

Inmobiliaria

elEconomista

Revista mensual

1 de febrero de 2017 | Nº 7



Javier García del Río
Director general de Solvia

“Queremos ser uno de los grandes intermediarios inmobiliarios de venta a particulares y empresas” | P22

Los españoles compraron en el extranjero inmuebles por más de 2.000 millones en 2016 | P40

URBANISMO DE BLOQUEO: MADRID TIENE PARALIZADAS MÁS DE 60.000 VIVIENDAS

La falta de oferta empuja al alza los precios del suelo y genera fuga de demanda | P6



DIVISIÓN DE OPINIONES EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA GRAN VÍA

El sector cree que la mejor opción pasa por una peatonalización parcial, que de acceso al transporte público y residentes, para que la Gran Vía sea una arteria apta para el turismo y el comercio

LUZMELIA TORRES

Abre los ojos es el título de la película de Alejandro Amenábar de 1997. Sólo es citarla y la primera imagen que se nos viene a la cabeza es la escena de la calle de la Gran Vía en Madrid totalmente vacía, sin coches. Y ese es el escenario que persigue la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmana, para la Gran Vía. Esta navidades ya ha hecho la experiencia piloto cerrando la calle al tráfico y su objetivo es que sea permanente a partir de este verano.

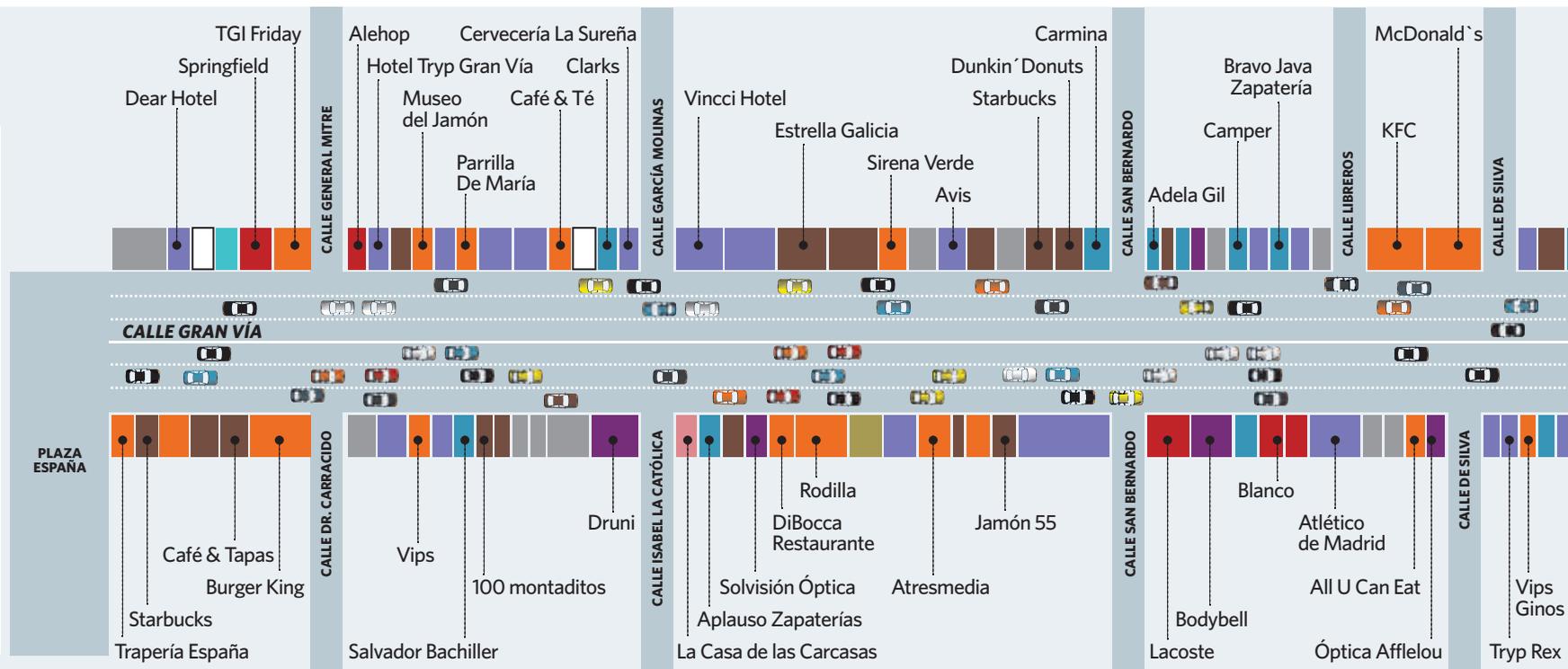
Disminuir la presencia de los coches en las ciudades es una estrategia cada vez más generalizada en las urbes europeas. Los altos índices de contaminación y una convicción por hacer que las ciudades sean cada vez más para las personas, lleva a los ayuntamientos a restringir la circulación de vehículos motorizados y dar prioridad al peatón.

Son muchas las ciudades que trabajan esta idea y creen en las bondades de la peatonalización de determinadas calles o áreas. Sin ir más lejos, Nueva



Zona peatonal en la Gran Vía madrileña.
NACHO MARTÍN

Los comercios de la Gran Vía de Madrid



York recibió el año 2017 con la finalización de las obras de peatonalización de Times Square, que han permitido ganar 8.000 metros a los automóviles para disfrute de los neoyorquinos y turistas. En España ahora se plantea la peatonalización de la Gran Vía, que es la calle más conocida de Madrid y tiene un total de 1,3 kilómetros. La construcción de la Gran Vía fue un proyecto que duró varias décadas. Los primeros bocetos datan de 1862, época en que se reformó parte del centro histórico madrileño, pero, el diseño final no llegó hasta 1899 cuando los arquitectos José López Salaberry y Francisco Octavio Palacios presentaron el proyecto. Las obras comenzaron en 1910 y terminaron en 1929. La Gran Vía ha sido una de las obras más trascendentes de España, hubo que demoler más de 300 casas y afectó a casi 50 calles. Gracias a la Gran Vía se consiguió una mejor comunicación entre el centro de Madrid (Calle Alcalá) y el noroeste (Plaza de España).

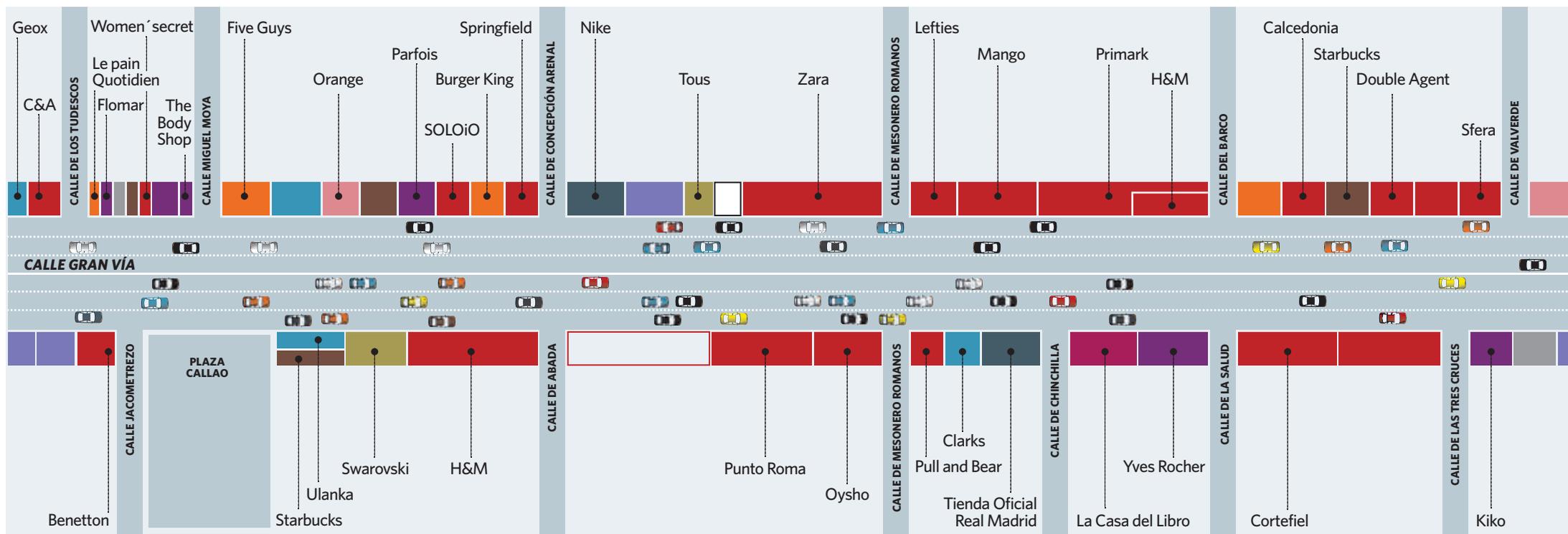
Actualmente, en Gran Vía encontraremos básicamente tres tipos de establecimientos: restaurantes, tiendas de moda y tratos. A día de hoy los cines están de capa caída y cada vez hay menos; en su apogeo, Gran Vía recibió el apodo de *El Broadway Madrileño*.

15% Pérdidas netas en el comercio por el cierre de la Gran Vía en la campaña de Navidad

Peatonalizar la Gran Vía para disminuir la intensidad del tráfico en el centro de la Capital tiene importantes seguidores, pero también notables detractores, y es que ni siquiera los diferentes gremios afectados llegan a un acuerdo. La comunidad de empresarios madrileños está a favor de la peatonalización permanente de la Gran Vía, porque "la mayoría de las experiencias de peatonalización, bien planificadas y bien ejecutadas, han contribuido a mejorar la actividad económica del área afectada, solo hay que ver la calle Preciados hoy en día".

En cambio, la Asociación de Comerciantes de Gran Vía no lo ve así y denuncia pérdidas netas del 15 por ciento por el cierre de la Gran Vía en la campaña de Navidad; consideran que "la restricción al tráfico ha perjudicado terriblemente al comercio del distrito centro desplazando la demanda hacia las grandes superficies de las afueras a las que se llega con el coche".

A este respecto, Sergio Fernandes, director del área de Retail de JLL, explica que "la peatonalización de la Gran Vía, como de otras calles, tendría que tener un efecto positivo en el comercio, pues facilitaría el trasiego de gente y, por tanto, el aumento del consumo. Cualquier mejora en una calle



tan importante como la Gran Vía, eje clave dentro de Madrid, que fomente el paso de peatones es positivo para el comercio, y dentro de esto se engloba también el plan de ampliación de aceras que está previsto emprender. Como ejemplo, sólo hay que fijarse en el efecto que ha tenido en el comercio de la calle Serrano la mejora de sus aceras, ensanchándolas, que ha permitido que los ciudadanos paseen y, por tanto, accedan más fácilmente a las tiendas. Y todo esto mejorado con un parking subterráneo en la zona”.

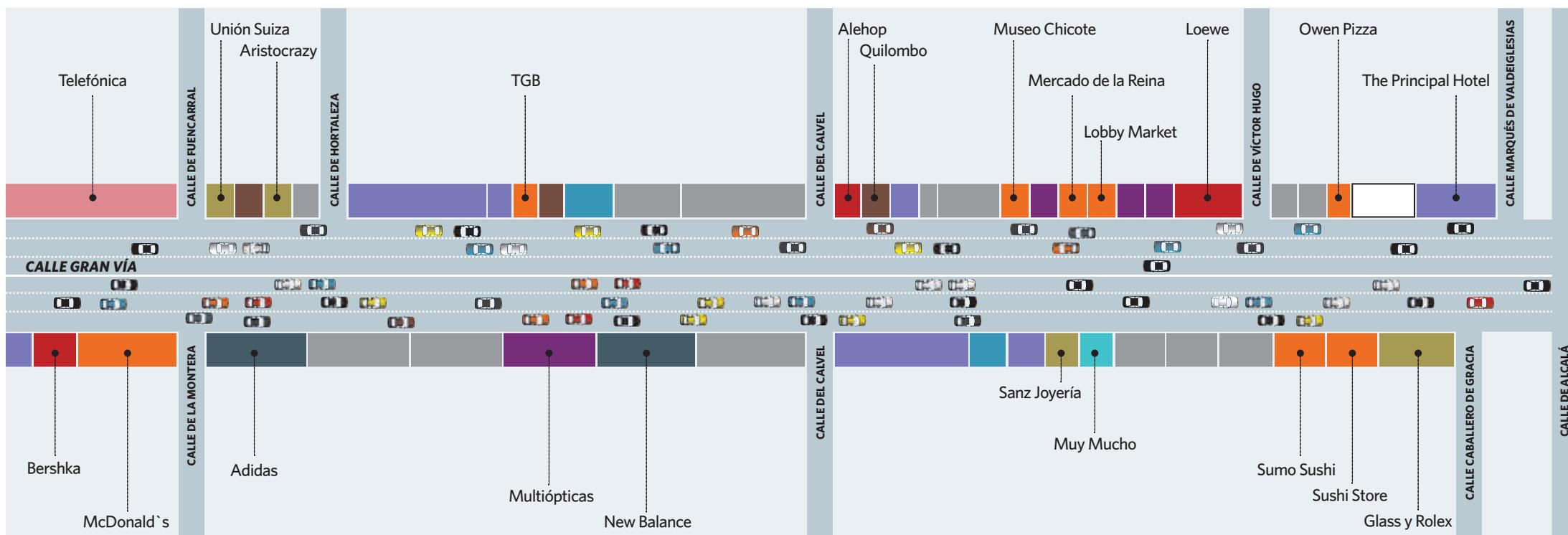
Es decir, lo importante, asegura Fernandes, “es que haya un plan bien organizado que facilite la llegada del público a la Gran Vía, porque si se lleva a cabo un corte que dificulte el acceso a los consumidores, entonces sí habrá un efecto negativo en el comercio, porque si el consumidor no tiene fácil llegar a la calle optará por comprar en otras zonas. Es imprescindible que se tenga en cuenta que haya aparcamientos cercanos, un transporte público eficaz, etc.”.

Si echamos la vista atrás, la peatonalización de la calle Preciados hace casi 50 años despertó las quejas también en un principio de los comerciantes. Hoy en día, según el informe de Cushman & Wakefield sobre

Preciados es la segunda calle comercial más cara a 3.060 euros el metro y es peatonal

las calles comerciales más caras de España, la calle Preciados es la segunda vía comercial más cara, con unas rentas de 3.060 euros el metro cuadrado.

Para Ignacio Ortiz de Andrés, analista de Foro Consultores, conseguir una Gran Vía más segura y transitable tendría un impacto inmobiliario positivo por varios motivos: “desde el punto de vista del comercio, a pesar de posibles quejas iniciales, la mayor afluencia de peatones, y por tanto de compradores, favorecería el negocio. La ciudad difusa de los grandes desarrollos urbanísticos contemporáneos obliga a sus residentes a ir a centros comerciales carentes de personalidad, normalmente bajo techo. El poder pasear por un espacio singular y recuperado como una Gran Vía peatonal resulta muy atractivo y el coche deja de ser tan importante. Desde el punto de vista hotelero, obviamente estamos comprobando el alto interés en la zona. Una mejora de la misma aumentará la búsqueda de edificios por las grandes cadenas hoteleras y, por último, desde el punto de vista inmobiliario, los edificios residenciales rehabilitados seguirán surgiendo, siendo una zona muy particular y con demanda”.



Está claro que peatonalizar la Gran Vía tiene muchas ventajas pero también algunos inconvenientes, y para salvar estos obstáculos los expertos del sector inmobiliario piensan que lo mejor es hacer una peatonalización parcial.

Según Maurice Kelly, director de Desarrollo y Estrategia de Activos, Residencial y Suelo de JLL, “habrá que esperar a ver cómo se ejecuta finalmente esta peatonalización, pero en mi opinión, una peatonalización radical tendría un efecto negativo desde el punto de vista residencial. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de una de las principales arterias de tráfico rodado en el sentido este-oeste de Madrid, y una restricción total al tráfico sólo congestionará otras zonas. Además, afectaría mucho a los residentes de la zona, sobre todo a familias con hijos, que se verían obligados a emigrar a otras zonas del centro con posibilidad de aparcamiento, o incluso a la periferia. Como consecuencia, la vivienda se convertiría principalmente en una zona destinada a estudiantes, inquilinos de paso y turistas, no a familias grandes que sí requieren tráfico rodado y mayor comodidad.

“La actuación no debería quedarse en la Gran Vía; deberían mejorarse calles y plazas aledañas”

Sin embargo, una peatonalización parcial, con acceso a transporte público, taxis y residentes sí tendría un efecto positivo en el mercado residencial. Es fundamental que se pueda acceder por transporte público si se quiere que sea una arteria apta para el turismo y se dinamice aún más el comercio. Además, la reducción del nivel de ruido y de la contaminación será muy positiva, así como la posibilidad de instalar terrazas en las aceras. Respecto a la vivienda en concreto, se produciría una revalorización del precio de la vivienda en la zona, ya que mejoraría la calidad y confort del área para sus habitantes”, afirma. De la misma opinión es **Ignacio Ortiz de Andrés**: “La peatonalización nunca debería ser total, a ser posible máxima -que quedasen 2-3 carriles en total con posibilidad de que si se dejase un tercero fuese reversible, mediante la oportuna señalización-. Los residentes tienen que poder acceder, así como vehículos de transporte público, carga y descarga, y de emisiones cero. Además, creo que la actuación no debería quedarse únicamente en Gran Vía, debería ir acompañada de la mejora de calles y plazas aledañas. Es necesario para mejorar el entorno de manera global, y no la primera fachada que es la Gran Vía”.