ¹⁰	Observaciones
Accesos Glorietas	Tótem	Bienvenida a la ciudad como destino de compras	Visitantes	- Vehículo privado - Transporte público rodado	1-3 segundos	Lenguaje icónico, sencillo, directo
Avenidas Bulevares de acceso	Banderola	Bienvenida a la ciudad como destino de compras	Visitantes	Vehículo privado Transporte público rodado	1-3 segundos Repetido a lo largo del recorrido	Lenguaje icónico, sencillo, directo
Avenidas Calles	Banderola	Distintivo del entorno comercial Promociones, exposiciones, eventos	Visitantes y residentes	Vehículo privado Transporte público rodado Peatones y ciclistas	3-6 segundos	Lenguaje directo, claro, "fresco", gráfico
Plazas Estaciones de transporte público Puntos de intercambio modal	Planimetro Directorio comercial	Delimitación áreas comerciales, ejes comerciales Comercios por sectores	Visitantes y residentes	Peatones y ciclistas	30 -60 segundos	Sencillez en la lectura y orientación Uso de colores para distinguir zonas, actividades, etc.
Plazas Ejes comerciales Otros puntos del recorrido	Señales de dirección	Orientación	Visitantes	Peatones y ciclistas	1-3 segundos	Indicaciones claras Distancia y tiempo a pie
Plazas Cruces de ejes comerciales	Tótem	Significación de un evento, feria, exposición, etc.	Visitantes y residentes	Vehículo privado Transporte público rodado Peatones y ciclistas	3-6 segundos	Lenguaje icónico, sencillo, directo

5.5.1. Contenido.

La información que deben recoger estos paneles hace referencia a temas de índole urbana que contemple aspectos concretos como pueden ser:

¹⁰ Tiempo dedicado por el receptor de la información a la lectura y consulta del elemento de señalética.



- Localización de calles y edificios con interés patrimonial.
- Localización de servicios municipales.
- Localización de las paradas de transporte público y aparcamiento de bicicletas.
- Información relativa a las condiciones de acceso a las vías (vehículos permitidos, carga y descarga, horarios, duración, etc.)
- Información sobre la oferta cultural y de ocio.
- Localización de las zonas de aparcamiento.
- Localización de las zonas donde se desarrolla la actividad comercial.
- Información sobre actividades promocionales del comercio tales como ferias, rebajas, encuentros, etc.
- Localización de servicios de alojamiento, restauración y ocio.

Toda esta información se dispondrá sobre un plano de fácil lectura y comprensión, en el que se indicará la localización del punto de información (usted está aquí).

5.5.2. Condiciones de los sistemas.

Los paneles y planímetros a colocar deben cumplir las siguientes condiciones:

- Deben cuidarse especialmente las formas y los colores para no dar una imagen de discordancia con el entorno. Así mismo, la escala en la que se presente la información, debe estar en consonancia con la distancia media a la que se situará el observador.
- Deben estar sujetos a un mismo criterio de imagen, es decir, todos deben exhibir los mismos logotipos, lemas o anagramas.
- La información pública debe predominar sobre la información de carácter publicitario.
- Se deben homogeneizar los modelos, dando un aspecto unitario a los distintos formatos de soporte para la información.

5.5.3. Disposición.

Deben ser perfectamente accesibles y visibles.

Deben preverse elementos donde la información pueda ser fácilmente actualizable, siendo posible la utilización de los paneles para la propagación de actos de muy diversa índole.



La altura de las señales, definida como la distancia entre el borde inferior de la señal y el nivel de la acera, será de 2,20 metros y se mantendrá uniforme a lo largo de todo el itinerario.

La colocación de señales en aceras de anchura igual o superior a 2,50 metros se mantendrá las siguientes distancias mínimas:

En aceras de anchura inferior a 2,50 metros las señales se colocarán con un soporte fijo próximo a la fachada y en forma de banderola, del tal forma que no resulten un obstáculo.

Todos los elementos deben garantizar la accesibilidad y el uso a personas con deficiencias físicas y visuales.

5.5.4. Materiales de los soportes.

Se debe primar la utilización de materiales de fácil instalación, mantenimiento y buen comportamiento ante las adversidades climáticas y comportamientos vandálicos.

En este sentido, también es importante realizar el diseño por medio de piezas sustituibles que permitan la reparación o la fácil sustitución de las partes dañadas únicamente. Es un aspecto clave con beneficios tanto ambientales como económicos.

Se debe evitar el uso de productos y materiales que contengan PVC, metales pesados, así como otros compuestos químicos añadidos a los plásticos para incrementar su flexibilidad. La adopción de medidas dentro del denominado "ecodiseño" puede aportar beneficios medioambientales y por lo tanto, aumentar indirectamente las prestaciones de los equipos instalados.



5.6. Alumbrado.

5.6.1. Criterios generales de iluminación en áreas urbanas comerciales.

En áreas urbanas, la iluminación debe procurar:

- Destacar los puntos singulares y, en particular: las intersecciones, la directriz de la calle, los cambios de alineación y curvas pronunciadas, los túneles y puentes, los bordes físicos y, en general, todo aquello que pueda resultar de interés para que los usuarios de las vías perciban con claridad la geometría y la configuración física y de actividad de sus bordes.
- Abarcar toda la sección de la calle, incluyendo las aceras, las bandas de estacionamiento, la calzada y sus aledaños.
- Proporcionar una luz adecuada a cada tipo de espacio, utilizando y disponiendo las luminarias de forma que creen el ambiente idóneo para cada uno: iluminación homogénea y antideslumbrante para las calzadas; iluminación de ambiente y lateral para las áreas peatonales.
- Evitar que el arbolado obstruya su difusión, que se formen áreas de sombra o que la luz incida directamente sobre ventanas o espacios privados.
- Reducir al mínimo la contaminación lumínica, en los espacios privados (hemisferio superior, fachadas, jardines, etc.).
- Minimizar el consumo de energía, aprovechando al máximo los flujos emitidos por las luminarias.

De la casuística general de emplazamientos, usos, etc. en los que puede encontrarse la necesidad de diseñar un sistema de alumbrado público, el presente documento se va a centrar en el alumbrado de las calles comerciales en entornos urbanos.

El objetivo de la iluminación en estas áreas, céntricas y altamente frecuentadas es, básicamente, conformar una escena urbana atractiva, donde las personas y el entorno sean fácilmente identificables.

En este tipo de áreas, el efecto estético de la iluminación, durante el día, debe ser considerado cuidadosamente, ya que, su atractivo es especialmente sensible a su imagen visual. Ello exige integrar plenamente el diseño de la iluminación (localización, tamaño, color, tipo de luminarias) en el proyecto de estos espacios urbanos o adaptarlo a sus características arquitectónicas y paisajísticas.

Con carácter general, puede decirse que la iluminación debe centrarse en los espacios peatonales, y no en las calzadas, y que debe tener un importante componente horizontal, que permita dar luz a planos verticales y, en concreto, a los peatones.



Puede ser conveniente combinar varios tipos de iluminación, para promover la conformación de ambientes diversos, mejorando así el atractivo del área.

También debe considerarse la iluminación complementaria que introducen los escaparates y, en general, las instalaciones privadas, así como los focos específicos de monumentos y otros elementos (paradas de autobús, etc.) A este respecto puede, incluso, considerarse, la posibilidad de dos niveles de iluminación, uno para el período en que funciona la luz privada y, otro, para el resto de la noche.

Debe prestarse especial atención a las cuestiones de seguridad de las personas (tráfico, delincuencia), evitando zonas de sombra. A este respecto, es conveniente garantizar mediante la disposición de las luminarias que, por avería de una sola lámpara, no quede un área sin iluminación.

5.6.2. Condiciones de diseño.

En el alumbrado vial se pueden plantear las siguientes disposiciones básicas:

a) Axial suspendida: Esta disposición es poco recomendable ya que necesita una suspensión por cables. Se utiliza cuando se puede contar con calles estrechas y edificios altos a ambos lados.

b) Unilateral: Se emplea cuando el ancho de las calzadas es igual o inferior a la altura de los puntos de luz. La disposición unilateral es ideal para calzadas de anchos menores a 10 metros. Esta disposición es una solución bastante empleada en las calzadas estrechas, ya que su instalación resulta muy económica en lo referente al montaje de las líneas de alimentación.

Cuando los anchos de calzada superan los 10 metros, este tipo de disposición no se puede emplear, ya que de hacerlo parte de la calzada opuesta a la línea de las luminarias quedaría deficientemente iluminada.

c) Bilateral: El empleo de este tipo de disposición es el más recomendable, dentro de las disposiciones bilaterales podemos encontrar a su vez los siguientes tipos:

- Al tresbolillo: Muy recomendadas para anchuras de calzadas de 1,0 a 1,5 veces la altura de las luminarias.
- Pareado: Para anchuras superiores a 1, 5 veces la altura de los puntos de luz.
- Respecto a la contaminación lumínica, es interesante atender a las recomendaciones de diseño y disposición de los equipos, para evitar la proyección del foco luminoso hacia zonas innecesarias, reduciendo la contaminación lumínica ambiental.



5.6.3. Eficiencia energética de la instalación.

En definitiva las actuaciones proponen no iluminar más, sino mejor, de la forma más eficiente, allí donde es realmente necesario, homogenizando modelos según las características del entorno y potenciando el carácter comercial de las calles.

Con carácter general, en cualquier ubicación, y haciendo referencia a la disposición de las luminarias deben primarse los siguientes criterios formales:

- Con la iluminación en funcionamiento, y en condiciones normales -donde no exista una importante iluminación privada- debe impedirse que existan zonas de sombra en las aceras o en las calzadas. La intensidad debe estar ajustada a las necesidades y función de cada calle o vial; un exceso de iluminación no mejora la seguridad vial y ciudadana, puede provocar deslumbramientos y crear zonas de sombra no deseadas, es molesta para la vecindad y malgasta energía.
- Tener en cuenta el impacto del alumbrado en todo nuevo proyecto de urbanización en el momento de sustituir el actual. Incluir criterios ambientales en los pliegos de cláusulas administrativas de obras y cambios de alumbrado.
- En todo caso, las instalaciones antiguas que no estén en funcionamiento deben ser eliminadas al ser sustituidas por las nuevas a instalar. No se debe permitir la existencia de dobles instalaciones de farolas ni apliques, instalaciones dobles o redundantes.
- No utilizar luminarias tipo globo sin reflector en la parte superior ya que proyectan una gran emisión de luz por encima de la horizontal.
- Si en algún caso existe algún tipo de arbolado alto y el modelo de luminaria adoptada es de tipo columna, la altura de la misma no debe estar por encima de las copas de los mismos, para no interferir sobre sus ciclos naturales.
- En instalaciones de tipo mural, la altura de colocación no debe ser inferior a 3 metros ni superior a 4,5 metros en todo caso se adaptarán a las posibilidades de la edificación y a la utilización del tendido ya existente-. Las luminarias deben contar con pantallas reflectoras que impidan la iluminación del hemisferio superior y proyecten la luz exclusivamente hacia la parte inferior.
- La disposición de las luminarias y el flujo luminoso debe incidir mínimamente sobre los huecos de fachada de los pisos inmediatos, permitiendo el uso nocturno de los mismos sin alterar los niveles de iluminación que fijen sus propietarios.



- La disposición, ritmo de colocación y tipología de las luminarias debe ser especialmente estudiada en aquellos edificios de carácter histórico o monumental.
- La disposición proyectada debe favorecer también el papel protagonista de la iluminación privada de establecimientos comerciales y sus escaparates, allí donde esta exista y proporcione un nivel adecuado de luminosidad. En este sentido, las actuaciones en las calles más comerciales deben ser especialmente estudiadas y cuidadas.
- Se cuidará que la instalación de carteles y luminosos y otros elementos anunciadores y decorativos en fachada, en las calles afectadas se ajusten a criterios estéticos de composición de fachada, actuando sobre las que incumplan esta normativa, en la forma y medios adecuados. La situación actual de este tipo de elementos debe ser estudiada previamente a la colocación de las nuevas lámparas.

Otro importante aspecto a considerar es el de la eficiencia energética de las instalaciones de alumbrado público.

Un diseño energéticamente eficiente de las instalaciones de alumbrado público en un municipio ha de comenzar por determinar los niveles de iluminación necesarios para el desarrollo de las tareas que tienen lugar en la vía pública, dentro de los mínimos de seguridad y comodidad precisos.

Alcanzados los niveles requeridos para cada aplicación, se han de seleccionar los elementos que forman parte de la instalación de alumbrado público, de forma que se consiga el máximo ahorro energético-económico al mínimo coste, considerando todos los elementos que intervienen en el coste total: el coste de primera instalación, adquisición y colocación de los componentes; el coste de explotación o consumo energético; y el coste de mantenimiento.

Las distintas medidas de ahorro energético implementables en las instalaciones de alumbrado público son las que se describen a continuación:

- Actuaciones en el sistema de mando y control. En la actualidad, los sistemas de mando y control más utilizados son el interruptor crepuscular, el interruptor horario y el interruptor astronómico, siendo los últimos los más recomendables.
- Incorporación de lámparas más eficientes. Los factores más importantes que deben tenerse en cuenta en la definición y selección del tipo de lámpara a emplear son la eficacia luminosa, la duración de vida media y vida útil, la temperatura de color y el rendimiento cromático o reproducción de colores. Si los requisitos de color no son excesivos, la opción más aconsejable son las lámparas de sodio de alta presión, por su elevada eficacia bajo la óptica energética. Las lámparas de sodio de baja presión, a pesar de ser la solución de mayor eficacia existente en la actualidad, poseen



grandes dimensiones, lo que puede limitar su utilización. A esto se debe unir su mala reproducción cromática, haciendo que no sean aplicables en gran parte de las situaciones. Para lámparas instaladas en zonas de altos requerimientos cromáticos (luz blanca) se aconseja que se usen lámparas de halogenuros metálicos, que presentan un comportamiento energético mejor que el de las lámparas de vapor de mercurio emitiendo una luz de parecidas características.

- Incorporación de balastos de doble nivel. Con estos dispositivos son alcanzables reducciones importantes. No obstante, por tratarse de una implantación punto a punto, posee la dificultad añadida especialmente en instalaciones existentes.
- Incorporación de equipos reductores-estabilizadores. Se trata de dispositivos instalados en los cuadros eléctricos y que se destinan a instalaciones donde a determinadas horas se puede reducir el nivel de iluminación, con el consiguiente ahorro de energía, como es el caso del alumbrado público.
- Actuaciones en semáforos. Consiste en la incorporación de tecnología LED (diodos emisores de luz) en los grupos ópticos de los semáforos. Tradicionalmente se utilizan lámparas de incandescencia o halógenas de 70 W de potencia frente a los aproximadamente 10 W de los módulos de LED's. La implantación de estos elementos es sencilla y el ahorro energético producido muy elevado.
- Sustitución de luminarias envejecidas o en mal estado, con el objetivo de reducir la contaminación lumínica y poder utilizar lámparas de menor potencia obteniendo una misma eficacia luminosa.



5.7. Recomendaciones sobre la inserción de elementos de arbolado y jardinería.

El arbolado urbano cumple múltiples funciones, entre las que destacan la mejora de las condiciones ambientales, su contribución a la reducción de la contaminación, su función de pantalla contra viento, retención del polvo entre sus hojas, humidificación del ambiente, la mejora estética de calles y plazas, así como sus efectos relajantes y estimulantes.

5.7.1. Criterios para el ajardinamiento de aceras.

El arbolado y ajardinamiento de calles extiende los beneficios ambientales de las zonas verdes a toda el área ordenada y puede contribuir a definir las diferentes bandas de su sección transversal.

Con carácter general, es recomendable la interposición de una banda de ajardinamiento de entre 1 y 1,2 metros de anchura, en la que puede ubicarse el arbolado, junto a la parte exterior de la acera, sirviendo de separación a peatones y vehículos. Dicha banda podrá acoger, esporádicamente, elementos de mobiliario urbano y alumbrado.

El ajardinamiento y arbolado de calles no tiene por qué ser simétrico. De hecho, puede ser recomendable ampliar la acera septentrional y concentrarlos en ella, en calles con orientación dominante E-O.

La presencia de arbolado tiene, además, otras funciones complementarias, como son:

- Contribuye a reducir la velocidad de los vehículos, formando parte de estrategias de pacificación del tráfico.
- En calles con escaso valor arquitectónico y de escaso interés, las hileras de arbolado pueden contribuir a cualificarlas y dotarles de unidad e identidad.
- En calles excesivamente uniformes, continuas y homogéneas, la colocación de grupos de arbolado y jardinería en ciertos puntos puede contribuir a la creación de hitos que rompan la uniformidad lineal, introduciendo variedad paisajística.

5.7.2. Criterios de diseño y ubicación del arbolado viario.

La distancia mínima del suelo a la copa deberá ser de 2,20 metros, para no entorpecer el tránsito peatonal en la acera.

Por lo que respecta a la distancia entre arboles dispuestos en hileras, se debe atender a lo dispuesto en la siguiente tabla:



Tipo de árbol	Distancia mínima (m)	Distancia máxima (m)	Ejemplos
Pequeña altura y diámetro, admitiendo poda. Altura grande, pero diámetro pequeño y forma columnar	4	6	Ligustrum lucidum Cupressus sempervirens Robinia pseudoacacia pyramidalis
Altura mediana	6	8	Melia acedarach Acer negundo Catalpa bignonioides Sophora japonica
Gran altura y diámetro	8	12	Platanus hispánica Aesculus hippocastanum
Árboles grandes y de gran desarrollo en anchura	15	20	Cedrus deodara Cupressus macrocarpa
Pantallas antiviento o antirruído	2	-	Tipo fusiforme

En general, la distancia del lugar de plantación de un árbol a la edificación será la mitad de la establecida entre árboles en alineaciones, con un mínimo absoluto de tres metros.

Todo árbol incluido en espacios peatonales pavimentados deberá ir provisto de su correspondiente alcorque.

Las dimensiones mínimas de los alcorques serán de uno por un metro. Para árboles de gran porte, estos valores se elevarán a un metro y medio por un metro y medio.

Los alcorques se dispondrán de forma que los árboles disten de la calzada un mínimo de 1 metro.

En aceras de 4 o más metros de anchura, se recomiendan bandas de alcorques corridos de una anchura comprendida entre 1,5 y 2 metros, que se deberán ajardinar.

El suelo de parterres y alcorques se debe situar en niveles inferiores a los de las áreas peatonales, facilitando la retención y penetración en el terreno del agua superficial. Deben protegerse superficialmente mediante rejillas metálicas, tapas de piedra artificial o piezas de pavimento y barreras o elementos firmes en bordes. Dichas coberturas tendrán una elevación mínima sobre la acera de uno con cinco a cuatro con cinco centímetros, para poder ser identificados por los invidentes y preservarse del deterioro.



5.8. Recomendaciones sobre la inserción de elementos de mobiliario urbano.

Dada la variedad de elementos que se incluyen en la denominación de mobiliario urbano, resulta prácticamente imposible establecer criterios generales para su localización y disposición en la vía pública.

En la disposición del mobiliario urbano, sobre todo del destinado a la estancia de personas, deben tratar de optimizarse las condiciones de soleamiento, orientación, protección frente al viento y la lluvia. Simultáneamente, deben tratar de evitarse los lugares ambientalmente pobres.

La búsqueda de las mejores condiciones climáticas y ambientales recomienda una gran flexibilidad en la localización del mobiliario urbano, evitando configuraciones puramente formalistas (simetrías, distribuciones homogéneas) que impidan la optimización deseada.

Aparte de esto, y con el objeto de garantizar una dotación mínima de mobiliario urbano, se debe garantizar el cumplimiento de los siguientes estándares mínimos.

Asientos: 1 por cada 10 viviendas.
 1 por cada 2.000 m² de edificación no residencial.
 2 por cada 100 m² de superficie de áreas estanciales.
 1 por cada 30 m de longitud de acera.

Juegos de niños: 20 m² por cada 100 de áreas ajardinadas, plazas y bulevares.

Papeleras: 1 por cada 100 m de vía pública a la que den frente edificios.

Contenedores de residuos orgánicos: 1 cada 50-60 m de longitud de acera.

Contenedores papel: 1 m³ por cada 500 viviendas.

Contenedores vidrio: 1 m³ por cada 500 viviendas.

Con carácter general, se pueden hacer las siguientes recomendaciones:

- Integración de funciones en un mismo elemento para eliminar elementos superfluos.
- Promoción de la identificación de la ciudad a través de sus elementos urbanos. Apostar por la modernidad en cuanto a confort, conceptos, técnicas y materiales.
- Incorporación de elementos sofisticados, esculturas urbanas y elementos ornamentales en calles de gran afluencia peatonal, de tal forma que se cree un ambiente especial en las zonas comerciales más significadas de la ciudad.



- Elección basada en la funcionalidad y racionalidad en el diseño, buscando la estandarización por zonas. Materiales de fácil instalación, mantenimiento y buen comportamiento ante las adversidades climáticas y comportamientos vandálicos. Piezas de fácil sustitución.
- Atención a las medias de accesibilidad para personas con deficiencias físicas.

Además de los criterios relacionados directamente con la disposición de los elementos, se debe atender también a otros criterios relacionados con la sostenibilidad, como son:

- Utilización de materiales reciclables y fácilmente desmontables.
- Utilización de materiales autóctonos o regionales: Uno de los criterios de selección de los materiales es su origen local, con el fin de aumentar la autosuficiencia de los sistemas y disminuir las necesidades de transporte y la dependencia exterior.
- Ecoeficiencia de los materiales: utilización de materiales de reducido coste energético de fabricación.
- Minimización de la cantidad de material: utilización de estructuras optimizadas y ligeras, diseño de elementos multifuncionales.
- Selección de elementos duraderos y resistentes a las condiciones a las que van a estar sometidos en su emplazamiento.

5.8.1. Condiciones generales de ubicación y diseño.

La ubicación y diseño del mobiliario urbano responderá a las siguientes características:

- Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada.
- El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 15 cm medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.
- Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 2,20 m.



A efectos de facilitar la utilización de bancos a todas las personas y evitar la discriminación, se debe disponer un número mínimo de unidades diseñadas y ubicadas de acuerdo con los siguientes criterios de accesibilidad:

- Dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m.
- Tendrán un respaldo con altura mínima de 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos.
- A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de diámetro 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.

Las papeleras y contenedores para depósito y recogida de residuos deben ser accesibles en cuanto a su diseño y ubicación de acuerdo con las siguientes características:

- En las papeleras y contenedores enterrados, la altura de la boca estará situada entre 0,70 m y 0,90 m. En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura máxima de 1,40 m.
- En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.
- En los contenedores enterrados no habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.

Los contenedores para depósito y recogida de residuos, ya sean de uso público o privado, deben disponer de un espacio fijo de ubicación independientemente de su tiempo de permanencia en la vía pública. Dicha ubicación permite el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso queda invadido por el área destinada a su manipulación.



6

Conclusiones.



El presente estudio analiza las condiciones urbanas y la dotación comercial y de servicios de estos tres ejes del centro de Alicante, dando por supuesto que su elección responde a análisis llevados a cabo previamente (desde el PMUS, como se ha visto), y que se encuentra alineada con los objetivos y propuestas del PAC Lucentum, documento estratégico sectorial de referencia.

Sin embargo, más allá de estos motivos, que por sí solos ya legitiman la elección y justifican todas las reflexiones y análisis realizados sobre estos ejes, en los apartados anteriores no se ha analizado la intervención desde un enfoque estratégico, de forma integrada con el resto de la trama urbana del centro de Alicante.

Quizá quepa preguntarse si los ejes Constitución y Bailén deben ser peatonales, o si su transformación es prioritaria.

Tal y como se ha visto, se trata de ejes sin una destacable actividad comercial en la actualidad, si bien esta podría verse incrementada, ya que existen locales disponibles en estas calles dotados de condiciones adecuadas (accesibilidad, dimensiones, visibilidad exterior, estado de la edificación, etc.).

Pero más allá de su dotación comercial, actual o potencial, si evaluamos su papel dentro del tejido urbano, ambos ejes son adecuados para empezar la transformación global de la zona.

En base a los distintos análisis realizados, todo el ámbito comprendido entre la Avda. Federico Soto y la Rambla Méndez Núñez en una dirección y la Avda. Alfonso X El Sabio y la Explanada de España en la otra, debe aumentar su permeabilidad peatonal, facilitando la conexión de la zona de Ensanche con el Centro Tradicional, y de la zona del Mercado con el puerto.

Esto no significa que deba expulsarse el tráfico rodado de todas las calles de la zona, pues debe estudiarse de forma integrada cómo garantizar los accesos a los aparcamientos y cómo organizar el abastecimiento y la prestación de servicios urbanos que requieren de acceso rodado.

En unos casos, por sus dimensiones, actividades, localización, etc. las calles sí podrán ser peatonales, con acceso rodado restringido a vehículos autorizados, mientras que en otros casos podrían establecerse distintas bandas o zonas, segregando calzada y acera, aunque ambas estén a un mismo nivel y la prioridad de paso la tengan peatones y ciclistas.

Por lo tanto, sí tiene sentido proponer la peatonalización de los ejes Constitución y Bailén, pero como parte de una actuación integral y no como una actuación aislada, que supondría la generación de una "isla" peatonal inconexa que difícilmente sería capaz de compensar con las limitadas ventajas y mejoras que aporta cualquier peatonalización aislada, los mayores problemas que podría tender a agravar.



La red que se diseñe debe reforzar y poner en valor el actual sistema de espacios libres y plazas (Plaza Ruperto Chapí, Plaza Portal de Elche, Plaza Gabriel Miró, Plaza Nueva, Plaza de la Muntanyeta, Plaza Calvo Sotelo y la propia Explanada), poniéndolo en relación con el sistema de equipamientos y edificios públicos de la zona (Mercado Central, Teatro Principal, Cámara de Comercio, Museu de les Fogueres, Delegación de Gobierno, Hacienda, Banco de España, etc.).

Las principales ventajas que ofrece empezar por estos ejes son, entre otras:

- La mejora de su transitabilidad peatonal contribuye a reforzar la red de espacios libres y plazas, pues a su paso se articulan la Plaza Ruperto Chapí, la Plaza Portal de Elche y la Explanada.
- Sus recorridos articulan varios equipamientos públicos, tales como el Mercado Central, el Teatro Principal y otras dependencias públicas administrativas, como la Concejalía de Acción Social, diversos consulados o la sede del Colegio de notarios.
- Existe cierta complementariedad en las actividades de estas calles, que aseguran la rotación y la presencia de gente a lo largo de todo el día: Mercado y edificios administrativos de día, Teatro en horario de tarde-noche y actividades de restauración, hostelería y ocio hasta la noche. Todo ello asegura un uso intensivo y variado de estos espacios, apoyado también en el uso residencial que continúa siendo el principal de esta zona.
- Como inicio o primera fase, son calles cuya transformación no generaría fricciones o pérdida de funcionalidad de su entorno inmediato, más allá de los cambios en el trazado de las líneas de autobús urbano, u otros ajustes.
- Su proximidad a la Calle Castaños, ya peatonal, y la existencia de ejes transversales de conexión de prioridad peatonal, tales como la calle Teniente Álvarez Soto, la calle Villegas (parcialmente), la calle San Francisco o la Plaza Ruperto Chapí, pueden contribuir a reforzar los efectos de la actuación, ya que el ámbito peatonalmente conectado tras la intervención será muy extenso.
- La trama urbana de esta zona de la ciudad se dispone de tal forma que las manzanas generadas no son cuadradas, sino rectangulares, con sus lados largos perpendiculares al mar y los lados cortos paralelos a la línea litoral. Esto supone que, una vez peatonalizado el eje Constitución-Bailén, al que se orientan los “lados largos” de las manzanas, el número de intersecciones con otras calles con tráfico rodado sería muy reducido, e inferior a los que se darían en las calles con orientación este-oeste. Esta circunstancia facilita la transformación de este eje, pudiendo permanecer, de momento, el resto de calles tal y como están actualmente.
- A diferencia de otros ejes de la zona, como las calles Girona o Teatro, que cuentan con una oferta comercial sólida y consolidada, el eje Constitución-Bailén necesita de una intervención de este tipo que, al conferirle un nuevo rol en la



dinámica urbana, permita su dinamización y regeneración. Por ello, la actuación debe evitar que los locales acaben siendo ocupados masivamente por actividades de ocio y hostelería que podrían llegar a saturar la zona e incrementar los efectos molestos sobre la población residente, y su impacto negativo sobre la vía pública.

Por lo que respecta a la Avda. Maisonnave, la mejora de su transitabilidad permitirá canalizar los flujos peatonales desde el oeste de la ciudad, hacia un punto estratégico de acceso al Centro y, a continuación, al Casco Antiguo. El eje une la avenida Oscar Esplá y la estación de ferrocarril con la Avenida Federico Soto y las plazas Calvo Sotelo y de la Muntanyeta, por lo que es canalizador de grandes desplazamientos peatonales desde la periferia al centro de la ciudad. Además, debido a su trazado diagonal respecto del resto de la trama, supone una aproximación hacia la Explanada de España y el puerto.

La imposibilidad de desprenderse por completo del tráfico rodado en este eje, ya que, como se ha visto, el autobús seguiría pasando, supone un reto y una oportunidad, ya que las mejoras en materia de "peatonalidad" que se implanten, pueden servir de referencia para la mejora del conjunto de ejes de su entorno, que sin perder el tráfico rodado sí podrían mejorar sus condiciones peatonales.



Anexo

Censo de actividades.



A1. Actividades localizadas en los ejes Avda. Constitución y Calle Bailén.

Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	CAFÉ BORBÓNICO
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	BRUNCH EXPERIENCIA GASTRONÓMICA
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	30 Y TANTOS
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	CAFETERÍA DEL TEATRO
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL CAFÉ ESPAÑOL
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL DESCORXE
Avda. Constitución	bienes de consumo diario	100	PANADERÍA CON CAFETERÍA	XOCOLAT
Avda. Constitución	otros productos diversos	426	TIENDAS DE SOUVENIRS	PIKAROLA ARTESANIA
Avda. Constitución	otros productos diversos	406	PRENSA	KIOSCO CHAPÍ
Avda. Constitución	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	OFICINA BANESTO (EN OBRAS)
Avda. Constitución	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	ANTIGUO CINE IDEAL
Avda. Constitución	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Avda. Constitución	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE (TAPIADO)
Avda. Constitución	servicios personales	912	COMPAÑÍA MÉDICA	ASISA
Avda. Constitución	edificios públicos	930	EDIFICIOS PÚBLICOS	CASA DE SOCORRO
Avda. Constitución	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	CAJA RURAL
Avda. Constitución	servicios restauración, hostelería	909	HELADERÍAS, YOGURTERÍAS	HELADOS XIXONA
Avda. Constitución	servicios personales	904	AGENCIA INMOBILIARIA	VOLTA
Avda. Constitución	bienes de consumo diario	120	FARMACIAS	FARMACIA
Avda. Constitución	productos de tecnología	402	FOTOGRAFÍA, APARATOS FOTOGRÁFICOS	REVELADO RÁPIDO KODAK EXPRESS
Avda. Constitución	bienes de consumo diario	100	PANADERÍA CON CAFETERÍA	TRES SEMILLAS
Bailén	servicios personales	906	PELUQUERÍA- SALÓN DE BELLEZA	PEL'S PELUQUERÍA
Bailén	servicios personales	906	PELUQUERÍA- SALÓN DE BELLEZA	PEL'S ESTÉTICA
Bailén	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	YALE
Bailén	bienes de consumo diario	109	TIENDA DE CONVENIENCIA	FRUTOS SECOS - TIENDA CONVENIENCIA
Bailén	equipamiento personal	203	MODA HOMBRE	FILANT LA TARDOR

Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Bailén	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ZOOM
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	CODE TRASERA
Bailén	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	COLEGIO NOTARIAL
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Bailén	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	YER
Bailén	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA MATANZA CASTELLANA
Bailén	servicios restauración, hostelería	903	CAFETERÍAS	PORTOIL

Elaboración propia. Oficina PATECO. Diciembre de 2016.



A2. Actividades localizadas en los ejes del entorno de Avda. Constitución y Calle Bailén.

Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Castaños	bienes de consumo diario	107	VINOS Y BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y NO ALCOHÓLICAS (BODEGAS)	CERVEZA ARTESANA
Castaños	equipamiento personal	202	ROPA PARA MUJER	SIN NOMBRE
Castaños	otros productos diversos	416	JOYERÍAS, RELOJERÍA, PLATERÍA	GARCÍA JOYEROS-COMPRO ORO
Castaños	otros productos diversos	426	TIENDAS DE SOUVENIRS	SOUVENIRS LA GUAPA
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA MARY
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL CAFÉ
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL SIBARITA
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EOLO
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	MISS SUSHI
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	THE GLOBE
Castaños	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ENSO SUSHI
Castaños	servicios restauración, hostelería	903	CAFETERÍAS	CAFÉ CORREOS
Castaños	servicios personales	906	PELUQUERÍA- SALÓN DE BELLEZA	ALMUDENA OROYO
Castaños	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	GRUPO HNA. INVERSIÓN
Castaños	servicios personales	911	LOTERÍAS	LOTERÍAS
Castaños	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	LOCUTORIO
Castaños	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Plaza Gabriel Miró	bienes de consumo diario	107	VINOS Y BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y NO ALCOHÓLICAS (BODEGAS)	VINART
Plaza Gabriel Miró	bienes de consumo diario	119	ESTANCO	TABACOS
Plaza Gabriel Miró	otros productos diversos	900	OTROS TIPOS DE COMERCIOS	FILATELIA GABRIEL MIRÓ
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA SASTRERÍA
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LOS MEJILLONES
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ELLAS SUSHI
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PIZZERÍA DE CORREOS

Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	SO TAPENOT
Plaza Gabriel Miró	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PLAZA CANALLA
Plaza Gabriel Miró	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	ARQUIA
Plaza Gabriel Miró	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	SASTRE APARTAMENTOS
Rambla de Méndez Núñez	bienes de consumo diario	106	PANADERÍA, PASTELERÍA, BOMBONERÍA Y CONFITERÍA	OHA LUZANA
Rambla de Méndez Núñez	bienes de consumo diario	106	PANADERÍA, PASTELERÍA, BOMBONERÍA Y CONFITERÍA	EL MOLÍ
Rambla de Méndez Núñez	bienes de consumo diario	119	ESTANCO	ESTANCO
Rambla de Méndez Núñez	bienes de consumo diario	120	FARMACIAS	FARMACIA
Rambla de Méndez Núñez	equipamiento personal	211	ROPA PARA EVENTOS	PEPE BOTELLA
Rambla de Méndez Núñez	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	ZAALC
Rambla de Méndez Núñez	otros productos diversos	416	JOYERÍAS, RELOJERÍA, PLATERÍA	NAVARRO
Rambla de Méndez Núñez	otros productos diversos	426	TIENDAS DE SOUVENIRS	ALE HOP
Rambla de Méndez Núñez	otros productos diversos	429	TIENDAS DE CONVENIENCIA	LOW COST 24 HORAS
Rambla de Méndez Núñez	otros productos diversos	429	TIENDAS DE CONVENIENCIA	QUICK SERVICE 24 HORAS
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PIRÁMIDE
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	KATAGORRI
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA SUREÑA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PIZZERÍA REY
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA TÍA JUANA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	100 MONTADITOS & CIA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	AKASAKA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	TOROBELL

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PAPIZZA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LIZARRÁN
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	KFC
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ALI CANTARA
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	NOM NOM
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	MUYPHY'S
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	CODE
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	903	CAFETERÍAS	CAFÉ BAR WIKEN'S
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	903	CAFETERÍAS	CAFÉ NÜZT
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	904	AGENCIA INMOBILIARIA	URBAN PLAY
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	BBVA
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	ABANCA
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	SABADELL
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	BANCO POPULAR
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	UNICAJA
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	908	AGENCIAS DE SEGUROS	OCASO
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	908	AGENCIAS DE SEGUROS	SANTA LUCÍA
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	908	AGENCIAS DE SEGUROS	GENERALI SEGUROS
Rambla de Méndez Núñez	servicios restauración, hostelería	909	HELADERÍAS, YOGURTERÍAS	AMORINO
Rambla de Méndez Núñez	servicios personales	911	LOTERÍAS	LOTERÍAS
Rambla de Méndez Núñez	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	SALÓN JUEGOS JOKER

Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Rambla de Méndez Núñez	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	bienes de consumo diario	100	PANADERÍA CON CAFETERÍA	DULCINEA
San Francisco	bienes de consumo diario	100	PANADERÍA CON CAFETERÍA	RAFELET
San Francisco	bienes de consumo diario	103	CARNICERÍAS	BOUZIANE
San Francisco	bienes de consumo diario	110	COMIDAS PARA LLEVAR	MERRY CROKET
San Francisco	bienes de consumo diario	120	FARMACIAS	FARMACIA
San Francisco	equipamiento personal	202	ROPA PARA MUJER	CARAMBA
San Francisco	equipamiento personal	202	ROPA PARA MUJER	AMAL HOPE
San Francisco	equipamiento personal	207	ROPA PARA GENTE JOVEN MIXTA	AMARRAS
San Francisco	equipamiento personal	208	ROPA Y COMPLEMENTOS INFANTIL	CONGUITOS
San Francisco	equipamiento personal	208	ROPA Y COMPLEMENTOS INFANTIL	BABY UNDERGROUND
San Francisco	equipamiento personal	209	ROPA INTERIOR Y LENCERÍAS, ROPA DE BAÑO	CARMEN HEREDIA
San Francisco	equipamiento personal	211	ROPA PARA EVENTOS	VITTORIO CATALDO
San Francisco	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	GEOX
San Francisco	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	CAMPER
San Francisco	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	PILAR ALPARGATERÍA
San Francisco	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	MARIE'S SHOES
San Francisco	equipamiento personal	215	ZAPATERÍAS Y CALZADOS EN TIENDA TRADICIONAL	LEAN
San Francisco	equipamiento personal	218	OTROS COMPLEMENTOS: CINTURONES, GUANTES, BUFANDAS, BOLSOS, CORBATAS, ETC	EL TOCADOR DE LA NOVIA
San Francisco	equipamiento personal	224	OTROS ESTABLECIMIENTOS DE ROPA, TEXTIL O COMPLEMENTOS	LUGAR PIEDRA VIEJA
San Francisco	productos de tecnología	405	PAPELERÍAS, OBJETOS DE ESCRITORIO Y SIMILARES	LA PAPELERÍA

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
San Francisco	productos de tecnología	414	ÓPTICAS	ÓPTICA TORREGROSA
San Francisco	otros productos diversos	417	BISUTERÍA	DIVINA LOCURA
San Francisco	otros productos diversos	417	BISUTERÍA	VEN Y VUELVE
San Francisco	otros productos diversos	420	PEQUEÑOS ANIMALES	YOUR.COM
San Francisco	otros productos diversos	431	VENTA DE BICICLETAS	THE BEND
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PIZZERIA TOPOGIOGIO
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	MARUJA LIMÓN
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	VINOS Y MÁS
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL GARAJE
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LOLITA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	CHICO CALLA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ALMA DEL SUR
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	MI LUCÍA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	TERRANOSA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL LLAGOSTÍ
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	CHAPLINS
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA ALACENA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL CANOUTIER
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA TASCA GRANAINA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL REBUJITO
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EL BURLAERO
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	ITALIANO

Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	EMBASSY
San Francisco	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	LA JARELA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	BYBLOS
San Francisco	servicios personales	904	AGENCIA INMOBILIARIA	INMOBILIARIA
San Francisco	servicios personales	906	PELUQUERÍA- SALÓN DE BELLEZA	BOTHI
San Francisco	servicios restauración, hostelería	909	HELADERÍAS, YOGURTERÍAS	FLÄKTA NO YOGURTERÍA
San Francisco	servicios restauración, hostelería	909	HELADERÍAS, YOGURTERÍAS	LA NEU
San Francisco	servicios personales	911	LOTERÍAS	LOTERÍAS
San Francisco	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	CLÍNICA UME
San Francisco	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	GAS BRIMAIN, S.A.
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
San Francisco	sin actividad	960	SOLAR	SOLAR
Manero Mollá	bienes de consumo diario	124	ORTOPEDIAS	ORTOPEDIA MEDINA
Manero Mollá	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	WASABI
Manero Mollá	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	BAR
Manero Mollá	servicios personales	906	PELUQUERÍA- SALÓN DE BELLEZA	ETTERNITY
Manero Mollá	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	BANCO SANTANDER
Manero Mollá	servicios personales	907	ENTIDADES FINANCIERAS	LA CAIXA
Manero Mollá	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	LOCUTORIO
Manero Mollá	otros servicios diversos	912	OTROS SERVICIOS	FOTOCOPIAS TRACER-CAD
Manero Mollá	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Manero Mollá	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Manero Mollá	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Dels Artillers	sin actividad	950	SIN ACTIVIDAD	LOCAL DISPONIBLE
Dels Artillers	otros servicios diversos	912	AGENCIA DE TURISMO- DISCOVER	AGENCIA DE TURISMO

*Orientaciones para la peatonalización de los ejes
Constitución, Bailén y Maisonnave de la ciudad de Alicante.*



Dirección	GRUPO ACTIVIDAD	CÓDIGO ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD	NOMBRE COMERCIAL
Dels Artillers	productos de tecnología	414	OPTICAS	OPTICA MOLINA
Pascual Pérez (Castaños-Constitución)	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	SANTA BÁRBARA
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	edificios públicos	930	EDIFICIOS PÚBLICOS	CASA DE LA FESTA
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	otros productos diversos	418	FLORES, PLANTAS,	LA ORQUÍDEA
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	PIZZERÍA SALE&PEPE
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	CONCERTO
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	productos de tecnología	402	FOTOGRAFÍA, APARATOS FOTOGRÁFICOS	NOVA FOTO
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	servicios restauración, hostelería	902	PUB'S Y DISCOTECAS	CLASSIC'S
Tío "Cuc" (Rambla-Castaños)	servicios restauración, hostelería	901	RESTAURANTES Y BARES	IL MORETTO

Elaboración propia. Oficina PATECO 2016.