

DESAFÍOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

EN LAS CIUDADES CHILENAS

CONCEPCIÓN, 29 DE OCTUBRE DEL 2023

Matías Ruiz Fernández

ASESOR | H. SENADOR SEBASTIÁN KEITEL B.



ANTECEDENTES

La accesibilidad universal es una temática de creciente importancia en el discurso urbanístico y social contemporáneo, y su relevancia se acentúa en un país tan diverso y de geografías tan retadoras como Chile. La idea de una ciudad accesible para todos no es solo un objetivo de diseño o una aspiración de políticas públicas; es un derecho humano fundamental que habilita la participación equitativa de todos los ciudadanos en la sociedad.

Contextualización del Tema de Accesibilidad Universal

En las últimas décadas, la discusión sobre la accesibilidad universal ha ganado terreno, situándose en el centro de los debates sobre planificación urbana y justicia social. Esto se debe, en parte, a una toma de conciencia global acerca de la diversidad de capacidades de la población y la necesidad de crear entornos inclusivos que consideren a las personas con discapacidad, a los adultos mayores, a los niños, y en general, a cualquier individuo que pueda enfrentar dificultades en su movilidad o interacción con el espacio urbano.

En Chile, esta discusión es especialmente pertinente dada la topografía del país, que presenta desafíos únicos para la accesibilidad, desde sus extensas costas hasta las altas cumbres andinas. Las ciudades chilenas, con su rico patrimonio cultural y su variedad de paisajes, tienen el potencial de convertirse en modelos de accesibilidad e inclusión, pero para ello es necesario un compromiso firme y acciones concretas tanto a nivel gubernamental como social.



Importancia de la Accesibilidad Universal

La accesibilidad universal va más allá de la simple instalación de rampas para sillas de ruedas o señaléticas en braille, aunque estas son parte de sus manifestaciones más visibles. Se trata de una concepción de la ciudad como un espacio para todos, donde la igualdad de oportunidades no es solo un lema, sino una realidad palpable en cada esquina, cada edificio público, cada servicio de transporte.

La cita de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) refleja esta visión: el derecho a la ciudad es “de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos” los cuales son definidos como bienes comunes para una vida digna. Esto implica una ciudad que se adapte a las necesidades de sus habitantes, no al revés. Una ciudad donde la participación en la vida cívica, económica, educativa y cultural esté garantizada para todos, sin excepción.

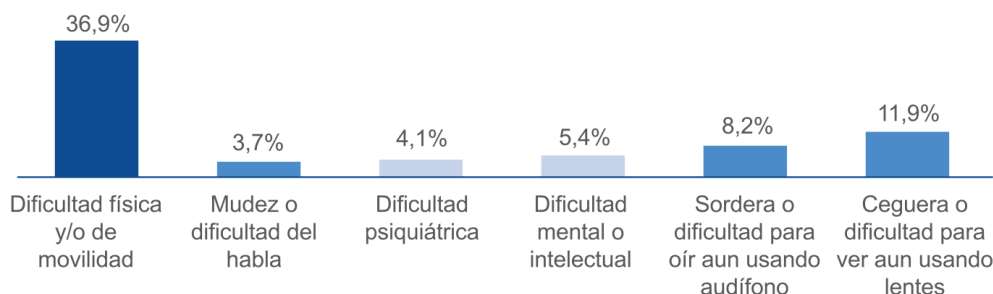
En el contexto chileno, donde se ha avanzado significativamente en la inclusión social, la accesibilidad universal se presenta como el siguiente paso lógico. Es una forma de reconocer la diversidad de la población y sus derechos a disfrutar de los espacios urbanos en igualdad de condiciones. No obstante, los desafíos son considerables. Las barreras arquitectónicas aún prevalecen, y la integración de criterios de accesibilidad en la planificación urbana sigue siendo un proceso en desarrollo.



La Accesibilidad Universal como Derecho Humano y Mandato Legal

La accesibilidad es también un mandato legal en muchos países, y Chile ha sido partícipe de esta corriente a través de la ratificación de convenciones internacionales y la promulgación de leyes nacionales. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada por Chile, subraya la importancia de garantizar el acceso a los entornos físicos, sociales, económicos y culturales. A nivel nacional, la Ley de Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, conocida como Ley N°20.422, establece normativas claras para promover la inclusión a través de la eliminación de barreras y la promoción de una infraestructura accesible.

Distribución de personas en situación de discapacidad que declaran alguna condición permanente y/o de larga duración, por tipo: Física 36,9% • Del habla 3,7% • Siquiátrica 4,1% Mental 5,4% • Auditiva 8,2% • Visual 11,9%

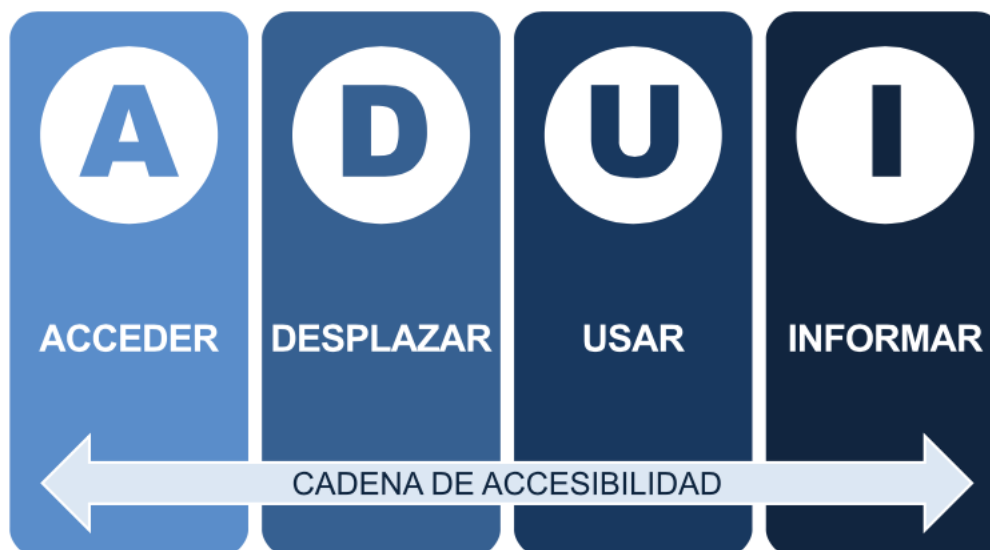


Esquema gráfico N° 2: Segundo Estudio Nacional de la Discapacidad, SENADIS Chile, 2015

Sin embargo, la implementación de estas normativas enfrenta la realidad de ciudades históricamente construidas sin considerar la diversidad de capacidades de sus habitantes. La adaptación de espacios patrimoniales, la renovación de infraestructura existente y la educación en torno a la importancia de la accesibilidad son pasos fundamentales en la dirección correcta.

Mirar hacia un futuro accesible requiere una transformación en la manera en que entendemos y construimos nuestros entornos urbanos. No es solo una cuestión de cumplir con las regulaciones; es un compromiso ético con la creación de comunidades que honren la diversidad humana y fomenten la igualdad. Este cambio paradigmático en la planificación urbana implica un enfoque holístico que integre todas las dimensiones de la accesibilidad desde el inicio de cualquier proyecto, considerando desde la movilidad hasta la comunicación y la interacción social.

La transformación hacia ciudades plenamente accesibles en Chile es un proceso que ya ha comenzado, pero que aún requiere de un impulso significativo. La inclusión de tecnologías asistivas, la formación de profesionales en principios de diseño universal, la participación activa de las comunidades en el proceso de planificación y la vigilancia constante sobre el cumplimiento de la normativa son esenciales para avanzar en este camino.





MARCO TEÓRICO

Definición de Discapacidad

En el contexto chileno, la Ley No20.422 (2010) que establece normas sobre la igualdad de oportunidades e inclusión de personas con discapacidad, define a una persona con discapacidad como aquella que teniendo una o más deficiencias, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Estas deficiencias pueden ser físicas o mentales, ya sea por causa psiquiátrica, intelectual o sensorial, y de carácter temporal o permanente.

Definición de Accesibilidad Universal

La accesibilidad universal se refiere al diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueden ser utilizados por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación o diseño especializado. En el contexto de las ciudades chilenas, la accesibilidad universal no solo se centra en individuos con discapacidades, sino que abarca a toda la población, incluyendo adultos mayores, niños, y mujeres embarazadas, garantizando la equidad en el uso del espacio urbano y los servicios públicos.

Según SENADIS, la accesibilidad universal es “La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible”



Además, la misma SENADIS en su “PLAN CHILE ACCESIBLE” agrega: “Se plantea que las ciudades y sus entornos deben ser para todas las personas; y este es justamente el aspecto en el que la accesibilidad se hace parte fundamental; no solo en la consideración de la supresión de las barreras arquitectónicas que es a lo que generalmente se llega, sino también en los aspectos relativos a la prevención, información, comunicación y mantención.”

Principios de Diseño Universal y su Relevancia en el Urbanismo

Los principios de diseño universal son fundamentales en el desarrollo y la planificación urbana, ya que ofrecen lineamientos claros para crear entornos inclusivos y accesibles para todos. Estos principios son:

Uso equitativo: El diseño es útil y comercializable para personas con diversas habilidades.

Flexibilidad en el uso: El diseño acomoda un amplio rango de preferencias y habilidades individuales.

Uso simple e intuitivo: El uso del diseño es fácil de entender, independientemente de la experiencia, el conocimiento, las habilidades lingüísticas o el nivel de concentración actual del usuario.

Información perceptible: El diseño comunica la información necesaria de manera efectiva al usuario, sin importar las condiciones ambientales o la capacidad sensorial del usuario.

Tolerancia al error: El diseño minimiza los riesgos y las consecuencias adversas de acciones accidentales o no intencionadas.

Bajo esfuerzo físico: El diseño puede ser utilizado eficientemente y con comodidad y con un mínimo de fatiga.



Tamaño y espacio para el acceso y uso: El diseño proporciona tamaño y espacio adecuado para el alcance, la manipulación y el uso, independientemente del tamaño del cuerpo, la postura o la movilidad del usuario.

La aplicación de estos principios es crucial en el urbanismo, ya que asegura que el diseño urbano no solo sea estético y funcional, sino también inclusivo. Las ciudades chilenas, en su esfuerzo por promover la equidad y la inclusión, deben integrar estos principios en todas las fases de planificación, diseño, y ejecución de sus proyectos urbanos.

Contexto Internacional: Referencia a Otros Marcos Legales y Estándares Globales

La accesibilidad universal es un tema de interés global, y existen numerosos marcos legales y estándares internacionales que pueden servir como referencia para las ciudades chilenas. Uno de los más destacados es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD) de la ONU, la cual ha sido ratificada por Chile. Este tratado internacional exige a los países signatarios garantizar el acceso universal y eliminar las barreras que enfrentan las personas con discapacidad en su entorno.

Según detalla se detalla en “Hacia la valorización de la accesibilidad universal en proyectos de transporte”(Acevedo, 2021): “En la actualidad se observa una tendencia creciente a la búsqueda de mejores espacios públicos, como condicionantes de la calidad de vida de los ciudadanos de los más diversos lugares del mundo. Se busca no solo el diseño de entornos más confortables y servicios de transporte adecuados para la mayoría de los viajeros, sino que, promover ciudades caminables y amigables para el usuario universal.”



A nivel de estándares globales, la Organización Internacional de Normalización (ISO) ha desarrollado normas como la ISO 21542, que establece los requisitos y recomendaciones para la accesibilidad de los edificios. Aunque estos estándares no son obligatorios, proporcionan un marco valioso para la creación de entornos accesibles.

En la Unión Europea, la Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020 ha marcado un precedente importante al enfatizar la necesidad de accesibilidad en el ámbito urbano. Estos ejemplos internacionales pueden ser útiles para Chile al desarrollar e implementar políticas de accesibilidad universal.

Acevedo en “Hacia la valorización de la accesibilidad universal en proyectos de transporte” citado anteriormente, comenta parte de la legislación internacional específica, comentando principalmente las normativas de Inglaterra, España, Francia, Australia, Colombia, Singapur, Japón y Estados Unidos. En ellas se constata que Chile tiene relativa adecuación a los estándares internacionales con algunos desafíos, sobretodo en la incorporación de medidas para el transporte público, con énfasis en regiones.

Legislación chilena

Acevedo comenta que *“ha existido un cambio desde un modelo de discapacidad que nace de la mirada invalidante, hacia un modelo social, donde es el medio el que impide la participación. Este cambio de mirada resulta vital para las consideraciones de cambios normativos, ya que evaluar soluciones de accesibilidad pensando que solo benefician a personas con discapacidad, los esfuerzos e inversiones en la infraestructura pública seguirán siendo para un grupo reducido de la población y por lo tanto, resultará inviable cualquier valorización social de los proyectos.”*



Dentro de la legislación relevante está el Decreto Supremo 50/2015 donde se incorpora como requisito fundamental el de una ruta accesible en todos los proyectos nuevos y adecuaciones de espacios o edificios de uso público. En esta normativa se contemplan algunos aspectos que norman el espacio público, tales como: veredas, cruces peatonales y paraderos, entre otros (Art. 2.2.8).

El Decreto Supremo 122/1991 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, fija los requisitos dimensionales y funcionales a vehículos que presten servicios de locomoción colectiva urbana. Algunos puntos relevantes son las dimensiones de espacio al interior del bus para silla de ruedas, dimensiones de la plataforma que se despliega y puerta que presenta la plataforma. En este sentido no se cumple del todo en regiones, por ejemplo en ciudades como Concepción, la gran mayoría de los buses de transporte público no son accesibles por una persona en silla de ruedas.

Por otro lado, el Decreto Supremo 174/2014 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, crea una Comisión Asesora Pro Movilidad Urbana, cuyo Objetivo es recoger, con procesos participativos, medidas que garanticen sistemas de transporte modernos, eficientes y accesibles. Así como acciones que permitan mitigar los niveles de congestión que se registran en distintas ciudades y que impactan negativamente en la calidad de vida de sus habitantes.

El 10 de febrero de 2010 entró en vigencia la Ley N°20.422 que Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de las Personas con Discapacidad. La ley se basa en los principios de vida independiente, accesibilidad universal, diseño universal, intersectorialidad, participación y diálogo social. Esta ley obliga a la modificación de la OGUC, generando la base del diseño accesible en todos los proyectos nuevos.



DESAFÍOS Y PROPUESTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Los desafíos de una ciudad accesible siguen siendo muchos. Según la información recabada la legislación chilena está muy avanzada en línea con los países más avanzados en la materia, sin embargo pareciera que los grandes pendientes son el transporte, donde en Santiago existe un avance significativo mas no en regiones.

Las normativas para que la ciudad tenga los estándares necesarios para que una persona con movilidad reducida, adulto mayor, o con algún grado de ceguera pueda desplazarse sin problemas ya existen, sin embargo falta implementarlas como corresponde. Toda obra nueva va a cumplir con los estándares, pero aún hay infraestructura urbana antigua que no cumple con lo que la norma exige para obras nuevas.

Además surge la variable transporte. No solo la persona debe desplazarse por las calles y edificios, sino también debería poder utilizar el transporte público sin problemas. Por ello los desafíos aquí son mayores, sobretodo para regiones. Esto porque en la región metropolitana ya se cumple en un 76% con la accesibilidad universal en el transporte público (Acevedo, 2021), mientras que en ciudades como Concepción solo el biotren y el biobus cuenta con accesibilidad universal, mientras que la totalidad de los buses del transporte metropolitano no son accesibles. Esto es algo que sin duda debiera mejorar, y a corto plazo debiera ser el principal desafío en la accesibilidad de nuestras ciudades.



FUENTES

Chile. (2010). Ley N° 20.422 establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. [<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idLey=20422>]

Acevedo Reyes, V. I. (2021). *El valor del altruismo: Hacia la valorización de la accesibilidad universal en proyectos de transporte* [Tesis de Magister]. Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://doi.org/10.7764/tesisUC/ING/60961>

SENADIS. (2017). Plan Chile accesible: Bases metodológicas para la gestión de un plan territorial de accesibilidad. <https://www.senadis.gob.cl>

DTPM.(2012).*Estudio de accesibilidad*. Directorio de Transporte Público Metropolitano, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Ediciones Cinca.