

# Callegrafías

## ¿Cómo son nuestras calles?

Una aproximación conceptual a las calles españolas a partir del estudio directo de más de 500 km de vías públicas en ciudades de diversos tipos.



# Callegrafías

Un estudio realizado por la Red de Ciudades que Caminan, presentado en octubre de 2023, durante el Décimo Congreso de la Red en Valladolid.



CIUDADES  
QUE CAMINAN

## ÍNDICE *interactivo*

### Cuestiones previas

1. Ideas fuerza
2. Reparto del espacio público
3. Dimensión de las calles
4. Calles de convivencia
5. Las aceras
6. Tráfico a motor
7. Los pasos peatonales
8. Aparcar vehículos
9. El ruido urbano
10. La velocidad percibida
11. La vitalidad
12. Árboles y verde
13. Bancos, agua...
14. Percepciones subjetivas

### Interacción

*Callegrafiāy*

0

Cuestiones  
previas

## La calle, ese lugar importante

La Red de Ciudades que Caminan se planteó realizar este primer estudio cuantitativo sobre las calles urbanas ante la inexistencia de datos concretos que pudiesen generalizarse.

Las calles constituyen la parte del espacio público con la que más en contacto estamos las personas, y por tanto, son parte esencial del medio ambiente urbano, la que mayor influencia tiene en nuestras vidas.

Podemos decir que las calles son extensiones de los espacios vitales que utilizamos. Los lugares por los que continúan nuestros domicilios, a las que accedemos tras atravesar las puertas de nuestra privacidad.

Por eso su configuración, su estado, su diseño, su cuidado y su funcionalidad tienen mucha influencia en nuestro bienestar y debemos poner mucha voluntad para que respondan a unos cánones mínimos de calidad en términos de espacio y de sensaciones.

- ↓ **Observación humana calle por calle**
- ↓ **Procesamiento de datos**
- ↓ **Obtención de resultados**
- ↓ **Deducción de conclusiones**



Hemos realizado este trabajo con la mejor voluntad y con los medios y las tecnologías que tenemos a nuestro alcance, guiados por el conocimiento acumulado en años de atención sobre el espacio público.

Los datos que contiene este informe son absolutamente rigurosos, pero no son fruto del análisis de millones de variables o metadatos, sino del método más tradicional y analógico de la observación humana, el traslado de los resultados de la misma a unas tablas de datos y la deducción de algunas conclusiones interesantes sobre la calidad urbana de las ciudades.

## Datos útiles para cargos públicos y personal técnico

Callegrafías quiere ser un conjunto de datos que muevan a la reflexión sobre el espacio público y animen tanto a responsables públicos como a personal técnico relacionado con la configuración de las ciudades a hacer de estas lugares donde la vida resulte más agradable.

Los primeros podrán inspirarse en algunos de estos datos a la hora de tomar conciencia sobre una situación que, probablemente coincide con la de su pueblo o ciudad, y, a partir de ahí actuar para revitalizar sus calles y hacerlas más amables, más saludables, más inclusivas y más justas

Los segundos pueden encontrar referencias interesantes para basar sus recomendaciones o las características de las propuestas técnicas que ofrezcan a la ciudadanía.

El público en general podrá disponer de un espejo en el que se proyecte buena parte de su día a día, ya que las personas son en definitiva quienes protagonizan el espacio público.

## Claves para realizar mejor los diagnósticos urbanos

Aunque el estudio es anónimo y no se hará público el nombre de los municipios cuyas calles han sido analizadas, cualquier ciudad puede tomarlo de referencia para analizar su propia realidad, a efectos de hacer comparativas con las medias que han resultado de nuestra observación y tratar de mejorarlas.

El método de comparar magnitudes resulta muy interesante para establecer rutinas de mejora o simplemente para fijar los cánones de un mejor tratamiento del espacio.

La dimensión de las aceras, la existencia de bancos o la velocidad de los vehículos que observamos en nuestras calles, por poner algunos ejemplos, pueden cotejarse con los datos de este estudio para mejorar la media.

Contribuiremos así a que nuestro espacio público responda cada vez mejor a lo que necesitamos: una vida segura, saludable y armónica.

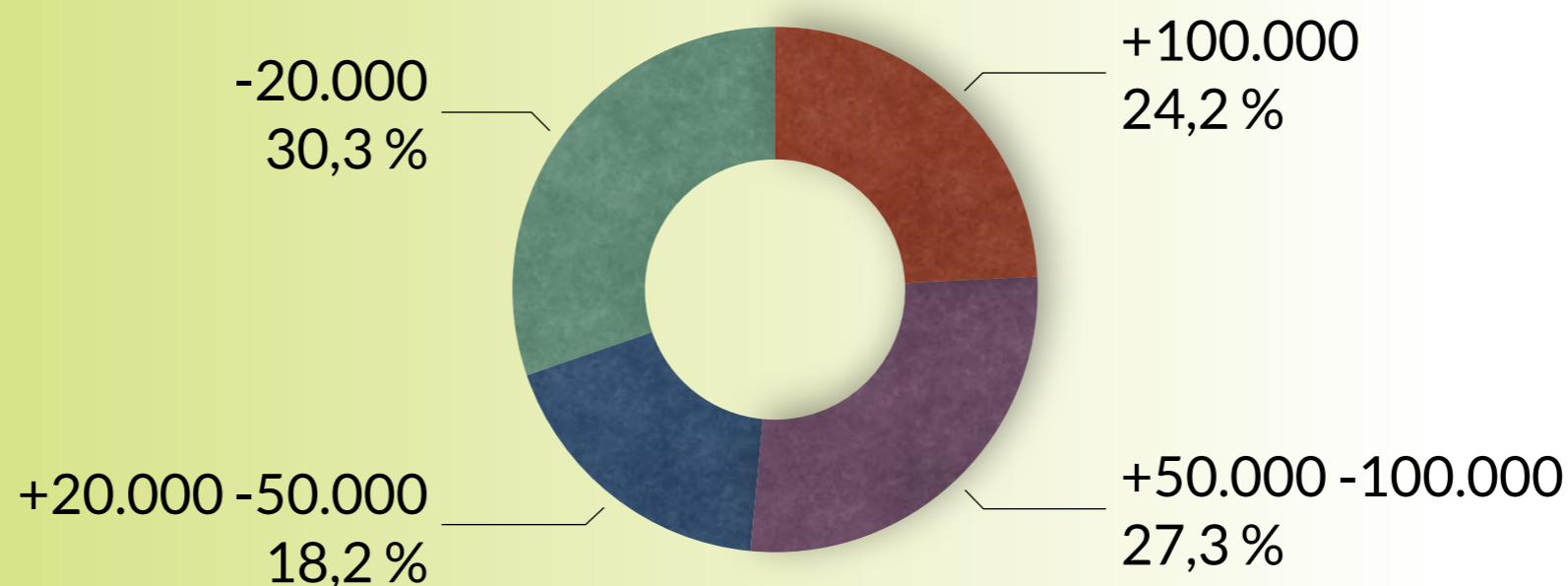
## El estudio

- 585 km de vías públicas
- 953 calles diferentes
- 85 ciudades (pertenecer a la Red de Ciudades que Caminan no fue considerado un criterio, por lo que **la mayor parte de los análisis se realizaron en ciudades que NO PERTENECEN** a la Red)
- 15 comunidades autónomas
- 32 preguntas
- 8 personas observadoras
- Itinerarios centrales, no centrales y mixtos
- Observación realizada entre los meses de marzo y mayo de 2023
- Al mando de los datos estuvo Oier Martínez Violet y en la observación, el tratamiento y presentación de Callegrafías el equipo técnico habitual de la Red de Ciudades que Caminan.



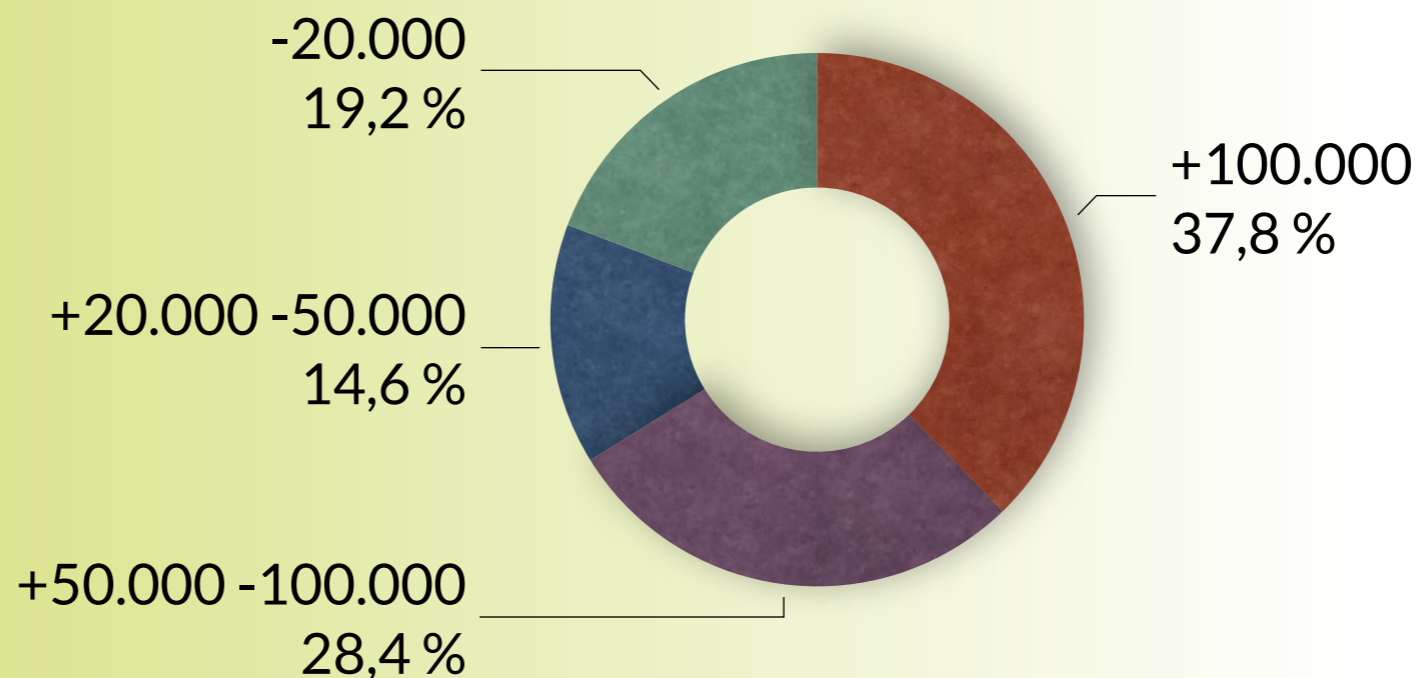
## El tamaño de las ciudades con calles analizadas en Callegrafías

- 85 ciudades
- 21 ciudades de más de 100.000 habitantes
- 23 ciudades de entre 50 y 100.000 habitantes
- 15 ciudades de entre 20 y 50.000 habitantes
- 26 ciudades menores de 20.000 habitantes



## Cuántos km de calles en cada tipo de municipio

- ↳ Más de 200 km analizados en ciudades grandes
- ↳ Más de 150 km en municipios medianos
- ↳ Casi 100 km en ciudades pequeñas
- ↳ Algo más de 100 km en municipios bastante pequeños



## Calles analizadas según su ubicación



## El nombre de las ciudades, en secreto

No revelaremos el nombre de las ciudades donde se ha hecho el estudio, pues su finalidad no es comparar ciudades o realizar diagnósticos profundos del estado del espacio público de cada calle.

Únicamente buscábamos una colección de datos divulgativos y concretos sobre algunos aspectos de las calles de nuestro país, para que las personas dispongan de referentes rigurosos sobre ciertas magnitudes que se manejan en la nueva forma de tratar el espacio público y planificar la movilidad.

Revelar el nombre de las ciudades objeto del estudio sólo serviría para distraer la atención y crear estériles debates comparativos.

Es importante insistir en que el estudio no se circunscribe a municipios de la Red de Ciudades que Caminan (que son 80 de los 8.131 que existen). La mayoría de ellos **NO FORMAN PARTE DE LA RED.**

# *Callegrafiās*

# 1

# Ideas fuerza

## Las calles, bastante homogéneas

Las calles analizadas resultan bastante homogéneas, pues desde muy temprano, durante el proceso de incorporación de los datos recogidos en nuevas ciudades, las variables casi no fluctuaron.

Y así se traduce en los resultados de casi todas las magnitudes analizadas, que por otra parte son claro reflejo de la realidad de nuestras ciudades.

## Pocas calles de convivencia

Aunque marcan una tendencia de futuro, este tipo de calles, normalmente con tráfico muy reducido, prioridad peatonal y plataforma única son todavía muy escasas (el 5%).

Casi todas están en los centros urbanos. Sólo un 2,8% de las calles de los barrios no centrales eran de convivencia.

## Microaceras (tamaño A4)

Aunque sea anecdóticamente, sí, existe alguna acera de 30 cm, tal como constatamos.

Es la acera más estrecha que hemos visto, pero revela hasta que punto se extrema la obsesión por segregar el espacio para defendernos de los coches.



## Miniaceras

La mitad de las aceras del país no alcanzan los 2,4 m que se consideran necesarios para conseguir el 1,8 de espacio peatonal libre de obstáculos que marca la normativa de accesibilidad. Las aceras empiezan a ser buenas aceras cuando superan los 3 m.

En los barrios no centrales, 7 de cada 10 calles tienen aceras inferiores a los 2,4 m

## Buen estado del pavimento

Uno de los datos más positivos de Callegrafías es el estado del pavimento peatonal.

Normalmente tenemos la percepción de que se cuida mucho más el asfalto de las calzadas que el pavimento peatonal, pero la observación nos dice que casi todas las calles presentan un buen estado de revista.

## Limitación al tráfico motorizado

Ni siquiera una de cada 10 calles tienen alguna limitación al tráfico motorizado.

Por supuesto, esa es sólo una de las fórmulas para restringir el número de coches, y en ese sentido algunas ciudades gestionan su movilidad con otras medidas que no son la prohibición (bucles, eliminar tráficós de paso y otras de tipo más estructural).

## Pasos peatonales sobreelevados

Son sin duda los reyes de la seguridad vial urbana, mágicos reductores de la velocidad y sobre todo los que permiten la continuidad peatonal: las personas no invaden la calzada, son los coches los que invaden territorio peatonal.

Pero tenemos poquísimos: siete de cada cien. Que crezca este número supondría salvar vidas, ya que el diseño urbano ayuda a reducir la violencia vial y resolver la accesibilidad universal.

## ¡Cuántas calles garaje!

Ocho de cada diez calles responden a este esquema urbano: haber convertido el espacio público en un lugar para dejar abandonados durante horas bienes privados como son los coches, privatizando así el espacio con toda naturalidad.

¿Y si se compra vd. una vaca, o un congelador que no le quepan en casa? ¿Lo dejaría en la calle? ¿Por qué sí le permitimos que deje un coche?

## Más bancos de sentarse

El número de bancos en la calle es ridículo. Nueve de cada diez calles no tienen ninguno.

Son infraestructuras imprescindibles para la caminabilidad, sobre todo en un momento histórico en que la población del país está envejeciendo a un ritmo altísimo.

Más bancos, porque el espacio público debería ser una extensión de nuestros domicilios.

## La velocidad

Todavía en casi 2 de cada 10 calles analizadas la velocidad de los coches es percibida como excesiva, si bien a priori esperábamos un dato superior.

La Ciudad 30, pese a que todavía no se consigue globalmente a través de programas de calmado del tráfico (de momento sólo es un precepto normativo) parece que dio algún resultado, al menos a nivel de conciencia colectiva.

*Callegrafiās*

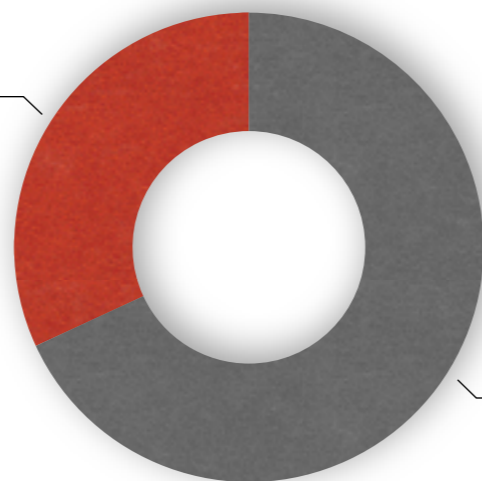
2

Reparto del  
Espacio público



## ¿Cuánto espacio para los coches y cuánto para las personas?

Espacios peatonales  
31,9 %



Es común apuntar que el reparto del espacio sigue una proporción del 70-30. Constatamos que este dato es correcto.

El dato se refiere únicamente a las calles, sin tener en cuenta el espacio de parques u otras zonas urbanas.

Espacios vehiculares  
68,1 %

## ¿Cuánto espacio para los coches y cuánto para las personas en el centro?

En las zonas centrales de las ciudades este dato se modifica bastante, lo cual resulta lógico debido a la función social que estas calles representan para el conjunto de la ciudad: son las que más se utilizan para pasear, comprar o para el ocio turístico o cotidiano.

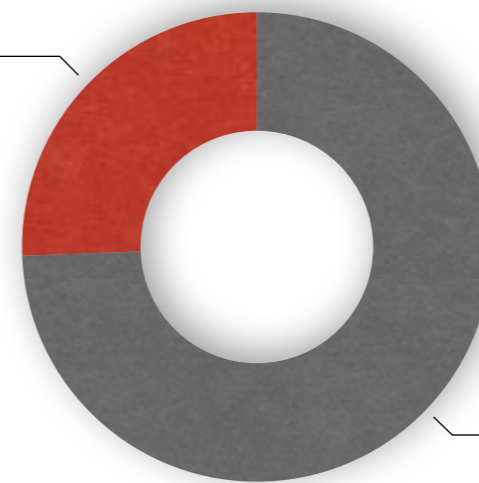
Espacios peatonales  
56,7 %



Espacios vehiculares  
43,3 %

## ¿Cuánto espacio para coches y personas en los barrios no centrales?

Espacios peatonales  
25,6 %



Espacios vehiculares  
74,4 %

Los barrios no centrales pesan mucho más que los céntricos en los cómputos generales, por lo que su realidad se parece más al conjunto de las ciudades y ofrecen datos muy similares a la proporción habitual de 75-25.

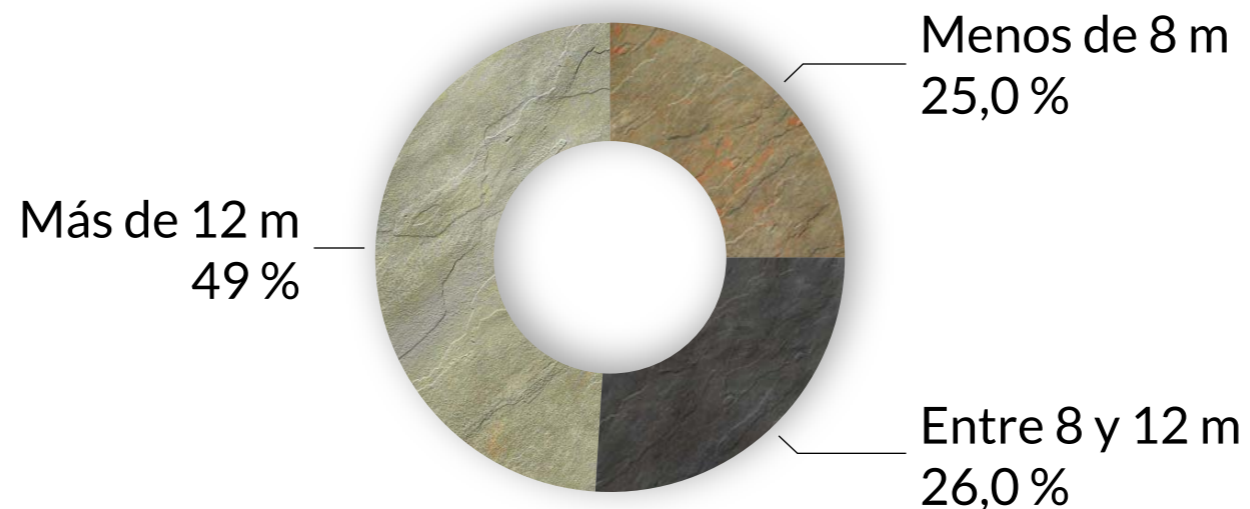
*Callegrafiās*

3

Dimensión  
de la calle

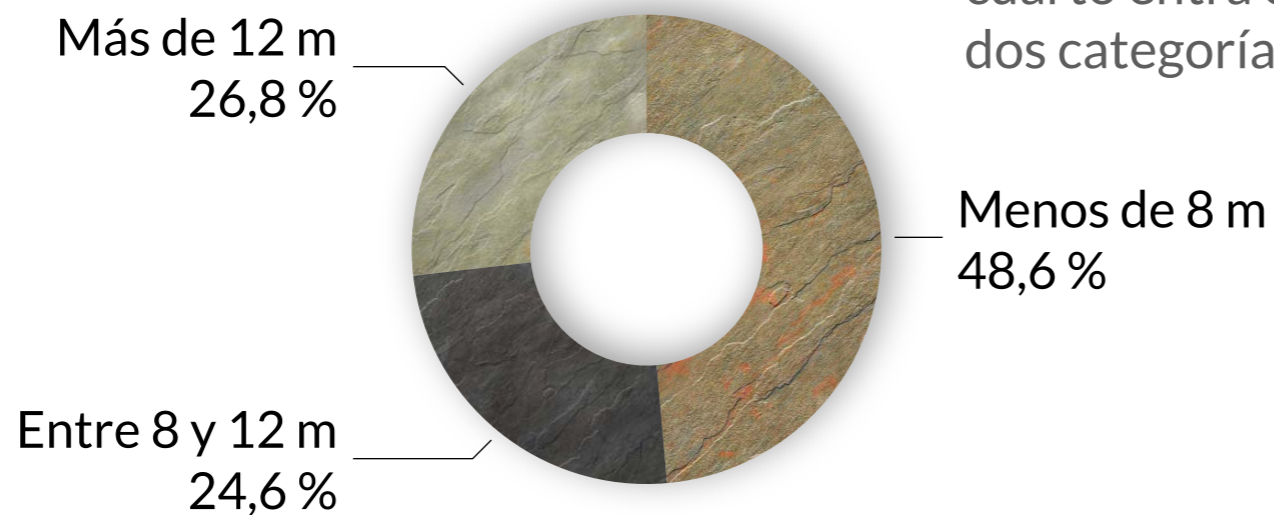
## ¿Cómo de anchas son nuestras calles?

La anchura de las calles varía según la época o las intenciones de su planificación. Hemos establecido 2 umbrales al plantearnos cual debe ser el papel del tráfico en una calle cualquiera. Simplemente limitando la circulación al tráfico necesario o imprescindible en las calles con anchura no superior a 12 metros, estaríamos humanizando el 50% de las calles del Estado.



## ¿Cómo de anchas son las calles céntricas?

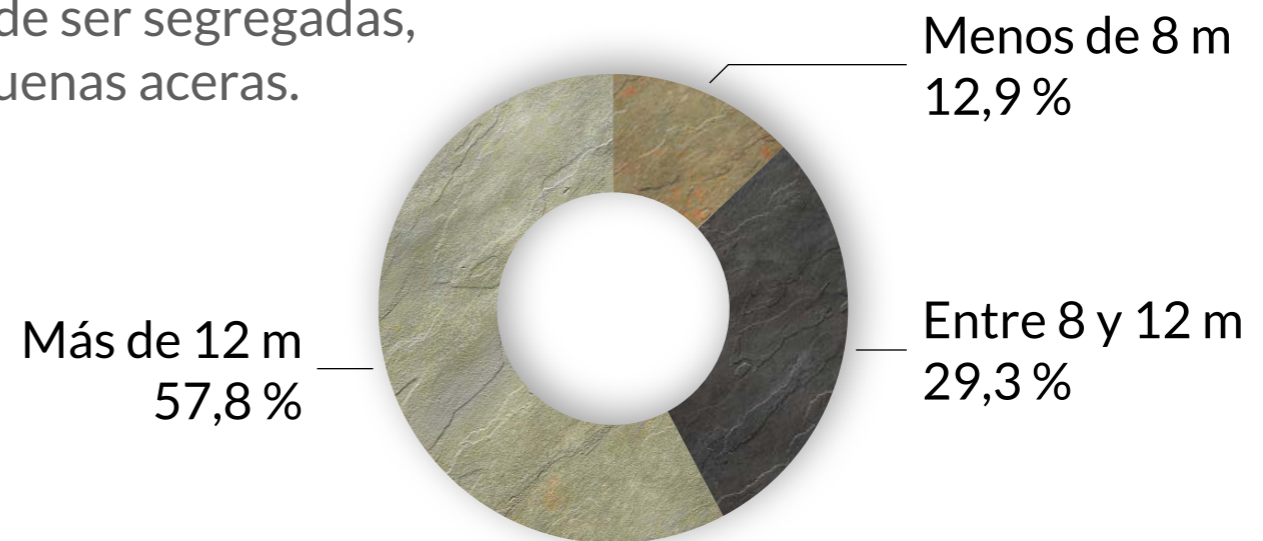
En los centros urbanos, lógicamente existen más calles estrechas que en los barrios menos centrales. Casi la mitad tiene menos de 8 m de ancho y sólo un cuarto entra en los márgenes de las otras dos categorías.



## ¿Cómo de anchas son las calles en barrios no centrales?

Los ámbitos no centrales tienen calles más anchas, debido sobre todo a su época de planificación, ya en la era automovilística.

La proporción de calles que miden más de 12 m es más del doble. Esas calles son las que, de ser segregadas, permiten hacerlo incorporando buenas aceras.

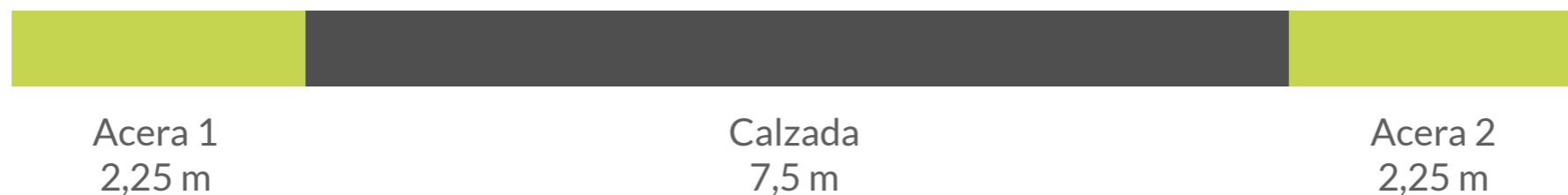


## ¿Cómo es una calle media?

La calle media de nuestras ciudades tiene espacios separados a diferente nivel para vehículos y peatones.

Mide 12 metros de ancho, que se reparten entre los 7,5 metros dedicados a calzada (unos 2 carriles) y los 4,5 metros dedicados a aceras.

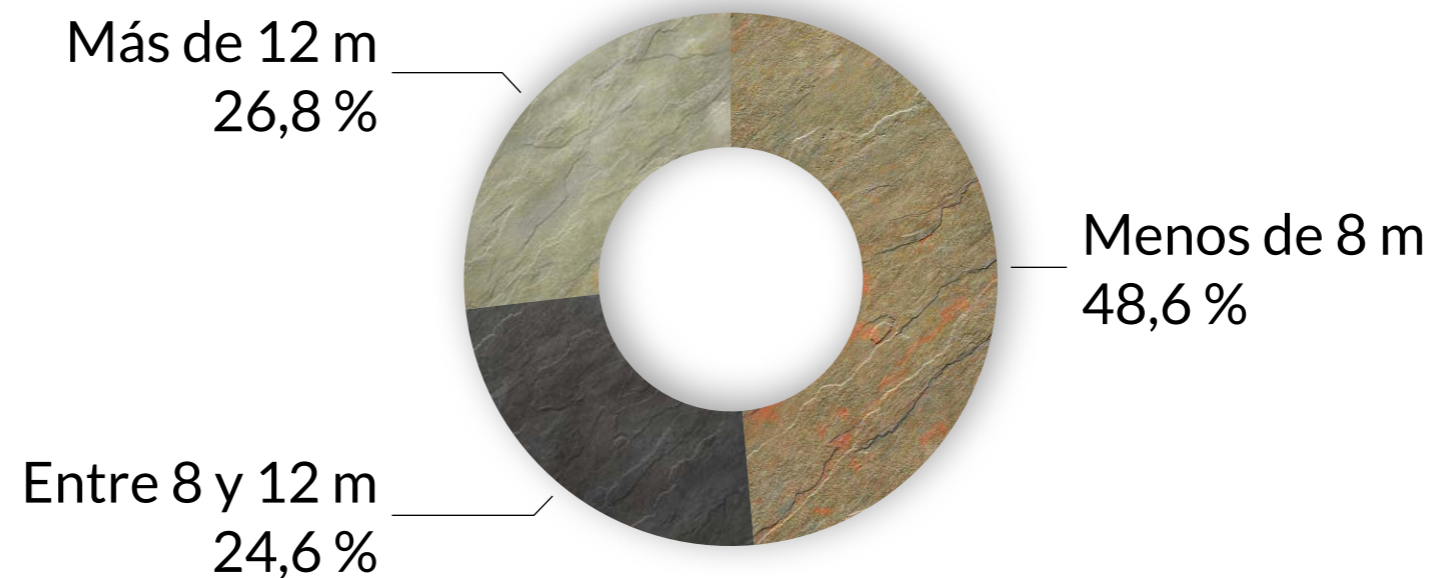
Estas aceras incluyen el espacio habitualmente dedicado a farolas, bancos, papeleras, terrazas, etc. por lo que el espacio disponible todavía es menor.





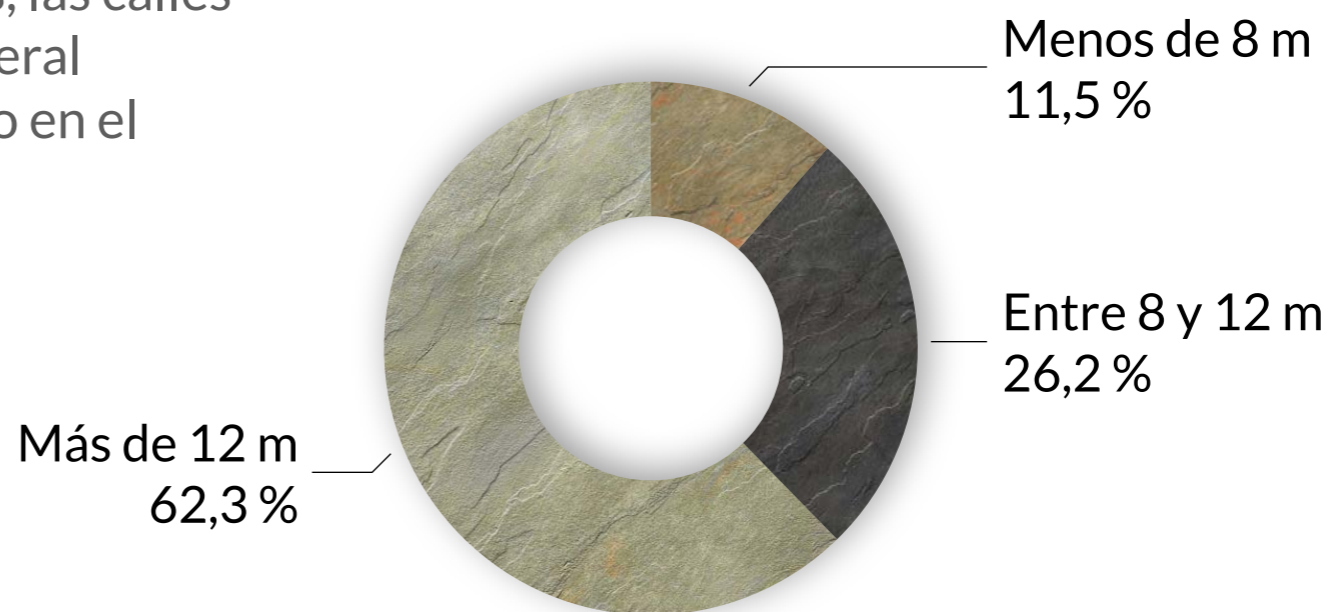
## ¿Cómo son de anchas las calles en los centros urbanos?

Las calles del centro de las ciudades suelen ser más estrechas, pues son vías que proceden de la época pre-automovilística.



## ¿Cómo de anchas son las calles de los barrios no centrales?

Fuera de los centros urbanos, las calles son más anchas, pues en general fueron planificadas pensando en el automóvil.



*Callegrafiās*

# 4 Las calles de convivencia

## ¿Cuántas calles de convivencia hay en el conjunto de las ciudades?

Las calles de convivencia se caracterizan por tener un tráfico muy reducido, prioridad peatonal y, normalmente, plataforma única. Todavía no tienen mucho recorrido en nuestra ciudades.

Además, es un fenómeno casi siempre circunscrito a las áreas centrales (menos del 6% están en barrios no centrales).

Calles segregadas  
95,0 %

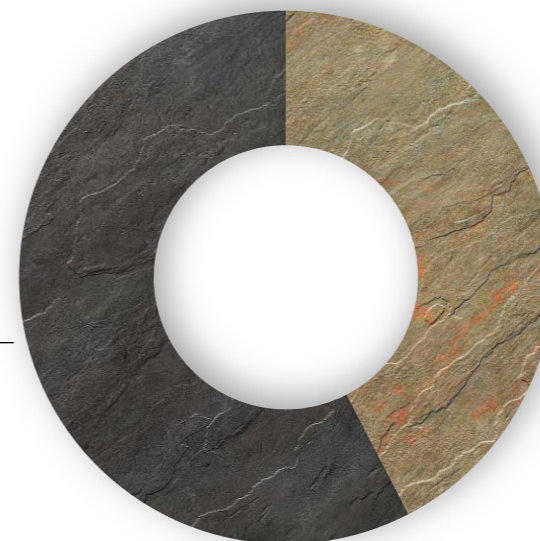


Calles de convivencia  
5,0 %

## ¿Cuántas calles con menos de 8m de ancho son calles de convivencia?

Ninguna calle de esa dimensión debería tener segregados los tráficos naturales de los motorizados, pero ahí está el dato. Una amplia mayoría tiene al menos un carril y aceras.

Calles segregadas  
57,6%



Calles de convivencia  
42,4%

## ¿Cuántas calles de convivencia existen de entre 8 y 12 m de ancho?

Doce metros es la anchura a partir de la cual pueden conseguirse dos buenas aceras, bandas de servicios y mobiliario y un carril de circulación, por lo que hasta esta dimensión suelen recomendarse calles de convivencia, con plataforma y tráfico a motor contenido.

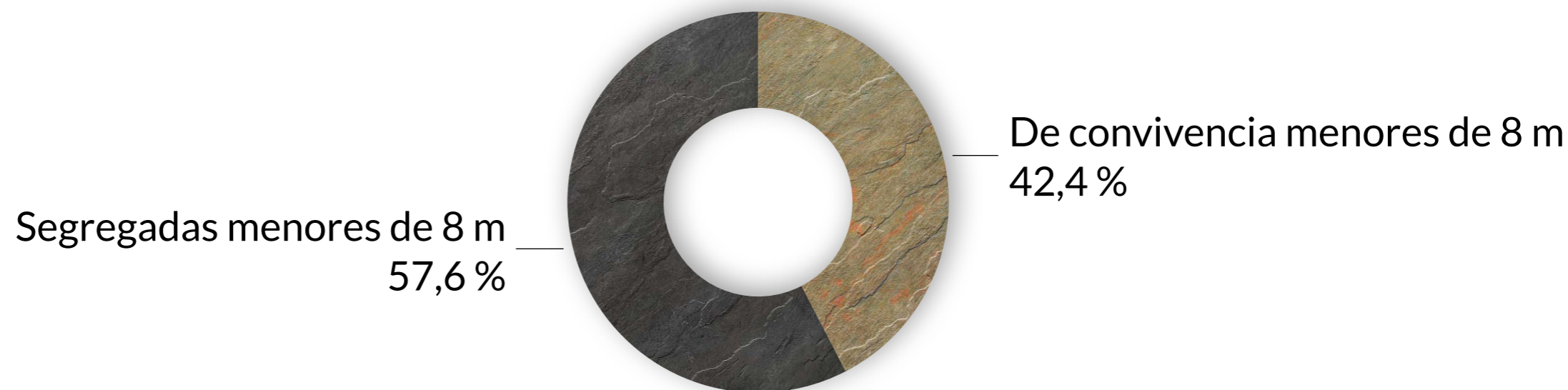
Calles segregadas  
85,1 %



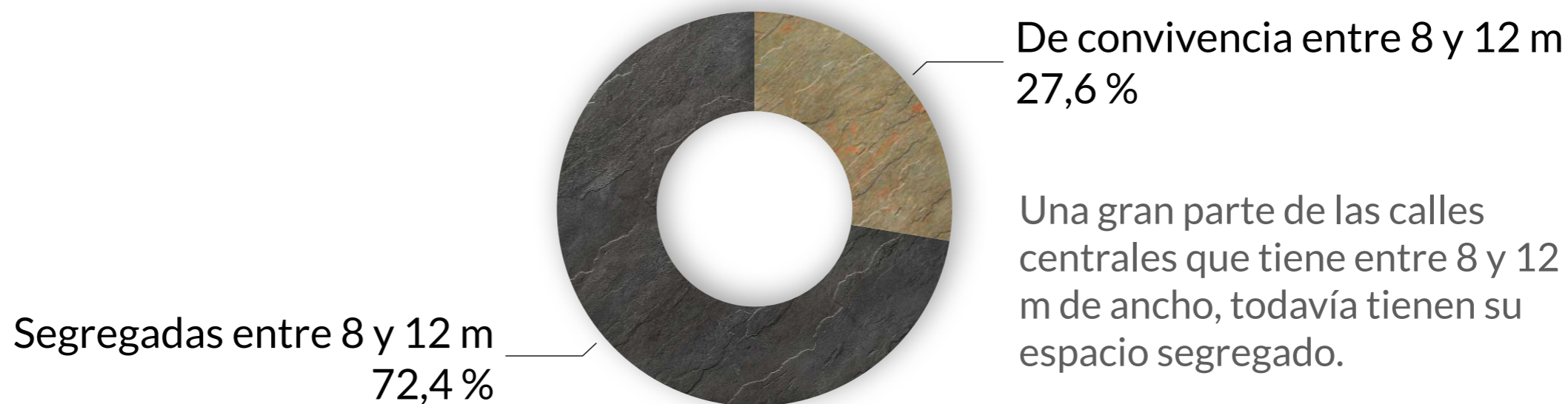
Calles de convivencia  
14,9 %

## ¿De las calles más estrechas de 8 m, cuántas son de convivencia en los centros urbanos?

Todavía muchas calles estrechas de los centros urbanos siguen teniendo su espacio segregado. Lo recomendable es que vayan convirtiéndose en calles con plataforma única y de convivencia.



## ¿De las calles de entre 8 y 12 m, cuántas son de convivencia en los centros urbanos?



Una gran parte de las calles centrales que tiene entre 8 y 12 m de ancho, todavía tienen su espacio segregado.

Al igual que las menores de 8 m, ser recomienda que se conviertan en calles de plataforma única.



## ¿De las calles más anchas de 12 m, cuántas son de convivencia?

Muy pocas calles anchas son todavía de convivencia, pero muchas podrían serlo, para seguir la tendencia regeneradora de los espacios urbanos.

Segregadas con más de 12 m  
84,2 %

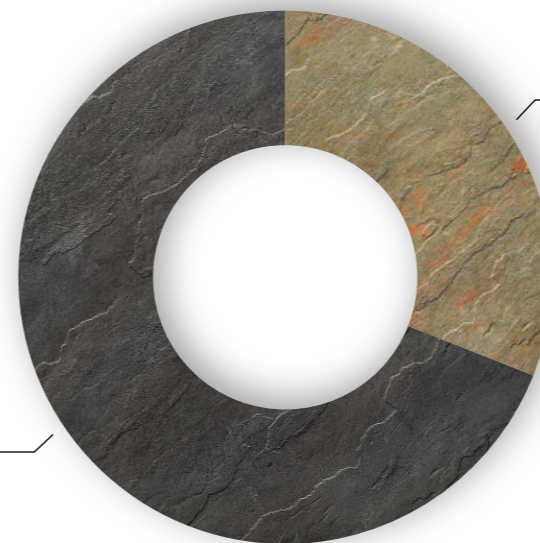


De convivencia con más de 12 m  
15,8 %

## ¿Hay muchas calles con el espacio segregado en el centro de las ciudades?

Todavía quedan muchas calles en el centro de las ciudades con el tráfico peatonal segregado del vehicular.

Calles segregadas  
69,0 %



Calles de convivencia  
31,0 %

## ¿Cuántas calles de convivencia hay en los barrios no centrales?

Un dato significativo; sólo unas cuantas calles en barrios no centrales son de convivencia, lo que significa que el fenómeno peatonalizador todavía no está llegando a los barrios, que es donde reside la mayoría de la gente.

Calles segregadas  
97,2 %

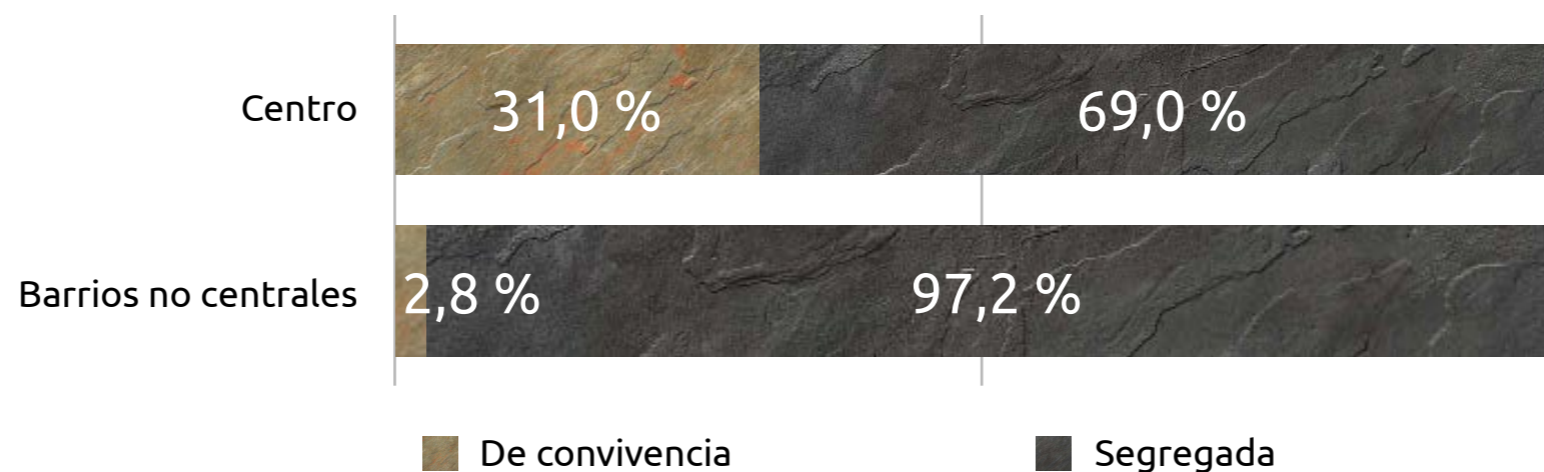


Calles de convivencia  
2,8 %

## ¿Dónde se encuentran las calles de convivencia?

En el centro de las ciudades podemos encontrar un mayor número de calles sin segregación de espacios en función de su uso.

En los ámbitos no centrales es un fenómeno todavía muy incipiente.



## ¿Cual es el ancho medio de las calles de convivencia?

Las calles de convivencia, con preferencia peatonal, son muy escasas (un 15% de las analizadas).

A veces, estas calles son de preferencia peatonal por una razón muy simple: los coches no pueden operar con comodidad.

Así lo demuestra la calle media, que mide unos 8 m de ancho.

Por fortuna, empiezan verse calles más anchas dedicadas a la convivencia, en las que las personas son las protagonistas.

# 8,03

¿Cuanto mide la calle de convivencia más ancha de las analizadas?

# 20 m

Y la segunda más ancha, 17 m

*Callegrafiās*

5

Las aceras

## ¿Cuántas calles tienen aceras de 2,4 m o mayores?

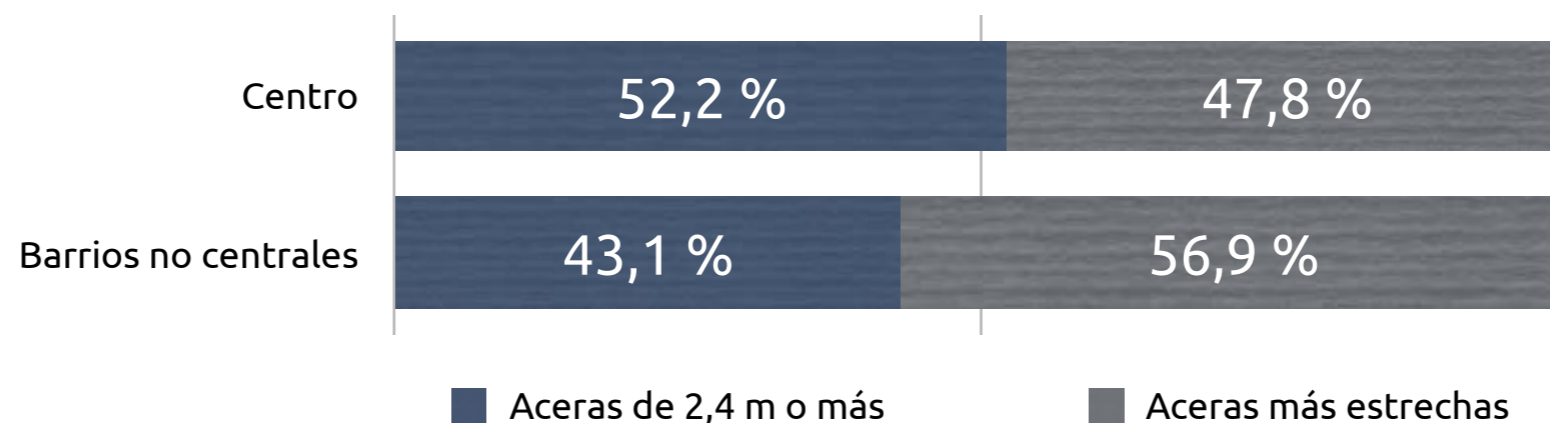
En más de la mitad de la calles es imposible o muy difícil conseguir un itinerario peatonal accesible, con al menos 1,8 m libres de obstáculos.



*Para conseguir un Itinerario Peatonal Accesible (IPA) legal, se estima que las aceras deberían tener al menos 2,4 m (anchura de referencia, ya que la norma fija en 1,8 m libres de obstáculos). Las buenas aceras deben tener como mínimo 3 m de ancho.*

## ¿Dónde hay aceras más anchas?

Pese a lo que pueda parecer, en los barrios no centrales existen más aceras en las que es imposible o muy difícil cumplir la normativa de accesibilidad, seguramente debido a que tienen un mayor número de *calles-garaje*.



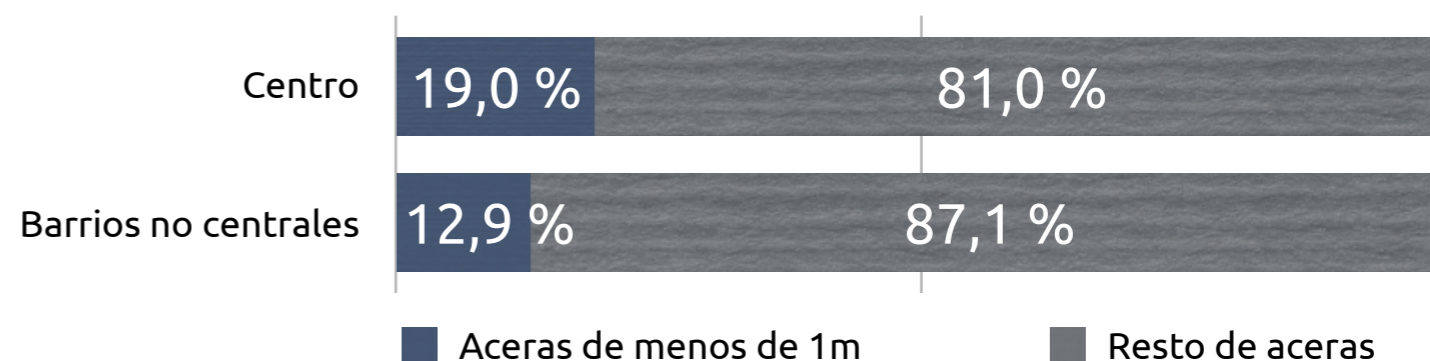


## ¿Existen aceras tamaño folio?

Si. La acera más estrecha que se localizó mide prácticamente lo mismo que la parte ancha de un A4.

El 14,1% de las aceras son testimoniales: tienen menos de 1 m de ancho.

# 30 cm



**¿Cuánto mide la  
acera más ancha  
de las observadas?**

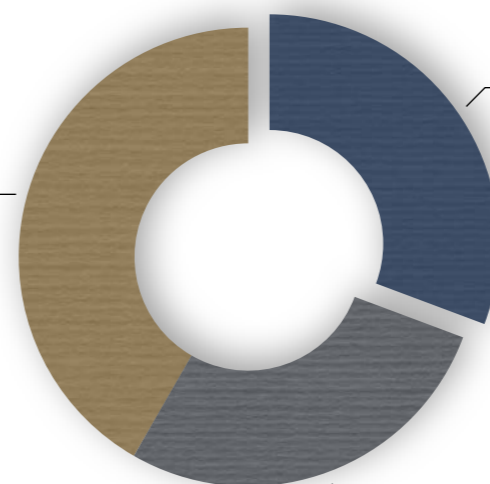
**26 m**

Existen aceras bastante anchas.

El espacio peatonal de una calle segregada más ancho de los detectados fue una acera situada en una vía con 32 m de anchura.

## ¿Son suficientemente accesibles los cruces de las calles?

Accesibilidad baja  
41,7 %



Accesibilidad alta  
30,7 %

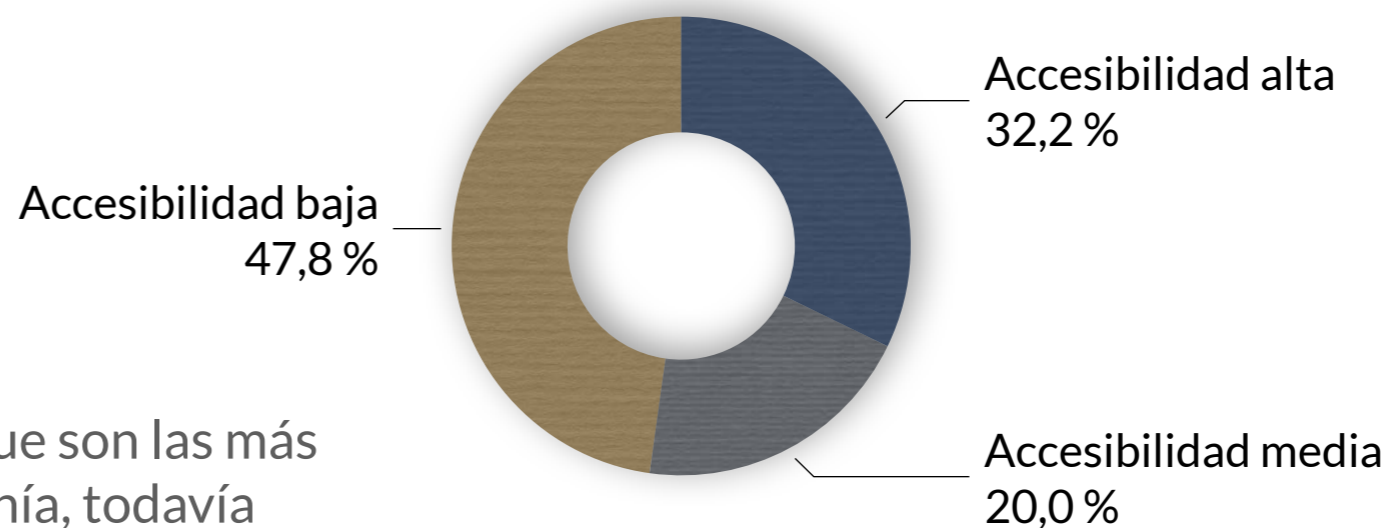
Accesibilidad media  
27,6 %

Los cruces son zonas sensibles para la accesibilidad de un espacio.

Los que constan de pavimento podotáctil normalizado y están elevados al nivel de las aceras o disponen de rebajes accesibles son de alta calidad.

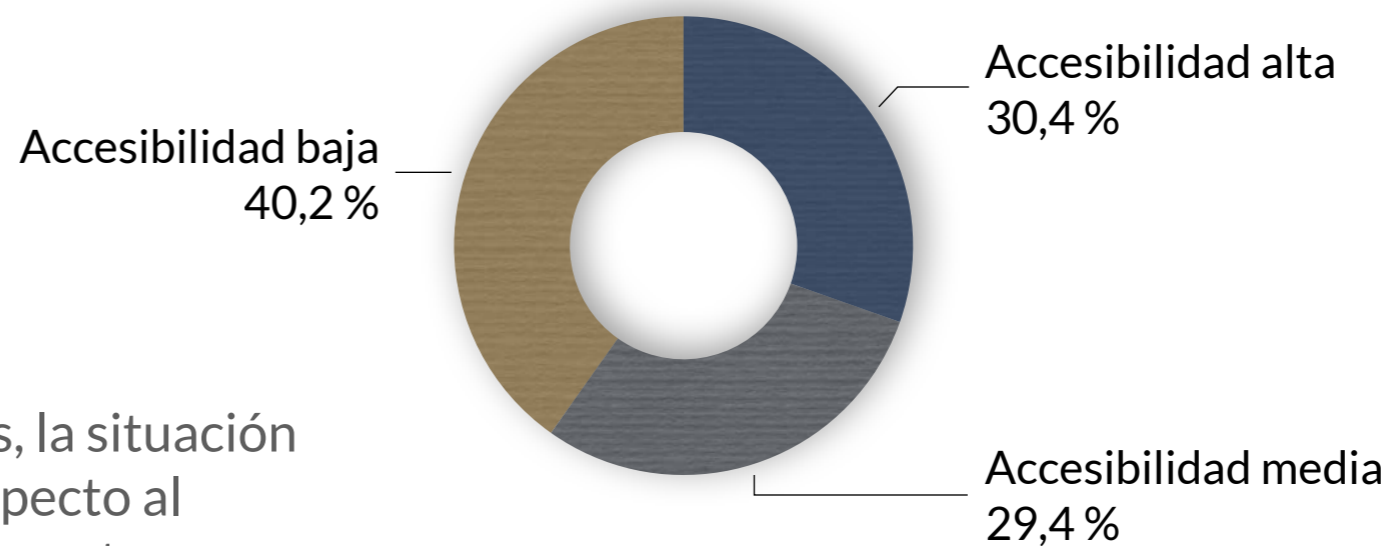


## ¿Son suficientemente accesibles los cruces de las calles centrales?



En las zonas centrales, que son las más utilizadas por la ciudadanía, todavía presentan índices preocupantes: la mitad de las calles tienen un bajo nivel de accesibilidad en sus cruces.

## ¿Son suficientemente accesibles los cruces de las calles de barrios no centrales?



En los barrios no centrales, la situación mejora levemente con respecto al centro, pues los cruces presentan mejores condiciones de accesibilidad. No obstante, queda mucho por hacer.

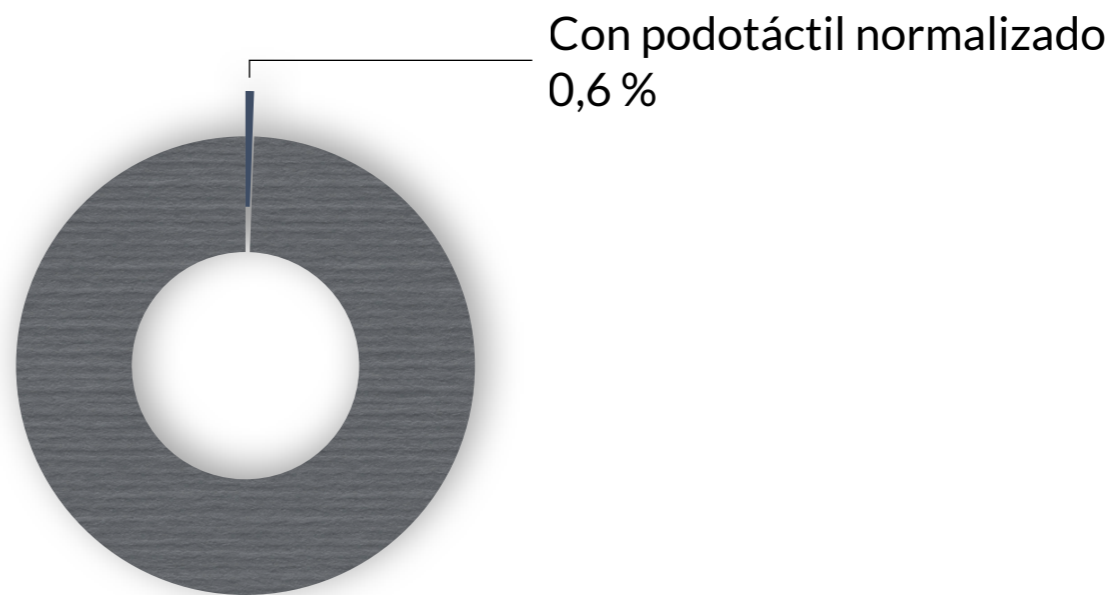
## ¿Cómo estamos de pavimento podotáctil?

Fatal.

Sólo una ínfima parte de las calles con tráfico segregado tienen pavimento podotáctil normalizado en todo su recorrido.

Su presencia en las zonas centrales de la ciudad se aprecia un poco más (2,1%) aunque sigue siendo pírrico.

Sin podotáctil normalizado  
99,4 %



## ¿Cuál es el estado del pavimento peatonal?

Calles con mal estado del pavimento  
4,6 %

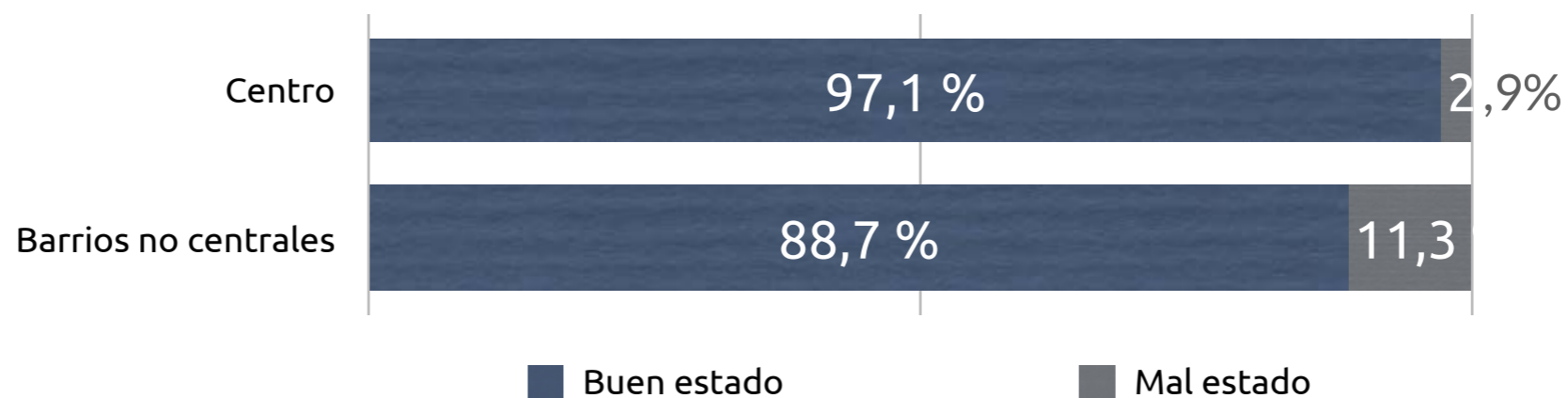


Calles con buen estado del pavimento  
95,4 %

El estado del pavimento peatonal es realmente bueno en la gran mayoría de las calles, lo cual es un dato muy positivo y revela que en general nuestras ciudades tienen un mantenimiento aceptable.

## ¿Mejor pavimentados el centro o los barrios no centrales?

Aunque en general el estado del pavimento es bueno, el centro está algo más cuidado que los otros barrios.



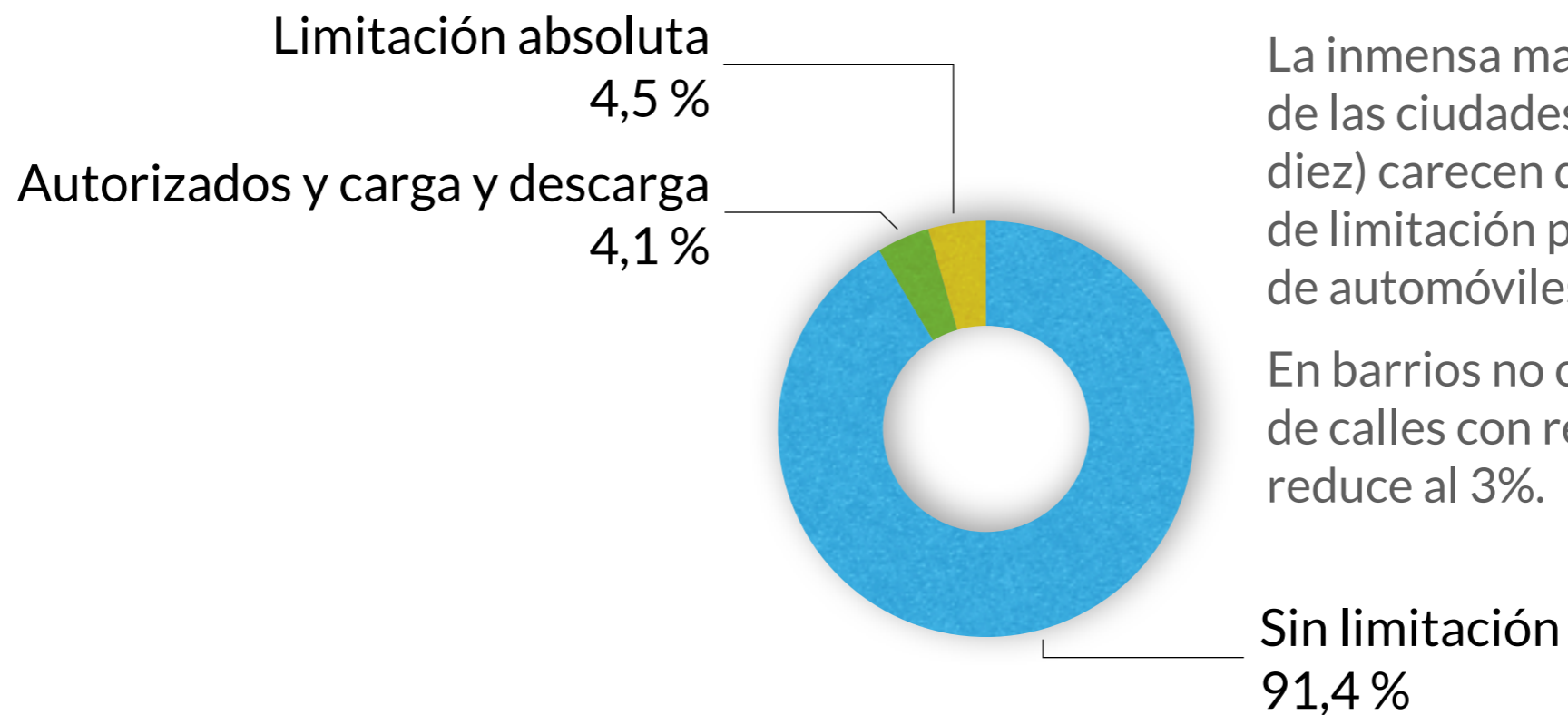


*Callegrafiās*

6

El tráfico  
a motor

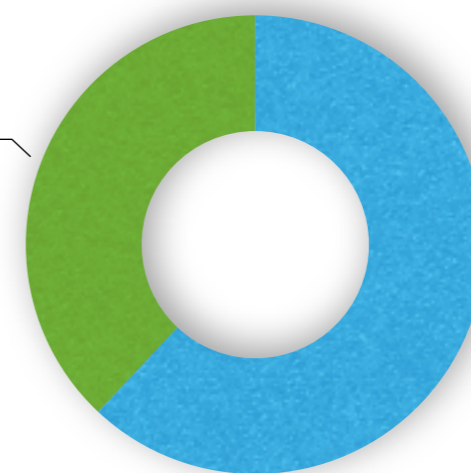
## ¿Cuántas calles tienen algún tipo de restricción al tráfico rodado?



## ¿Cuántas calles de los centros urbanos tienen algún tipo de restricción al tráfico rodado?

En los centros urbanos las restricciones al automóvil son algo mayores, pero todavía en más de la mitad de las calles los automóviles pueden circular sin ninguna limitación.

Algún tipo de restricción  
38,0 %



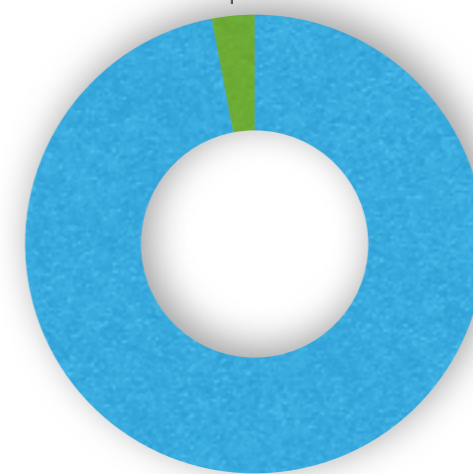
Sin limitación  
62,0 %

## ¿Cuántas calles de las zonas no centrales tienen algún tipo de restricción al tráfico rodado?

Algún tipo de restricción  
3,0 %

Un ínfimo 3% de calles no centrales restringen de alguna forma la circulación libre de automóviles (dato que coincide aproximadamente con el de calles con plataforma única).

El dato indica que existe un amplio margen de maniobra para mejorar la calidad urbana de esas zonas.



Sin limitación  
97,0 %

*Callegrafiāy*

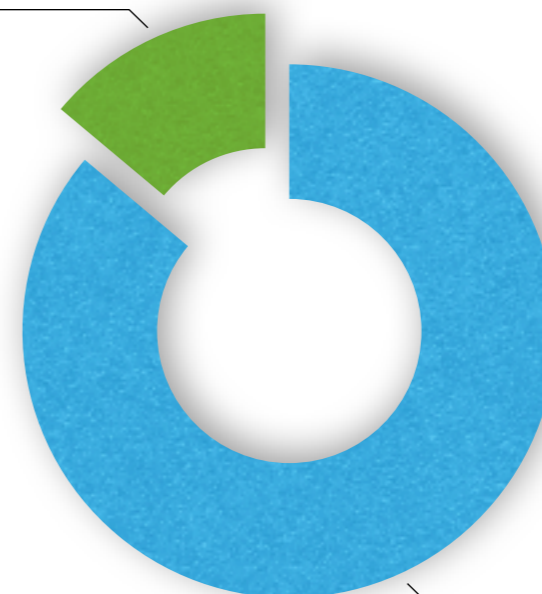
# 7 Pasos peatonales

## ¿Cómo de próximos están los pasos de peatones en las ciudades?

La proximidad de los pasos peatonales entre si son un importante factor de caminabilidad y de seguridad vial, pero en muchos casos los peatones tienen que caminar bastante para cruzar la calle de manera segura.

Una gran parte de los pasos peatonales están entre sí a más de 100 m de distancia.

Menos de 100 m  
13,9 %



Más de 100 m  
86,1 %

## ¿Cuántos pasos de peatones sobreelevados tienen las calles segregadas?

Aunque existen pasos sobreelevados de peatones, en término general son muy pocos los que se ven por las ciudades.

Estratégicamente son una magnífica inversión para la calidad de vida de las personas.

Pasos al nivel de la calzada  
93,2 %



Pasos al nivel de la acera  
6,8 %

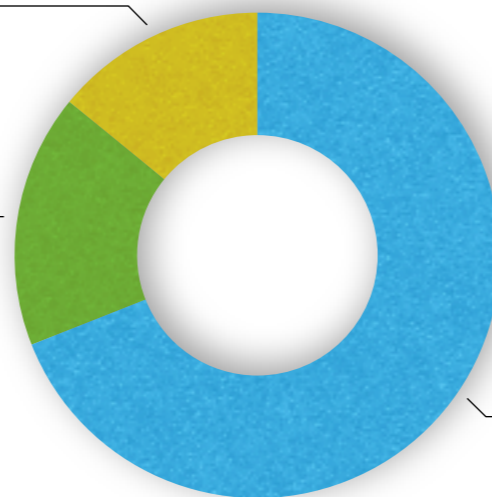
Estas infraestructuras peatonales son las que mejor garantizan una seguridad vial con visión cero víctimas.

A nivel de acera, las personas van por su espacio. Si están a nivel de calzada, las personas tiene que “invadir” el espacio del coche.

## ¿Cuántos cruces existen regulados por semáforos?

Semáforos en casi todos los cruces  
14,1 %

Semáforos en algunos cruces  
16,9 %



En general, los semáforos son una infraestructura pensada para agilizar el tráfico de coches, limitando la movilidad peatonal.

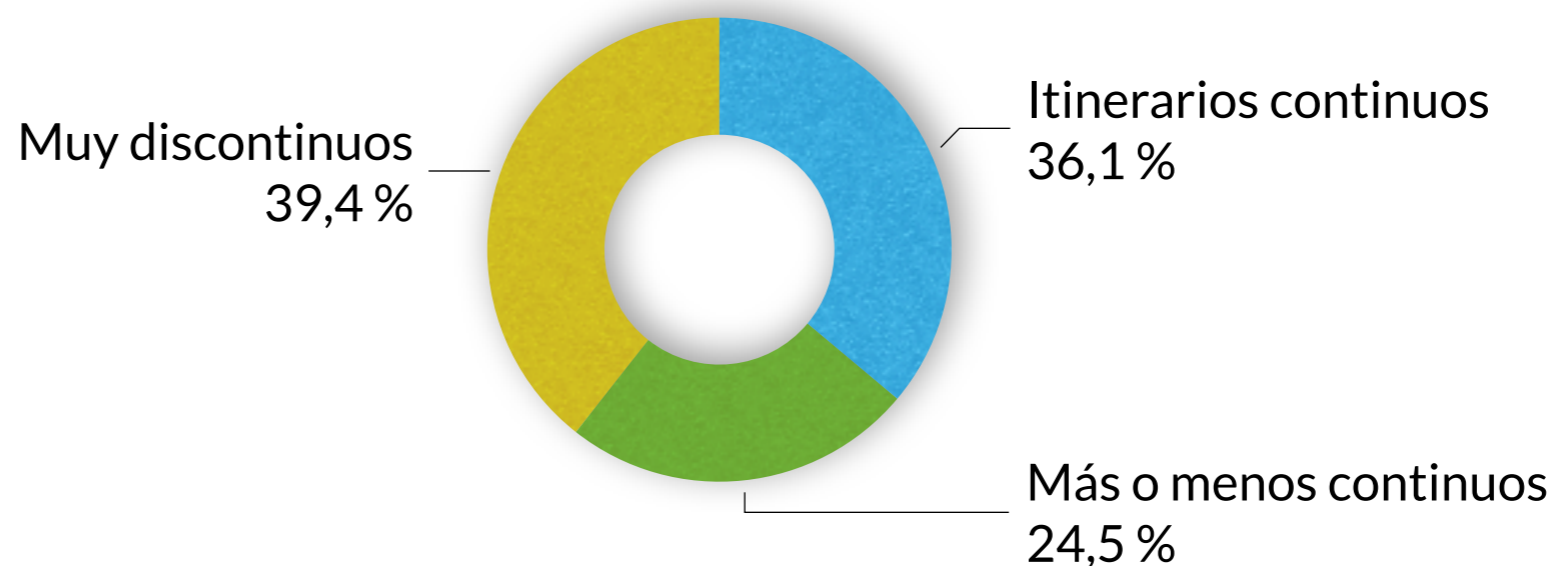
Aunque la mayoría de los cruces no disponen de semáforos, todavía existen bastantes calles que disponen de ellos.

Cero semáforos  
69,0 %



### ¿Cuántos itinerarios pueden considerarse total o altamente discontinuos para el tránsito peatonal?

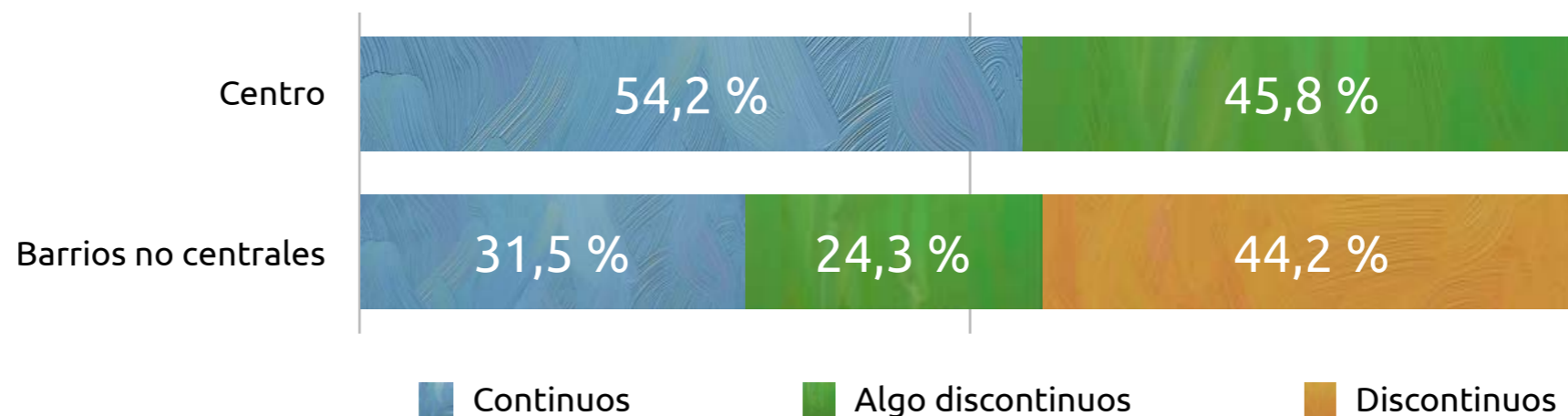
La continuidad de los itinerarios peatonales en los cruces, es decir, que puedan realizarse en línea recta sin alargar innecesariamente los trayectos, es uno de los grandes indicativos de la caminabilidad. Como indica la gráfica, todavía queda bastante por hacer.



## ¿Dónde hay más discontinuidad en los itinerarios, en el centro o en el resto de la ciudad?

La mayor parte de los itinerarios continuos se registran en el centro de las ciudades.

La discontinuidad reside sobre todo en las zonas menos céntricas, algo normal al tratarse de calles más pensadas para los coches que para las personas.



*Callegrafiās*

8

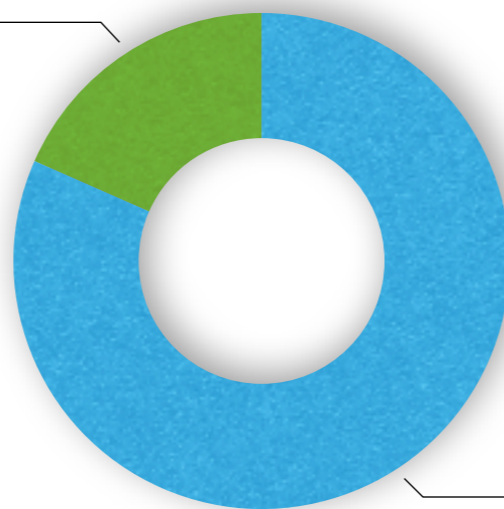
Aparcar  
vehiculos



CIUDADES  
QUE CAMINAN

### ¿Cuántas calles hay sin vehículos aparcados?

Calles sin aparcamiento  
18,4 %



En más de tres cuartas partes de las calles todavía se cede espacio para que los propietarios y propietarias de vehículos puedan ocuparlo con su coche privado.

Algunas de las calles con aparcamiento pueden considerarse *calles-garaje*, tan frecuentes en nuestras ciudades.

Otras en cambio disponen de buenas aceras.

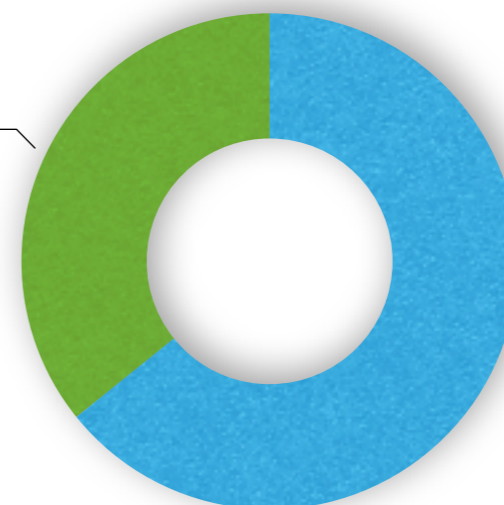
Calles con aparcamiento  
81,6 %

## ¿Cuántas *calles-garaje* hay en el centro de las ciudades?

Ni siquiera la mitad del centro de las ciudades escapa a la cesión de espacio público para abandonar temporalmente un bien privado como el coche.

El aparcamiento es uno de los grandes estímulos para los desplazamientos en automóvil y la escasez de espacio para otras actividades.

Calles sin aparcamiento  
35,8 %



Calles-garaje  
64,2 %

## ¿Cuántas calles hay sin vehículos aparcados en barrios no centrales?

Sólo calle y media de cada 10 están libres de servir como almacén de coches fuera de los centros urbanos, un porcentaje que indica un amplísimo margen de mejora en la calidad, la viabilidad y la resiliencia de nuestros barrios.

Calles sin aparcamiento  
14,0 %

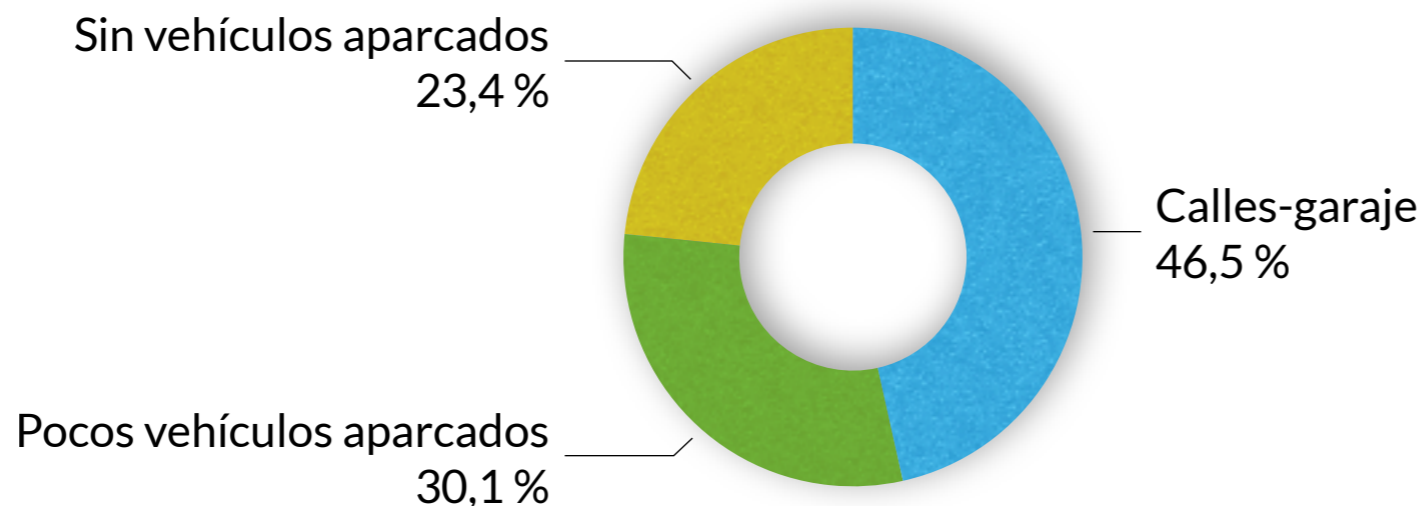


Calles-garaje  
86,0 %

### ¿Hay muchos vehículos aparcados en las calles segregadas?

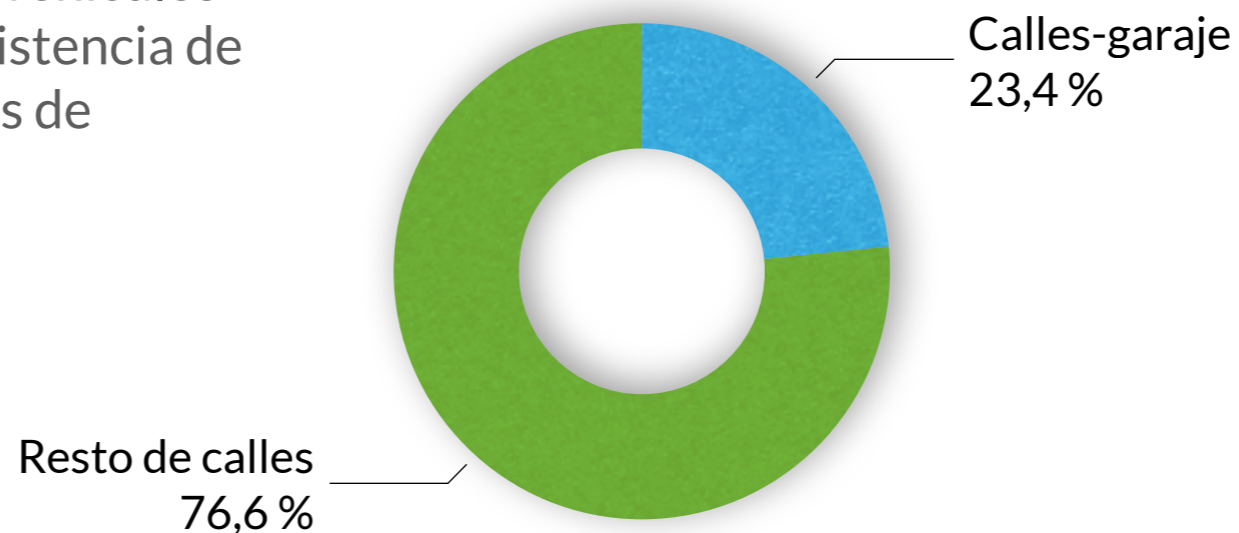
Casi la mitad de las calles pueden considerarse *calles-garaje*, con una o dos bandas de aparcamiento prácticamente ininterrumpido entre las aceras y la calzada

Casi un cuarto de las calles segregadas no permiten aparcamiento.



## ¿Hay muchas *calles garaje* en el centro?

En los centros urbanos hay menos calles garaje (con muchos vehículos aparcados), debido a la existencia de un mayor número de calles de convivencia y pacificadas.



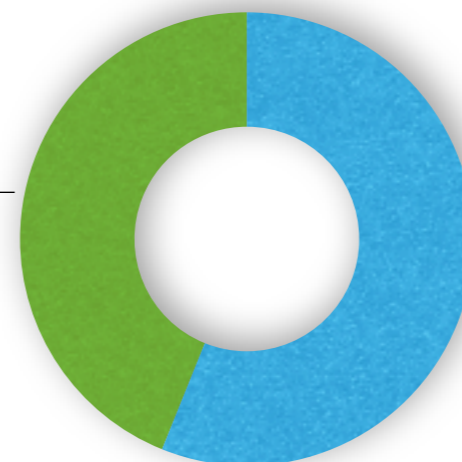


## ¿Hay muchas *calles-garaje* en barrios no centrales?

En los barrios no centrales, el número de *calles-garaje* (con gran cantidad de coches aparcados) se dispara, llegando superar la mitad de las mismas.

¿Prefiere la ciudadanía vivir en mitad de sus garajes en vez de en espacios más abiertos y saludables?

Resto de calles  
43,9 %

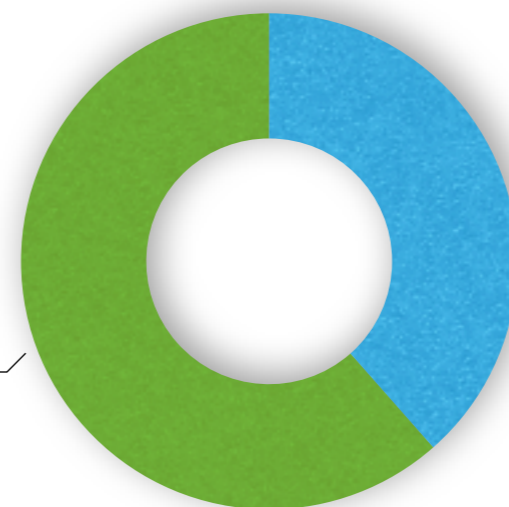


Calles-garaje  
56,1 %

## ¿Hay muchos vehículos aparcados sobre las aceras?

El número de vehículos aparcados sobre las aceras, es bastante alto. Muchas motos y bicis, que deberían ocupar espacios vehiculares.

Sin vehículos sobre aceras  
61,5 %

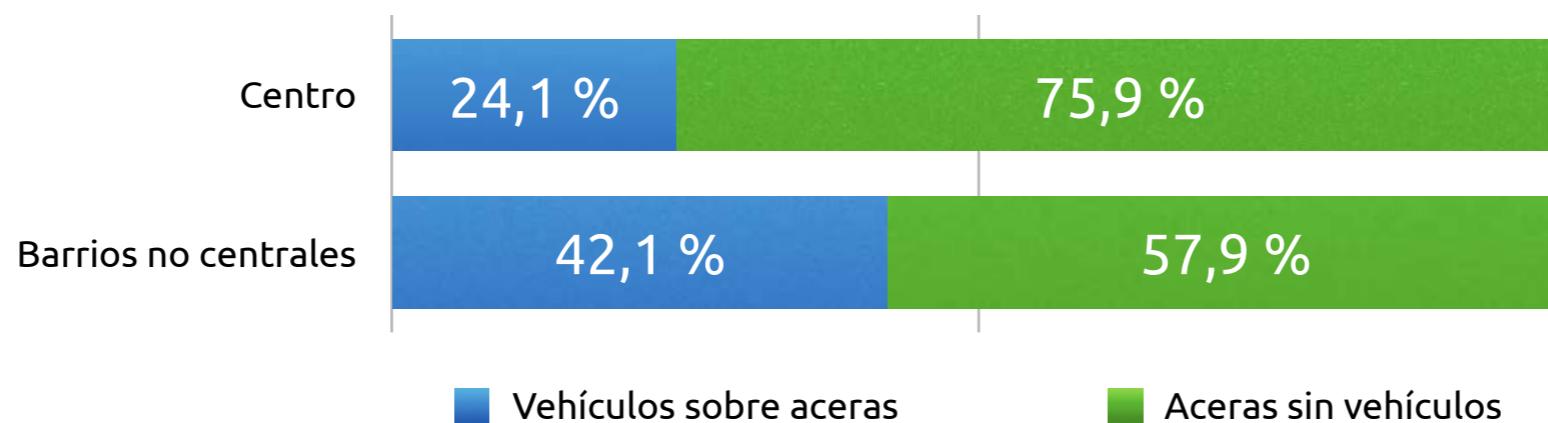


Aparcados sobre aceras  
38,5 %

### ¿Dónde se aparca más sobre las aceras?

El número de vehículos que aparcan sobre las aceras en el centro es considerablemente más bajo que en los barrios no centrales.

Aún así, sobre las aceras no debería haber vehículo alguno.



## ¿En cuantas calles existen aceras-bici?

Las aceras-bici son una forma de entregar espacio peatonal a los vehículos y de generar una gran conflictividad en el ámbito peatonal.

Por fortuna, son un fenómeno escaso. Los pocos que existen, principalmente se ubican en espacios no centrales.

Aceras peatonales  
91,4 %



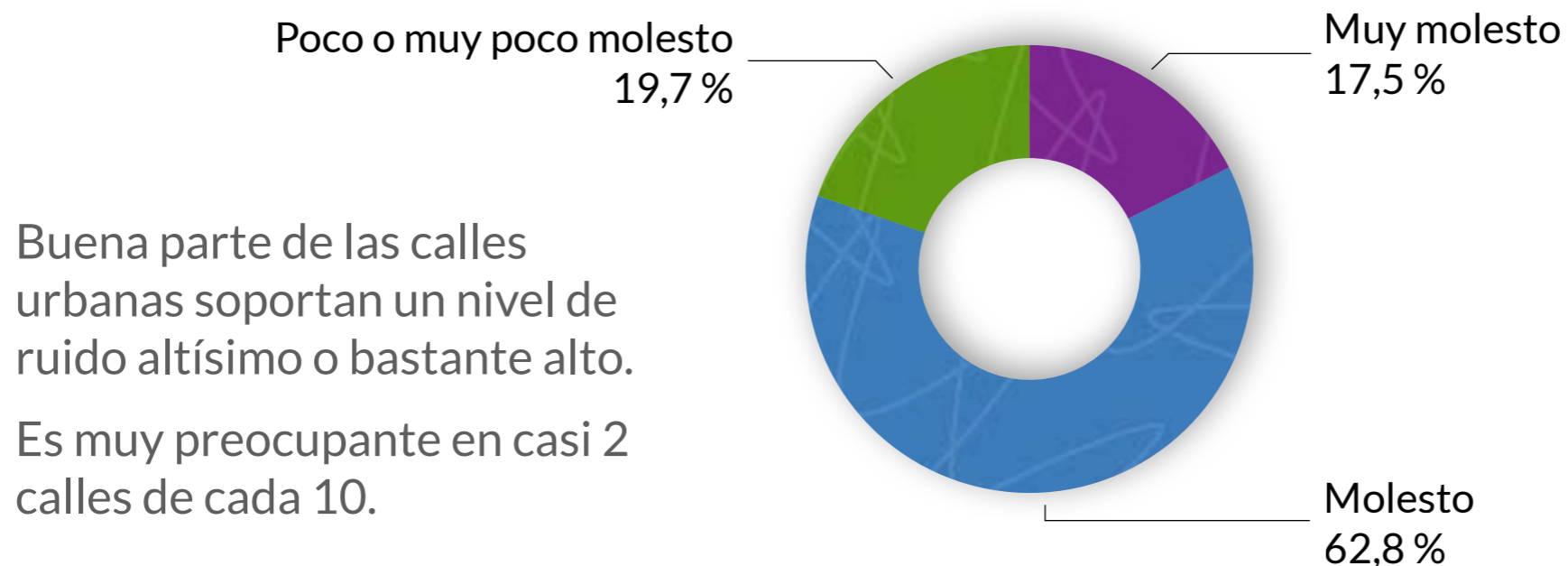
Calles con aceras bici  
8,6 %

*Callegrafiās*

9

El ruido  
urbano

## ¿Cómo de molesto es el ruido de las calles debido al tráfico a motor?

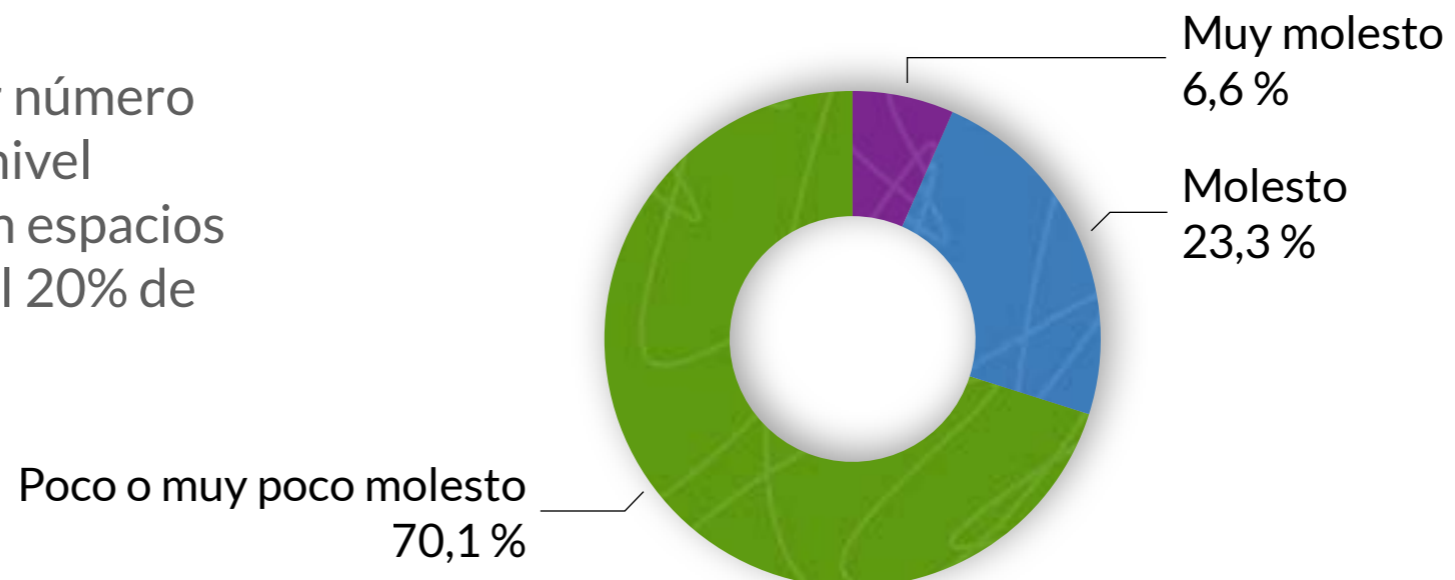


Buena parte de las calles urbanas soportan un nivel de ruido altísimo o bastante alto.

Es muy preocupante en casi 2 calles de cada 10.

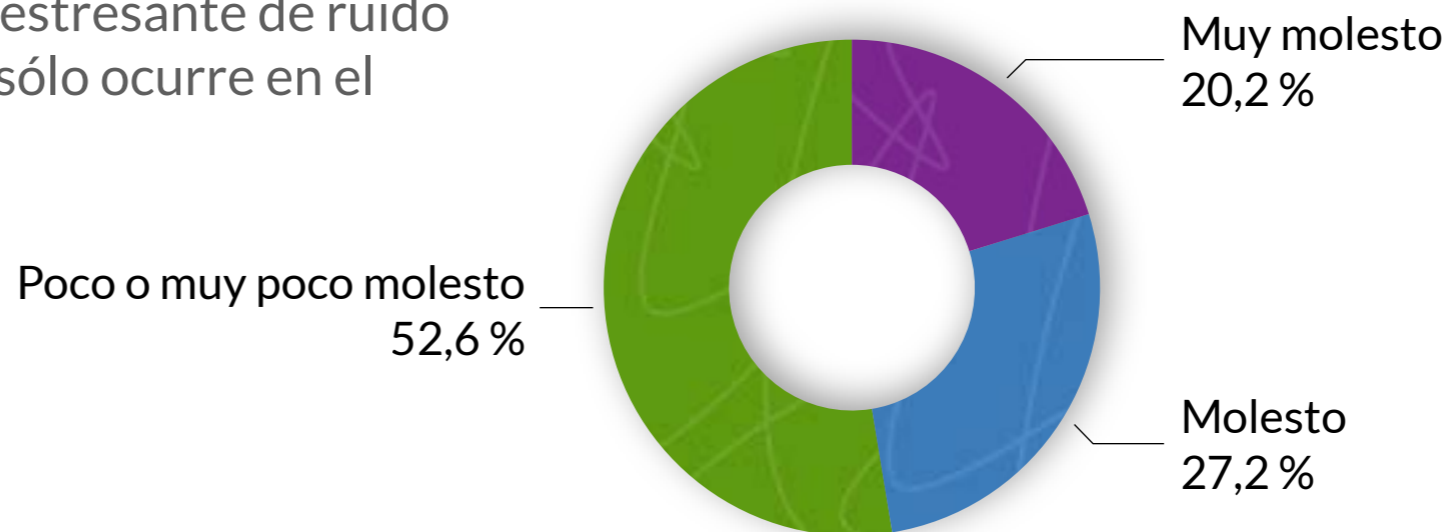
## ¿En cuántas calles del centro hay un nivel estresante de ruido provocado por el tráfico a motor?

En el centro, un menor número de calles soportan un nivel estresante de ruido (en espacios no centrales, alcanza el 20% de las calles)



## ¿En cuántas calles de espacios no centrales hay un nivel estresante de ruido provocado por el tráfico a motor?

En barrios no centrales, una de cada 5 calles soporta un nivel estresante de ruido (en espacios centrales sólo ocurre en el 6,6% de las calles).

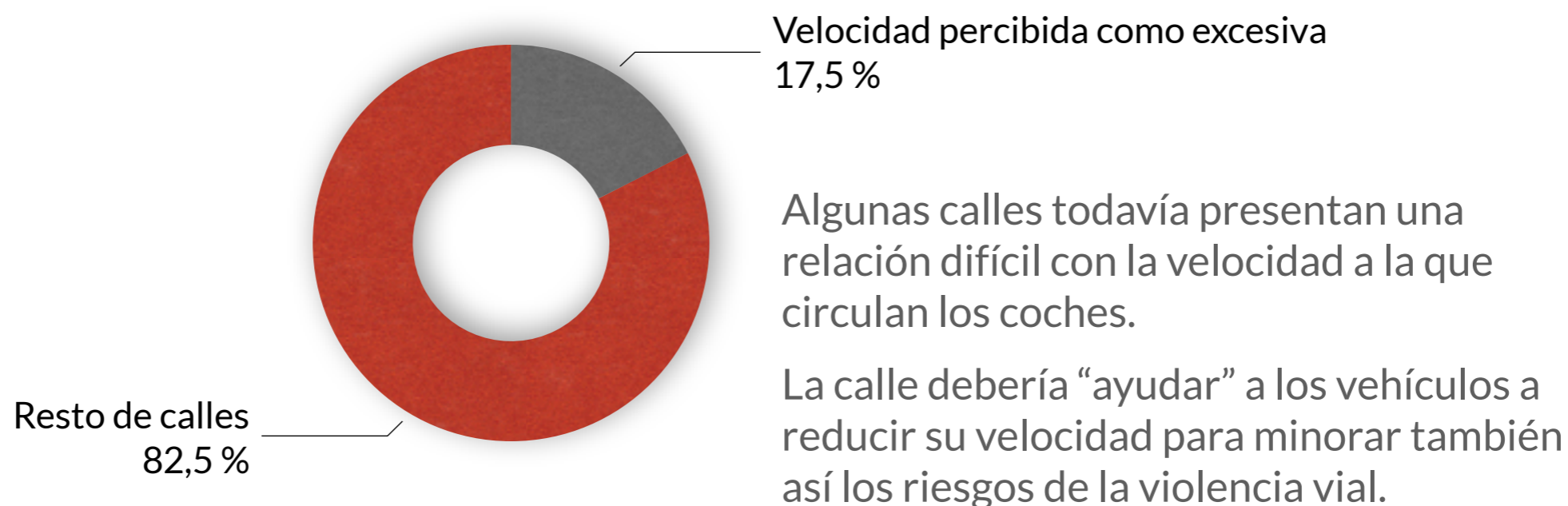




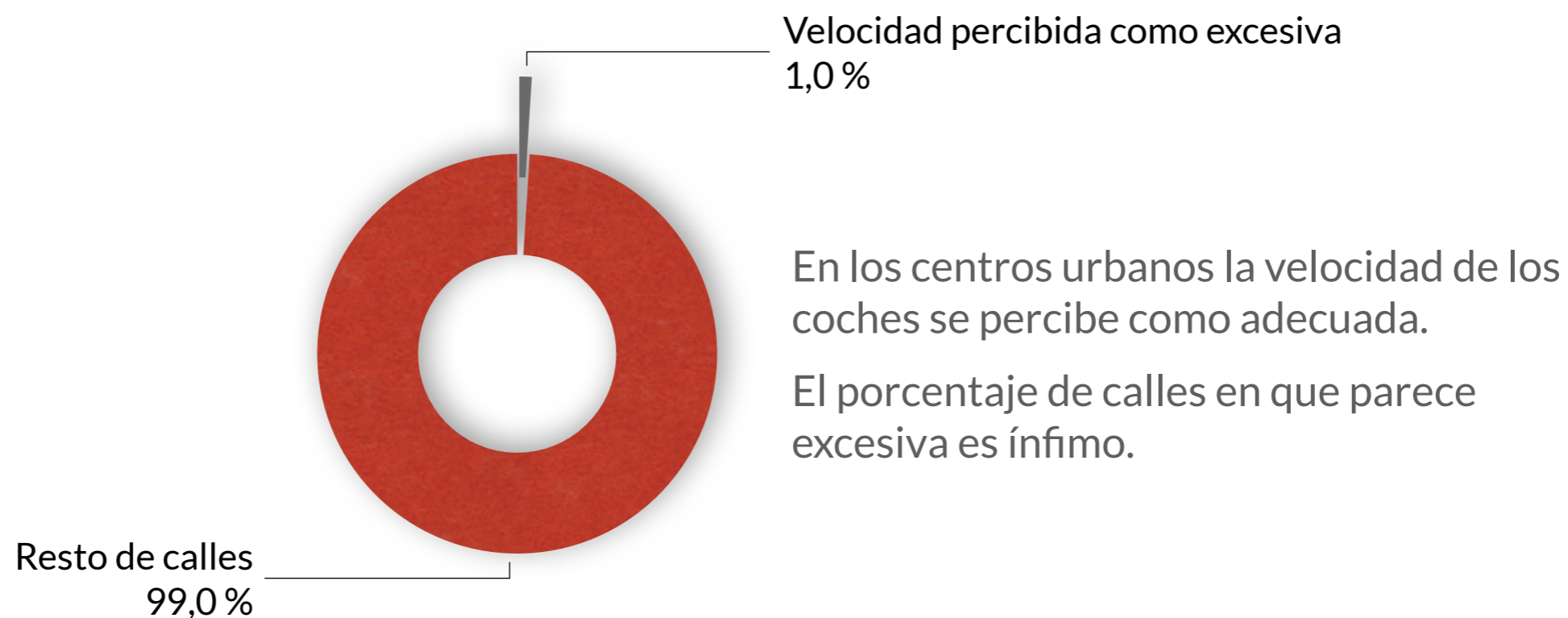
*Callegrafiās*

**10** Velocidad  
percibida

## ¿En cuantas calles los coches parecen ir a una velocidad excesiva?



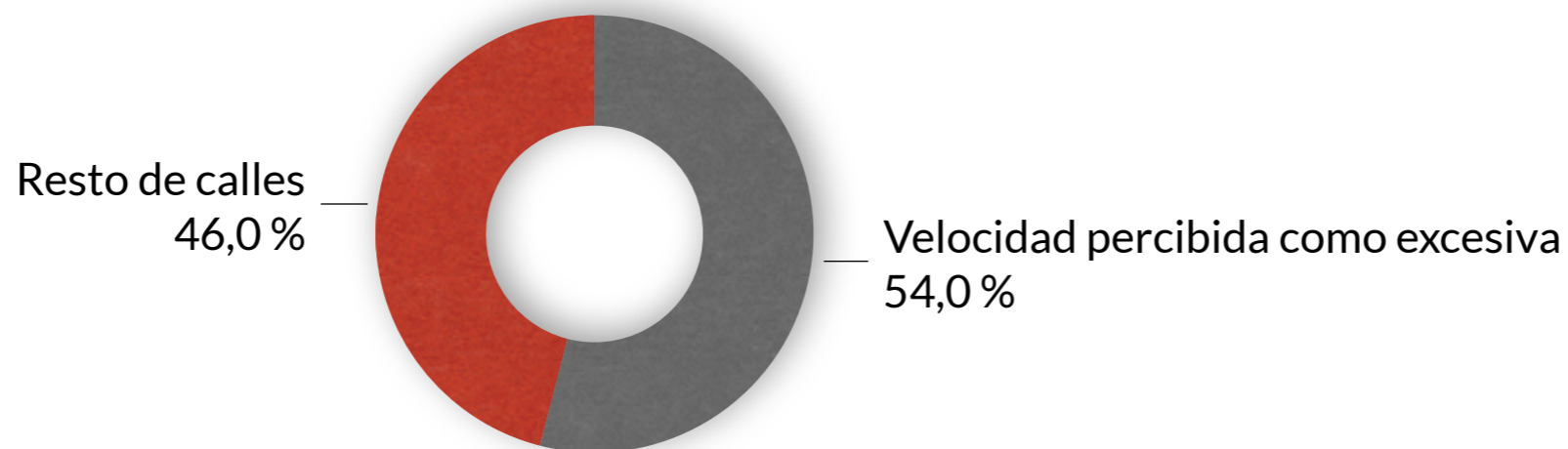
## ¿En cuantas calles del centro los coches van a una velocidad excesiva?



## ¿En cuantas calles de barrios no centrales se percibe una velocidad excesiva?

En más de la mitad de las calles de barrios no centrales la velocidad de los coches se percibe como excesiva.

Parece que las recientes limitaciones legales a la velocidad urbana necesitan refuerzos en la infraestructura urbana para que esos límites se cumplan.



*Callegrafiās*

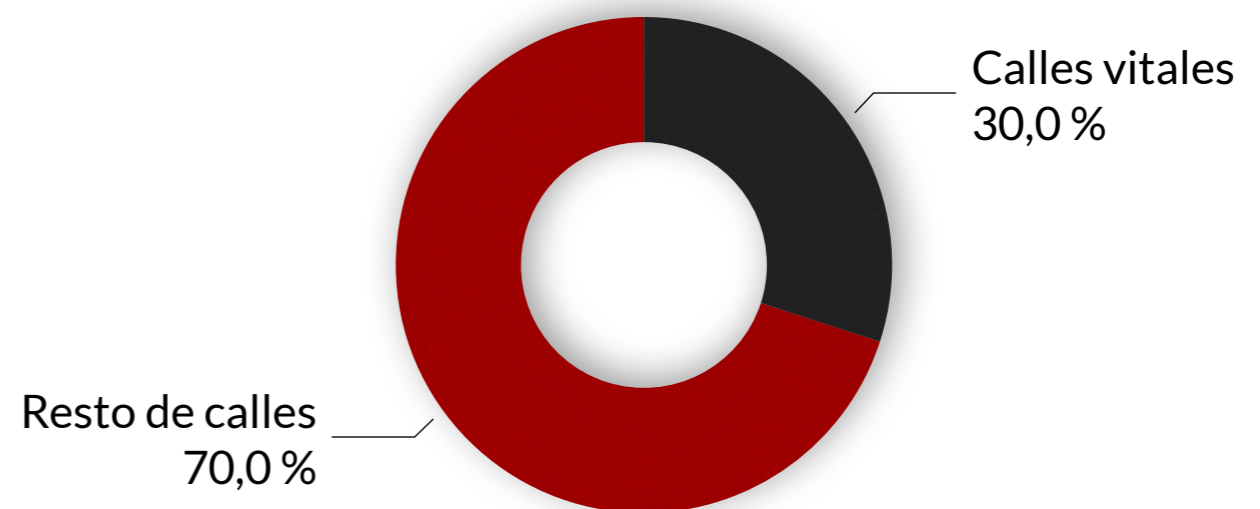
11

Vitalidad  
de la calle

## ¿Cuántas calles pueden considerarse de elevada vitalidad en el centro de las ciudades?

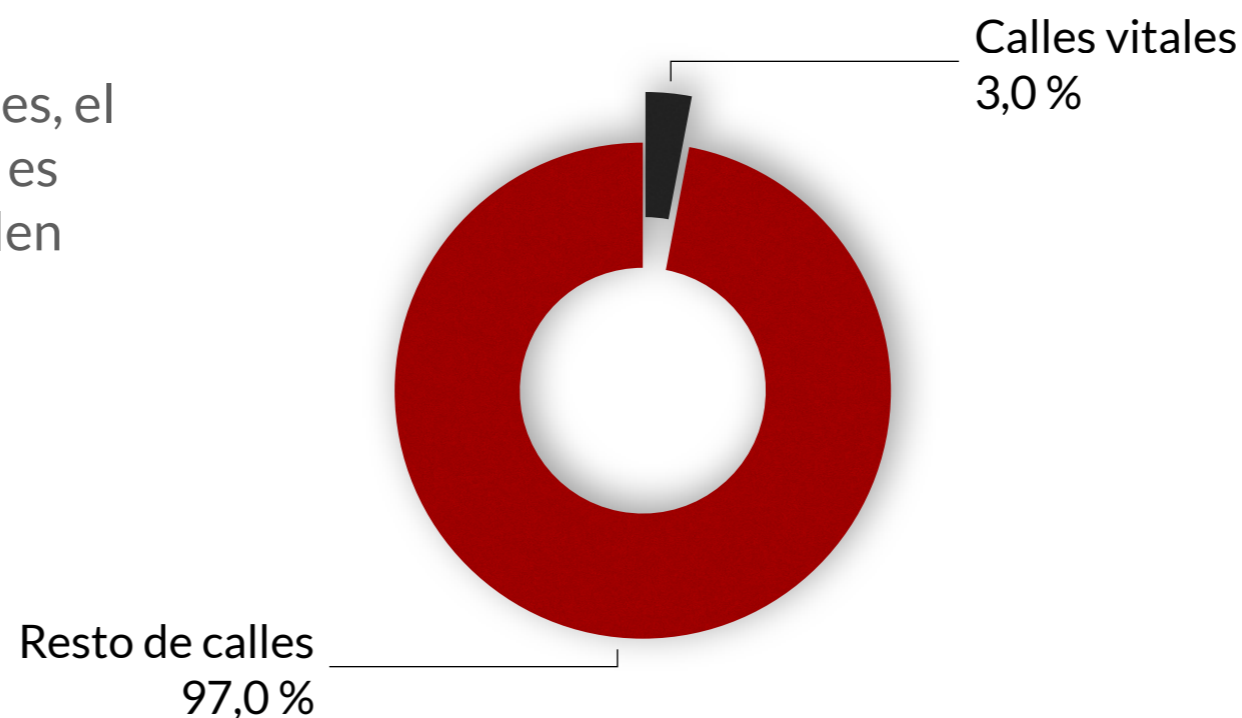
Se considera una calle con vitalidad elevada la que registra una cierta cantidad de gente caminando, jugando o simplemente estando allí.

Suele haber gente en lugares de paso, con comercio activo, equipamientos y buenas condiciones de caminabilidad o estancia, algo más frecuente en el centro de las ciudades.



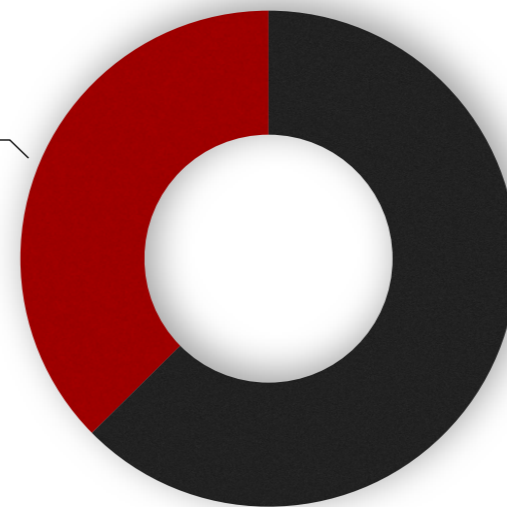
## ¿Cuántas calles pueden considerarse de elevada vitalidad en barrios no centrales?

En los barrios no centrales, el número de calles vitales es muy inferior, ya que suelen tener un carácter más residencial y menos económico.



## ¿Qué relación existe entre la vitalidad y las calles de convivencia?

Resto de calles de convivencia  
37,4 %



Calles de convivencia vitales  
62,6 %

Existe una relación directa entre las calles de convivencia y la vitalidad de esos espacios, pues son lugares más propensos al comercio y la interacción social.

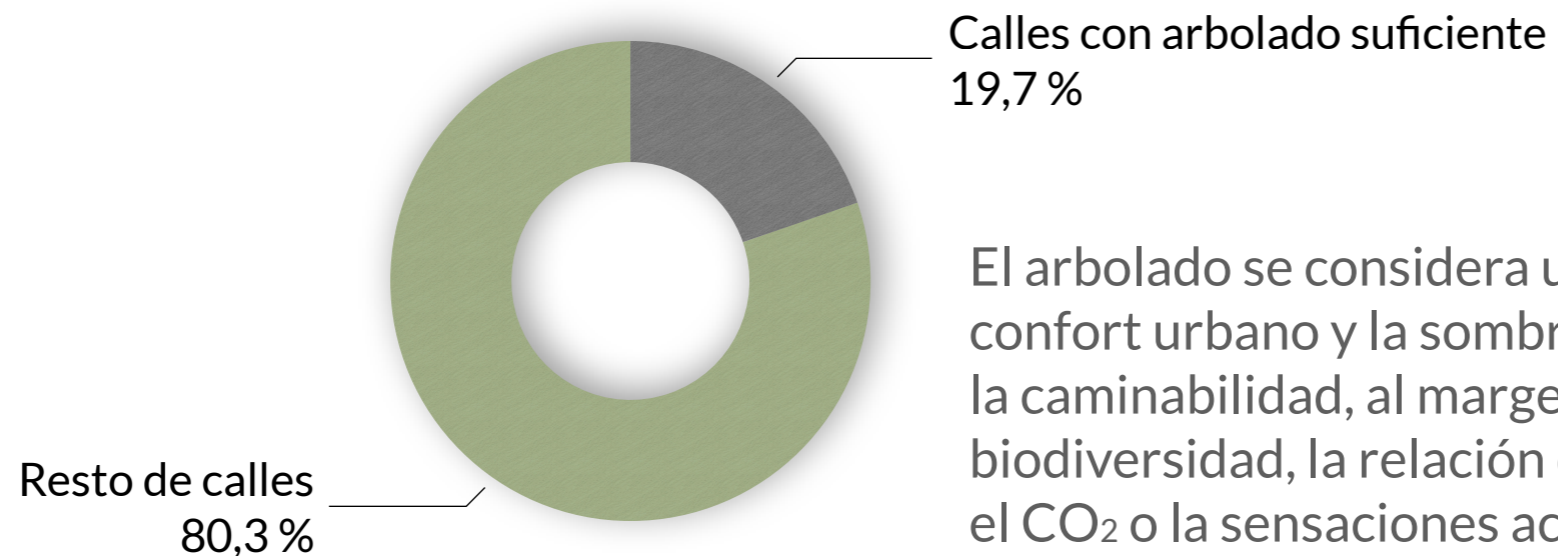


*Callegrafiās*

12

Árboles  
y verde

## ¿Tienen las calles arbolado suficiente?

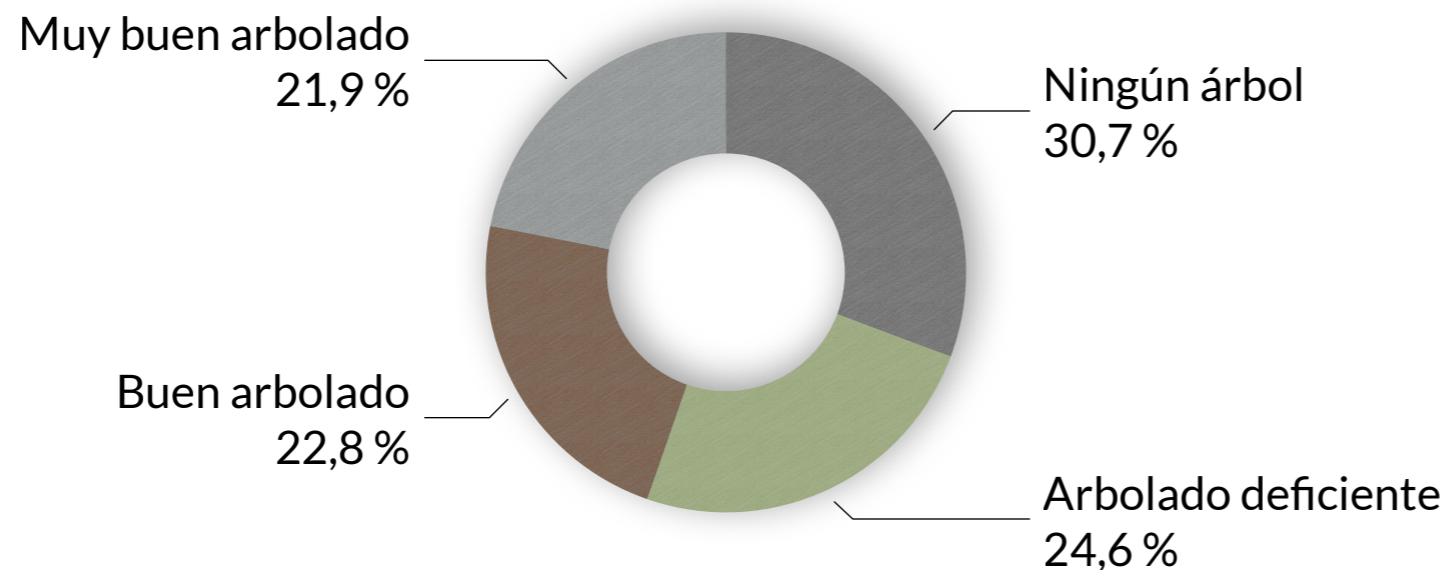


El arbolado se considera un buen síntoma del confort urbano y la sombra un gran valor para la caminabilidad, al margen de la belleza, la biodiversidad, la relación con la temperatura, el CO<sub>2</sub> o la sensaciones acogedoras que aportan al paisaje urbano.

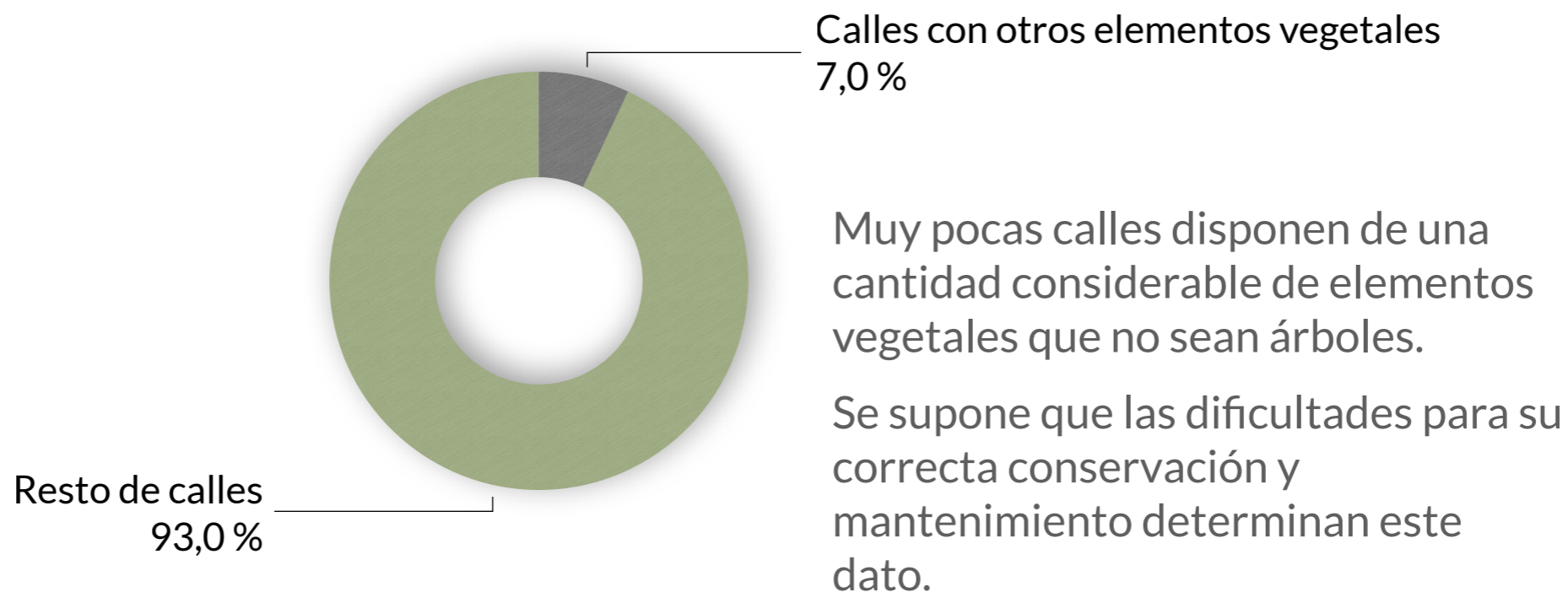
Pero la mayoría de las calles no tienen árboles.

## ¿Tienen las calles de los espacios no centrales arbolado suficiente?

Todavía son muchas las calles sin árboles en espacios no centrales, un tercio del total, aunque sólo una quinta parte puede considerarse que tienen muy buen arbolado.



## ¿Tienen las calles espacios verdes como parterres, jardineras o arbustos?



## ¿Existen calles de zonas no centrales sin espacios verdes como parterres, jardineras o arbustos?

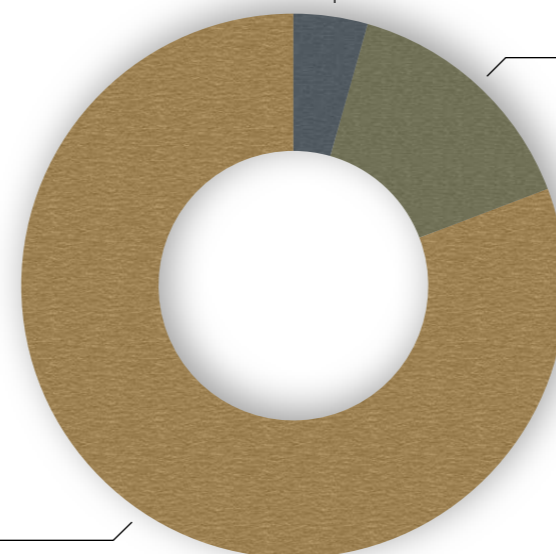


## ¿Cuántas calles disponen de suelo permeable?

Muy pocas son las calles cuyo suelo permite recoger y filtrar de forma natural el agua de lluvia.

Estos suelos son además beneficiosos para el efecto isla de calor.

Calles sin suelo permeable  
80,8 %



Calles con bastante suelo permeable  
4,4 %

Calles con algún suelo permeable  
14,8 %

*Callegrafiās*

13

Bancos,  
agua...

## ¿Hay muchas calles sin bancos?

Muchísimas calles no disponen de bancos ni de ningún tipo de elemento de estancia en la calle.

De esos pocos bancos, el 79,4% cumplen las condiciones de accesibilidad (respaldo, reposabrazos y asiento)

Las personas podemos pasar, pero no sentarnos. Son calles de paso.

Calles con algún banco  
10,2 %



Calles sin bancos  
89,8 %



## ¿Hay muchas calles sin bancos en los barrios céntricos?

Los bancos son un bien muy escaso en los barrios céntricos, pero la situación es todavía peor en los barrios no centricos, donde ni siquiera llegan al 10% de las calles.

De los que existen, más de la mitad cumplen con los criterios de accesibilidad.

Calles con algún banco  
16,0 %



Calles sin bancos  
84,0 %

## ¿Hay muchas calles sin bancos en barrios no centrales?

El barrios no centrales la presencia de bancos es bastante inferior, ya que en menos de dos cada diez calles existe algún banco. La mitad de esos bancos son accesibles.

Calles con algún banco  
8,7 %

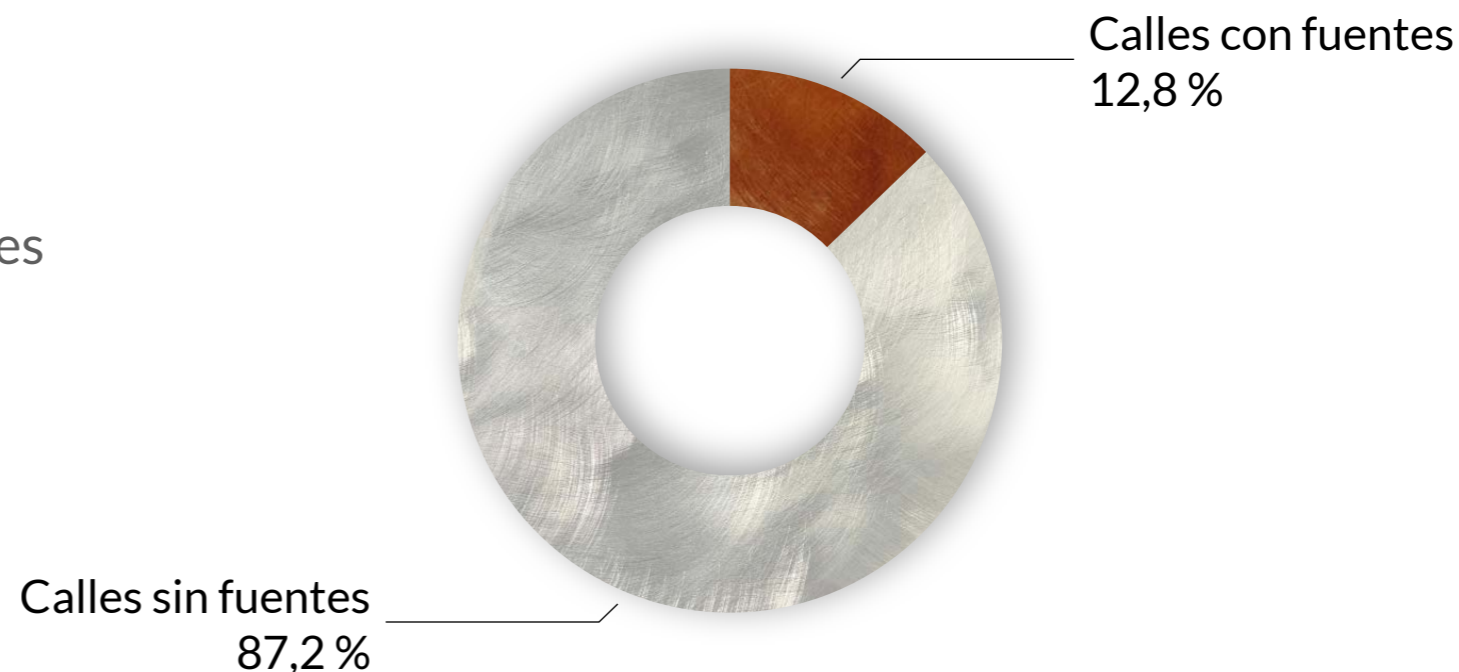


Calles sin bancos  
91,3 %

## ¿Hay muchas calles sin fuentes?

Casi dos de cada diez calles disponen de alguna fuente de agua, casi todas ellas surtidores de agua potable para beber sobre la marcha.

También había alguna fuente ornamental.



## ¿Hay más fuentes en el centro o en los barrios no centrales?

En los barrios no centrales hay cuatro veces más fuentes de agua que en los centrales.



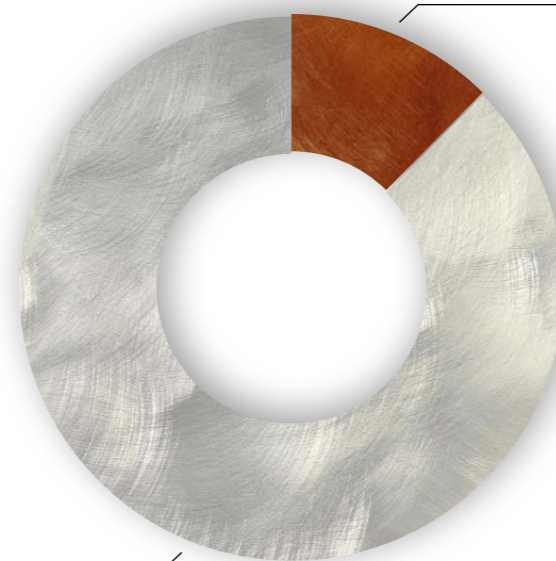
## ¿Hay muchas calles con elementos artísticos u ornamentales?

Los elementos artísticos son escasos en el espacio público, al menos en las calles.

Ni siquiera dos de cada 10 dispone de algún objeto de creación artística.

La mayoría (66%) están en calles céntricas

Calles sin elementos artísticos  
87,6 %



Calles con elementos artísticos  
12,4 %

*Callegrafiās*

14

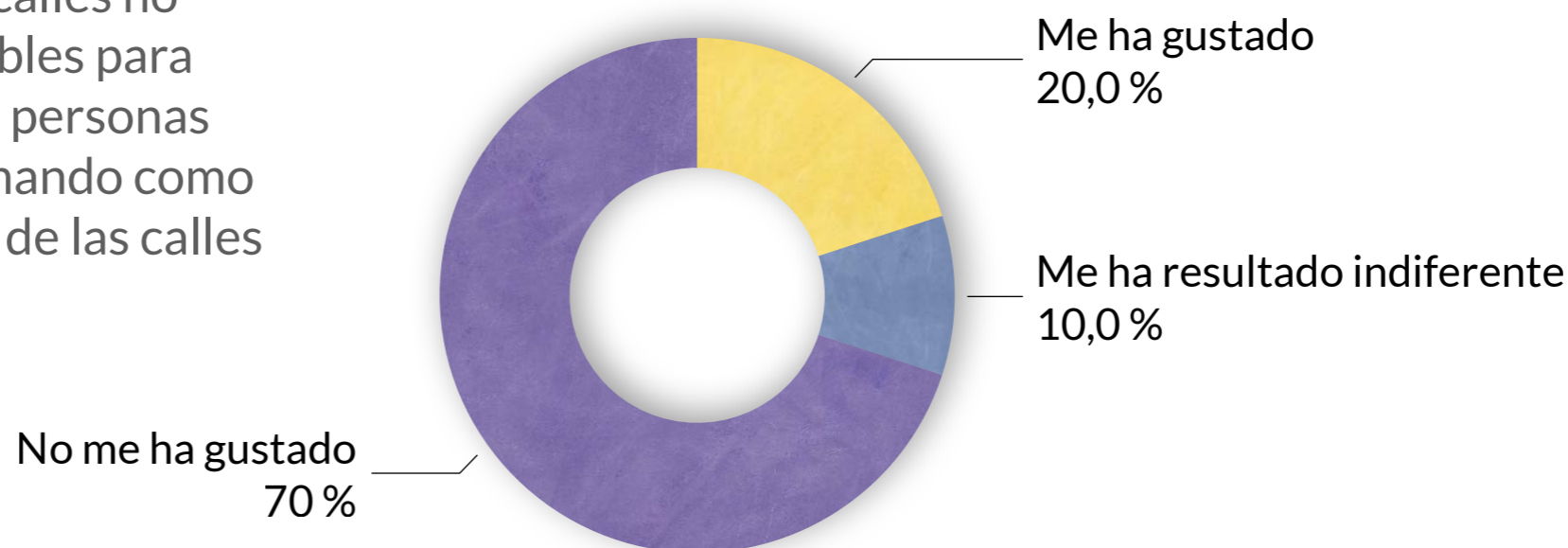
Percepciones  
subjetivas

## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Te ha gustado caminar por el conjunto de las calles?

La mayoría de las calles no resultaron agradables para caminar, según las personas observadoras, tomando como referencia el total de las calles analizadas.

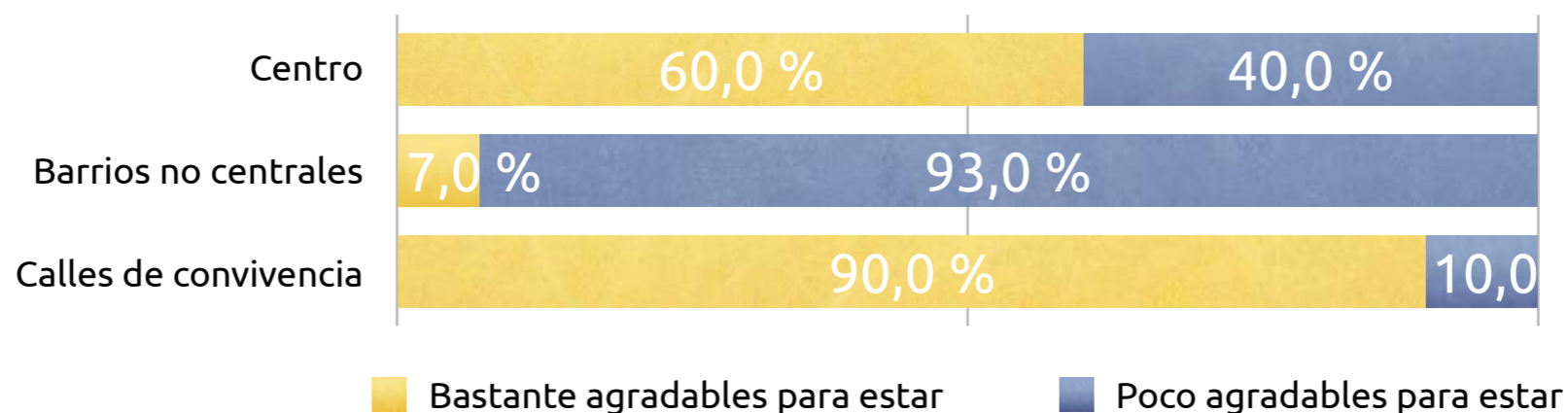


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Por qué calles te gustó más caminar?

Las calles céntricas ofrecen un elevado índice de satisfacción: 7 de cada 10 resultan agradables para caminar, pero en los barrios no centrales, una tristísima mayoría no ofrecen datos positivos.





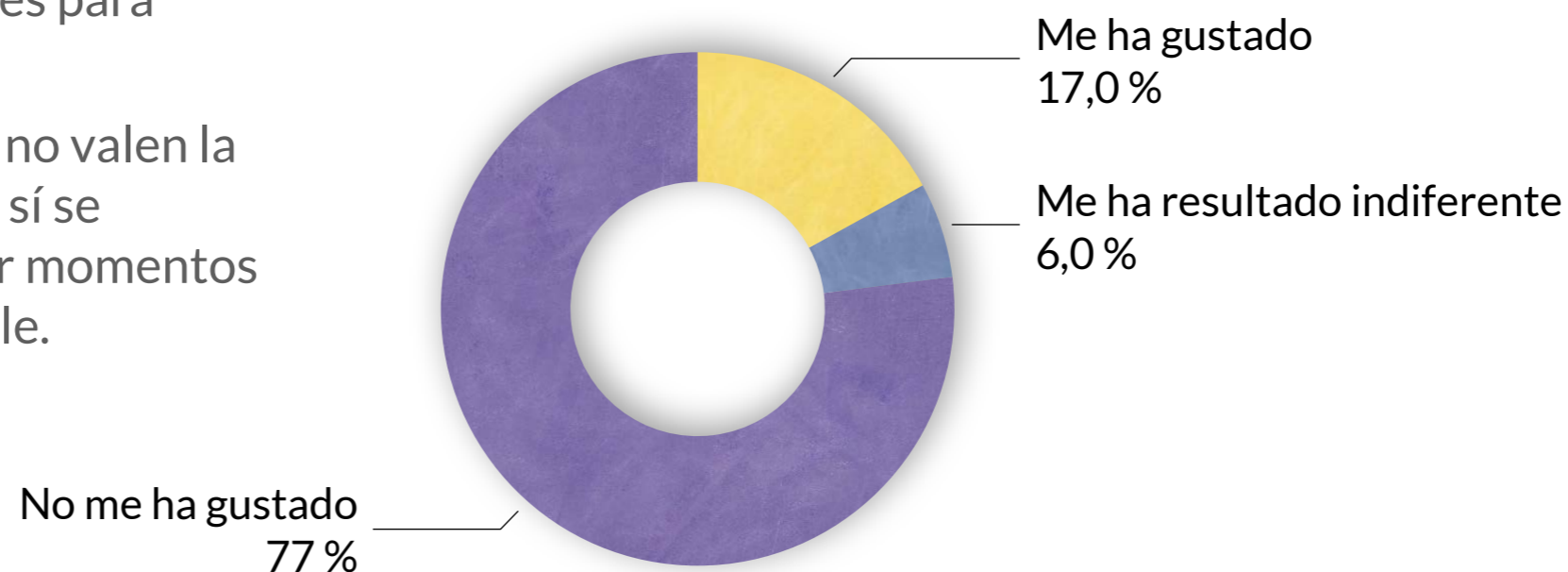
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Cuántas calles te han resultado agradables para estar?

En general, pocas calles resultan agradables para estar.

Casi 8 de cada 10 no valen la pena... en el resto sí se podrían compartir momentos de forma agradable.

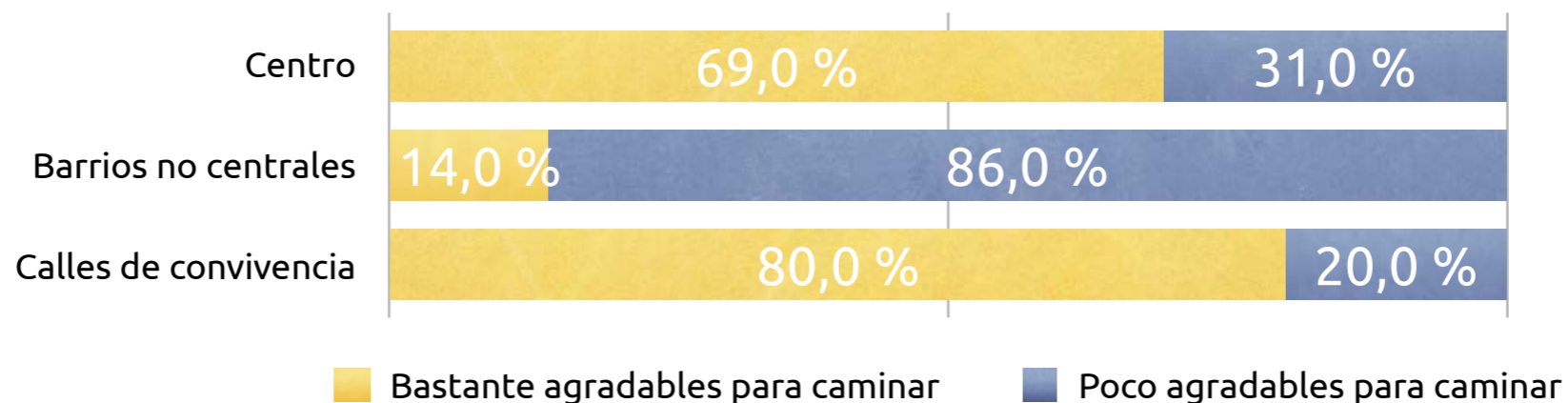


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Por qué calles te gustó más estar?

Las calles céntricas ofrecen un elevado índice de satisfacción: 7 de cada 10 resultan agradables para estar, pero en los barrios no centrales, una tristísima mayoría no ofrecen datos positivos.



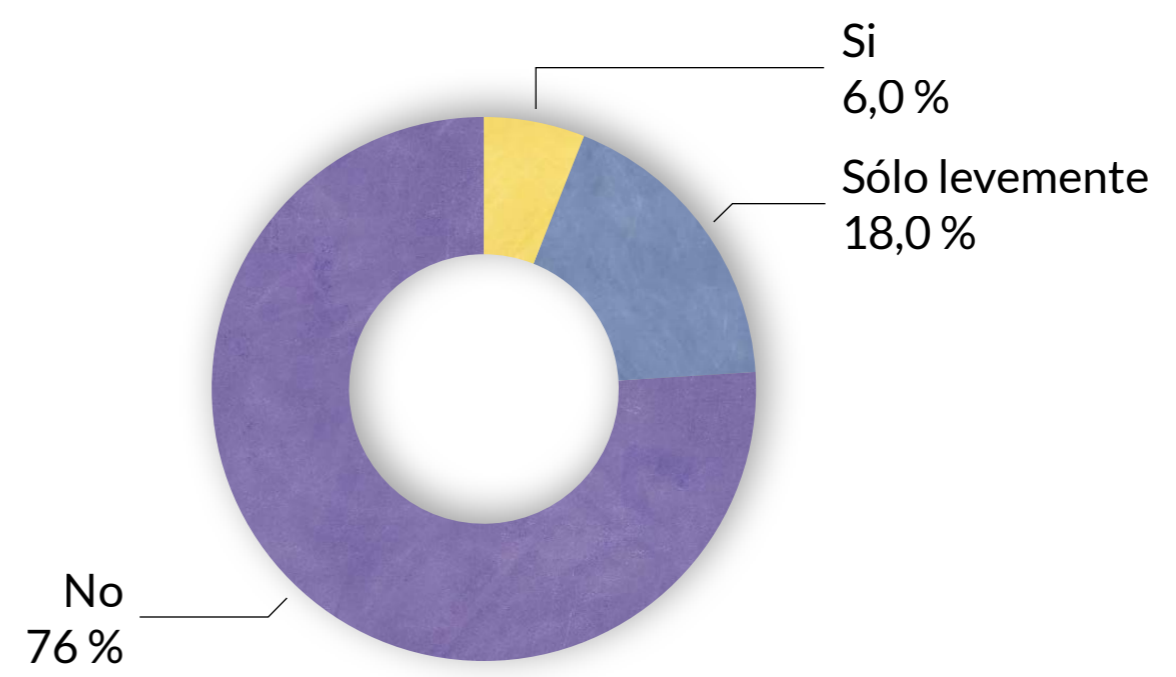
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

### ¿Has sufrido *acoso* del tráfico?

Vivimos en calles, por lo general, seguras.

Que no sean agradables para caminar no significa que sean inseguras o que resulten amenazantes para nuestra percepción. Un dato muy positivo.

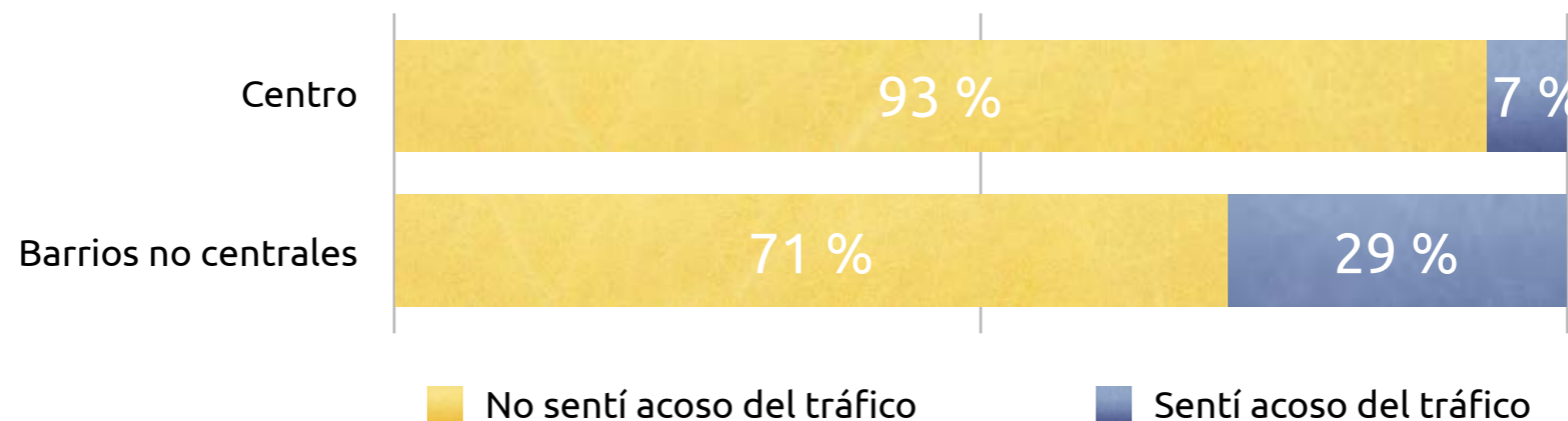


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Dónde *acosa* más el tráfico?

Lógicamente, donde el tráfico motorizado “acosa” más es en los barrios no centrales, donde los índices de circulación son más altos que en las zonas más centrales de las ciudades.



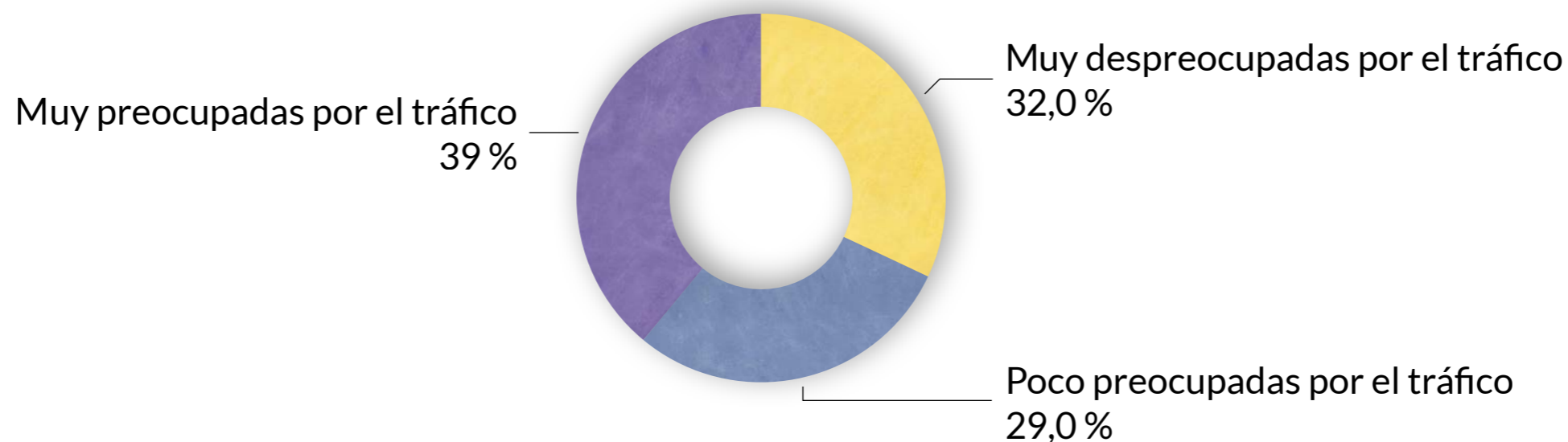
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Has caminado sin preocuparte por el tráfico?

Que las calles sean percibidas como seguras no quiere decir que a veces el tráfico no empañe nuestras experiencias....

Las personas observadoras tuvieron una alta preocupación por el tráfico casi en la mitad de las calles, si bien en otras muchas pudieron caminar despreocupadamente.



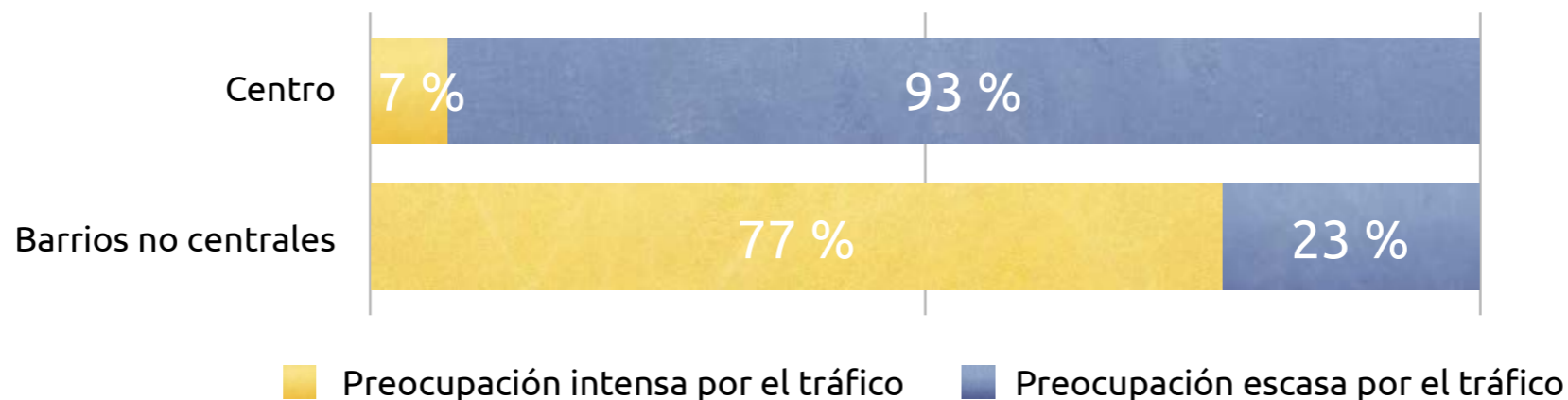
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Dónde *acosa* más el tráfico?

La seguridad percibida ante el tráfico es mucho más potente en las zonas centrales que en los barrios no céntricos.

Se hace patente la necesidad de calmar el tráfico a motor en el conjunto de la ciudad, no sólo en los barrios centrales, donde la confianza de la gente en la calle es superior.

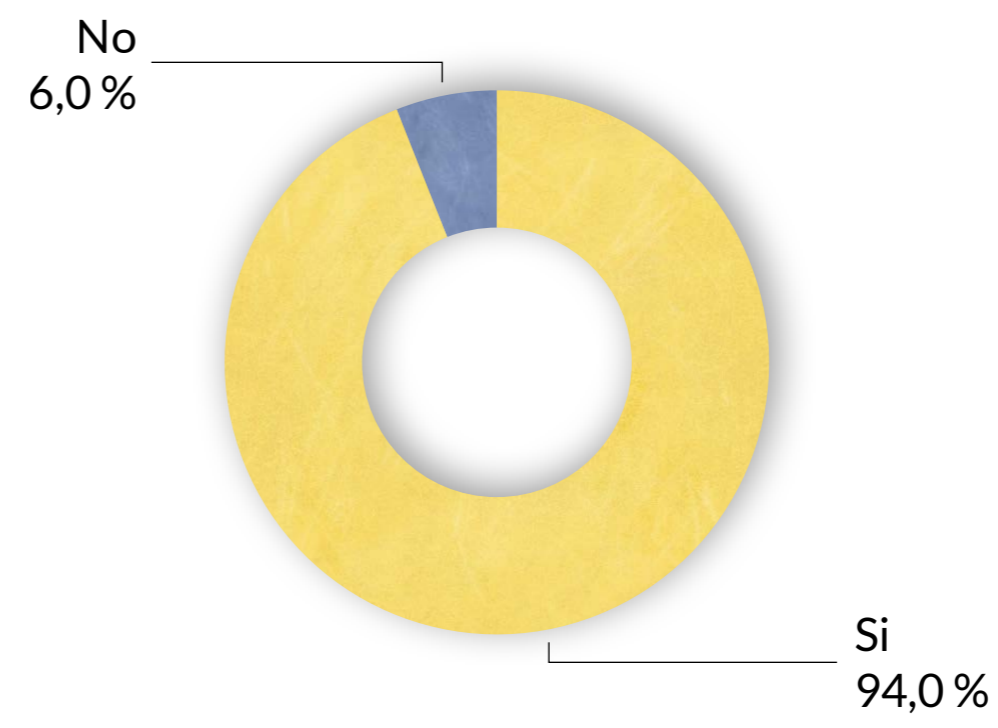


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

### ¿Caminarías durante el día sin compañía?

Vivimos en ciudades básicamente seguras, pues sólo una mínima parte de las calles no ofrece condiciones de confianza, a juzgar por las personas que participaron en este estudio.



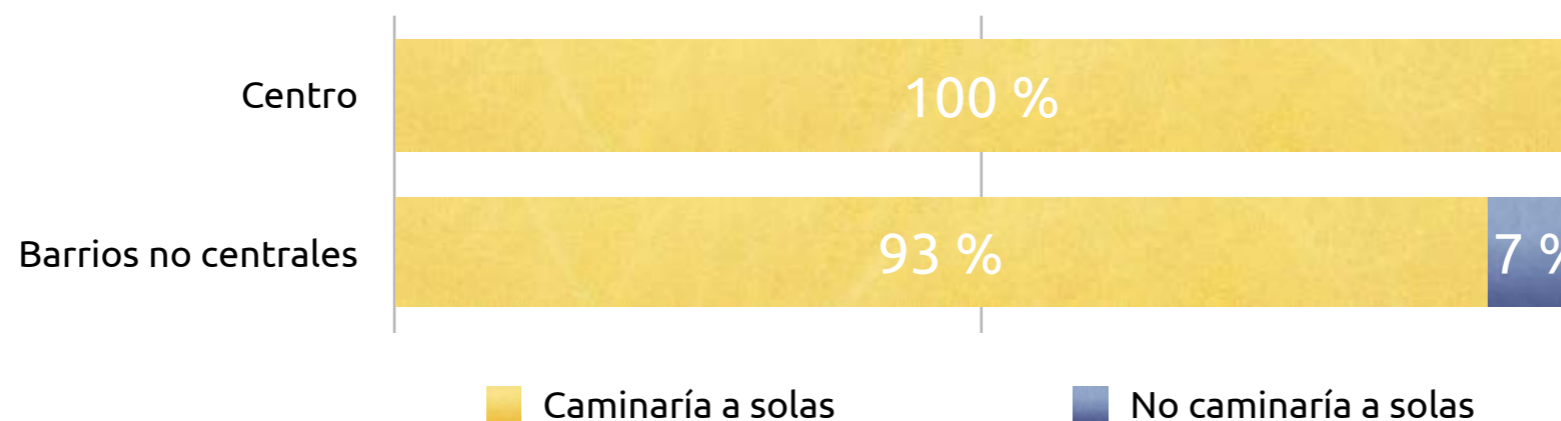
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Durante el día, más confianza en el centro o en otros barrios?

Sólo el 7% de las calles de barrios no centrales ofrecen sensación de inseguridad, pero ninguna en el centro.

Sin duda, vivimos en ciudades seguras durante el día. Es un dato contundente e innegable.





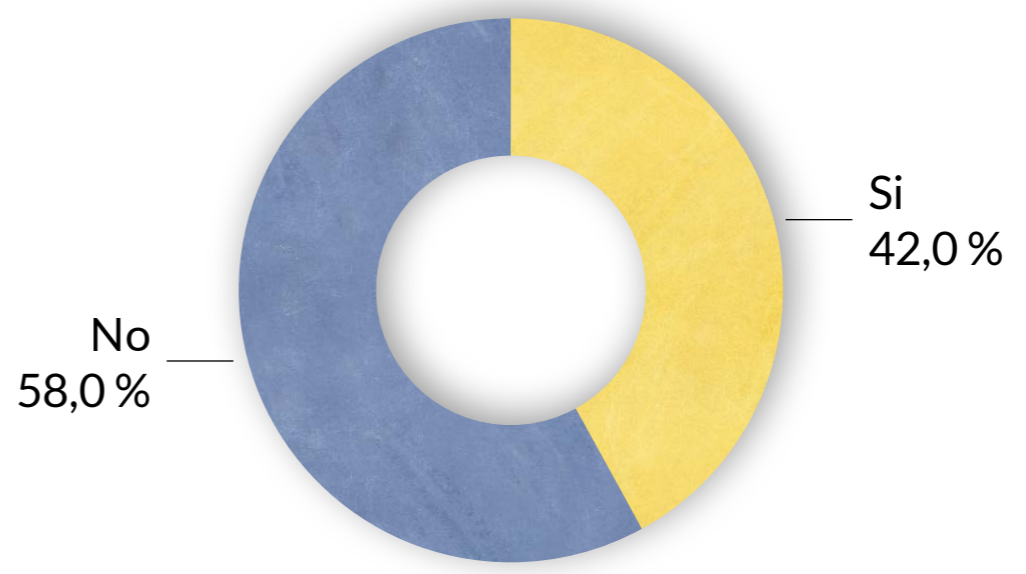
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

### ¿Caminarías sin compañía durante la noche?

La seguridad nocturna es otra cosa, aunque en el estudio no se tuvo en cuenta la variable de género, muy importante en este dato.

La percepción de seguridad nocturna no es buena en más de la mitad de las calles.



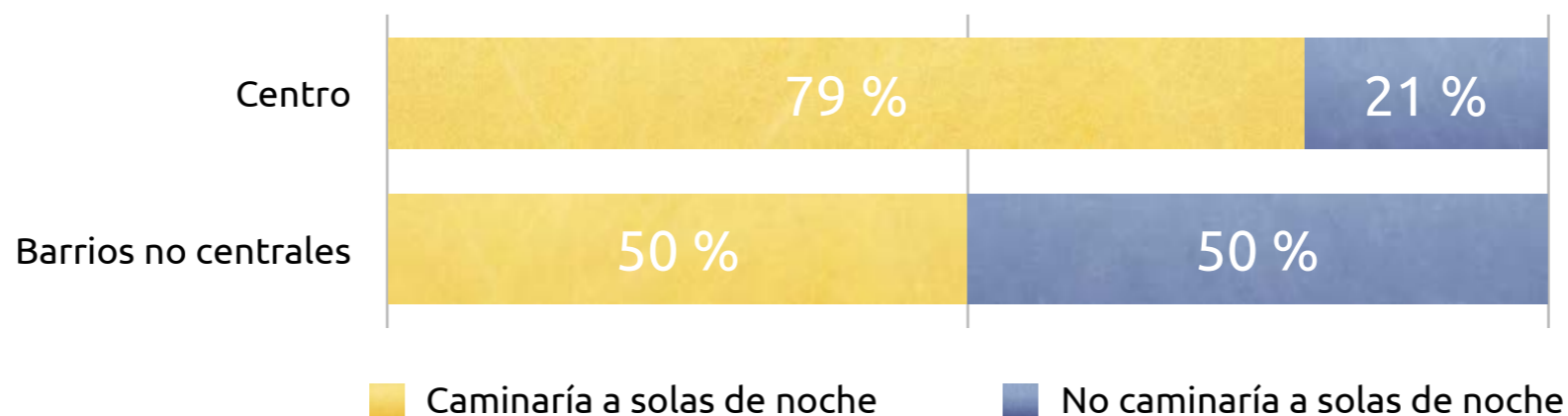
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Durante la noche, más confianza en el centro o en otros barrios?

El centro de las ciudades ofrece, también de noche, mejores condiciones de seguridad percibida, pero en barrios no centrales, la cifra está equilibrada entre las calles que ofrecen esa seguridad y las que no.

La vitalidad de las calles no es ajena a este dato, ya que la confianza crece cuanto más vitalidad se registra.



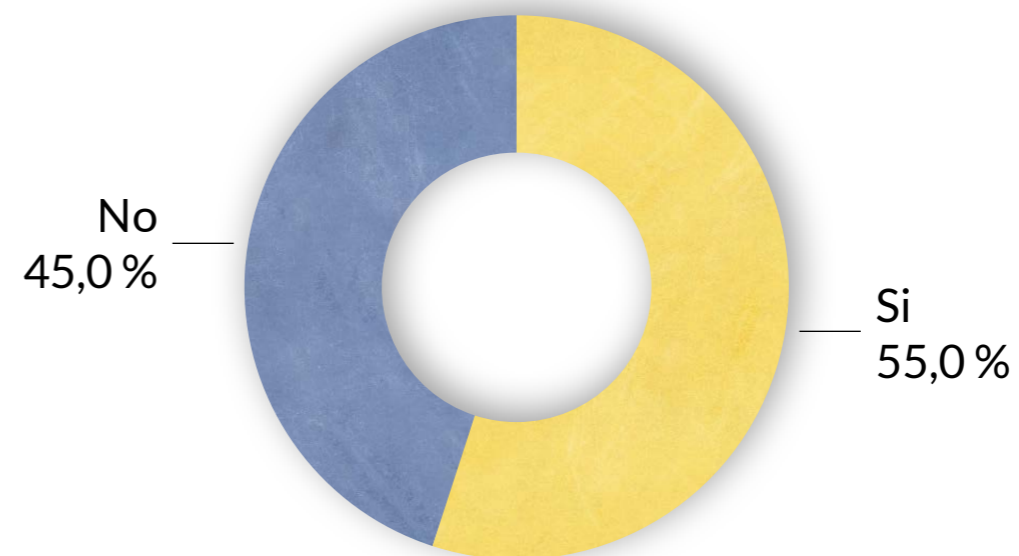
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Dejarías a tus hijas o hijos caminar sin compañía por esta calle?

Aproximadamente la mitad de las personas observadoras permitirían que sus nenes caminasen a solas por las calles urbanas en general.

Un dato muy preocupante, ya que está muy relacionado con la falta de autonomía infantil, un aspecto derivado de los privilegios que el espacio público otorga al coche.

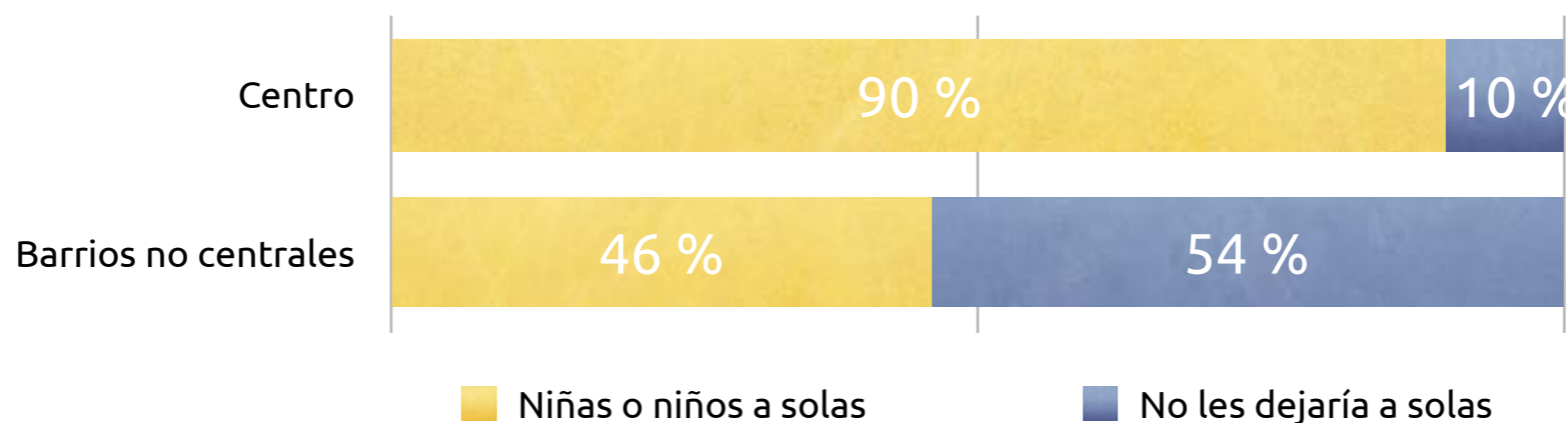


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Y nenes caminando a solas por el centro o por otros barrios?

Las personas más pequeñas, según quienes han observado estas calles, podrían caminar sin acompañamiento de personas adultas en muchísimas calles centrales, mientras que lo permitirían sólo en la mitad en las no centrales.

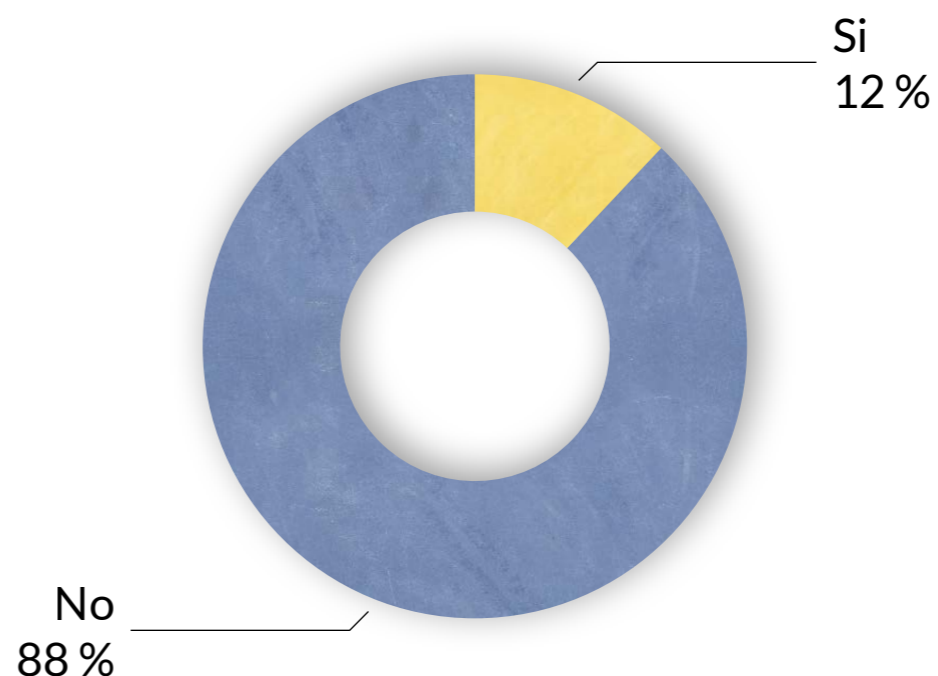


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Es esta calle un buen lugar para las personas más mayores?

Las calles distan mucho de ser espacios amables para la gente más mayor, pues sólo parecen adecuadas para ese sector de edad una de cada diez calles.



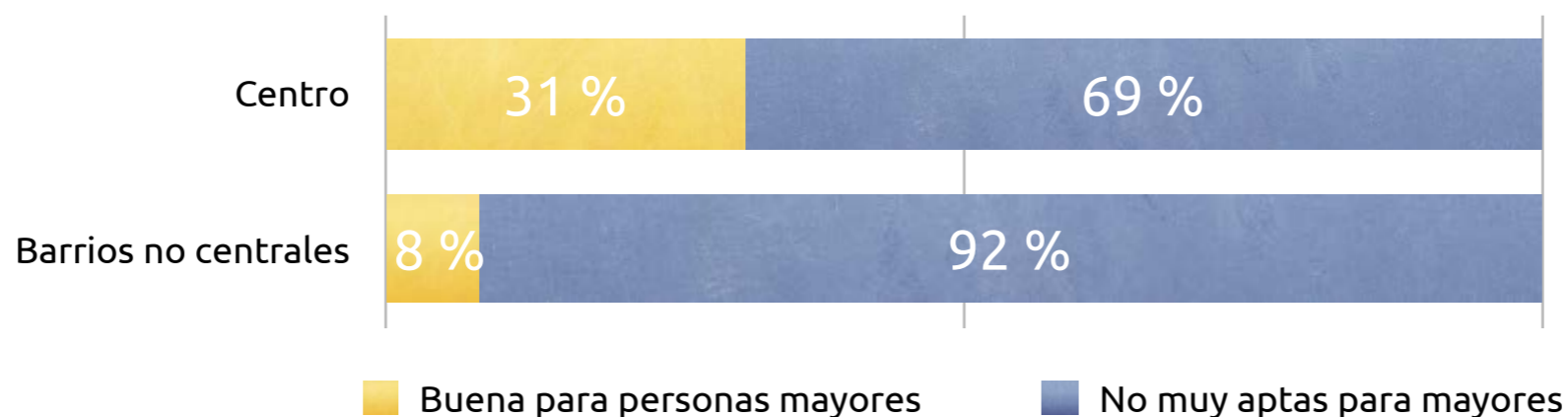
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Qué calles son más amables con la gente más mayor?

Las diferencias entre zonas centrales y no centrales son significativas, pues el centro está algo más preparado para la gente mayor, sin ser en absoluto una situación ideal.

En los barrios no centrales, las condiciones de amabilidad con la edad son nefastas.



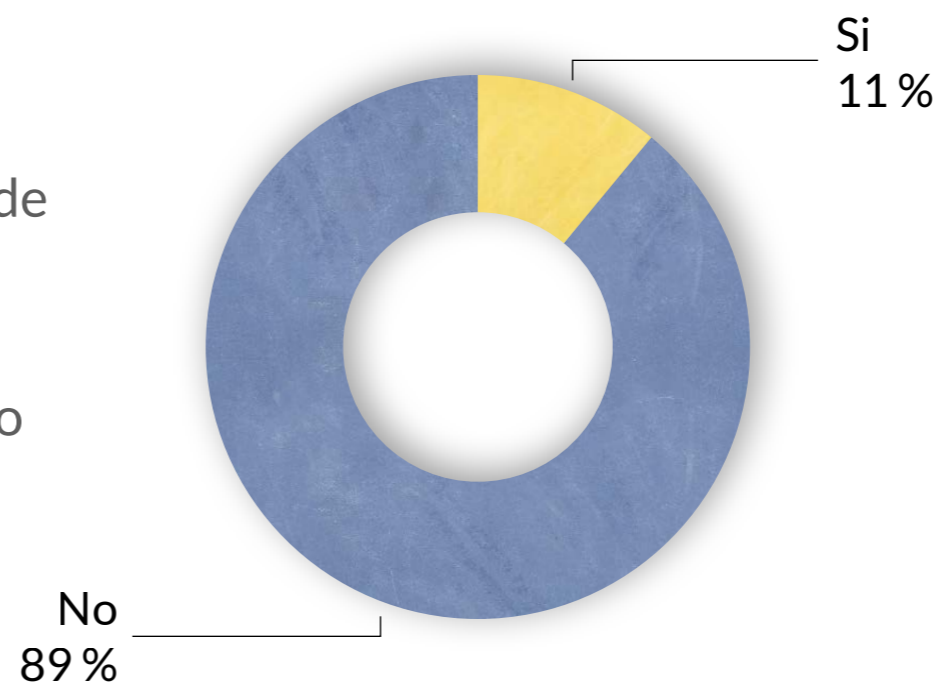
## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Es esta calle un buen lugar para personas con diversidad funcional?

La percepción de que la calle cumple con las condiciones de accesibilidad adecuadas se cumple tan solo en una de cada 10 vías.

El resto necesitan reducir tráfico, mejorar los accesos, ampliar el tamaño de las aceras o alguna otra cuestión.

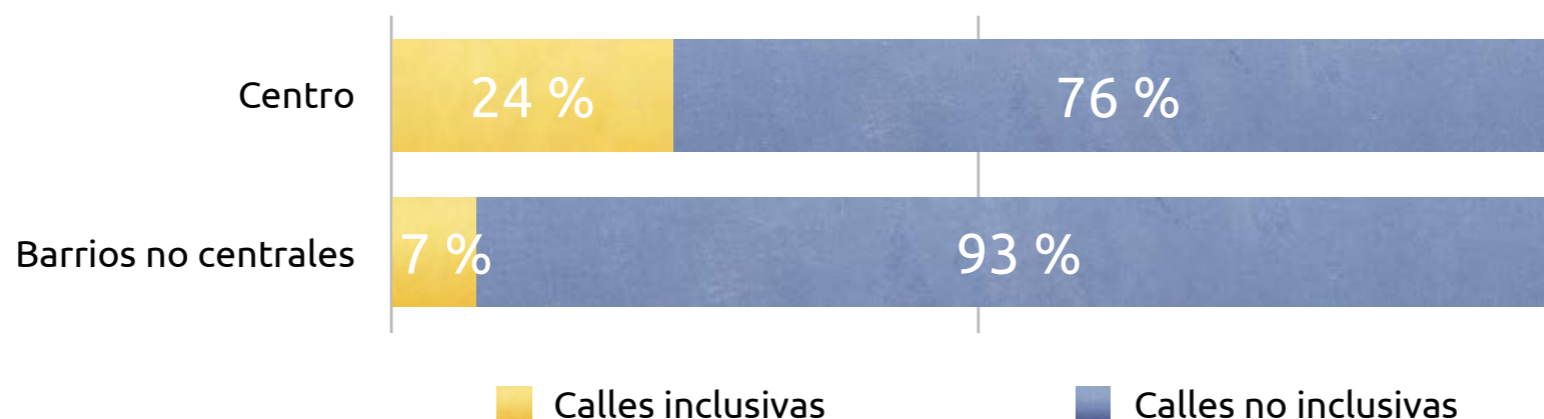


## PERCEPCIONES SUBJETIVAS

Los datos de esta sección de CALLEGRAFÍAS se basan únicamente en la percepción de las personas que realizaron las observaciones.

## ¿Qué calles son más amables con la diversidad funcional?

Los barrios no centrales tienen que realizar un esfuerzo un poco mayor, pero en general toda la ciudad debe acelerar los mecanismos para conseguir un adecuado grado de comodidad para las personas que presentan necesidades especiales.





# Callegrafías

## Gracias por vuestra opinión.

Esta primera edición de Callegrafías se presentó en el décimo Congreso de la Red de Ciudades que Caminan, celebrado en Valladolid en octubre de 2023.

Puedes dirigir cualquier consulta a esta dirección [info@ciudadesquecaminan.org](mailto:info@ciudadesquecaminan.org)

Este es un primer estudio. Pretendemos continuarlo.

Se admiten sugerencias para ediciones posteriores.



# Callegrafiāy



CIUDADES  
QUE CAMINAN