

Movilidad Accesible en los Espacios Abiertos de uso Público

 Tatiana Sousa

Resumen

Para lograr la movilidad accesible en los espacios abiertos de uso público se requiere considerar aspectos que van más allá de los parámetros establecidos por la normativa actual. Esto es debido a que el término “*espacio abierto de uso público*” encierra una gran diversidad de espacios que van desde el parque infantil, pasando por la calle o la vereda peatonal, hasta un paseo tranquilo por la playa, espacios que requieren del diseño de parámetros específicos en un marco más integral y holístico.

En los últimos años en Panamá la normativa en accesibilidad universal ha tenido avances importantes. Sin embargo, esta aborda los elementos que componen el espacio abierto de forma individual y no de forma integral, lo que implica que los espacios abiertos funcionan como redes, conectados entre sí, y no como entes aislados dentro de la ciudad. Este artículo busca resaltar aspectos relevantes como la continuidad, la seguridad y la orientación en el espacio como elementos básicos en la búsqueda de diseñar espacios abiertos de uso público más inclusivos y accesibles para todos.

Palabras claves

Movilidad accesible, espacios abiertos de uso público, continuidad, seguridad y orientación en el espacio.

Abstract

Achieving accessible mobility in public open spaces requires considering aspects that go beyond the parameters established by current regulations. This is because the term “*public open space*” encompasses a wide variety of spaces, from a playground to a street or pedestrian walkway to a leisurely stroll along the beaches that require the design of specific parameters within a more comprehensive and holistic framework. Current regulations on universal accessibility show significant progress in Panama; however, they address the elements that comprise open spaces individually rather than holistically. Open spaces are understood to function as networks, connected to each other rather than as isolated entities within the city. This article seeks to highlight relevant aspects such as continuity, safety, and spatial orientation as basic elements in the quest to design more inclusive and accessible public open spaces for all.

Keywords:

Accessible mobility, public open spaces, continuity, safety, and spatial orientation.

¿Qué incluye los espacios abiertos de uso público?

Este término suele tener muchas interpretaciones y acepciones; puede referirse a espacios públicos, parques, áreas recreativas, áreas verdes, playas, entre otros. Lo cierto es que son todos estos espacios y más, desde la calle, la vereda, un estacionamiento o un parque nacional.

La diversidad de espacios que incluye el término “*Espacios Abiertos*” hace que sea algo complicado hablar del diseño de la movilidad accesible, ya que necesariamente se tendría que entrar a distinguir si se trata de espacios naturales, rurales, culturales o urbanos, si son de uso público o uso privado, si son espacios compartidos con circulación de diversos medios de transporte (peatonal, motorizado particular, motorizado colectivo, no motorizado, por ejemplo).

Para el presente artículo se tocará el tema desde la calle, sobre cómo debería estar diseñada la misma como protagonista fundamental de la ciudad, aquel espacio que utilizan las personas, familias con niños, ancianos y sus mascotas prácticamente a diario, para desplazarse al trabajo, a la universidad o a sus hogares, ya sea a pie, en bicicleta, en monopatín eléctrico, en auto o en transporte público. Es esta diversidad de movیلidades lo que vuelve la accesibilidad particularmente compleja, sobre todo para los usuarios más vulnerables, que en este caso serían los peatones, debido a la inherente fragilidad física de la condición humana y la débil demarcación que existe a la hora de separar los diferentes medios de locomoción.



Este artículo abordará aspectos relevantes relacionados con los criterios y principios que deben considerarse a la hora de evaluar/proponer la movilidad accesible en los espacios abiertos. Estos aspectos son: continuidad, seguridad y orientación.

Continuidad

Se trata de mantener una constancia en el recorrido, donde el trayecto desde el punto A hasta el punto B contemple una relación continua entre los elementos como vados peatonales, semáforos peatonales, pasos de cebra, pasos elevados, pavimento podo táctil y bolardos. Todos estos elementos contribuyen a definir una “*ruta accesible*”, como si fueran eslabones de una cadena, donde falle un eslabón, la misma se rompe y el recorrido completo deja de ser accesible.

Definición de “*Ruta Accesible*”

“Parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y la percepción de su recorrido” (Corporación Ciudad Accesible, 2025).



¹ Se denominan Vados Peditales a las modificaciones de las zonas de un itinerario peatonal, mediante planos inclinados que comunican niveles diferentes, que facilitan a los peatones el cruce de las calzadas destinadas a la circulación de vehículos (CONSTRUMÁTICA, 2008).

² El pavimento podo táctil es el pavimento, piso o suelo con relieve específico para ayudar a las personas con discapacidad visual o ceguera a orientarse, además de ser una advertencia táctil, que no requiere ver, de posibles barreras de interiores y exteriores, como pasos de peatones, escaleras, esquinas, ascensores, carriles-bici, andenes, entradas de edificios, obras u obstáculos puntuales (ONCE, 2025).

Como lo muestra la imagen 3, el reto de lograr accesibilidad es mayor cuando se trata de la ciudad ya construida, para ello hay alternativas que permiten aplicar lo que se conoce como “ajustes razonables”, de manera que se pueda lograr que esa “ruta accesible” sea viable física y económicamente.

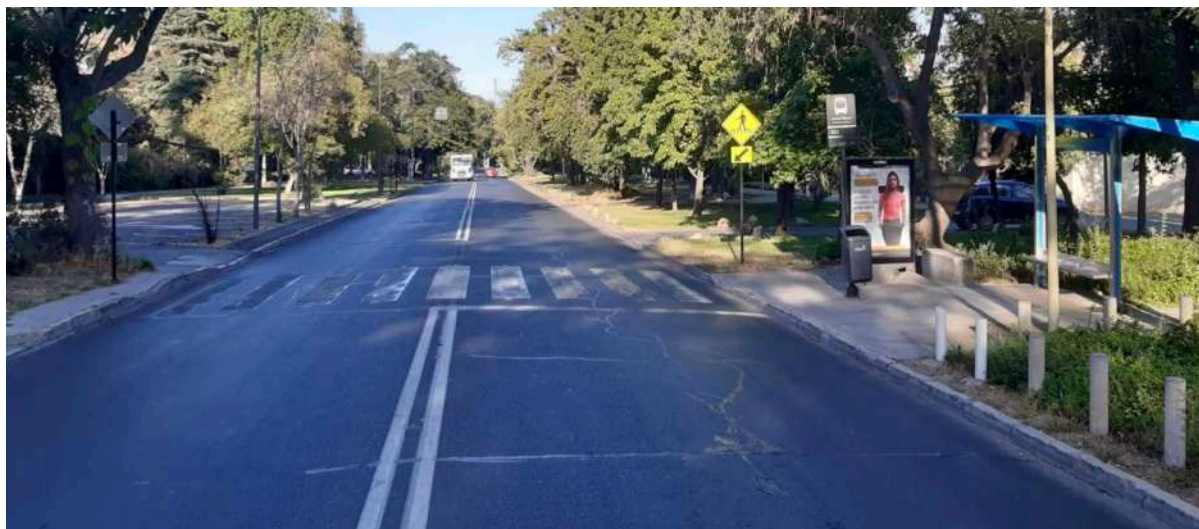


Figura 3. Corporación Ciudad Accesible, Chile 2021. <https://www.ciudadaccesible.cl/estrategias-de-accesibilidad-en-entornos-construidos/>

Seguridad

La accesibilidad consiste no sólo en ofrecer un recorrido cómodo e inclusivo, también debe contemplar que sea seguro, es decir que prevenga la generación de nuevas discapacidades. La prevención de accidentes es parte intrínseca de la movilidad accesible, en la medida en que se previenen accidentes, se reducen las posibilidades de futuras discapacidades.

Los elementos que deben estar presentes para generar un recorrido seguro y continuo se muestran en la imagen 4: pavimento podo táctil que indica cambio de nivel, vados con la inclinación no mayor del 8%, señalización vertical y horizontal que muestra un cruce peatonal seguro, ancho de acera superior a 1.50m.



Figura 4. Corporación Ciudad Accesible, Chile 2021. <https://www.ciudadaccesible.cl/estrategias-de-accesibilidad-en-entornos-construidos/>

La imagen 5 muestra que a pesar de haber pavimento podo táctil y paso peatonal, el espacio no es seguro, al ser la acera demasiado estrecha, genera riesgo de caídas o volcamientos, más aún cuando el mobiliario urbano está mal ubicado.



Figura 5. Corporación Ciudad Accesible, Chile 2021. <https://www.ciudadaccesible.cl/estrategias-de-accesibilidad-en-entornos-construidos/>

Pequeños desniveles pueden fácilmente dar al traste con los esfuerzos de generar una “ruta accesible”, ya que estos suelen generar tropiezos, caídas o volcamientos de coches de bebés, sillas de rueda, accidentes con bicicletas, entre otros.

Un error muy común es pensar que las rampas y vados deben estar pintados de azul para indicar que son espacios accesibles, primero esta práctica genera discriminación positiva al indicar que ese elemento está destinado a un tipo de persona en particular, lo cual no es cierto y segundo genera riesgo de deslizamiento y caídas, ya que la pintura no es antideslizante.

Orientación en el espacio

Los niños, las personas con discapacidades intelectuales y los adultos mayores suelen perderse con facilidad en el espacio abierto, incluyendo las calles, avenidas y veredas peatonales. Esto ocurre porque usualmente en el espacio abierto de uso público existe escasez de señalética e incluso nula presencia de ésta, tal como se ve en la imagen 6.



Figura 6. Semáforo con avisador acústico clásico - Cedida

Son muchos los detalles en materia de señalética y orientación que deben ser considerados, lo que requiere de otro artículo especializado solo en este tema.

A modo de ejemplo, está la necesidad de incorporar señalética para las personas con discapacidad sensorial (ciegos, sordos, olfativos) como pavimentos podotáctiles, señales sonoras, semáforos inteligentes, paradas con información sonora y lenguaje Braille. El semáforo de la imagen 6 considera a las personas con discapacidad sensorial, como sordos y ciegos, ya que ofrece avisos luminosos y auditivos.

La iluminación es otro aspecto altamente descuidado en lo que se refiere a la orientación en el espacio, siendo un aspecto cuya falta limita el uso de las personas con discapacidad a los espacios abiertos de uso público, sobre todo después de las 6 de la tarde, que es cuando muchas personas requieren ir a sus casas, al parque o a estudiar. Elementos como los colores de las fachadas o del pavimento, el olor de la vegetación, pueden hacer grandes diferencias a la hora de definir una “ruta accesible” y contribuyen de manera importante en la orientación de las personas, pues apelan al uso de todos los sentidos. No es extraño que asociemos recuerdos de la ciudad con olores o sonidos específicos, es una memoria urbana adquirida con los años; por ello hacer uso de determinadas plantas con olores característicos ayuda a las personas a ubicarse en una calle o lugar específico, o agregar elementos que generen sonidos con el viento. Los olores, los colores, las formas, las texturas del pavimento, los giros, los íconos urbanos son elementos que conforman un mapa mental de la ciudad que nos permiten orientarnos, esto se denomina wayfinding y su diseño es determinante para poder orientarse en el espacio abierto.

Referencias

Movilidad accesible en los espacios abiertos de uso público

CONSTRUMÁTICA. 2008. Vado peatonal. Recuperado de https://www.construmatica.com/construpedia/index.php?title=Vados_Peatonales&mobileaction=toggle_view_desktop

Corporación Ciudad Accesible, 2025. Estrategias de accesibilidad en entornos contruidos. Chile. Recuperado de <https://www.ciudadaccesible.cl/estrategias-de-accesibilidad-en-entornos-construidos/>

Gerencia de Movilidad Urbana de Lima. Señalización de ciclovías. Imagen recuperada de <https://www.facebook.com/gmumunlima/posts/se-realiz%C3%B3-la-se%C3%B1alizaci%C3%B3n-de-flechas-direccionales-cruces-ciclistas-y-pictogram/2635797653351191/>

Manual de Parques Accesibles. Unión de Discapacitados del Principado de Asturias. UMA. España. 2008.

ONCE. Es. Pavimento Podotactil. Servicios Sociales. Recuperado de <https://www.once.es/servicios-sociales/autonomia-personal/importancia-pavimento-podotactil>.

Samudio, Amarilis. Guía de Conectividad, Accesibilidad y Movilidad Peatonal Urbana. Maestría en Accesibilidad Universal con Énfasis al Entorno Físico, Comunicación e Información. Universidad de Panamá. 2021.

Vitoria trabaja para crear semáforos accesibles en más de mil puntos. Noticias de Álva, mayo 2024. Recuperado de <https://www.noticiasdealava.eus/gasteiz/2024/05/10/vitoria-trabaja-crear-semaforos-accesibles-8217496.html>