

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



## B. ENCUESTADOS DE LAS ALCARAVANERAS: VECINOS Y LOCALES COMERCIALES

Para realizar este otro estudio, compuesto por los mismos ítems adaptados a su ubicación geográfica, tanto referente a vecinos como a locales comerciales, se encuestaron a 300 vecinos y 75 trabajadores de locales comerciales durante los meses de mayo y junio del año 2018.

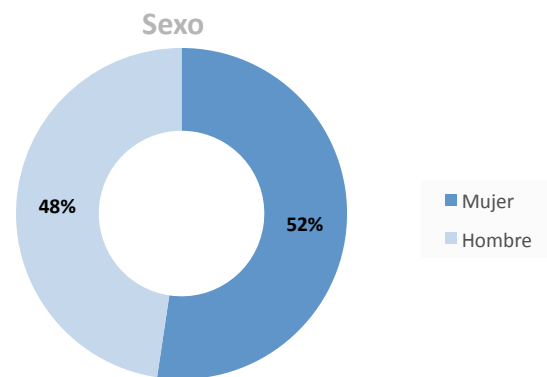
Se han utilizado dos tipos de cuestionarios diferentes, aunque con variables comunes, para acabar con una comparativa entre las respuestas de los vecinos y de los comerciantes con respecto a cuestiones relacionadas. Se desarrolla este análisis de la siguiente manera:

- Encuesta vecinos de Alcaravaneras
- Encuesta locales comerciales de Alcaravaneras
- Conclusiones cruzadas de vecinos y comerciantes de Alcaravaneras

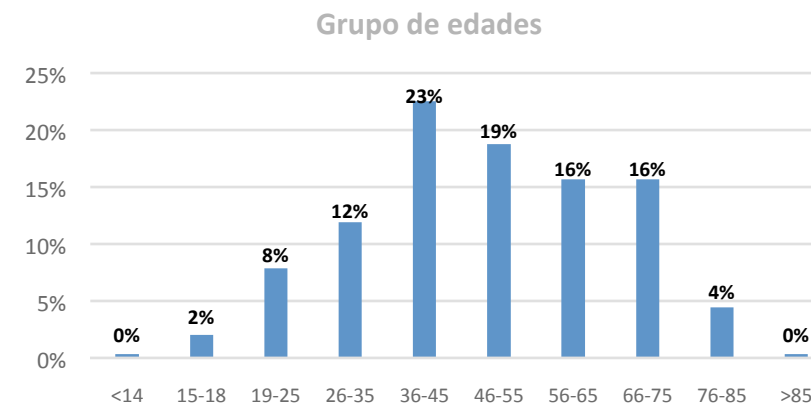
### **B.1. ENCUESTAS VECINOS DE ALCARAVANERAS**

En primer lugar, analizamos las respuestas de los vecinos.

Con respecto al género de la muestra existe bastante equilibrio; sólo hay dos puntos de diferencia entre mujeres y hombres, predominando el sexo femenino.

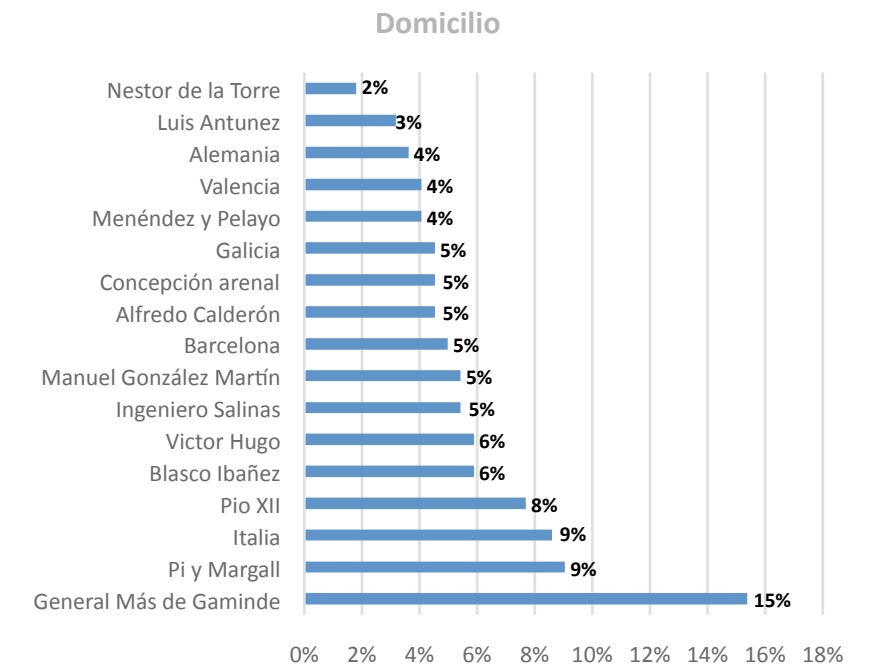


En cuanto a las edades predominantes en el barrio de Alcaravaneras, más del 60% forma parte del grupo de adultos hasta los 55 años, y el 36% representa al grupo de personas mayores de 55 años encuestadas. La cifra más alta con casi 1 de cada 4 vecinos son los comprendidos entre 36-45 años. Por otro lado, uno de cada diez, tienen menos de 19 años.



Una variable importante para tener en cuenta es el domicilio de los encuestados. Se concretaron las calles donde viven para un análisis más detallado con el fin de que pueda servir para determinar las zonas a peatonalizar.

Los resultados son variados, aunque destaca en primer lugar y con el 15%, los vecinos que viven en la calle General Más de Gaminde. Posteriormente e igualadas en porcentajes al 9%, aparecen las calles de Pi y Margall e Italia, seguido de la calle de Pío XII. Con menos del 6% destacan las calles de Blasco Ibáñez, Víctor Hugo, Ingeniero Salinas, Manuel González Martín, Barcelona, Alfredo Calderón, Concepción Arenal, Galicia, entre otras.



A continuación, se explican los apartados del cuestionario, el cual se estructura de la siguiente manera:

1. Aspectos sociales y económicos
2. Movilidad
3. Uso de la calle
4. Peatonalización
5. Proyectos de Metro-guagua y Carril Bici
6. Aspectos positivos y negativos actuales
7. Propuestas de mejora

#### **B.1. 1. Aspectos sociales y económicos**

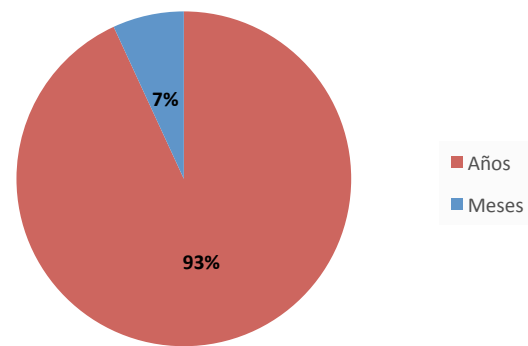
Se considera interesante conocer el grado de relación personal y social que existe en este barrio, además de las percepciones económicas que los vecinos tienen del mismo.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



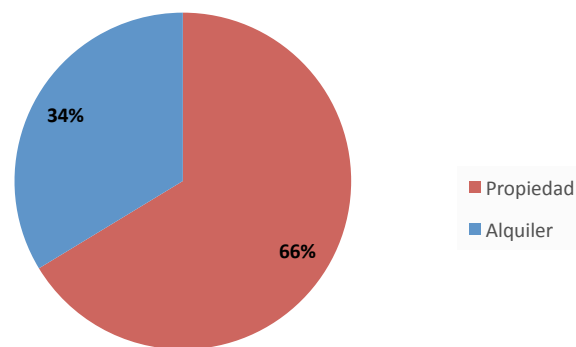
Con respecto a los años de residencia en el barrio, 9 de cada 10 vecinos lleva años viviendo en el mismo lugar; concretamente una media de unos 20 años. Estos datos contrastan con los que llevan meses, representados por el 7%. Por lo que la antigüedad de residentes en el barrio es un dato característico y muy destacado.

Tiempo que vive en el barrio



Atendiendo a la titularidad de la vivienda, casi el 70% tiene su vivienda en régimen de propiedad, frente al resto, que están de alquiler.

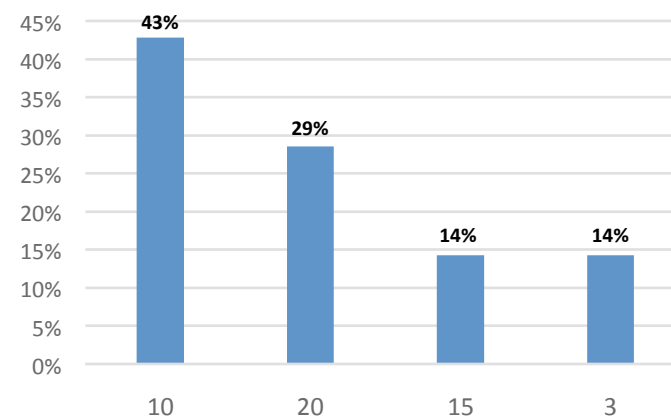
Titularidad de la vivienda



En cuanto a la pertenencia a asociaciones vecinales el 95% afirma no involucrarse en su barrio a través de estas asociaciones y por tanto únicamente el 5% pertenece a estos grupos de vecinos de Alcaravaneras.

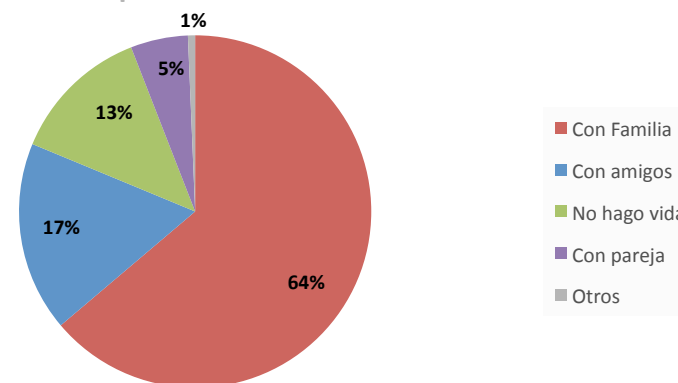
En un análisis más detallado y tal y como se observa a continuación, casi la mitad de los vecinos pertenecen a asociaciones vecinales desde hace diez años y un tercio de los vecinos lleva 20 años de antigüedad en estos grupos. Todo esto hace una media de unos 13 años de pertenencia a este tipo de asociaciones.

Años de pertenencia a AA.VV.



Por otro lado, es importante conocer los tipos de relaciones sociales que se dan en el barrio. 6 de cada 10 vecinos se relaciona habitualmente con la familia y el 17% que lo hace con amigos. Destaca que el 13% afirma no hacer vida en el barrio, ni relacionarse con nadie; mientras que el resto, hace vida con sus parejas principalmente, entre otros.

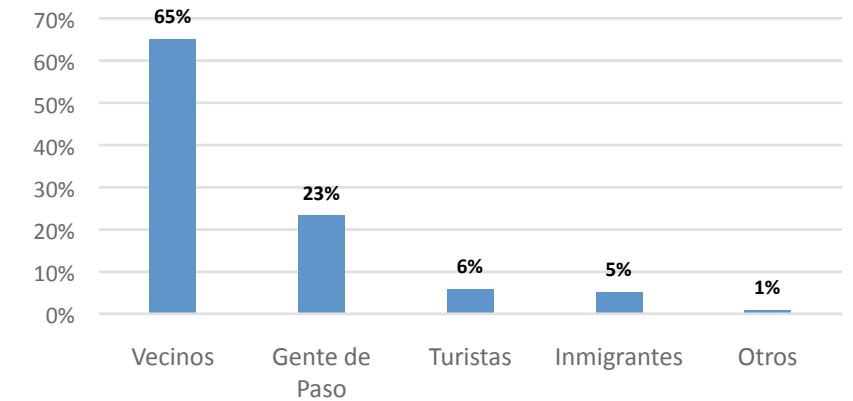
Con quién se relaciona en el barrio



Atendiendo a la gente que se percibe por el barrio hay que destacar que 7 de cada 10 afirma que hay mucha, frente al 12% que dice que perciben poca gente. Por otro lado, si se analiza el

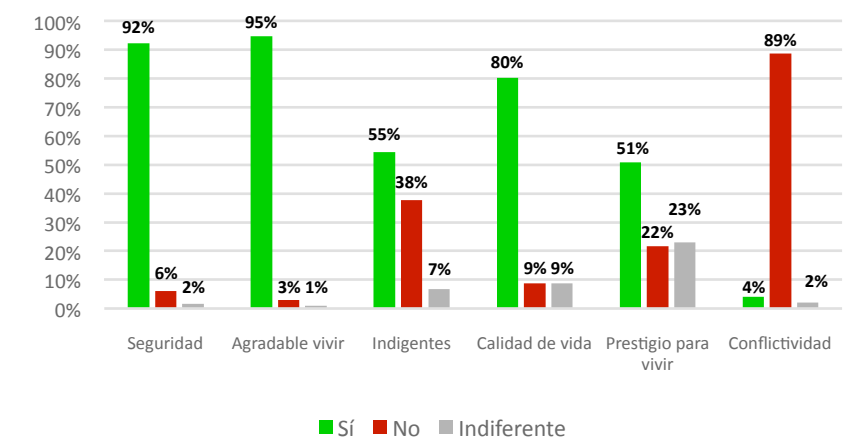
tipo de gente, se observa que dos tercios de los encuestados advierte vecinos y con porcentajes más bajos aparece la gente de paso, turistas e inmigrantes.

Tipo de gente por el barrio



Dentro de este apartado también se analizan las consideraciones de los vecinos con respecto a su propio barrio, arrojándose datos bastante positivos. 9 de cada 10 afirma que es un barrio seguro y agradable para trabajar, 8 de cada 10 considera además que existe calidad de vida. Por otro lado, más de la mitad afirma que es prestigioso vivir en el barrio; casi con el mismo porcentaje aparecen los que opinan que hay indigentes, como los que opinan lo contrario o les es indiferente. Sumado a esto, el 9 de cada 10 opinan que no es una zona conflictiva.

Consideraciones del barrio

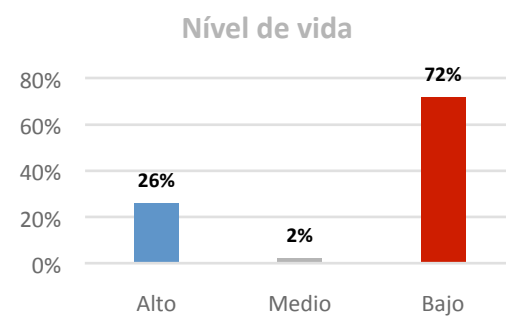


# ENCUESTAS ALCARAVANERAS

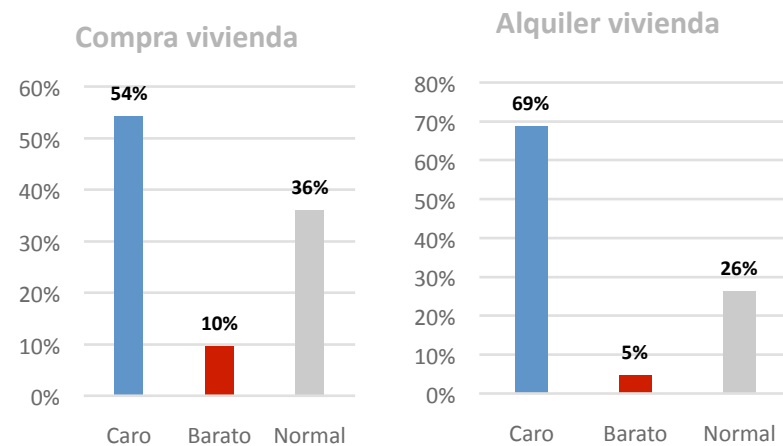


También se considera importante conocer lo que opinan los vecinos en relación al nivel económico del barrio, considerándose tres aspectos como el nivel de vida, y la compra o el alquiler de una vivienda en barrio. Las respuestas para elegir son: alto/caro, bajo/barato y normal.

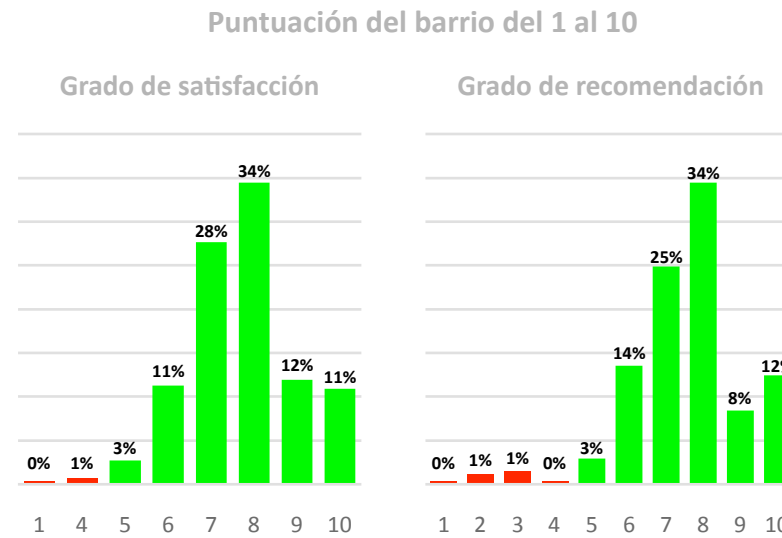
Los datos más elevados se centran en el apartado de bajo/barato. En cuanto al nivel de vida tres cuartas partes de los encuestados la consideran baja y casi un cuarto como alto/caro.



A continuación, opinan sobre la compra de una vivienda o el alquiler de ésta. En primer lugar, con respecto a la compra de una vivienda, poco más de la mitad la consideran cara, mientras que el resto afirma que su precio es razonable para la zona. Por último, y atendiendo al alquiler de viviendas, los porcentajes ascienden, ya que c7 de cada 10 opinan que son altos, mientras que el resto, que es un precio razonable.



Al igual que en el caso anterior, se les ha pedido a los vecinos que puntúen su barrio del 1 al 10, según su grado de satisfacción y de recomendación. La respuesta ha sido de notable alto, dando de media un 8 para las dos cuestiones.

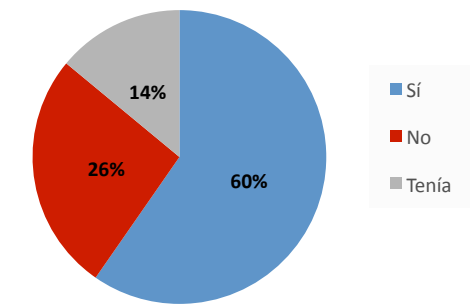


## B.1.2. Movilidad

Dentro de este apartado se analizan aspectos como la posesión de vehículo privado, su uso, trayectos principales, desplazamientos habituales con diversos medios de transporte, el tipo de desplazamiento, número, destino, entre otras variables.

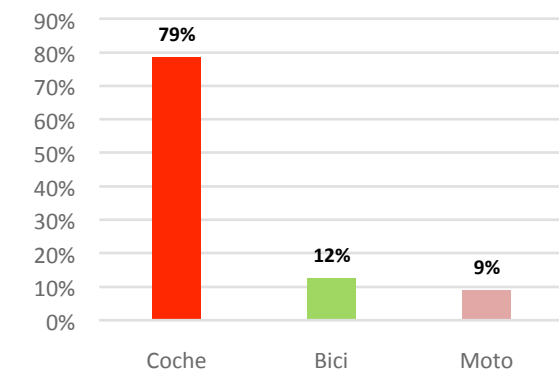
Como punto de partida se considera interesante conocer el número de vecinos del barrio que tienen de vehículos privado. De este modo 6 de cada 10 de los encuestados tiene al menos un vehículo propio, mientras que casi un tercio no tiene ninguno. El resto ha tenido a lo largo de su vida algún tipo de vehículo.

Posesión de vehículo privado



En cuanto a la tipología de vehículo más usado, destaca el coche con 8 de cada 10 usuarios que optan por él. Le siguen en menor medida la bicicleta y la moto. Si tenemos en cuenta el total de encuestados, la equivalencia es de tenemos en cuenta el total de encuestados la equivalencia es de 0,611 vehículo a motor/habitante y 0,05 bicicleta/habitante.

Tipo de vehículo



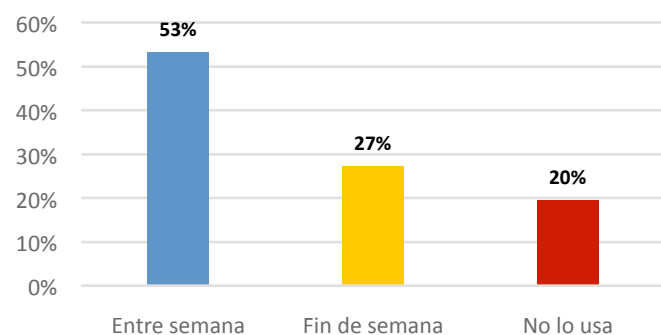
Por otro lado, su uso habitual es normalmente entre semana, mientras que los fines de semana es usado por 3 de cada 10 conductores; sólo 2 de cada 10 no lo utiliza.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



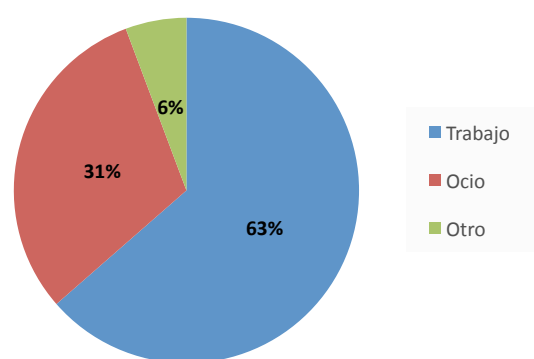
ALCARAVANERAS

Uso habitual del vehículo



Con respecto a los motivos por los que se utiliza el medio de transporte privado, destaca en primer lugar “ir a trabajar”, con casi dos tercios de los casos, seguido de los que optan por el “ocio”. Con porcentajes inferiores aparecen otros motivos como los de “ir al centro de enseñanza”, “universidad”, entre otros.

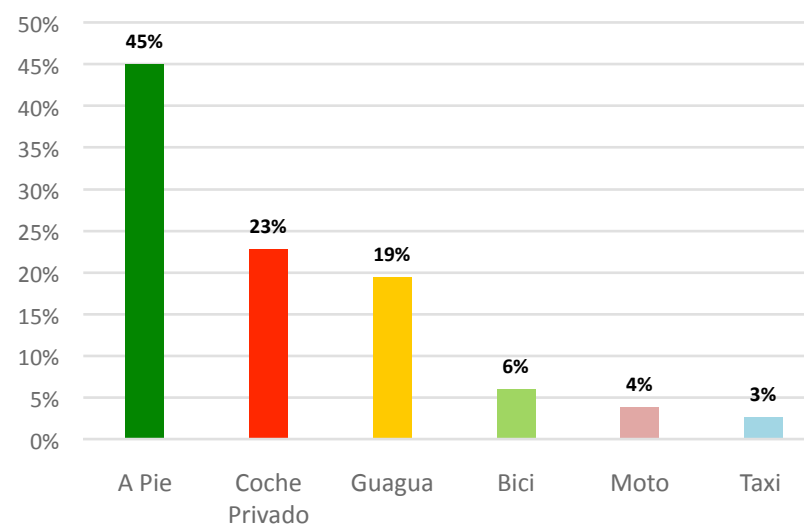
Motivos de uso del vehículo



De forma general, y en cuanto a los desplazamientos cotidianos, la mayor parte se realiza a pie con casi la mitad de los mismos, seguido del coche privado y la guagua con casi un 20%. En resumen, los desplazamientos se reparten en transporte privado (coche y moto) con un 27% y en transporte público (guagua y taxi) es de un 22%. Los datos más elevados lo proporcionan el

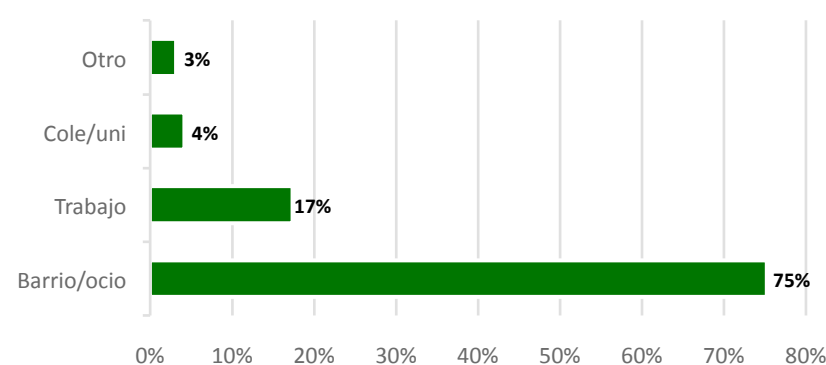
transporte autónomo (a pie y en bicicleta) con un 51%.

Desplazamientos cotidianos



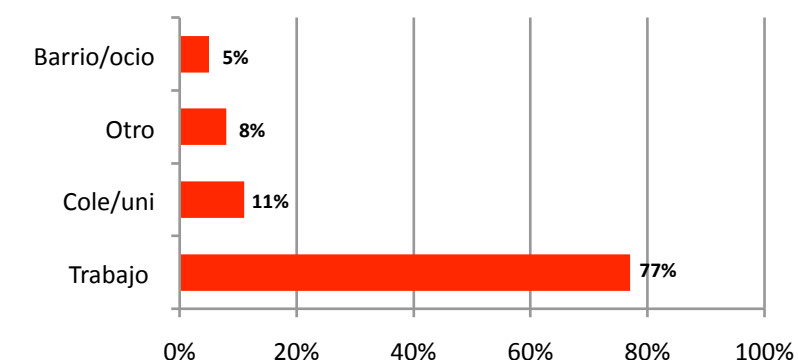
En cuanto a los lugares a donde se dirigen los vecinos con cada tipo de desplazamiento lo desarrollamos según cada medio de transporte. Así, los que optan por desplazarse a pie, lo hacen principalmente por el barrio con motivos ociosos y en menor medida los que acuden al trabajo.

Desplazamientos a pie



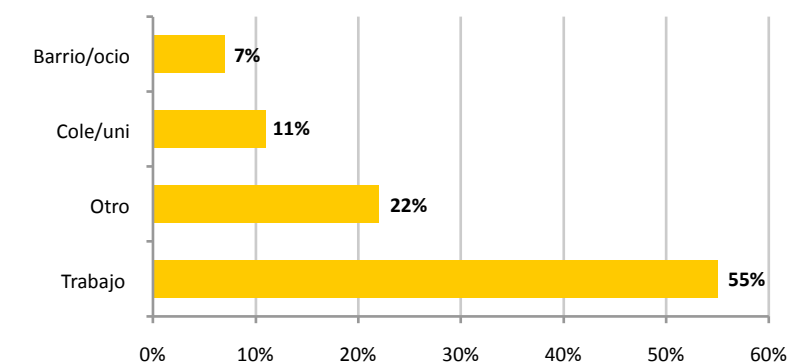
En cuanto al coche, 8 de cada 10 vecinos lo usan para dirigirse principalmente al trabajo.

Desplazamientos en coche privado



Por último, el desplazamiento en guagua es usado por 6 de cada 10 vecinos para ir a trabajar, seguido de una cuarta parte que lo usan por otros motivos como visitar a familiares, ir al centro de deportes, o ir de compras entre otros destinos.

Desplazamientos en guagua

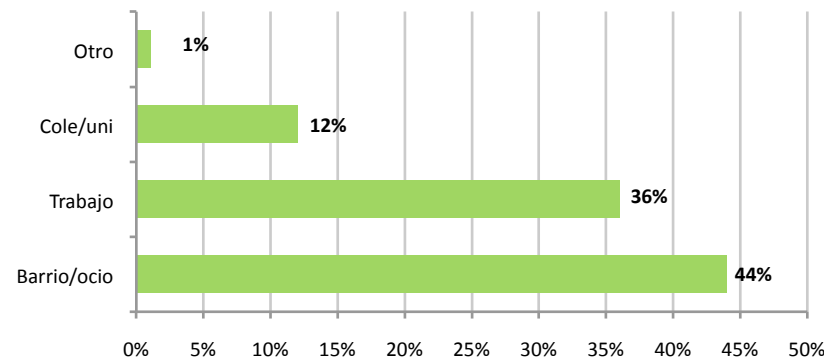


Los que optan por utilizar como medio de transporte la bicicleta, el motivo principal de casi la mitad de ellos es el ocio, seguido del 36% que van a trabajar.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



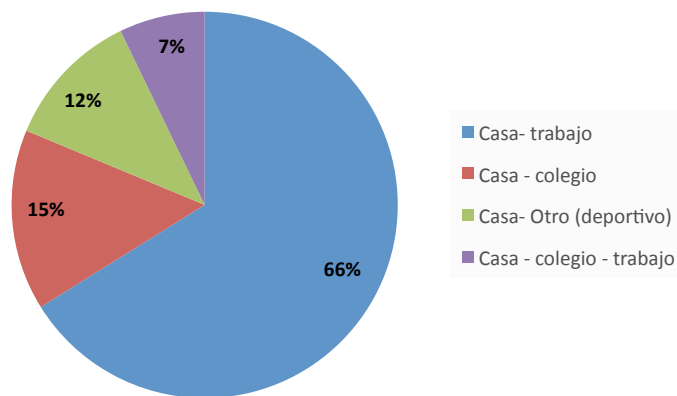
Desplazamientos en bicicleta



Por último, los usuarios de la moto la usan para ir al trabajo (75%) y el taxi es usado de forma general para el ocio (91%).

Atendiendo al tipo de desplazamiento y teniendo en cuenta como punto de partida “la casa”, los principales son “casa-trabajo” en casi el 70% de los casos, seguido muy de lejos, por el desplazamiento “casa-colegio” y “casa-otro (centro deportivo)”.

Tipo de desplazamiento



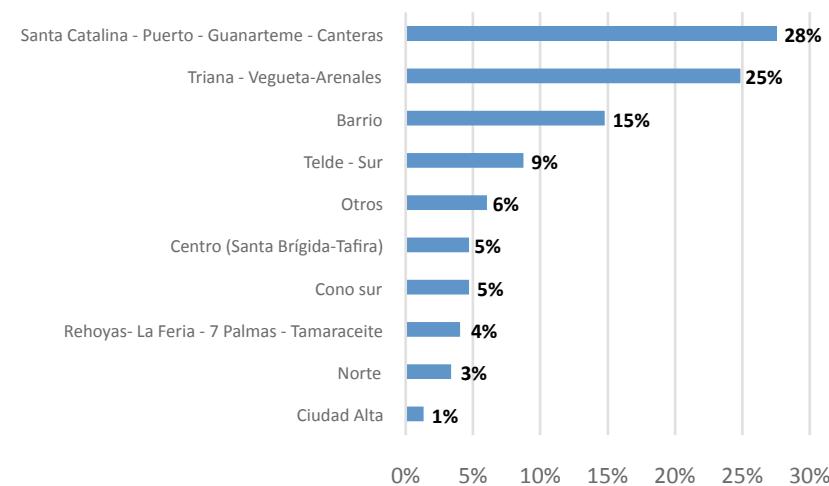
En cuanto al número de desplazamientos diarios, 7 de cada 10 encuestados realiza un solo trayecto (ida y vuelta), y el 15 % lo realiza 2 veces, por lo que se deduce que tienen el horario laboral y/o escolar partido en dos turnos.

Entre los lugares o barrios de destino en los desplazamientos casa-trabajo destaca el propio barrio (15%) y las zonas limítrofes al

mismo como Guanarteme, Las Canteras, Santa Catalina (28%); seguido de Arenales, Triana y Vegueta (25%), entre otros.

Por lo que 8 de cada 10 se desplazan por el municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Con menor representación los vecinos se dirigen a Telde o Santa Brígida.

Destinos Casa-Trabajo

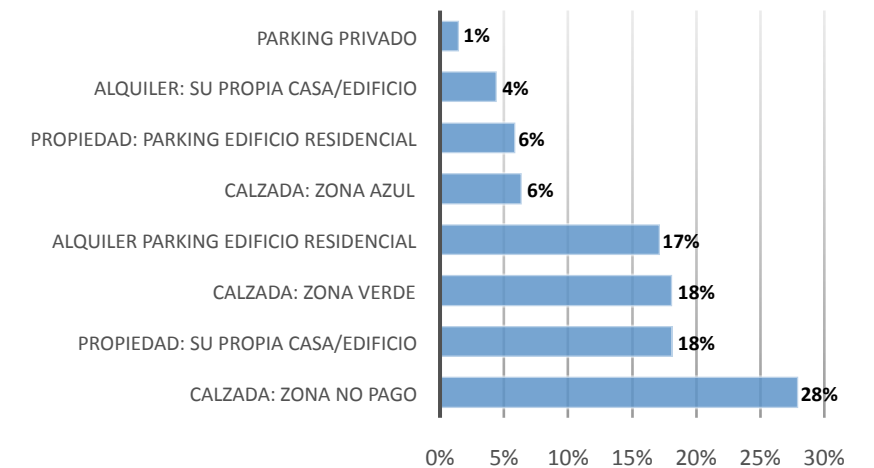


Los principales destinos en los desplazamientos casa-centro de enseñanza son el propio barrio de Alcaravaneras (35%) y Arenales, Triana y Vegueta (31%). Posteriormente 2 de cada 10 acuden a Santa Brígida, entre otras zonas de la isla. En cuanto a los desplazamientos casa- otras zonas (entre ellas las deportivas) se observa que principalmente acuden a la avenida marítima (41%), seguido del propio barrio (37%) y el estadio insular (19%). Por último, en los desplazamientos casa-centro de enseñanza-trabajo, destacan los barrios de Arenales, Triana y Vegueta, Santa Catalina, zona Puerto, Guanarteme y Las Canteras (62%), seguido del propio barrio (23%), entre otros.

En cuanto a los lugares de aparcamiento del vehículo privado, 3 de cada 10 consiguen aparcar en la calzada de no pago, mientras que el 18% aparca en su propia vivienda, en régimen de propiedad. Igualados a este último porcentaje están los conductores que hacen uso de la zona verde (pago en calzada por residentes), seguido del alquiler de parkings en edificios residenciales

destinados para ello. Los datos más bajos (menos del 6%) son aparcar en la calzada en zona azul (pago en calzada por no residentes), aparcar en algún parking en otro edificio distinto al suyo o por alquilar un parking en su propio edificio, entre otros.

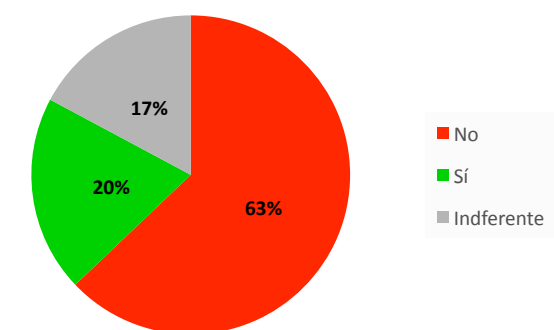
Lugar de aparcamiento



En cuanto al aparcamiento en superficie, casi el 90% de los encuestados con vehículo propio considera que tiene dificultades para aparcar.

Además, se les ha consultado sobre el aparcamiento en zona verde y/o azul que hay implantado en el barrio de Alcaravaneras. 6 de cada 10 no cree que este tipo de soluciones favorezca ni al barrio ni a la población.

Ha favorecido al aparcamiento la zona azul/ verde

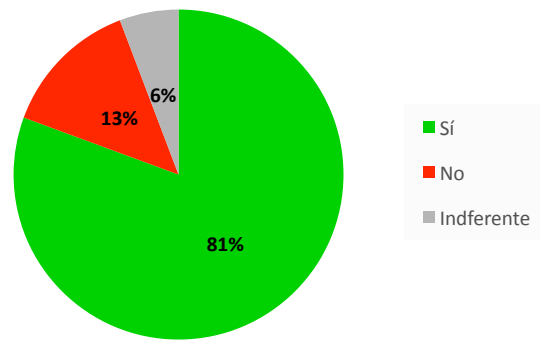


# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



Por otro lado, y desde el punto de vista de la caminabilidad, 8 de cada 10 vecinos considera que el barrio es cómodo para caminar, el resto es contrario o indiferente.

Comodidad para caminar

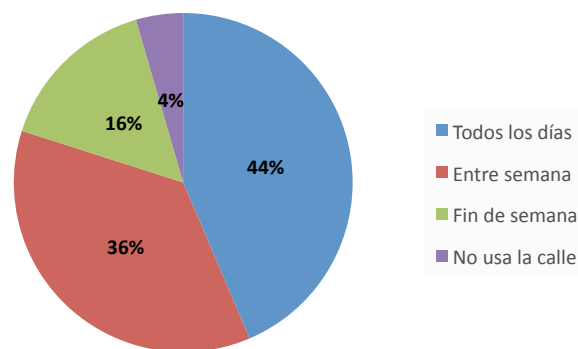


## B.1.3. Uso de la calle

Dentro de este apartado se analizan variables que servirán para definir mejor la calle en cuanto a su uso, la sensación de seguridad, comodidad, la finalidad del uso de la calle, etc.

En primer lugar, de la población encuestada, 4 de cada 10 utiliza este espacio todos los días, mientras que el 36% opta por usarlo entre semana. Por último 2 de cada 10 optan por los fines de semana y el resto no la usa.

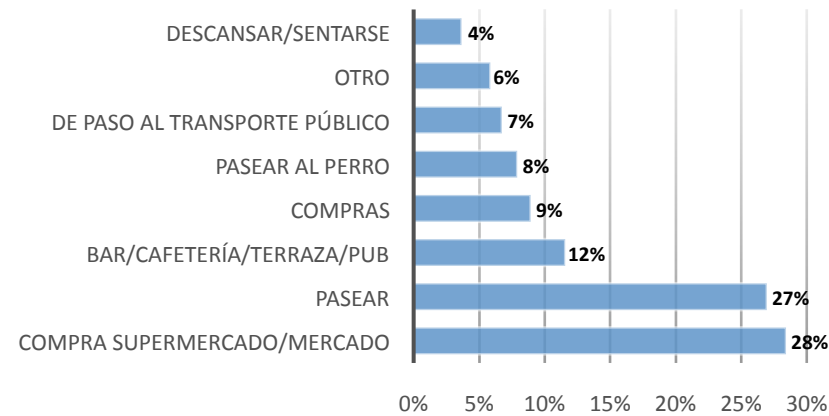
Uso de la calle



Atendiendo a la gran mayoría que hace uso de la calle, los vecinos salen una media de 3 veces diarias. Los principales usos de las

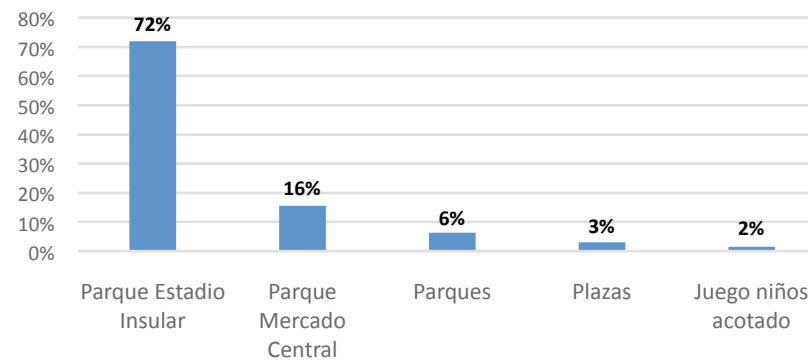
calle son dos, la realización de compras cotidianas y pasear con casi un tercio de los encuestados para cada uso. Con porcentajes menos representativos, destacan ir al bar, cafeterías, terrazas o pubs, hacer shopping, pasear al perro, entre otras actividades.

Motivos para el uso de la calle



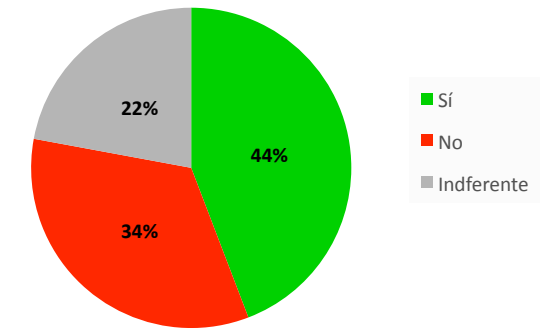
Por otro lado, 4 de cada 10 vecinos encuestados tiene hijos o nietos a su cargo, lo que supone una media de 2,8 hijos por familia con niños. En cuanto al uso de la calle, 7 de cada 10 padres/abuelos encuestados, confirman que sus niños usan la calle para jugar frente al otro tercio de vecinos que optan porque no la utilicen. De las familias que sus niños usan la calle, casi la mitad opta por el nuevo parque del estadio insular; mientras 1 de cada 10 acuden al mercado central o utilizan distintos parques o plazas.

Lugares donde juegan los niños



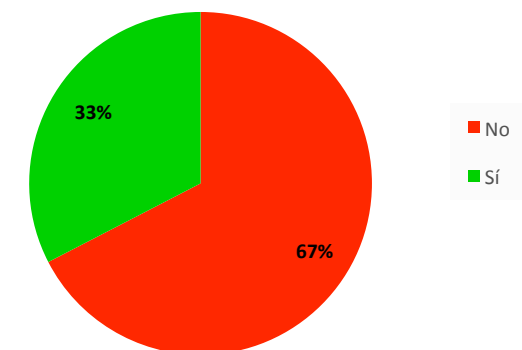
En relación con los más jóvenes, se le ha preguntado a la población acerca del conocimiento del "Proyecto de Caminos Escolares", que consiste en el diseño de una ruta segura por el barrio desde un punto de encuentro hasta el centro de enseñanza. Tan sólo un 2% conocía el proyecto, sin embargo, el 45% participaría en ellos.

Participaría en El Proyecto de Caminos Escolares



En cuanto a la percepción de seguridad de la calle para los niños, 7 de cada 10 consideran que la calle no es segura, frente al tercio restante que piensa que sí lo es.

Es segura la calle para los niños/as



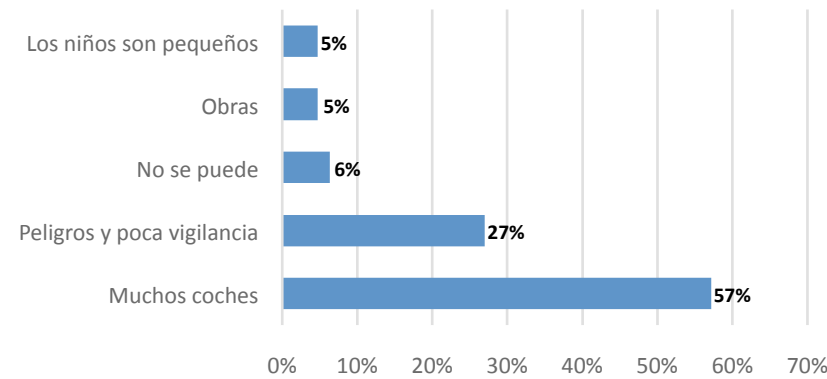
Los principales motivos que se alegan para respaldar la inseguridad en la calle son los coches, la sensación de inseguridad para que los niños jueguen libremente en la calle, seguido de la poca edad de estos.



# ENCUESTAS ALCARAVANERAS

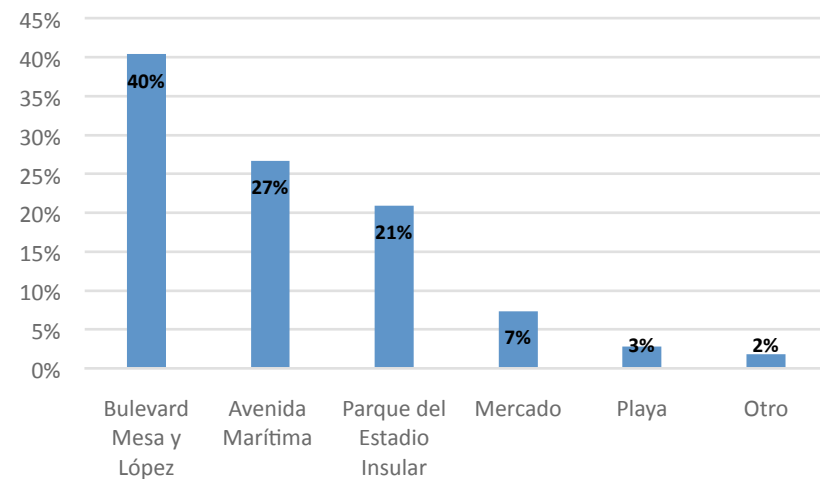


Motivos de por qué no es segura la calle



Con respecto a la utilización de los espacios peatonales de los vecinos de la zona, en primer lugar, aparece el Bulevar de Mesa y López, seguido de la avenida marítima, el parque del estadio insular, sumando los tres casi el 90%.

Espacios principalmente utilizados



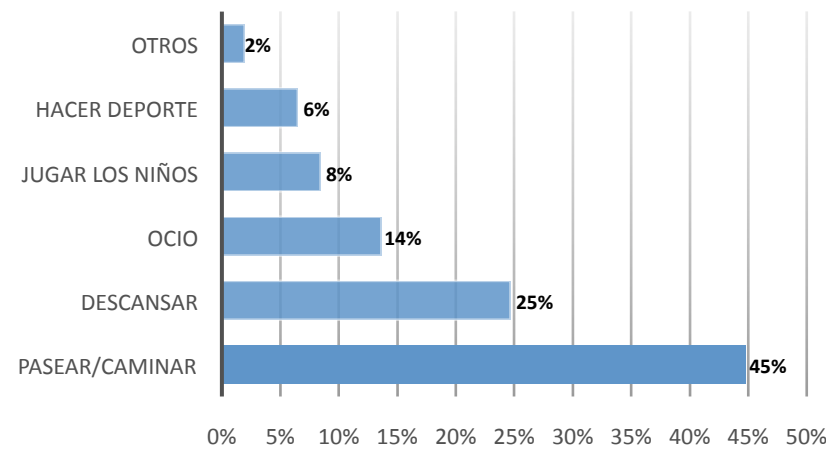
## B.1.4. Proyectos de peatonalización

En este apartado se aborda el tema de la peatonalización, de modo que se pueda percibir el grado de conocimiento y aceptación de estas posibles actuaciones en el barrio.

En cuanto a la posibilidad de salir más a la calle, la mitad de las personas estarían dispuestas a hacerlo con el fin de

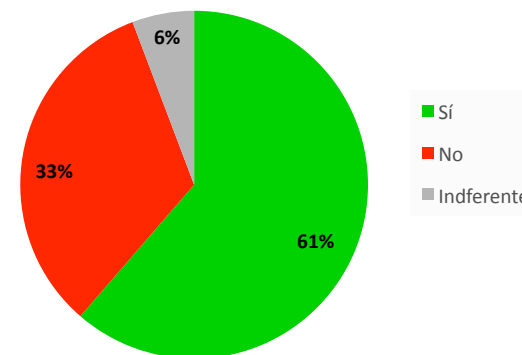
pasear/caminar (45%), descansar (25%), seguido de salir de ocio, jugar con los niños, hacer deporte y otros.

Objetivo de salir a la calle



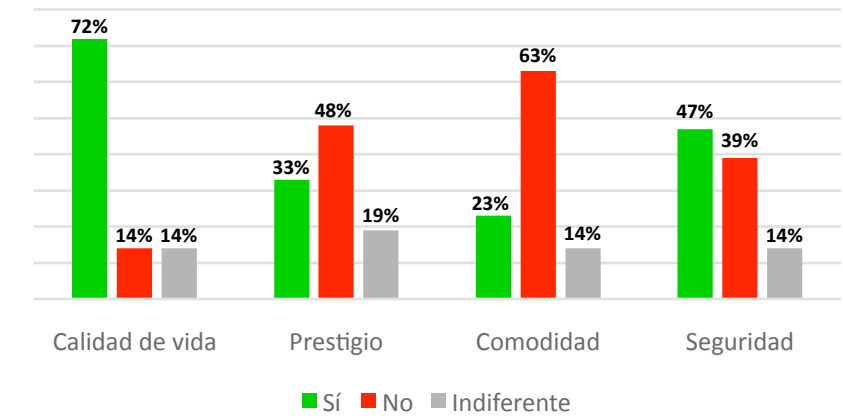
6 de cada 10 encuestados, ve como favorable un posible proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio.

Peatonalización



Atendiendo a un análisis con mayor detalle se observan básicamente datos ambiguos en cuanto a las consecuencias de una peatonalización en el barrio. Por un lado están los datos positivos mejorando la calidad de vida (72%) y la seguridad (47%) del barrio. Mientras que casi la mitad de los vecinos, considera que no se ganará prestigio y más del 60% afirma que no se ganará en comodidad.

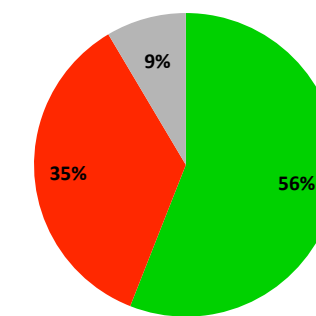
Con la peatonalización, el barrio ganará



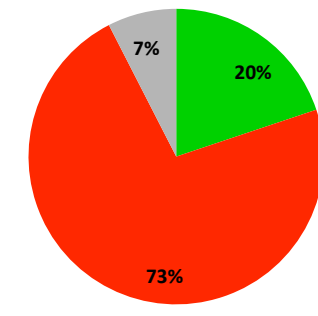
Adicionalmente más de la mitad de los vecinos afirma que usará más la calle cuando se realice un posible proyecto de peatonalización, frente al tercio que opina que lo contrario. Por último el 20% comenta que cambiarán sus hábitos de desplazamiento frente a un 73% que no lo hará.

Con la peatonalización

Usará más la calle



Cambiarán sus hábitos de desplazamiento



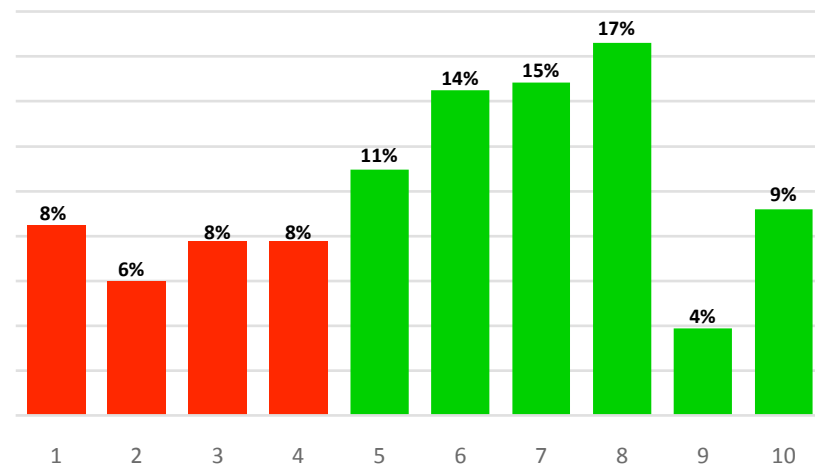
Sí No Indiferente

En cuanto a la puntuación de lo beneficioso del proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio el promedio ronda una puntuación entre un 6 y un 8 sobre 10, destacando incluso un 13% que da un sobresaliente.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



Beneficio de las peatonalizaciones del 1 al 10

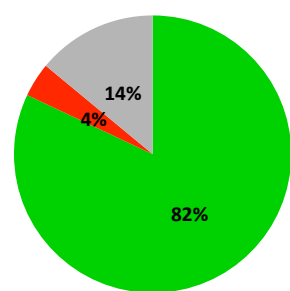


## B.1.5. Proyectos: Metroguagua y carriles bici

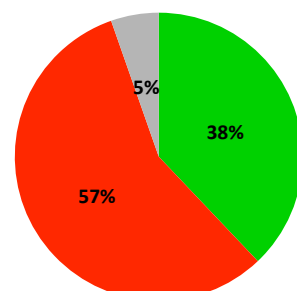
Para finalizar, se preguntó a los vecinos cuestiones relacionadas con dos proyectos que se están ejecutando cerca de la zona y que están teniendo mucha cobertura, como son el proyecto de la metroguagua y el nuevo carril bici.

Con respecto a la metroguagua, 9 de cada 10 ha oído o conoce el proyecto. En cuanto a la implantación del nuevo carril bici, 4 de cada 10 encuestados está al corriente de la actuación.

Conoce el proyecto de la metro guagua



Conoce el nuevo proyecto de los carriles bici

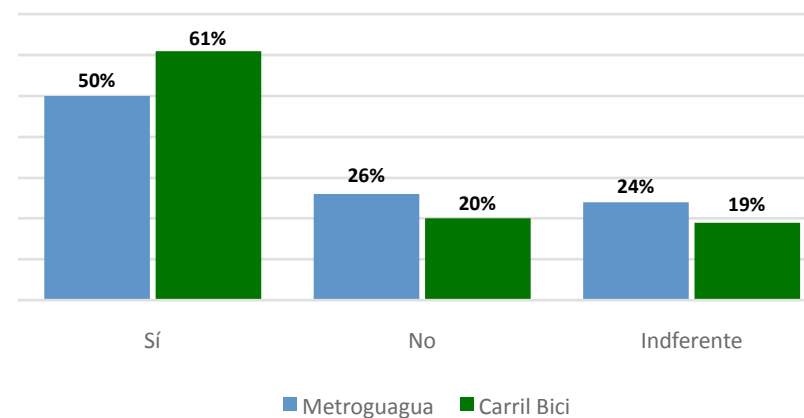


■ Sí ■ No ■ Indiferente

En cuanto a los encuestados que están a favor de los proyectos, han respondido la mitad de los vecinos positivamente a la metroguagua y el 60% al nuevo carril bici.

se encuentra más de las tres cuartas partes de la muestra, mientras que en el proyecto del carril bici es de casi un 80%. El porcentaje restante de ambas cifras es el resultado de los vecinos que están en contra de los proyectos.

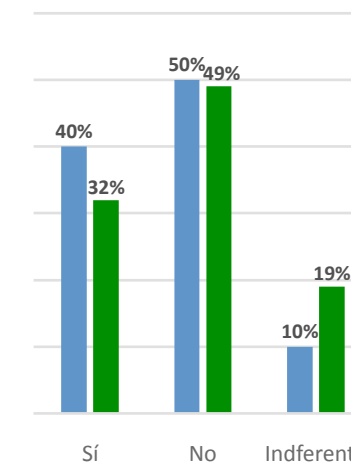
Está a favor de los proyectos



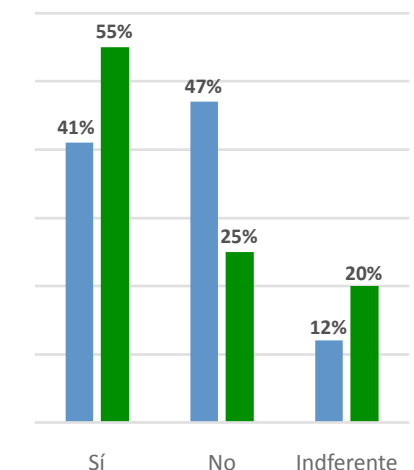
El 40% de la muestra afirma que utilizará más el transporte público una vez finalizados ambos proyectos. Por otro lado, el nuevo carril bici será usado por 1 de cada 3 encuestados, mientras que casi la mitad no lo frecuentará.

En resumen, 5 de cada 10 vecinos opina que con ambos proyectos se mejorará la movilidad del barrio.

Una vez acabado, usará más



Mejorará la movilidad del barrio



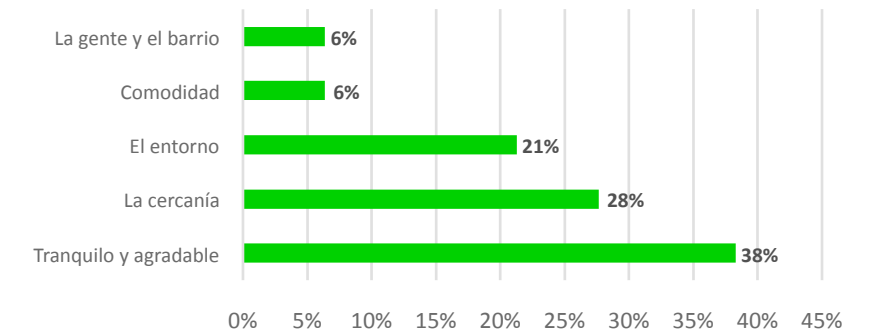
■ Transporte público ■ Carril bici

## B.1.6. Aspectos positivos y negativos del barrio de Alcaravaneras

Para finalizar, los vecinos aportaron lo que consideraban aspectos positivos, negativos y aquellas actuaciones que consideraban necesarias para la mejora del barrio.

En cuanto los aspectos positivos, se centraron sobre todo en 3 temas. Casi un 40% aprecia como el principal punto que el barrio es agradable y tranquilo, la gran conexión con el resto del municipio y la cercanía de todo lo necesario (centro de trabajo, de ocio, deportes, compras, etc.). 2 de cada 10 encuestados opina que el propio entorno es lo que aporta positividad, entre otros aspectos menos relevantes.

Aspectos positivos



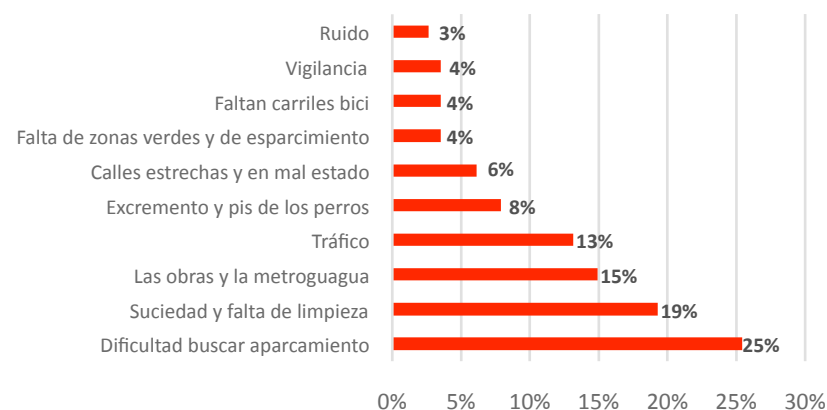


# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



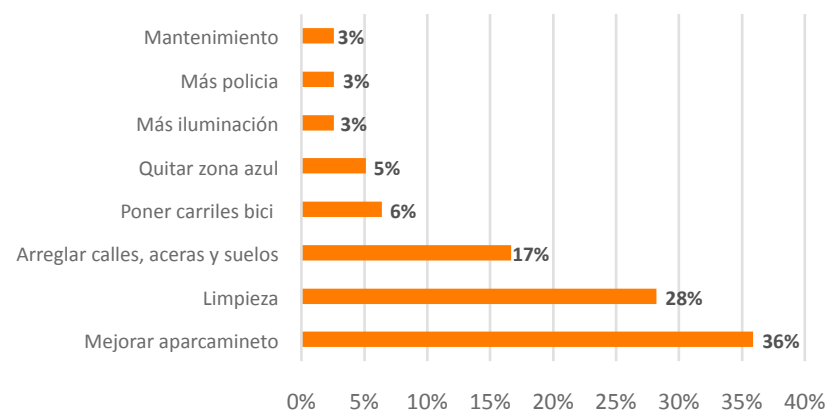
Por otro lado, los aspectos negativos son muy variados, destacando con un cuarto de los casos la dificultad en la búsqueda de aparcamiento. 2 de cada 10 afirman que el principal aspecto negativo es la suciedad y falta de limpieza, seguido de los problemas que generan las obras de los alrededores de Alcaravaneras y el tráfico consecuente de esta situación, entre otros.

Aspectos negativos



Con respecto a las propuestas de mejora, las respuestas se centraron básicamente en 3 temáticas, a las que le corresponden los porcentajes más altos. En primer lugar, 4 de cada 10 vecinos opina que hay que mejorar el aparcamiento. Le siguen los problemas de limpieza y en tercer lugar el estado de las calles, aceras o pavimento, por lo que su arreglo y posterior cuidado resultan fundamentales.

Propuestas de mejora



## B.1.7. Conclusiones vecinos Alcaravaneras

El perfil del vecino del barrio de las Alcaravaneras se corresponde con un hombre o mujer de unos 45 a 55 años, que lleva residiendo en el barrio una media de 20 años, la vivienda donde vive es de su propiedad y no pertenece a ninguna asociación de vecinos.

En cuanto a los tipos de relaciones sociales que se entablan en el barrio, las principales son las más cercanas con los familiares y/o amigos. En general se percibe mucha seguridad por el barrio, sobre todo vecinos, aunque también hay gente de paso y en menor medida turistas e inmigrantes.

Con respecto a la consideración del barrio, los datos son bastante positivos, la mayoría afirma que es un barrio seguro y agradable para vivir, que tiene calidad de vida y más de la mitad considera que vivir en el barrio le da prestigio, también se afirma que la zona no es conflictiva. En el lado negativo, menos de la mitad considera que hay indigentes por la calle.

En cuanto al nivel de vida en el barrio, se opina que es bajo/barato, mientras que el precio de compra y renta de las viviendas es alto. La consideración general del propio barrio es muy satisfactoria recibiendo una puntuación media de un 8 sobre 10.

En relación a la movilidad, 6 de cada 10 vecinos tiene un coche, usado entre semana, realizándose un trayecto diario (ida/vuelta) para acudir, básicamente, a su lugar de trabajo y en segundo lugar para el ocio.

Atendiendo este aspecto, el índice de motorización del barrio es de 611 vehículos por cada 1.000 habitantes, siendo ese índice para Las Palmas GC de 529 (año 2016), por lo que nos da una cifra un 15% por encima de la media de la ciudad.

No obstante los desplazamientos cotidianos que se realizan en el barrio es, en casi la mitad de los casos, a pie y el principal motivo es caminar por el barrio de ocio. Le sigue el uso del coche privado y la guagua, y como principal motivo para ambos, el ir a trabajar.

En general el principal trayecto que se realiza es el de “casa-trabajo” en 7 de cada 10 desplazamientos, siendo el barrio donde más se acude el Santa Catalina-Puertos-Guanarteme-Canteras. El desplazamiento en el propio barrio por este motivo es muy bajo, ocurriendo tan solo en el 15% de los casos. Cabe destacar, que en el caso del trayecto “casa-colegio” un tercio de los vecinos se desplaza por el mismo barrio. De forma general la mayoría de los desplazamientos se realizan dentro del municipio de Las Palmas de GC, y dentro del mismo barrio es del 10%.

En cuanto al uso de los aparcamientos del barrio, se estaciona el coche, en primer lugar, en la zona de no pago de la calzada, en segunda lugar en una plaza de su propiedad o en zona verde de la calle (pago para residentes) y por último, se opta por alquilar una plaza de garaje. Hay importantes dificultades para aparcar y el 60% considera que la zona verde/azul no favorece al aparcamiento en el barrio, mientras que el resto considera que si favorece o le es indiferente.

En cuanto a la caminabilidad de las Alcaravaneras, se considera que el barrio es cómodo para caminar siendo el uso de la calle diario, en primer lugar, y entre semana, en segundo lugar, con una salida de unas 3 veces al día. En general el uso de la calle es para hacer las compras cotidianas, para pasear y para ir de ocio relacionado con la hostelería.

También se ha tenido en cuenta el uso de la calle por los más pequeños. De esta forma el 70% permite que sus hijos /nietos jueguen en la calle, mientras que el mismo porcentaje considera que la calle no es un lugar seguro para los niños por la abundancia de coches en el área y por peligros múltiples.

Los espacios más utilizados en la zona destinados a los más pequeños son el nuevo parque del Estadio Insular, el Mercado Central y distintos parques o plazas de los alrededores.

En relación a esto, el “Proyecto de los Caminos Escolares” es desconocido para la gran mayoría, sin embargo casi la mitad de los vecinos permitiría participar a sus hijos/nietos en el proyecto.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



De manera general, los espacios peatonales del barrio que más se frecuentan sus vecinos son el Bulevar de Mesa y López, la Avenida Marítima y el parque del Estadio Insular.

A la mitad de los vecinos les gustaría salir más a la calle con el objetivo fundamental de poder pasear/caminar y descansar. Esto queda reflejado con el apoyo de 6 de cada 10 vecinos al proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio. Consideran además, que a través de este proyecto se ganará en calidad de vida y seguridad del barrio. Por último más de la mitad usará más la calle una vez ejecutados los proyectos de calles peatonales, aunque la mayoría considera que no cambiaría sus hábitos de desplazamientos. La puntuación general de este tipo de actuaciones es de un notable con una media de un 7 sobre 10.

Con respecto a los proyectos previstos de la metrogua y el nuevo carril bici, el primero es conocido por la gran mayoría, mientras que el segundo, es desconocido para más de la mitad. Ambas propuestas son consideradas positivamente y se refleja con el apoyo del 50% y un 60% respectivamente. Adicionalmente la mitad de los vecinos considera que se mejorará la movilidad del barrio con estas dos nuevas actuaciones.

Por último, entre los aspectos positivos del barrio, destacan la tranquilidad de la zona, su conectividad y la configuración del propio entorno. Entre los aspectos negativos sobresalen la falta de aparcamiento, la suciedad en la zona, las consecuencias de las obras en el barrio, el mal estado del firme, entre otros. Se proponen actuaciones como la mejora del aparcamiento, mayor limpieza del barrio y la mejora de las aceras y del pavimento.

## B.2. ENCUESTA LOCALES COMERCIALES DE ALCARAVANERAS

Se encuestaron un total de 75 personas que trabajaban en los locales comerciales del barrio, con dos tipos de cuestionarios uno para los propietarios y otro para los empleados. Ambos tienen preguntas comunes sin embargo el primero se centra también en aspectos económicos y administrativos de cada local.

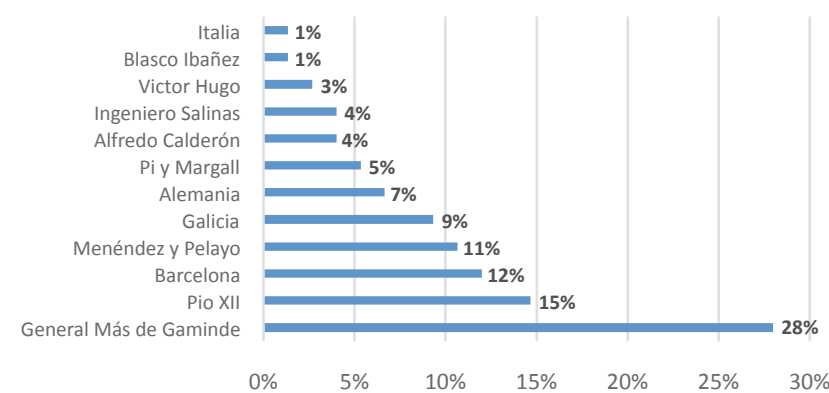
Los apartados que forman parte del análisis de los locales comerciales son los siguientes:

1. Ubicación y datos del local
2. Aspectos socioeconómicos
3. Movilidad y proyecto de peatonalización

### B.2.1. Ubicación y datos del Local

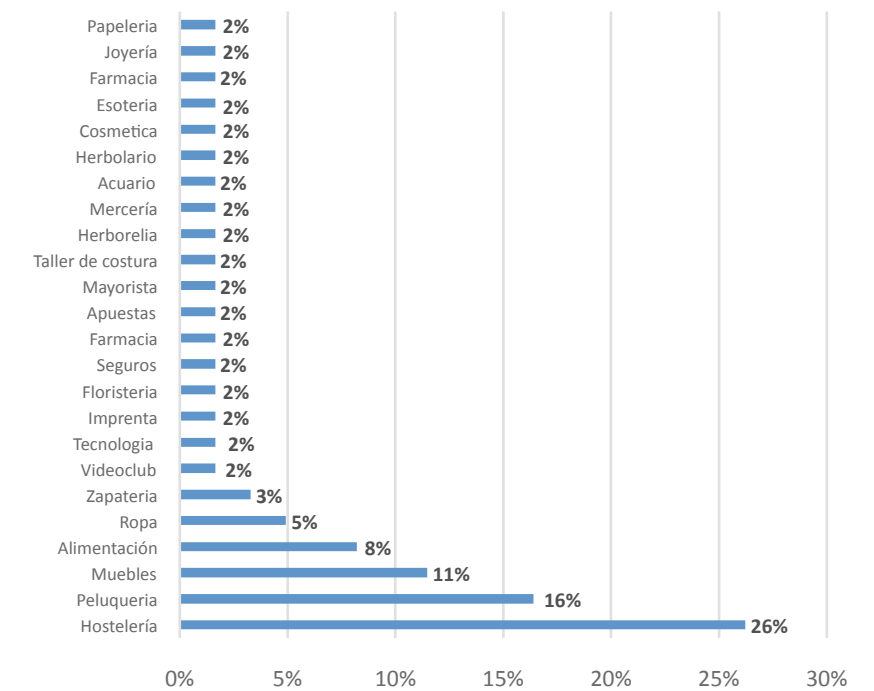
Las calles con negocios activos son General Más de Gaminde con casi un tercio de locales encuestados, Pío XII con un 15%, y con porcentajes menores la calle Barcelona, Menéndez y Pelayo y calle Galicia, seguidas de Alemania, Pi y Margall, Alfredo Calderón e ingeniero Salinas, entre otras.

Calles con negocios en activo



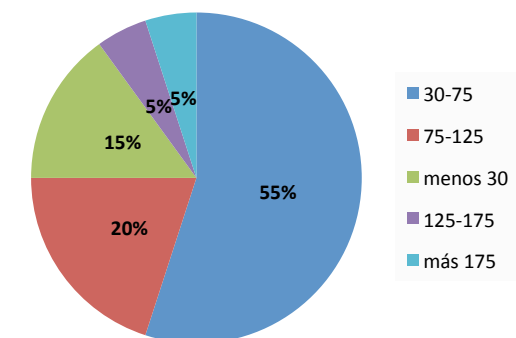
Las tipologías de negocio en el barrio son variadas, destacando los negocios hosteleros en un cuarto de los locales, las peluquerías (16%), las tiendas especializadas en muebles (11%) y las tiendas de alimentación (8%).

Tipología de negocio predominante



Con respecto al tiempo que llevan los negocios en activo en Alcaravaneras, la media es de 10 años. En cuanto al número de empleados, hay un promedio de tres trabajadores por establecimiento. Atendiendo a la superficie de los locales comerciales, se puede resumir en 3 grupos: 5 de cada 10 locales tiene una superficie entre 30 y 75m<sup>2</sup>; 2 de cada 10 locales tienen entre 75 y 125m<sup>2</sup> y el 15% tienen locales de menos de 30m<sup>2</sup>.

Superficie de los locales (en m<sup>2</sup>)



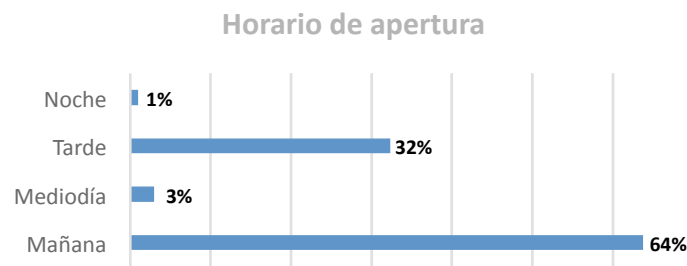
También se pudo medir el aforo permitido en cada caso. En esta cuestión hubo poca participación; aun así, el 67% de los

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



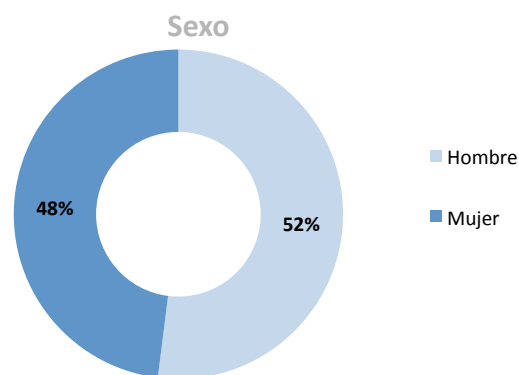
encuestados afirma tener un aforo limitado a 30 personas mientras que el 33% lo tiene de 30 a 50 personas.

En relación al horario de apertura de los distintos locales, es básicamente horario diurno, dos tercios de los locales comerciales abren de mañana, el resto abre por la tarde.



## B.2.2. Aspectos socioeconómicos

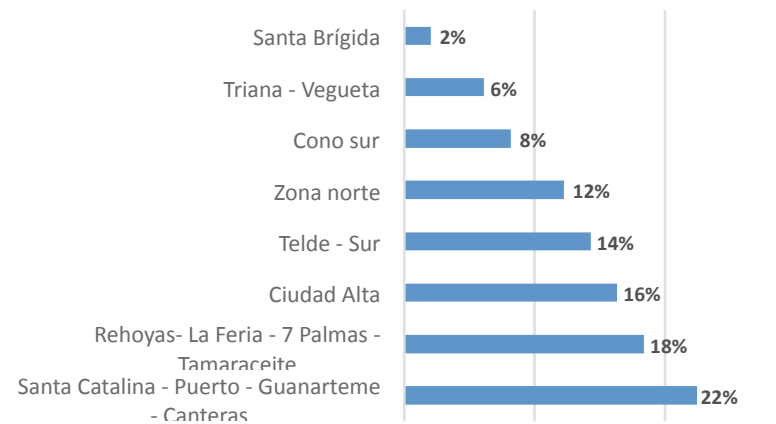
Con respecto al género de la muestra se aprecia bastante equilibrio entre ambos sexos, sólo hay dos puntos de diferencia, destacando el género masculino.



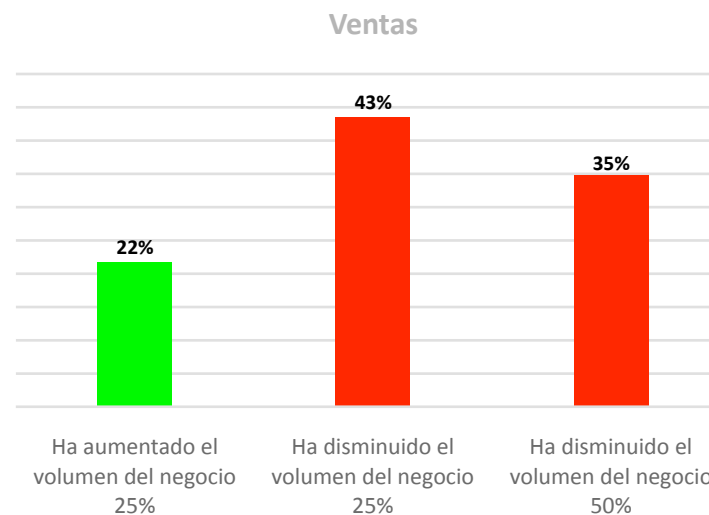
De los encuestados el 35% son propietarios mientras que el resto son empleados y al menos del 20% de ellos residen en el barrio. La procedencia de los no residentes es variada, aunque destaca la zona cercana de Santa Catalina, el Puerto y Guanarteme donde residen un cuarto de los comerciantes, seguido de Las Rehojas, La Feria, 7 Palmas y Tamaraceite (18%). Con porcentajes representativos como en Ciudad Alta (16%) o la zona sur de la isla

o Telde (14%), seguido de la zona norte (12%), tal y como se aprecia a continuación.

## Procedencia de los propietarios/trabajadores

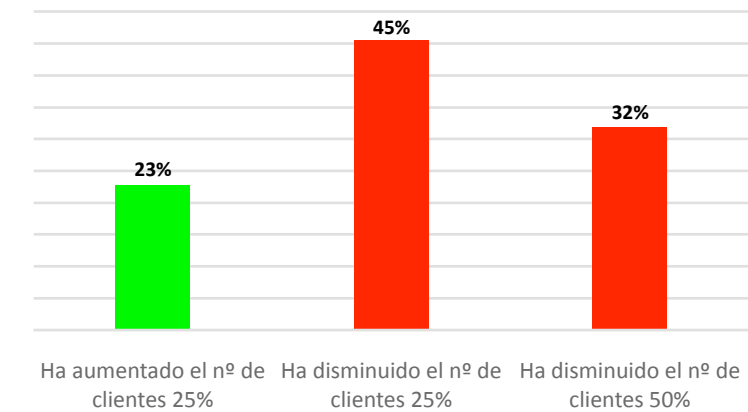


En cuanto a las ventas de los negocios, analizadas con respecto al año pasado, según los propietarios, hay tres tendencias principales: una disminución de un 25% del negocio, una disminución del 50% y un incremento de un 25%, con los porcentajes según el siguiente gráfico:



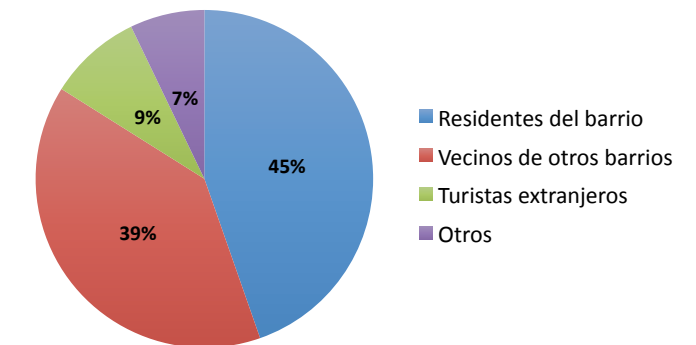
En cuanto al número de clientes, coincide bastante con la anterior tabla repitiéndose la tendencia anteriormente comentada.

## Número de clientes



En cuanto a la procedencia, más de la mitad de esos clientes son vecinos del barrio, seguido de residentes de otros barrios (39%) y, por último, los extranjeros y turistas (9%).

## Tipo de clientela



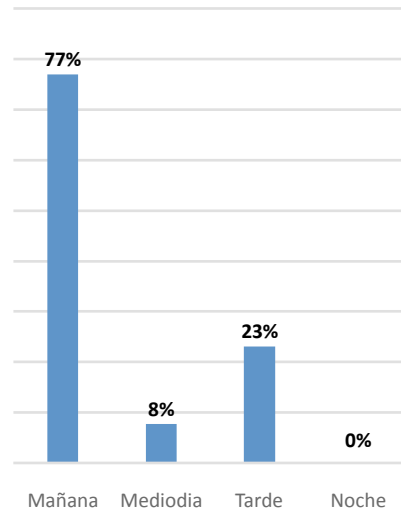
En cuanto al tipo de cliente según su edad, y de forma genérica, consideran que 6 de cada 10 cliente son mayores y el resto jóvenes. Los días de mayor afluencia son los laborales con un 81% de los mismos y el resto los fines de semana.

Por otro lado, es interesante conocer la franja del día más frecuentado por estos clientes. Entre semana, el mayor volumen de personas los recibe por las mañanas (77%), seguido de la tarde (23%); en cambio, los fines de semana con datos varían ya que 8 de cada 10 clientes acuden al comercio en la hora de mediodía; y el resto por la tarde.

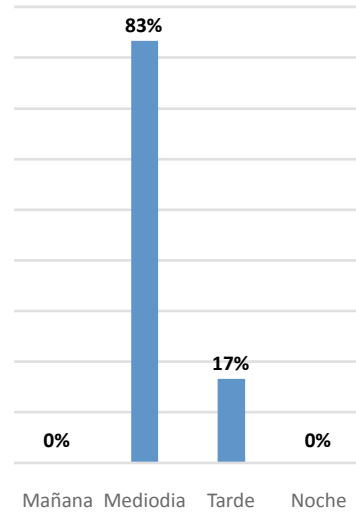
# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



Frecuencia de clientes los días laborales

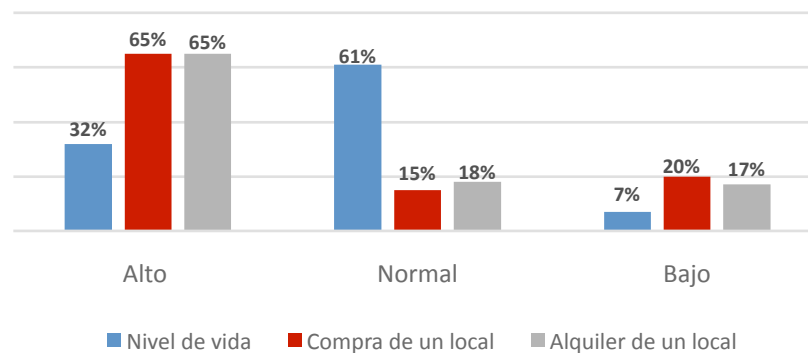


Frecuencia de clientes los fines de semana



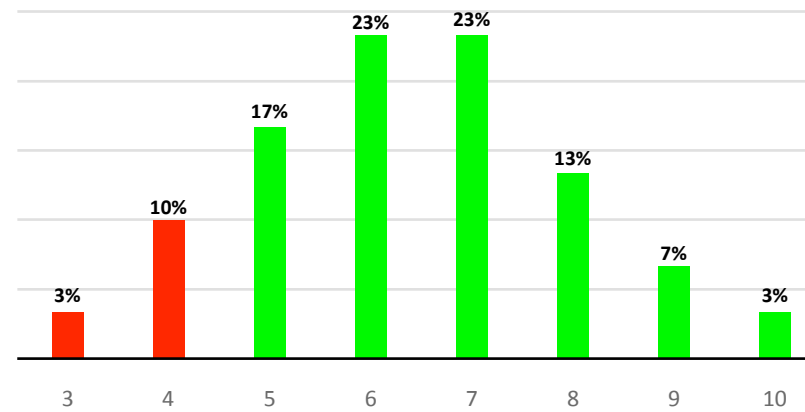
En cuanto al aspecto económico del barrio desde la perspectiva de los comerciantes, consideran que el barrio tiene un nivel de vida entre medio y alto. Mientras que la compra o alquiler de un local lo consideran en la franja alta con datos próximos al 70% de los encuestados.

Consideración económica



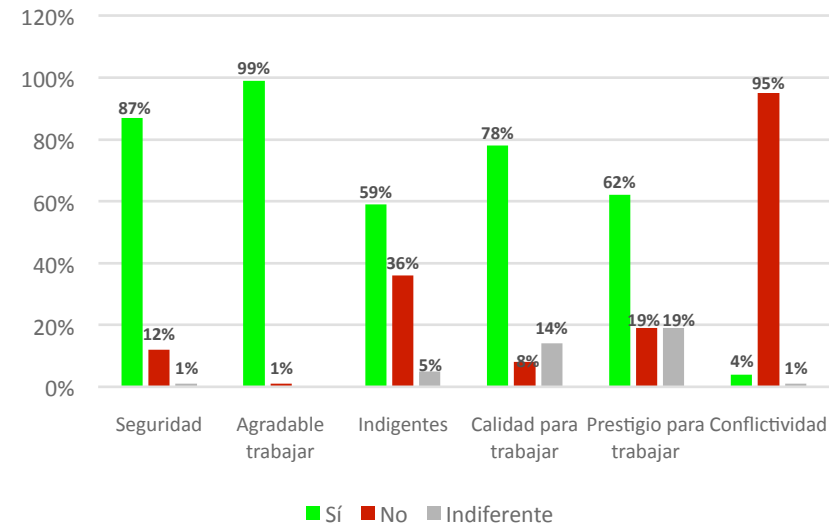
En cuanto a la puntuación del barrio por parte de los comerciantes desde su perspectiva económica, casi 9 de cada 10 lo aprueban, destacando el 6 y 7 como las notas con porcentajes que rondan el 50%, mientras que casi un cuarto puntúa por encima del notable. Únicamente el 13% tiene un grado de satisfacción económica con el barrio por debajo del aprobado.

Grado de satisfacción económica del barrio



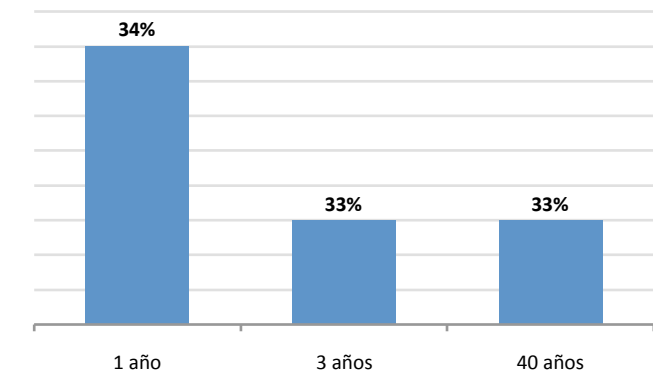
En cuanto a la percepción de barrio por parte de los comerciantes, los datos son muy positivos con datos muy altos en cuanto a la percepción de seguridad (87%), la consideración de ser un barrio agradable para trabajar (99%), un barrio con calidad para el trabajo (78%) y un barrio poco conflictivo (95%), siendo un barrio prestigioso para trabajar en menor porcentaje (62%).

Consideraciones del barrio



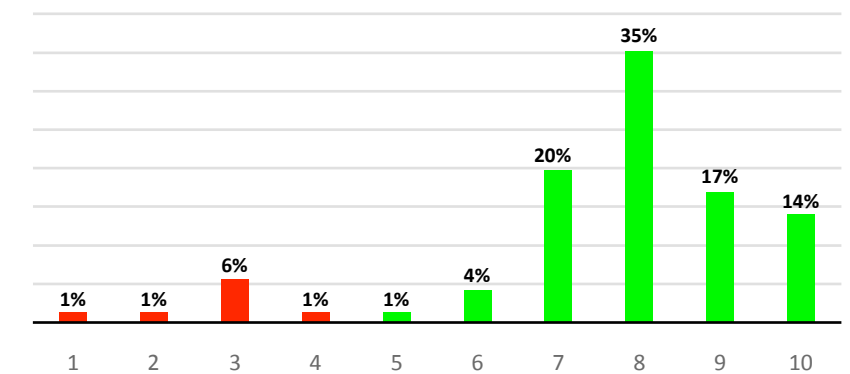
La pertenencia a una asociación empresarial o comercial puede ser un factor clave para el desarrollo de las zonas comerciales de barrio, sin embargo, únicamente el 10% pertenece a alguna AA.CC. La antigüedad de afiliación va desde 1 año (34%), 3 años (33%) hasta 40 años (33%).

Tiempo de pertenencia a AA.CC.



Para concluir, con respecto al grado de recomendación del barrio para trabajar, los comerciantes puntuaron con una media de un 8 sobre 10, siendo el barrio recomendado por 9 de cada 10 encuestados.

Grado de recomendación, del 1 al 10, para trabajar en el barrio



## B.2.3. Movilidad y proyecto de peatonalización

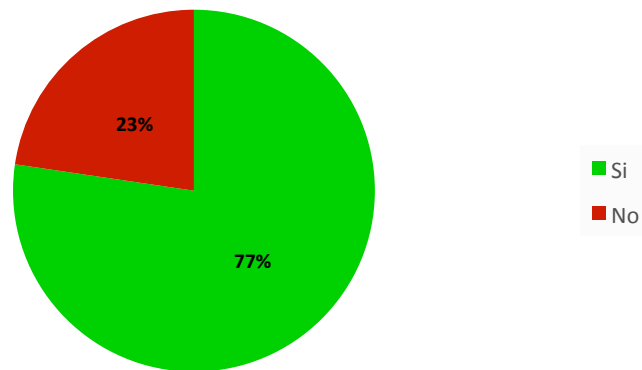
En este apartado se analiza la posesión y el tipo de vehículo privado, los modos de desplazamiento cotidianos y cuestiones relacionadas con la peatonalización y los negocios.

Casi las tres cuartas partes de los encuestados tienen vehículo propio, destacando, con más del 94% de los casos, la posesión de coche.

# ENCUESTAS ALCARAVANERAS

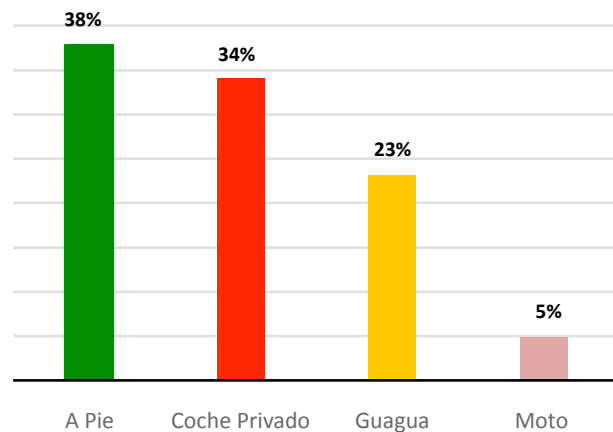


Posesión de vehículo propio



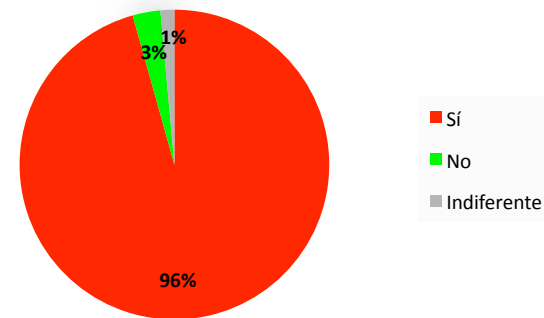
En cuanto al modo de desplazamiento más utilizado para ir al trabajo, es a a pie con casi el 40% de los trayectos, seguido del coche con un tercio de los mismos. En tercer lugar está el uso de la guagua con una cuarta parte de los encuestados. El uso de la moto es muy residual en el caso de los comerciantes.

Modo de desplazamiento hasta el trabajo



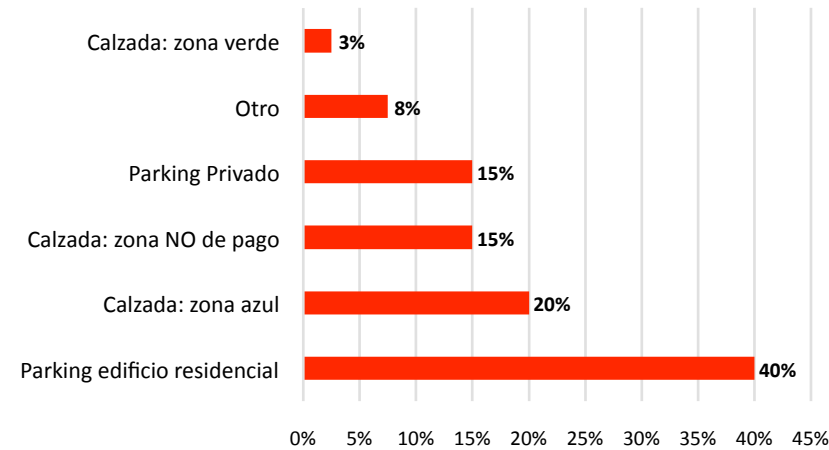
Con respecto a la búsqueda de aparcamiento, 9 de cada 10 considera que tiene problemas a la hora de aparcar el coche en la calle.

Percepción en la dificultad del aparcamiento



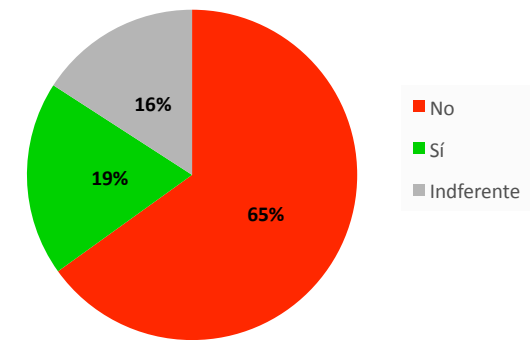
Debido a la gran dificultad que encuentran tanto propietarios como empleados a la hora de aparcar, teniendo que cumplir con unos horarios establecidos, 4 de cada 10 encuestados opta por aparcar en parkings de edificios residenciales y 2 de cada 10 comerciantes lo hace en zona azul. Sólo el 15% consigue aparcar en zona de no pago o parkings privados.

Lugar de estacionamiento



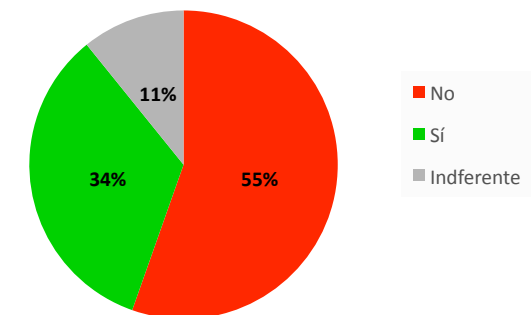
En cuanto a la consideración de la zona azul o verde en el área, el 65% de los comerciantes afirma que no favorece al aparcamiento, mientras que casi el 20% opina lo contrario.

Ha favorecido al aparcamiento la zona azul/ verde



Tanto a propietarios como a empleados se les consultó acerca del proyecto de peatonalización de ciertas áreas de Alcaravaneras, mostrándose un tercio a favor y más de la mitad en contra del proyecto.

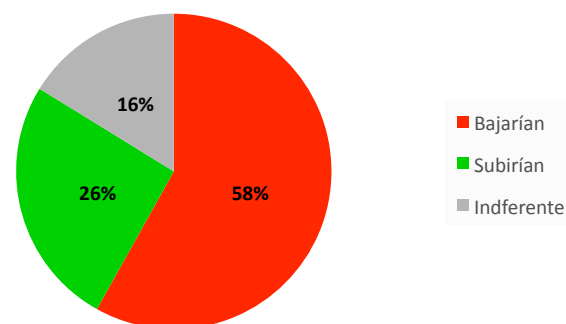
A favor de peatonalizar Alcaravaneras



Atendiendo al nivel de ventas tras una posible peatonalización, 6 de cada 10 comerciantes opina que bajarían sus ventas mientras que una cuarta parte afirma que subirían sus ventas gracias a las peatonalizaciones.

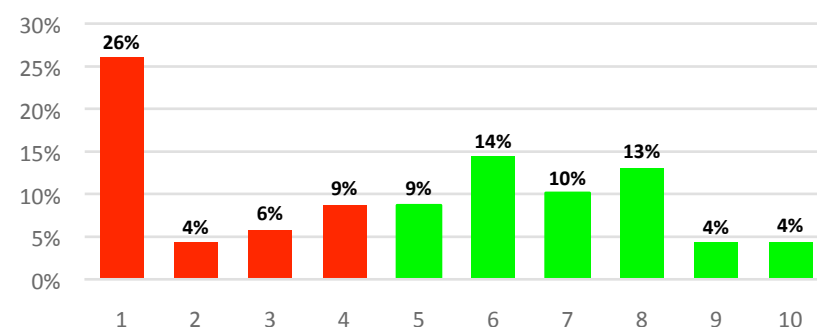


Nivel de ventas con la peatonalización



Por último, los comerciantes puntuaron lo beneficioso de un proyecto peatonal para sus intereses comerciales, y se obtiene un aprobado, apoyado por el 55% de los encuestados, incluso el 8% asigna un sobresaliente al mismo. El resto le da un suspenso.

Beneficios, del 1 al 10, de las peatonalizaciones



## B.2.4. Conclusiones locales comerciales de Alcaravaneras

De los 75 locales comerciales que participaron en las encuestas, destaca la calle General Más de Gaminde con casi un tercio de los negocios.

Los perfiles de los locales son negocios de hostelería y peluquerías, con una superficie de 30 a 75m<sup>2</sup>, llevan abierto media de 10 años y tienen 3 empleados. El horario de apertura es básicamente de mañanas, seguido de las tardes. Un tercio de los comerciantes son propietarios, mientras que el resto son empleados y no pertenecen a una asociación de comerciantes.

Una quinta parte de los trabajadores reside en las Alcaravaneras, mientras que el barrio de mayor procedencia es Santa Catalina, el Puerto y Guanarteme seguido de Las Rehojas, La Feria, 7 Palmas y Tamaraceite.

Las ventas de los comercios han bajado con respecto al último año entre un 25 y un 50%, al igual que el número de los clientes. Los compradores se dividen entre vecinos del barrio y de otros barrios, con un público de edades variadas, acudiendo en mayor medida los días entre semana y en horario de mañanas. El nivel de vida en el barrio está entre medio y alto, mientras que la compra o alquiler de un local se percibe como alto.

Con respecto a la consideración del barrio, los datos son bastante positivos, la mayoría considera que el barrio es seguro y agradable para trabajar, que tiene calidad para trabajar, no es conflictivo y en menor medida se considera que trabajar en el barrio le da prestigio. En el lado negativo, algo menos de la mitad considera que hay indigentes por la calle.

A pesar de que la mayoría de los comerciantes tiene vehículo privado, el modo de desplazamiento más utilizado para ir al trabajo, es a pie en 4 de cada 10 desplazamientos y en coche con un tercio de ellos, seguido de la guagua con una quinta parte de los trayectos cotidianos.

Hay dificultades importantes para encontrar aparcamiento en el barrio, teniendo que estacionar dentro de los edificios residenciales, en la calzada en la zona azul (pago de no residentes), seguido del aparcamiento en superficie de no pago. Hay que señalar que la zona verde o azul no ha favorecido al aparcamiento en el barrio para algo más del 60% de los comerciantes.

Por último, y referente al proyecto de peatonalización de ciertas calles del barrio, más de la mitad está en contra de este tipo de actuaciones, considerando además que sus ventas bajarían. No obstante la calificación del proyecto tiene una cierta inclinación hacia el aprobado.

## B.3. CONCLUSIONES CRUZADAS VECINOS Y COMERCIANTES DE ALCARAVANERAS

En este último apartado, se va a tener en cuenta aquellas consideraciones desarrolladas anteriormente y que aportan información adicional para una mejor comprensión del barrio analizado.

### B.3.1. Aspectos sociales y económicos

En cuanto a la calles de mayor población son coincidentes con las calles donde hay más locales comerciales abiertos, destacando las calles de General Mas de Gaminde, Pi y Margall, Pío XII e Italia.

Existe una baja rotación en las viviendas y de locales comerciales, teniendo los vecinos una media de 20 años residiendo en el barrio además en una casa de su propiedad, y los locales llevan una media de 10 años abiertos. Adicionalmente ninguno pertenece a una asociación que les represente.

En cuanto a la residencia, como es lógico los vecinos encuestados viven en el barrio, mientras que tan solo 2 de cada 10 comerciantes reside allí.

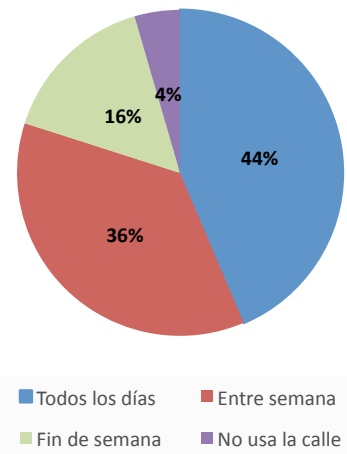
En relación al uso de la calle, los vecinos salen a la misma todos los días o entre semana, y la mayor afluencia de clientes a los locales en los días laborables. Mientras que la frecuencia de uso de la calle los fines de semana baja al igual que la afluencia de clientela en los locales.



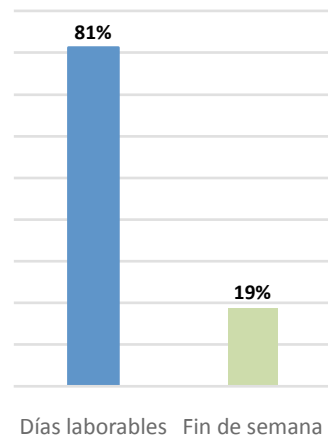
# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



Uso de la calle vecinos

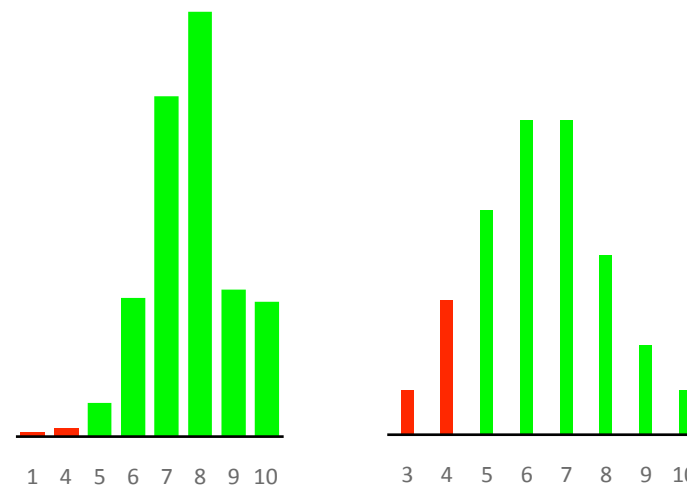


Frecuencia de clientela en comercio

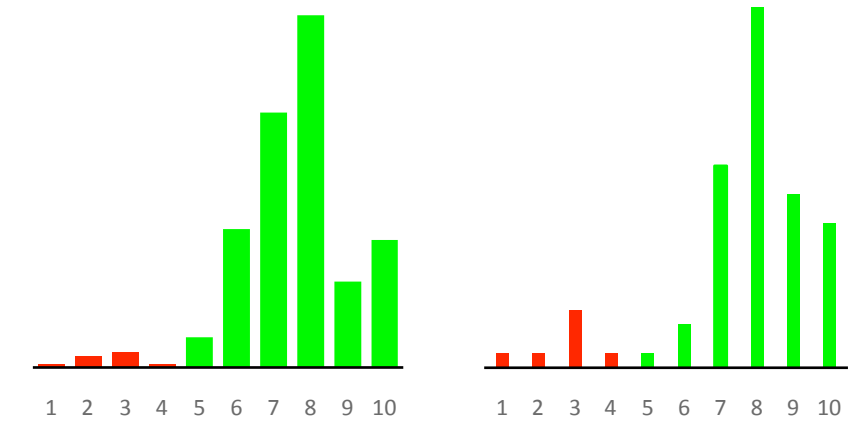


El nivel de vida en el barrio para los vecinos es bajo mientras que para los comercios es medio-alto, sin embargo ambos grupos coinciden en que comprar o alquilar una vivienda o un local es caro. En cuanto a la satisfacción del barrio, ambos grupos están muy satisfechos con el barrio, puntuando los vecinos con una media de un 8, y los comerciantes con un 6,5.

Grado de satisfacción el 1 al 10  
Vecinos Comerciantes

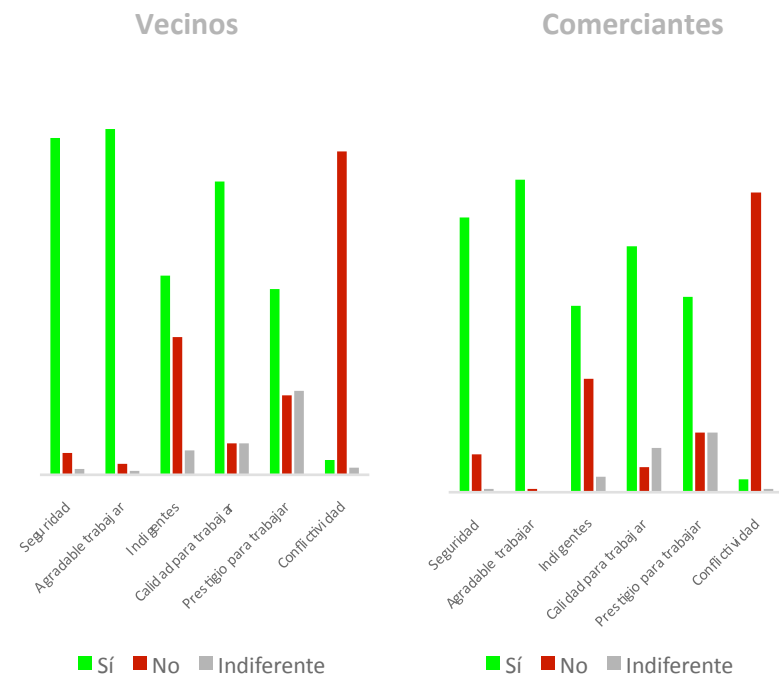


Grado de recomendación del barrio del 1 al 10  
Vecinos Comerciantes



Con respecto a la consideración del barrio, los datos son bastante positivos para ambos grupos, ya que piensan que el barrio es seguro, agradable para trabajar y para vivir, que hay calidad de vida y de trabajo y en menor medida se piensa que vivir o trabajar en el barrio da un cierto prestigio, además de no ser una zona de conflictos. También coinciden en la percepción de indigentes por el barrio.

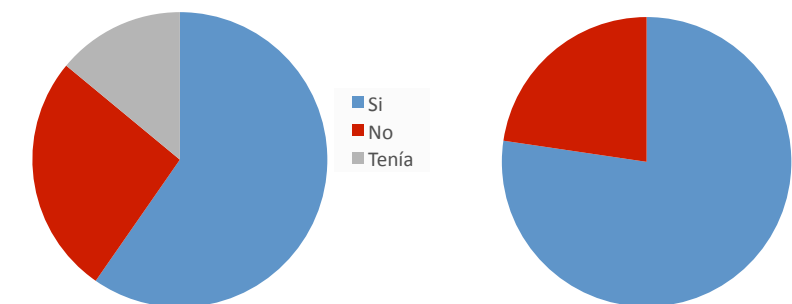
Consideraciones del barrio



## B.3.2. Movilidad

En cuanto a la posesión de un vehículo privado, algo más de la mitad de los vecinos y 8 de cada 10 comerciantes posee uno, y en su mayoría es un coche.

Posesión de vehículo privado  
Vecinos Comerciantes



Por otro lado, en relación a la recomendación del barrio, ambos grupos confirman lo anterior con un puntuación elevada de notables e incluso sobresalientes.

A pesar de lo anterior, la mayor parte de los desplazamientos que se hacen de forma cotidiana por ambos grupos por el barrio es a pie, en 4 de cada 10 trayectos, seguido del coche privado y de la guagua.

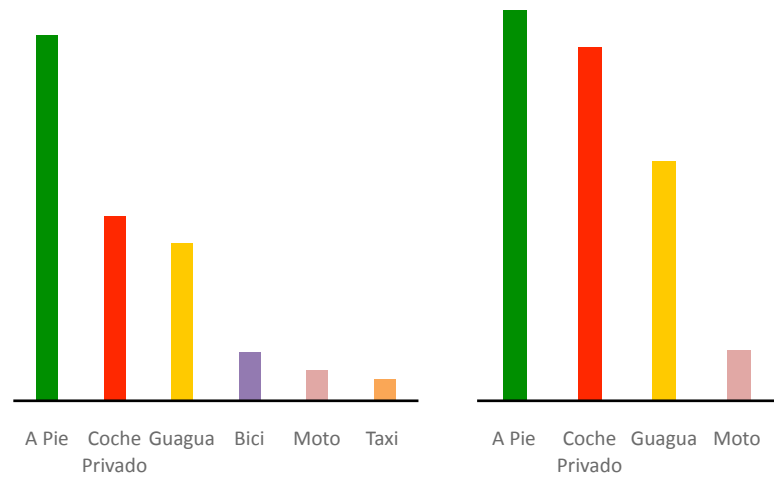
# ENCUESTAS ALCARAVANERAS



## Desplazamientos cotidianos

Vecinos

Comerciantes



En cuanto al uso del aparcamiento en superficie, ambos grupos en su totalidad muestran la dificultad que tiene el barrio para estacionar en la calle.

## Dificultad de aparcamiento en el barrio

Vecinos

Comerciantes



No obstante se estaciona de manera diferente. Los vecinos se decantan por aparcar en la calle en la zona de no pago, en una plaza de su propiedad o en la zona verde; mientras que los comerciantes alquilan una plaza de garaje en un edificio residencial, en la calzada en zona azul o en la calzada pero en la zona de no pago, en un porcentaje mucho menor.

En relación a esto, el 60% de ambos grupos consideran que la zona verde y azul no ha facilitado el aparcamiento en superficie, mientras que el resto considera que si lo ha facilitado o le es indiferente.

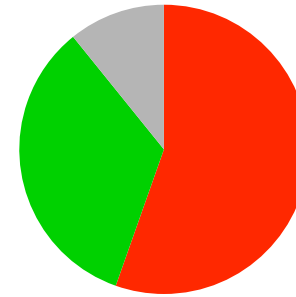
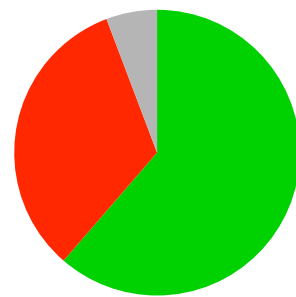
### B.3.3. Proyectos de peatonalización

Por último, el proyecto de peatonalización del barrio crea mejores expectativas entre los vecinos que entre los comerciantes de modo que 6 de cada 10 vecinos apoya el proyecto y algo mas de la mitad de los comerciantes no está a favor.

## A favor del proyecto de peatonalización en el barrio

Vecinos

Comerciantes



■ Sí ■ No ■ Indiferente

■ No ■ Sí ■ Indiferente

En cuanto a los vecinos del barrio, consideran que estos proyecto peatonales servirán para mejorar en la calidad de vida y en seguridad aportándose una puntuación alta al proyecto con una media de notable. Mientras que mas de la mitad de los comerciantes está en contra considerando además que sus ventas bajarían, dando un puntuación equilibrada con una ligera inclinación al aprobado.

## Puntuación del 1 al 10 del proyecto peatonal

Vecinos

Comerciantes

