

Buenos Aires, agosto de 2017

VEREDAS ACCESIBLES Y SEGURAS: EL ESTADO ES EL RESPONSABLE

Peatones en peligro

El estado actual de las veredas de CABA pone en peligro la integridad física de los peatones, cualquiera sea su condición. Mujeres embarazadas, personas con cochecitos de bebé, niños, adultos mayores, personas con discapacidad motora o movilidad reducida y personas ciegas son los más perjudicados. En el caso de adultos mayores y personas con discapacidad, además del riesgo de tener un accidente en la vía pública, la falta de accesibilidad dificulta el llevar una vida plena (estudiar, trabajar, relacionarse socialmente).

Las lesiones ocurridas por caídas en la vía pública pueden ser consideradas un problema epidemiológico. Fracturas de muñecas, tobillos y caderas, muchas veces requieren operaciones y varios meses de tratamiento de rehabilitación. Además de la limitación física que esto significa, el miedo a que se repita una caída repercute en la calidad de vida de manera negativa. En muchos casos, una caída tiene como consecuencia una secuela discapacitante, la institucionalización y también puede llevar a la muerte.

Igual que a nivel mundial, la población argentina ha venido envejeciendo en las últimas décadas. Los datos del último censo en la Argentina muestran que es el tercer país más envejecido de la región. La proporción de adultos mayores de 65 años supera el 10,2% a nivel total del país; la Capital concentra más personas.

Los datos aportados por el Área Evaluación de Caídas en Adulto Mayor del Hospital Italiano dan cuenta de los riesgos que sufre este sector de la población: Se evaluaron 820 adultos mayores, de 80 años de edad promedio, entre Septiembre del 2009 y Febrero del 2017, de los cuales 515 presentaron caídas.

- 3 de cada 4 se cayeron en la acera, no exclusivamente (384 personas)
- más de la mitad se cayeron exclusivamente en la acera (271 personas)
- la mayoría porque tropezó (7 de cada 10)

En cuanto a las personas con discapacidad, en la Ciudad de Buenos Aires hay 21,3 % de hogares con al menos una persona con dificultad de largo plazo y hay 9.9 % de prevalencia de población con dificultad de largo plazo. De las personas con dificultad de largo plazo casi 7 de cada 10 tiene dificultad motora, más de la mitad encuentra problemas u obstáculos para acceder al transporte público (57,0%) y aproximadamente 4 de cada 10 personas los hallan en veredas y calles (35,7%). Las principales barreras, pero no las únicas, están en relación al transporte público y la circulación en el espacio urbano de CABA.

¿Qué dice el Código de Edificación?

Tanto en el Código vigente como en el borrador del nuevo, la responsabilidad de reparar las veredas se divide entre el Estado (en el caso de rotura por raíces de árboles), las empresas de servicios (en aperturas realizadas por ellas mismas) y los frentistas (en cualquier otra circunstancia, incluida el desgaste por el uso normal peatonal o vial).

Ya vimos que esta división de responsabilidades no ha garantizado que las veredas sean accesibles y seguras, y en ese sentido el borrador no incorpora innovaciones para revertir esta situación.

El Estado resulta ser el propietario de las aceras (según el art. 2340 inc. 7º Código Civil) y es responsable del espacio destinado a los peatones. Siendo vereda y calle partes de la vía pública, no vemos motivo para darles un tratamiento diferente. Consideramos que debe modificarse el Código de Edificación para liberar al frentista de su responsabilidad por el estado de su porción de vereda. Los frentistas no son los causantes ni deben ser responsables de reparar su deterioro.

Por otra parte entendemos que se producen varias situaciones de inequidad:

- Un frentista que vive en una cuadra donde hay mayor circulación de peatones (por la cercanía de un comercio, escuela, hospital, parada de transporte público, etc.), y por lo tanto con mayor deterioro de la vereda, tiene la misma responsabilidad de repararla que otro frentista que vive en una cuadra con menor tránsito peatonal.

- Un frentista que es único propietario de un lote, tiene que afrontar por sí mismo el costo del arreglo de la vereda, mientras que en un consorcio o en propiedades multifamiliares este costo se divide.

- Las actuales políticas públicas en cuanto a transporte y peatonalización, intensifican la circulación de personas y producen un aumento en el desgaste de las veredas, que actualmente tiene que costear el frentista.

- El gobierno está intimando a los frentistas a reparar las veredas, pero no está intimando a las empresas de servicios a que hagan los arreglos que les corresponde (40% de las roturas, según informa el mismo gobierno). Tampoco está respondiendo en tiempo y forma a los reclamos por rotura de raíces, absoluta responsabilidad propia.

NUESTRA PROPUESTA

Para garantizar una circulación efectiva y segura para todos los peatones, cualquiera sea su condición física consideramos necesario:

- Declarar la emergencia de infraestructura en veredas y rampas de CABA.
- El Estado debe asumir la responsabilidad total de la construcción, reparación y mantenimiento de las mismas.
- Las obras estarán a cargo de cuadrillas municipales.
- El relevamiento y control de las obras se hará en las comunas.

RESULTADOS DEL RELEVAMIENTO DE RAMPAS Y VEREDAS EN LAS COMUNAS 5, 6 Y 13

COMUNAS 5 Y 6

Fecha: abril, mayo y junio 2017

Recorrido Comuna 6: Avenida Rivadavia 6000-4500

Recorrido Comuna 5: Avenida Corrientes, Medrano, Castro Barros, Venezuela, Boedo, San Juan, Colombres y alrededores del Hospital Italiano.

Relevamiento: 96 cuadras, 851 frentes, 286 rampas y 733 árboles

Resultados:

- 8 de cada 10 frentes (parcelas) tienen algún tipo de problema en sus veredas.
- Los mayores problemas son de baldosas (en 6 de cada 10 frentes) y de tapas de servicios (en 5 de cada 10 frentes).
- 1 de cada 10 frentes tienen un desnivel en su línea de encuentro con el frente siguiente.
- 1 de cada 10 frentes presentan rotura por obra pública.
 (El Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la ciudad reconoce que la rotura de las veredas corresponde en un 40% al trabajo realizado por empresas de servicios públicos.)
- 1 de cada 10 árboles presentan rotura de vereda por raíces.
 (El Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la ciudad reconoce que la rotura de las veredas corresponde en un 12% al crecimiento de las raíces de los árboles.)
- 7 de cada 10 rampas tienen problemas.
- 3 de cada 10 rampas tienen un desnivel. Escalón de 5 cm hasta 7 cm.
- 3 de cada 10 rampas presentan rotura perimetral.
- 3 de cada 10 rampas tienen la señalización háptica defectuosa.

COMUNA 13

Fecha: mayo 2017 (posterior a las obras de Metrobús)

Recorrido Comuna 13: Av. Cabildo 2000-2900

Relevamiento: 18 cuadras, 157 frentes, 63 rampas y 42 árboles

Resultados:

- 8 de cada 10 frentes (parcelas) tienen algún tipo de problema en sus veredas.
- Los mayores problemas son de tapas de servicios (en 6 de cada 10 frentes) y de baldosas (en 3 de cada 10 frentes)
- 2 de cada 10 frentes tienen un desnivel en su línea de encuentro con el frente siguiente.
- 1 de cada 10 frentes presentan rotura por obra pública.
 (El Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la ciudad reconoce que la rotura de las veredas corresponde en un 40% al trabajo realizado por empresas de servicios públicos.)
- 8 de cada 10 rampas tienen problemas.
- 6 de cada 10 rampas tienen un desnivel. Escalón de 5 cm hasta 7 cm.
- 1 de cada 10 rampas presentan rotura perimetral.
- 2 de cada 10 rampas tienen la señalización háptica defectuosa.

Comentario:

Las obras realizadas por el GCBA en la Av. Cabildo no mejoraron la accesibilidad y seguridad de veredas y rampas. Las rampas nuevas tienen escalones de hasta 7cm en el encuentro con la calle desvirtuando su uso y estando en contravención con el Código de Edificación que admite hasta 1 cm de desnivel.

CUADRO ESTADÍSTICO DE RESULTADOS DE RELEVAMIENTO DE VEREDAS Y RAMPAS EN COMUNAS 5 6 Y 13 DE CABA

Fecha: abril, mayo y junio 2017

	Com. 5 + 6 + 13	Com. 5 + 6	Com. 13
Base: (nro. de frentes)	(1008)	(851)	(157)
	%	%	%
Frentes con problemas	82,6	84,0	76,4
Baldosas	54,3	58,2	33,1

Tapas	50,7	49,4	58,0
Alisado de cemento	12,0	13,0	6,4
Elem. sobresaliente/ hundido	8,2	8,7	5,7
Pendiente pronunciada	0,4	0,5	0,0
Desniveles e/frentes	9,6	11,0	1,9
Servicios públicos	9,8	10,7	5,1
Obra privada	2,7	3,1	0,6
Base: (número de árboles)	(775)	(733)	(42)
Árboles: rotura por raíces	14,1%	14,7%	2,4%
Base: (nro. de rampas)	(349)	(286)	(63)
	%	%	%
Rampas con problemas	71,6	69,2	82,5
Desnivel	35,0	30,4	55,6
Rotura perimetral	25,8	28,3	14,3
Señalización defectuosa	23,5	25,2	15,9
Rotura de rampa	14,0	13,6	15,9
Tapa	12,3	11,9	14,3
Canaleta pegada	3,4	3,5	3,2

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA EN EL RELEVAMIENTO DE VEREDAS Y RAMPAS

Objetivos:

- Registrar los elementos estructurales de la vereda y senda peatonal, que ponen en riesgo de tropiezos y caídas al peatón en su desplazamiento por la ciudad. Se entiende por peatón a quien circula ya sea caminando o rodando (en silla de ruedas, scooter u otro elemento similar, cochecito de bebé u otro elemento similar).
- Registrar los elementos que obstaculizan o impiden que el peatón circule a través de un recorrido accesible.

Elementos evaluados:

- La superficie de la vereda: estado de baldosas (incluyendo su ausencia) y de alisado de cemento.
- La altura de las tapas de servicios públicos y su estado, incluyendo su ausencia.
- La transición entre un frente y otro.
- Las raíces de los árboles, en la medida que afecten a la senda peatonal.
- Elementos sobresalientes o hundidos en la superficie de la vereda.
- Las pendientes y desniveles pronunciados entre frentes o en mitad de un frente.
- Las rampas (vados), su señalización háptica y su zona perimetral.
- La transición entre rampa (incluyendo su señalización háptica) y vereda.
- La transición entre rampa y calle.
- La presencia de canaletas pluviales presentes en la transición entre rampa y calle.
- Los cruces peatonales, incluyendo los cruces a nivel (evaluando en este último caso su señalización háptica y perímetro).

Elementos no evaluados:

- El volumen libre de riesgo: elementos peligrosos en altura como rejas sobresalientes, cestos de basura, toldos, etc.
- Elementos móviles que invaden la vereda, como carteles móviles, mesas y sillas, motos, autos, etc.

- Las raíces de árboles que rompen la vereda en dirección al cordón, fuera de la zona de mayor circulación peatonal.
- Los canteros en altura, a pesar de que no están permitidos.
- Los huecos que se producen en los canteros a nivel por falta de tierra, aunque son riesgosos para el peatón.
- Las baldosas y alisados quebrados, en la medida que no estén sueltos ni generen un desnivel en la vereda.
- Los cordones de vereda rotos.

¿Quiénes realizaron los relevamientos?

- Hombre usuario de silla de ruedas. Durante 39 años usó una silla manual y hace 1 año usa una silla motorizada.
- Mujer que se traslada caminando. Es madre de una adolescente de 19 años que es usuaria de silla de ruedas y necesita asistencia total.

Metodología:

- Utilizamos una planilla por cada cuadra evaluada.
- Registramos fecha, hora, comuna, datos de la manzana (número de circunscripción, sección, manzana), nombre de la calle y altura, vereda par o impar.
- Dividimos la cuadra por frentes o parcelas. Si la parcela tiene varias entradas, varios negocios o entrada de garaje, igual lo consideramos como un único frente.
- Consideramos la ochava como parte del primer frente de la cuadra relevada.
- Cuando el cruce peatonal no está en la esquina, sino desplazado sobre la calle que se cruza, evaluamos el estado de la vereda hasta llegar a dicho cruce peatonal.
- Evaluamos las rampas en ambas esquinas y si hubiera, las de mitad de cuadra. También evaluamos las rampas de ochava contabilizándolas como una sola rampa.
- Evaluamos el estado de la vereda en cada frente. Registramos los problemas encontrados, teniendo en cuenta el tipo de problema y no la repetición del mismo. Por ejemplo, registramos 1 problema de baldosas, independientemente de si se trata de una o de varias baldosas afectadas en ese frente.
- Un mismo frente puede presentar varios problemas. Por ejemplo, baldosas faltantes, tapa de servicios hundida y desnivel entre frentes.
- Registramos, si es evidente, el motivo de la rotura: reparación defectuosa pública o privada, o raíces de los árboles.
- Registramos la existencia o no de una senda alternativa segura y accesible, cuando la vereda está bloqueada, por ejemplo a causa de una obra en construcción.
- Observamos presencia de escuela, hospital, entrada de subte.

Consideraciones:

- Problema de baldosas: aquellas que se encuentran rotas, flojas, hundidas, sobresalientes o faltantes.
- Problema en el alisado de cemento: aquellos que se encuentran rotos o irregulares.
- Problema de tapas: aquellas que se encuentran rotas, flojas, hundidas, sobresalientes o faltantes.
- Rampas con desnivel: aquellas que presenten un escalón de 2 cm o más en el encuentro con la calle.
- Rotura perimetral de rampa: rotura en zona de la calle cercana a la rampa y a la zona de vereda pegada a la rampa o a su señalización táctil.
- Canaletas pluviales: aquellas que estando en la transición entre rampa y calle generan un riesgo para sillas de ruedas, scooters, cochecitos de bebé ya que en ellas pueden trabarse las ruedas.
- Señalización defectuosa: aquellas baldosas hápticas rotas, flojas, hundidas, sobresalientes o faltantes.

-Baldosas hápticas: Baldosas con botones en relieve. Son utilizadas para brindar información y alertar a las personas ciegas o con visión reducida.