

# La revalorización del espacio público a partir de las condiciones de accesibilidad peatonal. Un estudio sobre barreras arquitectónicas en la ciudad de Mar del Plata'

Mariana Yeannes<sup>1</sup>

## Resumen

La accesibilidad peatonal constituye una de las condiciones físico-ambientales determinantes para la funcionalidad del espacio público y el mejoramiento de la calidad de nuestras ciudades. En la ciudad de Mar del Plata, el paisaje urbano ha estado sujeto a importantes transformaciones en los espacios públicos. Estas intervenciones involucran de manera directa su accesibilidad peatonal y las necesidades de sus usuarios, que no siempre se ven correctamente atendidas.

Con el objetivo de producir avances en el conocimiento de estas condiciones se elabora un diagnóstico general para identificar el o los paseos peatonales más afectados; posteriormente se construye un diagnóstico específico, estableciendo a partir de un instrumento de relevamiento, la identificación puntual de las barreras y trampas urbanas en los itinerarios seleccionados.

Los resultados permiten diagnosticar y categorizar los problemas de accesibilidad, conocimiento esencial en aquellos programas vigentes, base instrumental en la construcción de planes y proyectos a futuro.

**PALABRAS CLAVE:** Accesibilidad peatonal-Espacios públicos-Barreras urbanas

## Abstract

Pedestrian accessibility constitutes one of the determinant physical-environmental conditions for public space function and improvement on the quality of our cities. In Mar del Plata, the urban landscape has been subject to important modifications in public spaces. These interventions directly involve its pedestrian accessibility and its user's needs which are not always satisfied. Aiming to improve such conditions, a general analysis is carried out in order to identify the most affected pedestrian areas. Afterwards, a report method on specific assessment is undertaken to establish the exact identification of urban barriers and traps in the selected areas. Results allows the analysis and categorization of access problems which are essential knowledge for those current, and future programs.

**KEYWORDS:** Pedestrian accessibility-Public space-Urban barriers

\* El presente trabajo corresponde a un resumen del capítulo 3 de la tesis de maestría titulada «El cero urbano. La accesibilidad peatonal en los espacios públicos de la ciudad de Mar del Plata» presentada en el Centro de Investigaciones Ambientales (CIAM) de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

<sup>1</sup> Arquitecta de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUDI) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). Magíster en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (UNMdP). Integrante del Centro de Estudios de Diseño (CED). E-mail: [mlyeanne@mdp.edu.ar](mailto:mlyeanne@mdp.edu.ar).

## Introducción

«La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de la calle, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos... es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político» (Borja, 2003).

«La calidad del espacio público se podrá evaluar por la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural» (Segovia, 2000).

La pretensión de este trabajo es jerarquizar el uso peatonal del espacio público a partir de las necesidades del individuo, del hombre que camina, que recorre, que se sienta, que espera, que se reúne, que come, que lee, que contempla, que se ejercita; es decir; el hombre urbano, que experimenta la necesidad cotidiana de habitar el espacio público en la ciudad.

La primer pregunta que cualquier lector se haría podría ser ¿para quién sino para el hombre que habita en la ciudad, está pensado el espacio público?, seguramente para quien se haga una pregunta similar a la expuesta, este trabajo no tiene sentido. Ahora bien, el cuestionamiento que me permitiría entonces capturar a este lector escéptico sería preguntarle algo supuestamente obvio, ¿De qué hombre estamos hablando? es decir ¿cuál es ese hombre para el que debería estar dispuesta la ciudad, y en este caso particular el espacio público? Aquí el lector sabrá que no todo está pensado y construido para todos, cuando digo todos me refiero a los niños, los discapacitados, los viejos, la señora con su carrito de bebé o con el de los mandados, etcétera. Y que por otro lado, los espacios públicos de las ciudades que habitamos son, en muchas ocasiones, un catálogo de trampas y barreras arquitectónicas que dificultan y condicionan el andar cotidiano, el habitar social y colectivo de la ciudad.

Pero no todo está perdido, por suerte, los principios que estandarizan y simplifican las necesidades del hombre en una única medida estándar desarrollados e implementados por décadas, comienzan a remplazarse por conceptos más integradores, que consideran al hombre desde la diversidad, atendiendo a las capacidades individuales; es este hombre alto o bajo, gordo o flaco, con bastón, sordo, con silla de ruedas, etcétera, es decir con capacidades diferentes (muchas veces reducidas en forma permanente o temporal), para el que, en las últimas décadas, comienzan a estudiar en países desarrollados la manera de integrarlo no solo a la vida cotidiana, sino al uso de la ciudad, de sus espacios y sobre todo de lo público, lo de todos...

El concepto básico que integra las necesidades de las personas con el medio en el que viven es el de *accesibilidad*. Esta es una de las variables más importantes que constituye al espacio público como un lugar democrático de convergencia (Segovia, 2000).

En su definición encontramos que «es una característica básica del entorno construido [...] Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir [...] La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido» (AA.W., 1996)<sup>2</sup>.

Específicamente hablando del uso del espacio público en términos de accesibilidad, sabremos que una de las principales experiencias que reivindica este espacio como lugar relacional es su uso peatonal, es entonces la accesibilidad peatonal lo que permite la vivencia de esta experiencia ciudadana.

Se dice que la accesibilidad peatonal es «una herramienta de ajuste ergonómico entre las necesidades de los individuos y el plano urbano» (Passantino, 2004) esto implica incorporar en el diseño genérico de grandes proyectos urbanos o de simples plazas, una nueva herramienta que encierra, si se me permite la expresión, el «diseño fino», que es mucho más que la ubicación certera de una mera «rampita», el diseño fino en la ciudad es aquel que no se ve pero se percibe, es decir que está incorporado intrínsecamente en el entorno.

<sup>2</sup> El término accesibilidad está enunciado por múltiples autores a lo largo de la historia reciente, la elección de la precedente definición se apoya en que la misma fue concebida como concepto y no como mero sustantivo o adjetivo (según el caso). Es extraída de «El Concepto Europeo de Accesibilidad», que no es un libro, sino una declaración que surge como respuesta a la petición de la Comisión Europea en 1987 de definir los principios de diseño universal.

Por lo expuesto se cree necesario apuntar y desarrollar la calidad del espacio público en función de las condiciones de uso peatonal, de modo que promueva, contenga y facilite el uso del mismo. En estos términos, la accesibilidad peatonal constituye una de las condiciones físico-ambientales determinantes para la funcionalidad del espacio público y el mejoramiento de la calidad de nuestras ciudades. El presente postulado debería constituir una motivación y preocupación permanente de urbanistas, arquitectos y diseñadores.

## Cómo evoluciona el concepto de accesibilidad y su adaptación en las ciudades

Es necesario conocer cuál es la evolución que el concepto ha tenido en las últimas décadas, y cuál ha sido la apropiación del mismo en las ciudades.

Se sabe que la implementación de la accesibilidad es relativamente nueva en términos urbanos, se ha asociado generalmente a la discapacidad física y no a la mayoría de las personas como mencionamos anteriormente, la aplicación de la misma es generalmente discriminatoria, lo que impide muchas veces la integración de los objetos accesibles al contexto general de la ciudad. Otro importante problema, derivado del anterior, está relacionado con su aplicación técnica, es decir su ubicación, materialidad, diseño, etcétera, en muchos casos no se contempla y se ignora el contexto urbano como entidad total.

Por suerte un significativo cambio se produjo en las últimas dos décadas donde; a partir de distintos instrumentos de actuación creados<sup>3</sup> y diferentes avances disciplinares, se han incluido nuevas dimensiones como el «Diseño para todos» o el

«Diseño universal<sup>4</sup>» concepto que no solo entiende el diseño de entornos sino de productos aptos para el uso del mayor número de personas sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado, promulgando un diseño sin estigmatismos para las personas con discapacidad.

Diferentes ciudades inicialmente de países desarrollados (y posteriormente las ciudades *en vías de...*) fueron incorporando paulatinamente conceptos donde la accesibilidad es utilizada como una herramienta que mejora la calidad ambiental de la vida urbana; y vieron potenciados beneficios directos e indirectos como la inclusión de colectivos vulnerables, o la promoción turística, etcétera.

Interesa destacar cómo países desarrollados como España y particularmente regiones como Cataluña, están preocupados y ocupados por los problemas de la accesibilidad en general y la peatonalidad de los espacios públicos en particular; desde el Estado, estamentos políticos como el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (IMERSO) y espacios académicos como el Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona, tienen una política activa respecto de la supresión de barreras. Se han elaborado manuales y guías técnicas que especifican estándares básicos internacionales, precisándose la forma técnica de concretar espacios accesibles, que pueden servir de referencia a países latinoamericanos. En el año 2002 se elaboró un diagnóstico de accesibilidad en toda España publicado en el *Libro Verde La accesibilidad en España* (AA.W, 2002) con la finalidad de establecer las bases para la realización de un plan integral de acción que se concretara en el documento *Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012* (AA. W., 2004), estableciendo en este último un marco estratégico de acciones para conseguir que entornos, productos y servicios nuevos se resuelvan de for-

<sup>3</sup> Entre los más importantes están la publicación en 1993 de las *Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidad de las Naciones Unidas*. Y en 1990 el ADA o Ley para los americanos con discapacidad. Otro significativo avance que implicó la armonización de criterios fue el documento mencionado «El Concepto Europeo de Accesibilidad». Este concepto está definido por siete principios básicos establecidos por El Centro para el Diseño Universal de la North Columbia State University de Estados Unidos (AA.W., 2002: 32) ellos son: 1. Uso universal, para todos. 2. Flexibilidad de uso: el diseño se adapta a un amplio abanico de preferencias y destrezas individuales. 3. Uso simple e intuitivo: el diseño permite un uso fácil de entender, con independencia de la experiencia del usuario, su conocimiento, habilidad de lenguaje o capacidad de concentración. 4. Información perceptible: el diseño aporta la necesaria información de forma efectiva al usuario, con independencia de las condiciones ambientales o las habilidades sensoriales del individuo. 5. Tolerancia para el error o mal uso: el diseño minimiza daños y consecuencias adversas de las acciones realizadas involuntariamente o por error. 6. Poco esfuerzo físico requerido: el diseño puede ser utilizado eficientemente y confortablemente y con mínima fatiga. 7. Tamaño y espacio adecuados para aproximación, alcance, manipulación y uso, con independencia del tamaño corporal del usuario, la postura o movilidad.

ma accesible para el máximo número de personas (Diseño para todos) y que aquellos ya existentes se vayan adaptando convenientemente.

Barcelona constituye uno de los ejemplos paradigmáticos en este sentido, los esfuerzos de reurbanización han ido encaminados a la recomposición formal del espacio público, se ha trabajado desde los años ochenta bajo la premisa de *hacer ciudad a partir del espacio público*; uno de los motivos de éxito de esta política fue el abordaje intensivo y en todas las escalas posibles de intervención, situación que ha permitido una diversidad de actuaciones: apertura de plazas para promover la renovación de los viejos centros degradados; apropiación de vacíos para crear avenidas calificadas en la periferia; reconversión de vías de circulación para automóviles en paseos peatonales; recuperación de los interiores de manzanas como espacio público; creación de espacios públicos a partir de operaciones comerciales privadas; etcétera. En todas estas intervenciones se han tenido en cuenta parámetros de accesibilidad, incorporando al diseño y mejoramiento de los diferentes espacios conceptos de diseño universal, mejorando la calidad urbana de la ciudad.

En Latinoamérica, la accesibilidad como problema aparece promovido por organizaciones no gubernamentales y posteriormente es adoptado por espacios institucionales, quienes con ayuda de las anteriores concretaron la normativa vigente. Países como Colombia, Chile, Brasil, Argentina están trabajando fuertemente en la concientización pública de la problemática, elaborando manuales, guías, y programas, e incorporando incipientemente planes de accesibilidad peatonal urbana, en el mejor de los casos en las bases de Planes Estratégicos.

Aunque las respuestas políticas en materia de gestión son sectorizadas, se han concretado experiencias destacables como el trabajo realizado en Río de Janeiro, Brasil, donde las herramientas de intervención están centradas en la

potenciación del recurso peatonal como mejoramiento de la calidad urbana, utilizándose para recuperar los vacíos existentes, y principalmente para restaurar sectores abandonados y degradados en las áreas centrales. Esta experiencia se desarrolló desde el Programa *Río Cidade*, parte de un plan director (1992) que pretendía una *visión entera* de la ciudad. Programa realizado por la Prefectura de Río de Janeiro entre 1993 y 1998 (Pesci, 2000).

El valor de los proyectos radica en la integración en una misma intervención de distintas operaciones que pretenden básicamente la *recualificación de los espacios públicos existentes* (Segre, 2004) dotando de diseño y significado a elementos del mobiliario urbano incorporando en los espacios públicos conceptos de accesibilidad, como la creación y organización de cruces<sup>5</sup>, y en cuanto a la materialidad de las aceras, la incorporación de fajas para personas con disminución visual<sup>6</sup>.

Además, beneficiosas derivaciones sociales de este programa se dieron a partir de la metodología de intervención: la escala del proyecto no tenía precedentes en la ciudad, consistiendo en una experiencia innovadora tanto para los profesionales contratados para realizar los proyectos, como para los técnicos de la municipalidad. El éxito de esta intervención fue la concientización del concepto de accesibilidad que se produjo en los habitantes; esta aceptación posibilitó la promulgación de la experiencia en diferentes barrios más alejados del centro de la ciudad, sin mayores dificultades y con un conocimiento especializado por parte de los profesionales que habían actuado inicialmente.

En nuestro país, y particularmente en ciudades como Rosario, Córdoba, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Mar del Plata (caso de estudio que se profundiza posteriormente) se han elaborado planes y publicado documentos desde

<sup>5</sup> Por primera vez en Brasil se incluyó la premisa de Diseño Universal en proyectos de reurbanización de áreas tan extensas. Así fueron adoptadas -siempre que fue posible- soluciones como los vados o rampas en las aceras. Por ejemplo, al contrario de hacer las estrechas «rampas para discapacitados» como eran ejecutadas hasta entonces, se pasó a rebajar todo el ancho del itinerario frente al paso peatonal en los cruces. Los rebajes, abarcando toda la extensión, pasaron a ser llamados «rampas de peatones» (Alvares y Camisao, 2005).

<sup>6</sup> Para lograr condiciones de movilidad adecuadas a grupos con necesidades más específicas, como el caso de las personas ciegas o con baja visión, fueron adoptadas soluciones como un código de diferenciación del pavimento -mediante texturas- para facilitar su orientación en las aceras de la ciudad. Para la prueba de un revestimiento que atendiese eficientemente este objetivo, fueron realizados numerosos ensayos con la colaboración de instituciones para personas con discapacidad visual, hasta llegar a un consenso. Como resultado de esta experiencia, hoy día se encuentran disponibles diversas cerámicas y otros materiales que sirven a ese fin (Alvares y Camisao, 2005).

organizaciones civiles e institucionales tendientes a promulgar pautas de accesibilidad en edificios y espacios públicos<sup>7</sup>.

Destacándose las intervenciones realizadas en la ciudad de Rosario; dentro del Plan Urbano (1999) se formula como uno de sus proyectos estructurales el proyecto «*Ciudad -Río*». El desarrollo de las estrategias planteadas generó la creación en el 2003 (dentro de la Secretaría de Planificación), del *Programa para el desarrollo de la Costa*. Desde este programa, se han definido sectores de costa, esta subdivisión permitió desarrollar objetivos y estrategias específicas para cada sector, lo que facilitó planificar la accesibilidad en cada una de las intervenciones a realizar sin perder la idea de unidad o de recorrido, siendo uno de los principales objetivos *garantizar la continuidad del uso público en toda la extensión* (AIVP, 2005). Dichas intervenciones potencian principalmente el reconocimiento del área a partir del uso peatonal. Lo interesante de esta intervención es ver cómo, los conceptos de accesibilidad están incluidos en todos los paseos sin necesariamente ser advertidos, la intervención integra la accesibilidad como pauta de diseño.

Se pueden distinguir diferencias entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo como el nuestro; parecería que la implementación de las acciones de mejoramiento en la calidad ambiental de la ciudad, en función de la calidad en la movilidad peatonal de los espacios públicos, es en los primeros una cuestión estructural, es decir, forma parte de un plan de accesibilidad nacional que se traslada a las ciudades, donde se planifican diferentes intervenciones que conforman un programa de mejoras. En países como el nuestro, generalmente las intervenciones estatales se realizan de manera sectorizada, es decir por barrio, zona, o área específica y en el mejor de los casos por ciudad, y muchas de las veces las intervenciones son

desde iniciativas privadas; aunque existen, interesantes ejemplos de intervención a imitar (como los expuestos), sabemos que no constituyen una realidad instalada y que aún se deberá trabajar fuertemente en la gestión de proyectos en los diferentes niveles, municipales, provinciales y nacionales.

## **Aproximación a los problemas de accesibilidad en la ciudad de Mar del Plata**

La ciudad de Mar del Plata cabecera del partido de Gral. Pueyrredón en la Provincia de Buenos Aires; se constituyó históricamente como la villa balnearia de la elite porteña<sup>8</sup> y su destino turístico ha sido la base económica de sus habitantes, siendo sus principales recursos paisajísticos sus playas y espacios públicos.

En los últimos veinte años este paisaje urbano ha estado sujeto a importantes transformaciones espaciales. Estas dinámicas de intervención involucran de manera directa el cero urbano y con este la condición de peatonalidad de sus usuarios, que no siempre se ve correctamente atendida.

Si abordamos la ciudad genéricamente desde una mirada crítica respecto de las operaciones efectuadas en los espacios públicos, se nota que las diferentes intervenciones se han emprendido generalmente desde políticas sectorialistas, el principal problema parece ser la ausencia de planes que estructuren un proyecto urbano que contemple la calidad de los espacios públicos en cuanto a su accesibilidad y legibilidad; que sea extensible y sustentable en el tiempo.

Si bien las disfunciones en el espacio público vienen siendo advertidas desde diferentes sectores institucionales, formulando y ejecutando planes de acción (Comisión Mixta permanente de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas,<sup>9</sup> Plan es-

<sup>7</sup> A nivel nacional se está trabajando en un Plan Nacional de Accesibilidad Urbana, Edilicia, Comunicacional y del Transporte; promovido por la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas (CONADIS) a través del Consejo Federal de Discapacidad; para trabajar en conjunto con las provincias y municipios de todo el territorio nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA.); convocando a Organizaciones Gubernamentales, y no gubernamentales de y para personas con discapacidad, profesionales, como así también usuarios y el conjunto de la comunidad. Ver <[www.conadis.gov.ar](http://www.conadis.gov.ar)>.

<sup>8</sup> Aproximadamente desde 1900 hasta 1920 se consolida el llamado Biarritz Argentino, los factores imperantes entre otros muchos fueron por un lado, la imposibilidad de viajar a Europa por la clase alta porteña y la llegada del ferrocarril. El espacio público en este periodo se constituye únicamente sobre el borde costero, construyéndose explanadas y ramblas. La estética imperante es afrancesada, predominando el pintoresquismo.

<sup>9</sup> Esta comisión conformada por diferentes actores sociales (Honorable Concejo Deliberante, Departamento Ejecutivo Municipal, Universidad Nacional de Mar del Plata, Consejo del Discapacitado y el concejo de la Tercera Edad) ha propuesto un Plan Piloto de Proyectos Urbanos «Accesibilidad para todos».

tratégico para la ciudad de Mar del Plata<sup>10</sup> Secretaría de Obras Públicas<sup>11</sup>), no existe un conocimiento empírico, con una base amplia y criterios homogéneos sobre cuál es el estado real de la situación en la ciudad. Este conocimiento es básico para modelizar la dimensión del problema en la ejecución de cualquier proyecto o plan que se establezca en materia de accesibilidad.

Este trabajo se propone producir avances en el conocimiento de las condiciones de accesibilidad peatonal en la ciudad de Mar del Plata.

El objetivo es desarrollado en una investigación más amplia a partir de dos dimensiones de análisis; la etnográfica y la físico-ambiental, en esta oportunidad se expondrá la última dimensión considerando para ello los espacios públicos de la ciudad.

## La importancia de la accesibilidad en el espacio público de Mar del Plata

Uno de los espacios públicos más importantes y representativos de la ciudad es sin duda aquel determinado por el borde costero, no solo por su significancia en el habitante de la ciudad y el visitante, sino por su importancia económica, política, social y geográfica dentro de un marco regional, nacional e internacional.

Este forma parte de un sistema más complejo, definido como frente marítimo,<sup>12</sup> una significativa e importante particularidad del frente marítimo en términos físicos, es su continuidad peatonal en la totalidad de la costa, particularidad que sumada a las características propias del área, hacen factible escoger a modo de recorte esta situación geográfica para desarrollar el objetivo inicial. Por otro lado cabe aclarar que la selección puntual de esta área, no quiere decir que todos los sistemas de espacios públicos centrales, barriales y periféricos no precisen un análisis ni mucho menos, particularmente es en el frente marítimo donde se han llevado a cabo una importante cantidad de intervenciones. El análisis

y revisión de lo que hay y de lo que se ha hecho parece el camino interesante para dar continuidad al trabajo en otras áreas de la ciudad.

Nos preguntamos entonces ¿cuál es el estado actual de la accesibilidad peatonal en los paseos costeros de la ciudad?

Conocer las condiciones de peatonalidad en los paseos costeros de toda la ciudad, implica la realización de un diagnóstico, que engloba una cantidad de metros lineales que difícilmente podrían ser abordados en un solo trabajo de investigación. Por esta razón, se enmarcó el análisis en diferentes etapas; inicialmente se realiza un diagnóstico general, el objeto de este diagnóstico es identificar él o los paseos más afectados por los problemas de accesibilidad peatonal para posteriormente realizar un diagnóstico específico.

Para el diagnóstico general se señalan los paseos costeros más representativos de la ciudad en función de su uso, esto implica los recorridos que van desde la Avenida Constitución hasta la Avenida Juan B. Justo (ver Gráfico 1). Es necesario cualificar este recorte, se debe considerar la heterogeneidad de situaciones urbanas que se van sucediendo en los diferentes espacios públicos de los paseos costeros aquí seleccionados (que van desde el sector norte de la ciudad hasta el sector sur implicando un importante desarrollo de costa), situaciones que responden a distintas condiciones geográficas, sociales, culturales y políticas.

Razón por la cual se realizó una división en tres grandes sectores característicos de la ciudad (tomando como antecedentes la gestión en la Municipalidad de Rosario): Paseo Costero Norte, Paseo Costero Central, Paseo Costero Sur. Cada uno de estos paseos a su vez está subdividido en itinerarios urbanos reconocibles, que permiten una primera aproximación a la problemática de la accesibilidad peatonal.

A continuación se muestra gráficamente la sectorización del espacio público analizable y la división de paseos y la sub-división en itinerarios posteriormente se delimitan específicamente.

<sup>10</sup> Se ha trabajado desde el Plan Estratégico en el problema de la accesibilidad, proponiendo un *programa de espacios públicos* donde unos de los objetivos es *garantizar la accesibilidad física integral a estos espacios* (AA.W., 2004).

<sup>11</sup> Las intervenciones realizadas por esta secretaría en las obras de renovación de los últimos años (IV Cumbre de las Américas entre otras) incorporan conceptos de accesibilidad que anteriormente no eran tenidos en cuenta.

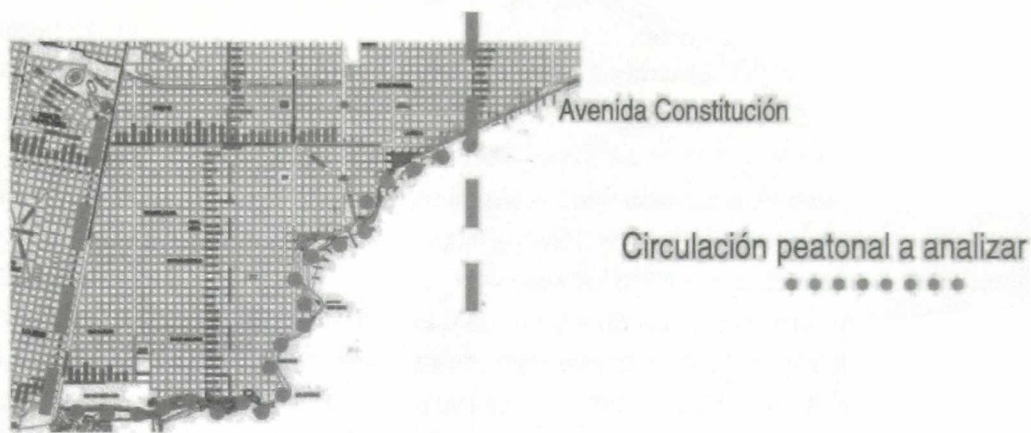
<sup>12</sup> «el frente marítimo de la ciudad puede entenderse como su fachada hacia el mar. En su definición intervienen el modo de materialización de la ciudad en su desarrollo lineal paralelo a la costa, incluyendo tanto la caracterización formal de los edificios ribereños, como las intervenciones costeras en explanadas parques y caminos costeros» (Bruno y Sist, 2001: 185).

Gráfico 1. Sectorización del espacio público analizable.

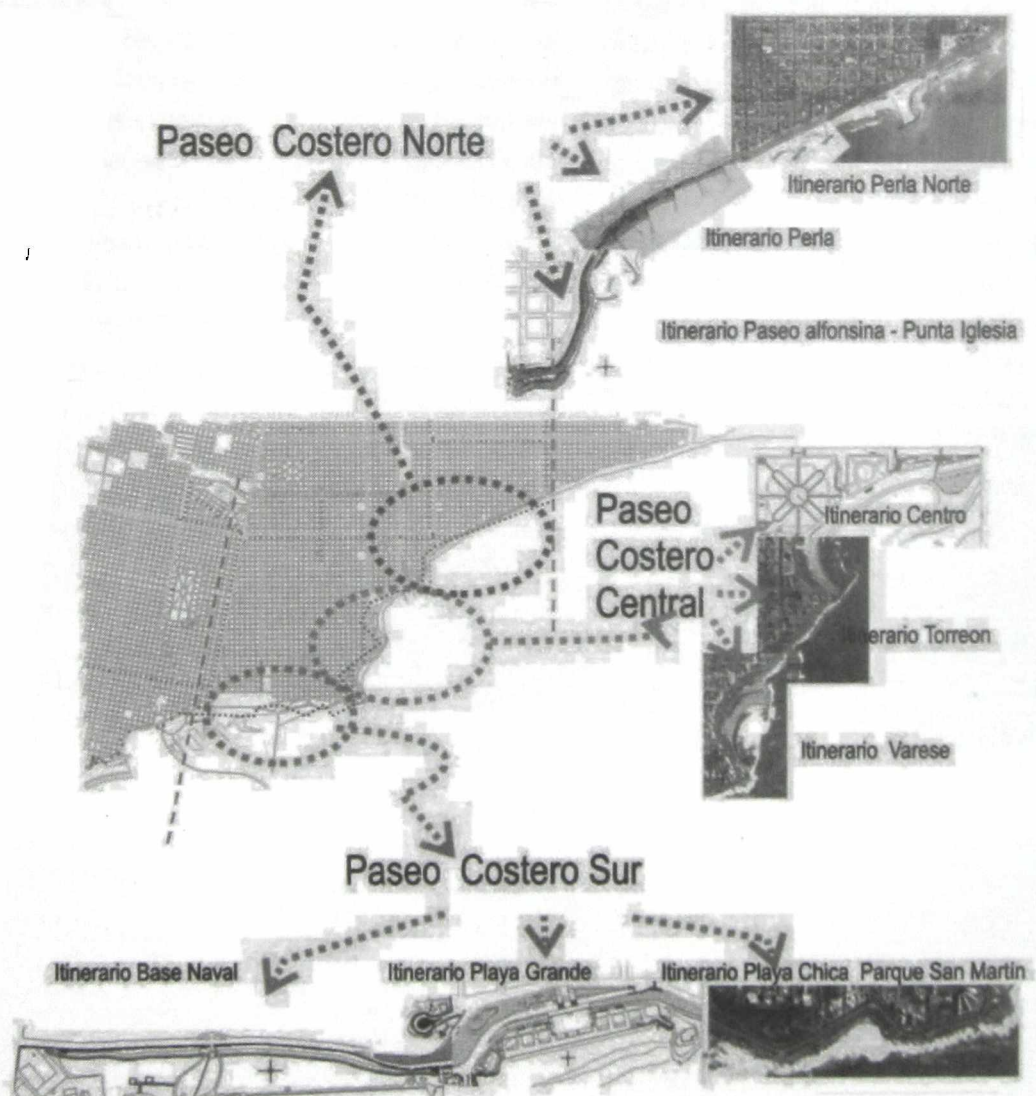
Mapa de la ciudad de Mar del Plata.



Recorte de la ciudad a analizar.



Mapa - División en Paseos Costeros y subdivisión en itinerarios peatonales



## Análisis de las condiciones peatonales de los paseos costeros. Identificación para el diagnóstico específico

En el diagnóstico general se identificaron inicialmente las principales características y falencias peatonales de cada paseo y sus itinerarios, para posteriormente desarrollar una metodología específica en el itinerario más afectado. Se presenta aquí un resumen de los resultados de las primeras aproximaciones observándose por paseo de sur a norte:

### Paseo Costero Sur. Gráfico 2

**Itinerario Base Naval:** este fue rediseñado completamente con motivo de la IV Cumbre de las Américas, al trayecto longitudinal existente se incorporaron pequeños espacios de descanso tipo plaza que enriquecen la monotonía del paseo (Gráfico 2. Foto 1), se rehizo el solado, y se colocaron aunque en exceso nuevas luminarias. El paseo por la base es un lugar recuperado para actividades recreativas y deportivas.

**Itinerario Playa Grande:** el abordaje peatonal del complejo, con un excelente criterio forma parte del sistema de circulación urbano. El mismo fue realizado en 1936 cuando las cuestiones de accesibilidad no estaban aún en boga, es por eso que este proyecto modelo de integración ciudad-costa presenta algunos déficit en cuanto a su accesibilidad en

los términos que ahora conocemos, estos problemas han sido advertidos, sin embargo existen serias dificultades para resolverlos, fundamentalmente en el acceso a los balnearios (Gráfico 2. Foto 2)

**Itinerario Parque San Martín y Playa Chica:** este fue remodelado completamente para la IV Cumbre de las Américas, incorporándose en los paseos peatonales existentes mobiliario urbano (paradas de colectivo, iluminación, bancos) y realizándose nuevamente las veredas. Particularmente en el Parque se crearon paseos nuevos, lugares de descanso y se incorporaron rampas en los accesos, este itinerario mejoró sustantivamente su situación peatonal (Gráfico 2. Foto 3).

### Paseo Costero Central. Gráfico 3

**Itinerario Centro:** definido por la Plaza Colón (Avenida Colón, Buenos Aires, Arenales y Blvd. Marítimo) y Manzanas 115, 116 y 117; (calle Buenos Aires, calle San Martín, calle Moreno, Blvd. Marítimo) se presenta como un itinerario complejo, por la multiplicidad de actividades que genera su ubicación central dentro del sistema de la ciudad, con una importante superposición de flujos peatonales y vehiculares. Este área ha sido sujeta a diferentes intervenciones en diferentes momentos y por distintas gestiones, que no hacen más que evidenciar los desajustes propios de la ausencia de una planificación. Recientemente las obras de la IV Cumbre continuaron intervenciones anteriores mejorando la con-

### Gráfico 2. Paseo Costero Sur



### Gráfico 3. Paseo Costero Centro





tinuidad peatonal en el sistema de plazas secas que hacen de fuelle entre la ciudad y el complejo Casino (Gráfico 3. Foto 1). Particularmente se realizó un interesante trabajo con la Plaza Colón renovándose la totalidad de los senderos perimetrales e internos por solados antideslizantes.

**Itinerario Torreón del Monje:** es uno de los paseos tradicionales de la ciudad, la disposición geográfica del mismo es privilegiada y en su recorrido se disfruta de las mejores vistas costeras. Está configurado en diferentes niveles; de norte a sur del itinerario, el edificio actúa como quiebre en las actividades peatonales, antes de acercarnos al torreón en el paseo bajo; se accede a las playas, la situación peatonal de este paseo es regular, no se han realizado obras para renovar o mejorar el área, que posee un importante flujo vehicular y peatonal en la época estival, únicamente se han incorporado equipamiento de servicios como cabinas telefónicas o cestos, sin planificar su disposición. Una vez transpuesto el torreón, y caminando hacia el sur, nos encontramos con una división arbitraria en la circulación vehicular que obedece a una exposición pública de artesanías que invita a su recorrido peatonal. El equipamiento que contiene dicha exposición no se caracteriza por su diseño, pero sí por su homogeneidad, esta situación podría mejorarse, planificando el recorrido peatonal, dotándolo de equipamiento específico. El Itinerario posee serias dificultades en los cruces, uno de los más graves es el que se encuentra en Moreno y la Costa (Gráfico 3. Foto 2).

**Itinerario Varese-Cabo Corrientes:** este posee, por las características propias de barranca, paseos en diferentes niveles. El paseo paralelo a las playas denominado Galíndez fue construido entre el 1926 y 1938 prácticamente no se han realizado intervenciones sobre él. La estrechez de la vereda, que es aproximadamente de dos metros, se angosta aún más cuando estacionan vehículos (esta práctica es habitual en el área),

impidiendo el paso normal de las personas. Actualmente se están construyendo desde sectores privados, balnearios, estacionamientos y áreas comerciales, los proyectos proponen inicialmente liberar el cero para uso peatonal, lo que mejoraría sustancialmente la situación urbana actual (Gráfico 3. Foto 3 parte del proyecto general). Además se contempla la accesibilidad a playas y complejos mediante rampas.

#### Paseo Costero Norte. Gráfico 4

**Itinerario Alfonsina:** definido por la barranca, el Paseo Alfonsina Storni (Boulevard Marítimo entre calle San Luis y 3 de Febrero) se vivencia a partir de sus circulaciones; la parte alta responde al Blvd. Marítimo fue renovado casi en su totalidad para la IV Cumbre de las Américas, se generaron miradores hacia las playas céntricas. Se rediseñaron las veredas, incorporando luminarias y mobiliario urbano específico como bancos y cestos, diseñándose espacios particulares para la contemplación, mejorando notablemente la degradada situación anterior (Gráfico 4. Foto 8). El recorrido peatonal del paseo bajo constituye una situación urbana inmejorable, los límites visuales están determinados por la barranca de un lado y por el mar del otro, sin embargo el paseo está seriamente deteriorado y abandonado. La obra donde confluyen ambos paseos comprende un sector del Paseo Dávila, esta plaza urbana fue particularmente diseñada para la IV Cumbre, su valor radica en la recuperación de un espacio concesionado en público, además de contribuir a la continuidad del paseo costero entre el sector de la Perla y el centro. Actualmente el paseo es uno de los más concurridos por habitantes y turistas dadas sus condiciones de diseño y accesibilidad (Gráfico 4. Foto 7).

**El Itinerario Perla:** este itinerario está definido por el proyecto que construyera el arquitecto Clorindo Testa, Juan Genoud, Osvaldo Alvarez

Gráfico 4. Paseo Costero Norte



Rojas inaugurado en 1990. El proyecto sin duda intenciona fuertemente la manera de caminar y experimentar el borde costero de *La Perla*, desde una perspectiva peatonal, las condiciones arquitectónicas del complejo se basan en la multiplicación de lo que llamamos el 0 urbano, este se diversifica en diferentes opciones según sea la situación de corte por la que se esté atravesando. En este sentido la vinculación con el complejo puede ser directa o a través de diferentes recursos como puentes, rampas o escaleras; la accesibilidad varía según cada situación de borde (Gráfico 4. Foto 9). La diversidad de cotas y quiebres que propone el complejo no impiden una continuidad perceptual del recorrido peatonal, todo lo contrario, se percibe una situación absolutamente dinámica que no necesariamente propicia la accesibilidad en los términos requeridos, pero no impiden la permanencia y el disfrute de la situación.

Frente al complejo está la Plaza España, que forma parte de este itinerario urbano, la misma es utilizada como cruce hacia la playa en la época estival con una importante fluidez peatonal. Esta plaza se remodeló totalmente para la IV Cumbre de las Américas mejorando ampliamente sus condiciones.

**Itinerario Perla Norte:** está definido por la Avenida Peralta Ramos entre la Avenida Constitución y la Avenida Independencia, una de las características de este itinerario es justamente su paralelismo con una de las avenidas de más flujo vehicular en época estival, con cuatro carriles de circulación rápida. Dicho itinerario es utilizado como paseo, como circuito deportivo y básicamente es el espacio que permite el acceso a las playas, pero que no está pensado como tal; en ningún momento se genera una situación que permita una correcta accesibilidad a las mismas (Gráfico 4. Foto 10). Los accesos peatonales y vehiculares en la mayoría de los casos parecen improvisados y con serios problemas ya que su conexión peatonal con la ciudad se da mediante cruces que no cumplen con las condiciones de accesibilidad requeridas.

En síntesis, los sectores y sus itinerarios muestran una importante diversidad y heterogeneidad

de condiciones de peatonalidad, definitivamente las obras para la IV Cumbre de las Américas como las recientes iniciativas privadas han potenciado, creado, y renovado la mayoría de los itinerarios más importantes aquí expuestos. Sin embargo el contraste de lo nuevo con lo existente evidencia falencias en los recorridos de otros itinerarios, afectando el desarrollo normal de este sistema continuo de enhebrado peatonal.

De todos los paseos e itinerarios revisados es el Paseo Costero Norte el más afectado en cuanto a disfunciones en su peatonalidad y accesibilidad a cruces, veredas y playas.

Si bien es necesario un estudio individual de todos los sectores expuestos, se escogerá este último para poder realizar un diagnóstico más particularizado, el objetivo de esta selección pretende ser demostrativo, ya que los métodos y resultados implementados para dicho diagnóstico pueden ser imitados posteriormente en otros sectores.

## Diagnóstico específico de accesibilidad peatonal. Metodología

A partir del análisis general, el diagnóstico específico de accesibilidad se desarrolló sobre el Paseo Costero Norte y sus tres itinerarios: Perla Norte, Perla Alfonsina, Alfonsina Punta Iglesias. Conforme a diferentes etapas:

- la primera establece, a partir de un instrumento de relevamiento, la identificación puntual de las barreras y trampas urbanas en las veredas de los itinerarios expuestos.
- La segunda etapa profundiza aspectos específicos de cada itinerario como los cruces de calles.

Criterios de evaluación de itinerarios urbanos peatonales<sup>13</sup>: cada itinerario peatonal fue evaluado mediante un instrumento diseñado a partir de una grilla utilizada en el diagnóstico de accesibilidad realizado en España (AA.W., 2002).

Del trabajo citado se consideraron los parámetros generales y se incorporaron indicadores específicos para la evaluación local.

Las grillas son aplicadas por observación directa en el lugar seleccionado, en este caso el Pa-

<sup>13</sup> Genéricamente se entiende según la Ley Nacional N.º 24.314 que un Itinerario peatonal accesible «comprende una anchura mínima en todo su recorrido que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los pisos serán antideslizantes sin resaltos ni aberturas que provoquen el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Los desniveles de todo tipo tendrán un diseño y grado de inclinación que permita la transitabilidad, utilización y seguridad de las personas con movilidad reducida».

seo Costero Norte, relevado a partir de sus itinerarios y comenzando por el Itinerario Perla Norte.

Cada una de estas grillas tiene diferentes unidades de análisis, para este trabajo puntual se han desarrollado dos elementos principales: veredas y cruces. Estas unidades a su vez se desagregan en diferentes unidades de observación, permitiendo este desglose una profundización en el análisis de cada elemento.

El instrumento se aplicó sobre tramos sucesivos de 20 m (1 tramo), de modo que cada 100 m hay un relevamiento de cinco grillas, lo que permite una información detallada y precisa de la accesibilidad.

En total se evaluaron 201 tramos que responden aproximadamente a 4020 m lineales de costa.

Se estableció una valoración global sobre cada tramo y cruce según tres categorías, en función de la normativa vigente O.M. 15992:

- Tramo accesible o adaptado: aquel que cumple cabalmente con todos los criterios funcionales y parámetros dimensionales de accesibilidad aplicables para alcanzar la utilización por todas las personas en forma segura y de la manera más autónoma y confortable posible (Alvares y Camisao, 2005).
- Tramo de accesibilidad básica o practicable: aquel que cumple con los criterios funcionales y parámetros dimensionales de accesibilidad mínimos aplicables para alcanzar la utilización por todas las personas en forma segura y de la manera más autónoma posible (Alvares y Camisao, 2005).
- Tramo inaccesible: aquel que no cumple con las condiciones antes descriptas.

### *Diagnóstico de accesibilidad en vereda. Paseo Costero Norte*

En el diagnóstico de accesibilidad en vereda se priorizaron tres unidades de observación:

- 1 - ancho de vereda.
- 2- Estado de vereda.
- 3- Obstáculos permanentes en el paso.

La valoración sobre la accesibilidad de estas unidades se realizó en función del cumplimiento de la normativa específica sobre barreras arquitectónicas, la Ordenanza Municipal 13007.

#### *1. Ancho de vereda.*

El ancho de vereda fue relevado por tramos de 20 m cada uno, las indicaciones específicas

consideradas para dicho relevamiento son las siguientes:

- Tramo accesible: si es mayor o igual a 1.80 m.
- Tramo practicable: si su ancho esta comprendido entre el 1.50 y los 1.75 m.
- Tramo inaccesible: si es menor de 1.50 m.

Los resultados muestran 17 tramos practicable, es decir que en aproximadamente 340 m lineales de costa el ancho de la vereda es > a 1.75 m comprometiéndose la circulación peatonal por un extenso recorrido (aunque dichos tramos se encuentren saltados entre sí). Esta situación es compleja de resolver ya que el ancho de la vereda forma parte de la configuración estructural de la ciudad.

#### *2. Estado de la vereda.*

El relevamiento del estado de la vereda también se realizó por tramos de 20 m, considerándose las siguientes indicaciones:

- tramo accesible: aquel cuyo mantenimiento permita la normal circulación de peatones en todo su ancho.
- Tramo practicable: aquel que aún presentando algún deterioro permite el paso de peatones con movilidad y capacidades reducidas.
- Tramo inaccesible: aquel tramo que por su estado, roto, resbaloso, desnivelado, no posibilita la circulación peatonal segura.

Los resultados muestran que el Itinerario Perla Norte tiene tres tramos inaccesibles, es decir 60 metros lineales afectados, si bien constituye solo el 3% de dicho itinerario, la misma cantidad de metros inaccesibles se encontraron en el Itinerario Alfonsina, constituyendo en este caso el 7.5% de la totalidad. Esta situación es crítica ya que es un área altamente circulada en invierno y en verano, conformando el circuito costero que lleva al centro de la ciudad.

#### *3. Obstáculos en el paso.*

Observando los resultados no parecen relevantes la cantidad de obstáculos encontrados, cabe aclarar que no se consideraron los obstáculos móviles u ocasionales que responderían por ejemplo a motos estacionadas en la vereda, puestos ambulantes, etcétera: ya que para el relevamiento de estos habría que tener en cuenta dos estaciones, la estival y la invernal.

#### 4. Diagnóstico de accesibilidad en cruces. Gráfico 5

Para una evaluación específica se determinó particularmente en cada itinerario la accesibilidad y la practicabilidad de los cruces. Se relevó gráfica y estadísticamente el estado de los mismos, estableciendo según O.M los parámetros de accesibilidad exigibles.

Los resultados muestran que en el Itinerario Perla Norte ninguno presenta condiciones de accesibilidad en los términos conocidos, las rampas existentes en la vereda costera miden 1.20 m, esta medida no parece suficiente para la cantidad de gente que circula el itinerario, sobre todo en época estival. Cuando se intenta cruzar desde la ciudad hacia la costa, no es posible atravesar completamente la avenida (que tiene cuatro carriles) sin subirse a los montículos de pasto que dividen los carriles, notando que no está pensado el cruce a nivel peatonal, esta situación evidencia que, una persona con silla de ruedas solo puede esperar en el medio de la calle y rezar para que nadie lo arrolle.

En el Itinerario Perla: solo 3 de los 9 cruces existentes presentan rampas en ambos lados de la calle, de estos 1 es accesible. Las rampas identificadas en la Plaza España recientemente diseñadas presentan medidas generosas, son accesibles y se notan bien construidas, mejorando la situación de accesibilidad del área.

Y finalmente en el Itinerario Punta Iglesia-Alfonsina: de los ocho cruces que existen en el itinerario solo uno es completamente accesible (cruce 20 ver foto) todos aquellos que están en el paseo renovado para la cumbre (14-16-17-18-19) poseen rampas generosas y accesibles aunque no son correspondidas en el cruce hacia la otra vereda.

Finalmente diremos que los cruces están pensados genéricamente para hacer fluido el caminar y minimizar los esfuerzos en el cambio de nivel de calle a vereda o viceversa; particularmente su función permite la circulación a todas aquellas personas con serios problemas de movilidad articular y específicamente están contruidos para personas que utilizan sillas de ruedas; para estas últimas la necesidad de que el cruce sea en ambas veredas, este bien construido y mantenido es vital para poder manejarse con autonomía. El paseo relevado y sus respectivos itinerarios solo muestra dos cruces en estas condiciones, es decir solamente el 10%. Específicamente los cruces deben cumplir con las normativas vigentes y tener un buen mantenimien-

to, si esto no puede cumplirse es preferible prescindir del mismo, ya que la mala construcción (medidas insuficientes, quebraduras, etcétera) hacen que no pueda utilizarse y pasan a convertirse en peligrosas trampas urbanas.

## Reflexiones finales

*La ciudad abre y cierra puertas. Con sus calles, espacios públicos, edificios, transportes, puede tanto potenciar como limitar la independencia y movilidad de las personas.*

SILVIA CORIAT, 2000

Como antecedente, el I Plan accesibilidad elaborado en España (AA.W., 2004) se ejecuta como se ha mencionado sobre la base de un diagnóstico; este realiza una interesante división en cuatro grandes grupos de problemas (AA.W., 2002)\_que tomaremos para las conclusiones de este trabajo:

- *Problemas estructurales: derivados de la falta de consideración de la accesibilidad en la configuración de la ciudad y en los planes urbanísticos: cambios de nivel, pendientes excesivas, aceras estrechas.*
- Problemas de diseño urbano: derivados de la falta de integración de la accesibilidad en los proyectos y ejecución de la urbanización de la ciudad: estrechamiento en aceras (mobiliario urbano, arbolado), pavimentación inadecuada, falta de rebaje en los cruces, elementos que limitan la altura libre de paso, etcétera.
- Problemas de mantenimiento: derivados de la falta de consideración de la accesibilidad en tareas de mantenimiento y gestión del espacio urbano: mal estado del pavimento, inadecuada poda de árboles, etcétera.
- Problemas de incumplimiento cívico y normativo: derivados de la falta de consideración de la accesibilidad en el uso de la ciudad y en las labores de policía y control por parte de la administración: vehículos mal aparcados, obras, terrazas, toldos, etcétera.

La categorización de los problemas de accesibilidad permite acercarnos al origen y probablemente a las posibilidades de solución de cada situación particular.

Los resultados expuestos muestran problemas estructurales: aquellos relacionados con el

ancho de vereda cambios de nivel en cruces, problemas de diseño urbano, donde se combinan malas decisiones, como ancho estrecho de vereda y la ubicación de mobiliario urbano o infraestructura, o el diseño y ejecución de los cruces. También se notan problemas de mantenimiento: aquellos relacionados en este diagnóstico con el estado de la vereda y de los cruces. Los problemas cívicos normativos a los cuales hace referencia el trabajo citado, sobrevuelan los anteriores siendo una constante, mientras caminamos, encontrar un auto particular estacionado en el lugar de una rampa, como para dar uno de los tantos ejemplos conocidos.

Se entiende entonces que los problemas estructurales son complejos de solucionar, aunque no imposible, pero los de diseño urbano y mantenimiento están relacionados con la gestión municipal y con la organización de las diferentes áreas de infraestructura; probablemente las falencias ya encontradas no puedan ahora resolverse, pero la evidencia aquí expuesta podría tenerse en cuenta en futuras intervenciones.

Los problemas cívicos normativos no dependen solamente de la policía municipal, sino de una cuestión cultural más profunda, a la cual deberemos someternos en debate para mejorar la actitud cívica ciudadana que en nuestra ciudad deja mucho que desear.

Finalmente el desarrollo de la presente investigación nos permite reconocer una serie de cuestiones relacionadas con la importancia que la accesibilidad peatonal posee como condición físico-ambiental determinante para la funcionalidad del espacio público. Se han revisado antecedentes internacionales y locales, y analizado parte del espacio público costero de Mar del Plata, diagnosticado en función de la detección de barreras y trampas arquitectónicas desde diferentes abordajes, pero principalmente a partir de un instrumento específico, que permitió reconocer las principales carencias físicas y espaciales en materia de accesibilidad peatonal.

También es importante considerar otros aspectos que no han sido abordados en este trabajo como: que la educación es la principal herramienta en la producción de un cambio y modificación futura cuando hablamos de una ciudad para todos.

Por último diremos que este trabajo pretende aportar, el diagnóstico realizado en aquellos programas de accesibilidad vigentes y colaborar en la construcción de otros, ya que si bien es la gestión pública la principal responsable de organizar y construir el diseño urbano, son los trabajos de investigación en donde se desarrolla y profundizan los lineamientos teóricos y prácticos para dicha tarea.

**Gráfico 5. Relevamiento de cruces.**



Especificaciones en el relevamiento gráfico de cruces

○	Identifica la existencia de una sola rampa en el cruce, esta identificación presupone la inaccesibilidad del mismo más allá del estado de la rampa identificada.
↑ ↓	Identifica la existencia de dos rampas en el cruce, existiendo la posibilidad de que el cruce sea accesible, practicable o inaccesible, según las condiciones y características de ambas rampas.

Fuente: elaboración propia.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.W. (2002). *Barcelona. La segona Renovado*. Barcelona: Ajuntament.
- AA.W. (2005). *Pautas para un proyecto arquitectónico de inclusión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- AA.W. (2002). *Libro Verde. La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- AA.W. (2004). *I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- AA.W. (1996). *Concepto Europeo de Accesibilidad*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- AA.W. (2007). *Plan Nacional de Accesibilidad Urbana, Edilicia, Comunicacional y del Transporte*. CONADIS. En <[www.cndisc.gov.ar/doc\\_publicar/fram\\_sup.html](http://www.cndisc.gov.ar/doc_publicar/fram_sup.html)>.
- AA.W. (2004). *Documento Estrategias y Proyectos del Plan Estratégico de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón*. Mar del Plata.
- AIVP Rosario una política de reconquista evolutiva. En <[www.aivp.org](http://www.aivp.org)>.
- Alvares, E., Camisao, V. (2005). *Guía Operativa de Accesibilidad para Proyectos de Desarrollo Urbano con criterios de diseño universal*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Borja, J., Muxi, Z. (2003). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electra.
- Bruno, P, Sisti, J. D. (2001). «Frente Marítimo. Ideas y materializaciones en torno a su emergencia y transformación 1874-1950». En Cacopardo, F. (ed.). *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio*. Madrid-Buenos Aires: Editorial Alianza.
- Coriat, S. (2003). *Lo urbano y lo humano. Hábitat y discapacidad*. España: Kliczkowski.
- Pesci, R. (2000). «Río de Janeiro, Ciudad Entera». En *Revista Ambiente*, 82. La Plata, Fundación CEPA.
- Pasantino, D. (2005). *Entornos peatonales en Barcelona. La configuración de un soporte continuo para la ciudad* (Tesis de doctorado inédita). Universidad Politécnica de Catalunya, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Barcelona.
- Segre, R. (2004). *Arquitectura Brasileira Contemporánea*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley.
- Ley Nacional N.º 24314.
- Ordenanzas Municipales N.º 15992 y N.º 13007.