



Políticas de desarrollo urbano para la inclusión de personas ciegas y de movilidad reducida

Urban development policies for the inclusion of blind people and people with reduced mobility

Autor: Ramón José Cáceres Hernández (ORCID 0009-0008-1728-5790)

Sobre el autor: Universidad Europea de Valencia.

Información del manuscrito: Recibido/Received: 28-07-24
Aceptado/Accepted: 09-10-24

Contacto de correspondencia: s22303873@live.uem.es

Resumen

En el artículo se realiza un análisis de los requisitos actuales exigidos para proyectos de desarrollo urbano por la administración pública, revisando los documentos del Plan de Arbitrios 2024 y Plan Maestro de Desarrollo Urbano de Santa Rosa de Copán, Copán, Honduras. Se revisó la normativa para el desarrollo de proyectos de expansión urbana, específicamente las lotificaciones comerciales y se compara con los requisitos técnicos exigidos por la administración pública del Reino de España en el BOE-A-2021-13488 Orden TMA/851/2021.

El presente artículo destaca la importancia de diseñar e implementar políticas de desarrollo urbano inclusivas, enfocadas en personas ciegas y con movilidad reducida. Dichas políticas permiten garantizar la accesibilidad universal y promover entornos urbanos más equitativos. Se enfatiza la necesidad de una normativa que permita el desarrollo urbano accesible en la zona, un tema que no se aborda suficientemente en las políticas públicas de administraciones locales en Honduras.

Palabras clave: desarrollo urbano, inclusión social, personas con discapacidad, ceguera e impedimento físico.

Abstrac

The article analyzes the current requirements demanded by the public administration, reviewing the documents of the 2024 Arbitration Plan and the Master Plan for Urban Development of Santa Rosa de Copán, Copán, Honduras. The regulations for the development of urban expansion projects, specifically commercial subdivisions, were reviewed and compared with the technical requirements demanded by the public administration of the Kingdom of Spain in the BOE-A-2021-13488 Order TMA/851/2021. This article highlights the importance of designing and implementing inclusive urban development policies, focused on blind people and people with reduced mobility. These policies ensure universal accessibility and promote more equitable urban environments. Emphasis is placed on the need for regulations that allow an accessible urban development in the area, an issue that is not sufficiently addressed in the public policies of local administrations in Honduras.

Keywords: urban development, inclusion, blind people, people with reduced mobility on the country's public health.

Introducción

En la actualidad, muchos países, como el caso analizado en este artículo, desarrollan el denominado “urbanismo accesible”, cuyo objetivo principal es garantizar la accesibilidad universal, esto permite una sociedad más justa, ya que las ciudades con estas políticas promueven una mayor integración social y económica, tomando en consideración que este tipo de políticas generan un mayor respeto, así como promover los derechos humanos, siendo un efecto positivo en la reducción de discriminación en la sociedad (Grupo Banco Mundial s.f.).

Este artículo ofrece un análisis comparativo entre las normativas vigentes sobre desarrollo urbano para personas ciegas y de movilidad reducida que se incluyen en los planes de urbanismo de Honduras, con especial referencia de la normativa de Santa Rosa de Copán, departamento de Copán. Posteriormente, se compara dicha normativa con la aplicada en la Unión Europea, específicamente las empleadas en el Reino de España, desarrollada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ministerio del Transporte Movilidad y Agenda Urbana 2021).

Asímismo, se presentan observaciones para mejorar la normativa vigente en Santa Rosa de Copán, proponiendo cambios y realizar ajustes, de ser necesario; con el objetivo de que la administración local promueva un desarrollo urbano accesible.

Desarrollo

La municipalidad de Santa Rosa de Copán, Copán, Honduras, en su sitio web oficial, ofrece documentación sobre los planes de desarrollo urbano (Municipalidad de Santa Rosa de Copán s.f.), expansión urbana y normativas requeridas para la aprobación de proyectos de lotificación, incluyéndose las medidas propuestas por la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (Naciones Unidas 2016), acuerdos a los que Honduras está adscrita; sin embargo, la normativa vigente de la municipalidad, referente al desarrollo urbano, se enfoca en el delimitar y explicar las zonas de expansión urbana, así como realizar una clasificación de áreas según su ubicación; actualmente solo considera zonas céntricas y zonas de amortiguamiento que abarcan desde el casco histórico, hasta lo que se denomina séptima categoría, no obstante, no se menciona una normativa técnica requerida.

También se mencionan en el sitio web, proporciona los requisitos para proyectos de lotificación, centrados en los documentos que deben presentarse, sin embargo, no se mencionan requisitos técnicos sobre espacios y áreas comunes.

Los requisitos técnicos están explicados en la normativa vigente que se encuentra en el Plan de Arbitrios 2024, en su artículo no. 71 (Municipalidad de Santa Rosa de Copán 2024, 70), se especifican las dimensiones mínimas de las calles y aceras: “Las calles principales con un ancho mínimo de 15.00 metros, de los cuales 10.00 metros serán superficie de rodadura vehicular y los restantes 5.00 metros se dividirán en aceras y áreas verdes, las calles secundarias con un ancho mínimo de 10.00 metros, de los cuales 7.00 metros serán superficie de rodadura vehicular y los restantes 3.00 metros se dividirán en aceras y áreas verdes”.

En los documentos públicos analizados no se hace mención sobre requisitos de accesibilidad a personas ciegas y de movilidad reducida.

España con una normativa avanzada, en términos de accesibilidad e inclusión urbana se presenta como un referente internacional que puede servir de modelo para el desarrollo de políticas locales en Santa Rosa de Copán, no obstante, puede ser aplicada a todo el país porque esta comparativa facilita la evaluación de áreas de mejora y contribuye a un desarrollo urbano más integrado y accesible.

La normativa española establece parámetros y requisitos mínimos para el desarrollo urbano, incluyendo itinerarios peatonales, anchos mínimos y pendientes máximo para pavimentos y rampas. Lineamientos esenciales para garantizar la accesibilidad en proyectos urbanos y cumpliendo con criterios que permitan la participación de todos los ciudadanos.

Elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según el Boletín Oficial del Estado, “BOE-A-2021-13488 Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados” (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 1). Este documento presenta especificaciones técnicas, en formato de artículos, para el desarrollo de proyectos de accesibilidad urbana.

Se menciona los artículos más relevantes que pueden tener un impacto muy significativo en caso de ser aplicados para el desarrollo urbano de la ciudad de Santa Rosa de Copán, así como para toda Honduras.

Figura 1. Resumen de artículos importantes.

RESUMEN DE ARTÍCULOS MÁS RELEVANTES
CAPÍTULO III- Itinerarios peatonales
Artículo 5. Itinerarios peatonales accesibles
CAPÍTULO V- Elementos de urbanización
Artículo 11. Pavimentos.
Artículo 14. Rampas.
Artículo 15. Escaleras.
CAPÍTULO VI - Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares
Artículo 19. Condiciones generales de los cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares.
Artículo 20. Vados peatonales.
Artículo 21. Pasos de peatones.
Artículo 23. Semáforos.

CAPÍTULO X - Comunicación y señalización
Artículo 44. Señalización táctil
Artículo 45. Tipos de pavimento táctil indicador.
Artículo 46. Aplicaciones reguladas del pavimento táctil indicador

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021.

Para el análisis de los artículos anteriormente mencionados, se realizaron observaciones sobre los requisitos más importantes que estos exigen y como en la mayoría de los casos no se consideran en los requisitos técnicos de Santa Rosa de Copán.

El artículo 5, (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 5), establece que los itinerarios peatonales, entendidos como las aceras destinadas al tránsito de personas, deben contar con un ancho mínimo de 1.80 metros. Si bien, el Plan de Arbitrios 2024 (Municipalidad de Santa Rosa de Copán 2024, 70), menciona un ancho mínimo, en calles secundarias de 1.50 metros; se pide área verde en la acera, por lo que quedarían en promedio 1.20 metros son aprovechables, siendo limitante para personas en sillas de ruedas o personas con rutas contrarias.

Asímismo, se debe considerar los pavimentos usados en los itinerarios, en el artículo 11 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 8), se menciona que no deben tener resaltes mayores a 4mm para evitar obstáculos a los peatones, siendo duro, estable y resistente; no obstante, también pueden ser pavimentos blandos siempre que estos no ocasionen hundimientos o estancamientos de agua.

Siguiendo con el análisis, para poder acceder a las aceras se debe considerar a las personas con movilidad reducida, en el artículo 14 se aborda el diseño de rampas y la normativa del (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 9), establece una longitud máxima de 9 metros y una pendiente longitudinal que no supere el 10 % o el 8 % en rampas más cortas de hasta 3 metros. Además, estas rampas deben tener un ancho mínimo de 1.80 metros y deben estar equipadas con pasamanos. Para asegurar que las rampas sean fácilmente identificables, se requiere la instalación de pavimento táctil indicador, en su inicio y final, tal como se detalla en los artículos 45 y 46.

Considerando que, por limitaciones del terreno, puede ser necesario el uso de escaleras, estas al tratarse de elementos que generalmente suelen estar estandarizados, en el artículo 15 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 10) se establece que las huellas deben tener un mínimo de 28 cm y las contrahuellas deben variar entre 13 cm y 17.5 cm. Además, al principio y al final de las escaleras debe haber un área libre de al menos 1.20 metros, con pavimento táctil indicador para alertar a las personas ciegas de la presencia de un cambio de nivel.

También en los viales se debe fomentar el paso seguro de los peatones, el diseño de los cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares. En el artículo 19 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 11-12) se plantea que existe una diferencia de altura entre la acera y la calzada, esta debe superarse mediante una rampa que cumpla con las especificaciones del artículo 14 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 9). Esto para evitar que las personas ciegas se queden sin punto de apoyo y puedan caer, así mismo de personas con movilidad reducida, no se vean obligados a requerir ayuda para superar gradas que salven estas diferencias.

De igual forma, los vados de peatones regulados en el **artículo 20** (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 12), deben tener un ancho mínimo de 1.80 metros y cumplir con pendientes máximas del 10 %, en tramos cortos y del 8 %, en tramos más largos. Los vados también deben incluir pavimento táctil indicador, garantizando que las personas con ceguera puedan identificar fácilmente estas áreas y prevenir accidentes.

Fomentando el paso seguro de los peatones, el **Artículo 21** (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 12), se regula y destaca la importancia de su correcta señalización. En casos donde el paso peatonal no sea perpendicular a la calzada, se requiere la implementación de señalización táctil, asegurando que las personas ciegas puedan cruzar de forma segura. Asimismo, el **artículo 23** (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 13), añade que los semáforos para peatones —además de la señalización visual— deben contar con un sistema de sonido que indique los momentos seguros para cruzar. Estos semáforos deben tener un botón accesible situado entre 0.80 y 1.20 metros de altura y ser accionable con el puño o codo, o desde una silla de ruedas. Cabe recalcar que este tipo de semáforos aún son inexistentes en Santa Rosa de Copán y, de igual forma, en el resto del país.

La señalización táctil es uno de los elementos más importantes de las medidas de inclusión analizadas, están contenidas en los **artículos 44 y 45** (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2021, 22-23). Toda señal debe ser ubicada “en la zona ergonómica de interacción del brazo”, así mismo debe incluir braille y alto relieve, facilitando la lectura para personas ciegas. Además, el pavimento táctil debe ser empleado en áreas clave para advertir, orientar y dirigir a los peatones, dicho pavimento no se suele usar en Santa Rosa de Copán, así como en el resto de Honduras.

Conclusiones

La normativa de expansión urbana en Santa Rosa de Copán “no contempla los requisitos de accesibilidad para personas ciegas o de movilidad reducida en las nuevas lotificaciones”, como se analizó en su plan de Arbitrios 2024 (Municipalidad de Santa Rosa de Copán s.f.), esta carencia impacta gravemente en personas ciegas quienes se enfrentan a constantes dificultades de movilización y asistencia de los demás. Se requiere impulsar requisitos técnicos que consideren estas necesidades y fomente un desarrollo urbano accesible.

La normativa española ofrece directrices técnicas muy específicas, lo que facilita su comprensión, incluyendo elementos como señalización táctil, guías de desplazamiento y consideraciones para personas con movilidad reducida, permitiendo una mayor autonomía para la movilidad de este grupo de personas. La normativa española, se puede adaptar a los proyectos de urbanización en Santa Rosa de Copán, sin embargo, estas deben adaptarse a la realidad local, el análisis no debe centrarse únicamente en expansión urbana, sino también considerar la reconstrucción o reparación de infraestructura actual, evitando que personas con discapacidad estén expuestas al peligro de sufrir daños, así como brindar una mayor independencia en su movilidad, esto se puede notar en centros urbanos que no tienen suficiente espacio para cumplir las normativas planteadas, por tanto estas normativas deben adaptarse.

La falta de infraestructura adecuada, así como de señalización accesible en puntos de interés, limitan significativamente la autonomía de las personas ciegas, las cuales están expuestas a peligros en su movilidad diaria, así como el poco acceso adecuado para personas con movilidad reducida, implementar soluciones como alertas auditivas, rampas, pavimentos táctiles entre otros. Es importante que las administraciones locales tomen como prioridad la integración de estas normativas en sus proyectos de planificación y restauración.

Bibliografía

- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 2019. *Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Naciones Unidas. <https://alcaldiasrc.hn/wp-content/uploads/2021/07/AGENDA-2030-Y-LOS-OBJETIVOS-DE-DESARROLLO-SOSTENIBLE.pdf>
- Grupo Banco Mundial. “Ciudades inclusivas”. s.f. Último acceso: 28 de 09 de 2024. <https://www.bancomundial.org/es/topic/inclusive-cities>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 2021. *Boletín Oficial del Estado: Legislación consolidada*. Madrid: Agencia Estatal. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-13488>
- Municipalidad de Santa Rosa de Copán. 2024. *Plan de Arbitrios vigente para el período fiscal 2024*. Santa Rosa de Copán. <https://alcaldiasrc.hn/wp-content/uploads/2024/01/Plan-de-Arbitrio-FINAL-2024.pdf>