

Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica¹

Space access and social inclusion: experiences of inclusive cities
in Europe and Latin America

Recibido: 02 de agosto de 2017 - Revisado: 28 de mayo de 2018 - Aceptado: 27 de junio de 2018.

Johana Linares-García²
Andrea Hernández-Quirama³
Hector Mauricio Rojas-Betancur⁴

Resumen

La presente disertación considera la accesibilidad espacial como el primer elemento para alcanzar la inclusión social de las personas con discapacidad. Para tal fin, se indagó acerca de ¿cuáles son las estrategias empleadas por los gobiernos para superar la exclusión social de este grupo humano al medio físico? y ¿en qué difieren las estrategias de América Latina y Europa? Se realiza una investigación de tipo documental, generando un diálogo entre veintitrés fuentes. Como hallazgos se destaca la consolidación de una apuesta común presionada por los movimientos sociales en torno al espacio público, transporte, ambiente construido, información y TIC, servicios sociales, equipamientos; así como la aprobación de leyes circunstanciales en América Latina que giran principalmente alrededor del transporte e infraestructura asociada. Es así como, a pesar de las asimetrías, existe mayor sensibilización alrededor de la inclusión social de este grupo poblacional en los procesos de planificación y desarrollo territorial.

Palabras clave

Accesibilidad espacial, discapacidad, inclusión social y barreras en el medio físico.

Abstract


This dissertation considers spatial accessibility as the first element to reach the social inclusion of people with disabilities. For this purpose, it was inquired about what are the strategies used by governments to overcome the social exclusion of this human group to the physical environment? And how do the strategies of Latin America and Europe differ? A documentary research is carried out, generating a dialogue between twenty-three sources. As findings, we can highlight the consolidation of a common bet pushed by social movements around public space, transport, built environment, information and ICT, social services, equipment; as well as the approval of circumstantial laws in Latin America that revolve mainly around transport and associated infrastructure. This is how, despite the asymmetries, there is greater awareness about the social inclusion of this population group in the planning and territorial development processes.

Keywords


Space access, disability, social inclusion and barriers in the physical environment.

¹ Artículo de reflexión en el marco del proyecto de grado para optar al título de Magister en Ordenamiento Territorial de la Universidad Santo Tomás.


² Trabajadora Social, Magíster en Ordenamiento Territorial. Profesora de la Universidad Industrial de Santander, Santander, Colombia.

Correo electrónico:
johana.linares.garcia@gmail.com
 <https://orcid.org/0000-0001-5401-4633>

³ Trabajadora Social, PhD. Investigaciones Feministas y género. Profesora Universidad Industrial de Santander, Santander, Colombia.

Correo electrónico:
ahernanq@uis.edu.co
 <https://orcid.org/0000-0003-1955-0566>

⁴ Sociólogo, PhD. Ciencias Sociales, Niñez y Juventud. Profesor de la Universidad Industrial de Santander, Santander, Colombia.

Correo electrónico:
hmrojasb@uis.edu.co
 <https://orcid.org/0000-0003-0569-8236>

Para citar este artículo use: Linares-García, J., Hernández-Quirama, A., y Rojas-Betancur, H. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica. *Civilizar*, 18(35), 115-128. doi:10.22518/usergioa/jour/ccsh/2018.2/a09

Introducción

La apuesta de desarrollo actual a nivel mundial plantea la inclusión social de grupos históricamente vulnerables, entre ellos, las personas con discapacidad, a quienes se busca garantizar un ambiente adecuado para que logren desarrollarse de manera autónoma y digna (ONU, 2015, p. 2). De esta manera, con las nuevas agendas de desarrollo, los gobiernos buscan garantizar los derechos humanos de todas las personas, basados en los principios de universalidad, participación, rendición de cuentas, igualdad y no discriminación (ONU, 2015, p. 4). Esto ha llevado a que los países se vean en la necesidad de concretar su apuesta para reducir la desigualdad y exclusión social mediante políticas públicas y estrategias de orden territorial orientadas a integrar la singularidad de los seres humanos, sobre todo en áreas urbanas, caracterizadas por mayor concentración poblacional y con gran diversidad humana en donde se reclama que todos los habitantes que comparten ese espacio geográfico tengan “derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre, 1969, p. 138).

Para Harvey (2008, p. 17), el derecho a la ciudad va más allá del acceso a lo que ya existe, comprende la necesidad de participar en la construcción de la ciudad, para hacerla y rehacerla acorde a los deseos de las personas que la habitan. Como afirma De Lorenzo (2007):

El futuro de la humanidad depende de que todos los hombres y mujeres puedan participar activamente en la construcción de su existencia en común y de que lo hagan solidariamente y apreciando la singularidad de cada miembro de la familia humana, sin exclusiones ni limitaciones fundadas en las circunstancias o en las capacidades de cada cual (p. 14).

No obstante, para las personas con discapacidad, la participación está mediada por el acceso al medio físico o entorno, lugar en el que a partir de la interacción entre el ser humano y el territorio, los sujetos construyen su subjetividad

e identidad individual y colectiva. Así, cuando el territorio logra ser apropiado por los humanos su expresión es la territorialidad, entendida como “los ejercicios realizados desde diversas fuentes que se expresan, marcan y constituyen su territorio, y en tal proceso construyen, conservan, protegen, consolidan y defienden su propio sentido de vida” (Echeverría y Rincón, 2000, p. 15).

De esta manera, los sistemas territoriales expresan en el medio físico el estilo de desarrollo de una sociedad y “pueden interpretarse como la proyección en el espacio de las políticas económica, social, cultural y ambiental” (Gómez y Gómez, 2013). Es así como, para democratizar más las sociedades y promover el respeto y garantía de los derechos de las minorías como lo son las personas con discapacidad, en Europa y América Latina se marcan tendencias en las estrategias de intervención para lograr el acceso total de este grupo poblacional al medio físico, razón por la cual surge el interés de reflexionar respecto a ¿cuáles son las estrategias empleadas por los gobiernos para superar la exclusión social de este grupo humano al medio físico? y ¿en qué difieren las estrategias de América Latina y Europa? Esto en razón a que la complejidad que plantea la accesibilidad espacial gira en torno no solo a las proyecciones futuras y a armonizar las relaciones entre los ciudadanos, el medio físico y las actividades humanas (Gómez y Gómez, 2013); sino también a mediar con los conflictos históricos ocasionados por el urbanismo, la desigualdad social y la injusticia socio-espacial (Harvey, 1977). Por ende, cada ámbito geográfico tiene sus propios retos para lograr el acceso espacial: el desarrollo de las ciudades latinoamericanas se caracteriza por un crecimiento acelerado y desigual de los espacios urbanos (Pérez, 1991); y en Europa las ciudades se debaten entre la accesibilidad y la protección y conservación del patrimonio arquitectónico propio de la ciudad antigua.

La presente disertación es un ejercicio crítico reflexivo a partir de las experiencias de ciudades europeas y latinoamericanas frente a la accesibilidad espacial como medio para la inclusión social de las personas con discapacidad. Para ello fue necesario, como primera medida, gestionar información documental en bases de datos públicas y privadas. Los criterios de selección de la información fueron artículos resultados de procesos de investigación e informes de experiencias de inclusión, publicados a partir del año 2006, entendiéndose que fue en este año en que fue aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006) instrumento de derechos humanos en cuyos principios generales se establece la importancia de la accesibilidad como estrategia para la eliminación de obstáculos en el entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones y los servicios públicos tanto en el área urbana como rural, con el fin de garantizar que este grupo humano logre ser autónomo y participe en todos los escenarios que ofrece la vida pública.

El rastreo de información se realizó mediante descriptores como: accesibilidad espacial, discapacidad, exclusión social y barreras medio físico. Es importante mencionar que la bibliografía disponible en las bases de datos refleja la complejidad del problema que sobrepasa los alcances de esta reflexión, pues además del acceso al medio físico, los académicos discuten acerca de la garantía de derechos como salud, educación y empleo. Se seleccionaron entonces veintitrés documentos referentes al tema, los cuales fueron registrados en fichas bibliográficas. Con la información organizada y dispuesta se procedió al análisis de la información en donde se usaron técnicas cuantitativas de estadística descriptiva tales como distribución de frecuencias y cualitativas de reducción de la información en categorías para la revisión documental. Finalmente, se realiza la producción escrita de los resultados. Como limitación de la reflexión se encuentra que pese a haber

experiencias documentadas, es posible que en varias ciudades haya experiencias exitosas que no han sido publicadas.

La accesibilidad espacial en Europa: una apuesta en común

El Estudio de la Accesibilidad Espacial en Europa, es un tema que surge a partir de los años 70 y para el año de 1987 la Comisión Europea plantea la necesidad de establecer un concepto Europeo de Accesibilidad que se concreta el 02 de marzo de 1996 y en el que se reconoce a la accesibilidad como:

Una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido (CEAPAT, 1996, p. 7).

El espacio accesible, entendido como “una condición previa a la participación en la sociedad y en la economía” (Comisión Europea, 2010, p. 5), demanda que desde la planificación y el ordenamiento territorial se contemple la diversidad de los seres humanos, pues más allá de buscar garantizar el acceso al medio físico, le compete la circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad en miras a lograr una integralidad, es decir, debe existir accesibilidad a la ciudad, en la ciudad, a los edificios, en el interior de los edificios y a cada una de las funciones del territorio (Olivera, 2006, p. 332).

Aunque para el año 2006 -momento en que se aprueba por la Asamblea General de las Naciones Unidas la Convención Internacional de Derechos de las Personas con Discapacidad-, ya había países pioneros en desplegar acciones tendientes a reducir las barreras presentes en el espacio físico, como Reino Unido, Irlanda, Australia, Estados Unidos y Canadá, en países como España, el estudio de Olivera (2006) se propone “exponer la situación de las barreras

urbanísticas del país, la normativa vigente a diversas escalas y las actuales figuras de planeamiento sobre accesibilidad” (p. 325). Para el caso, dos de los tres millones de personas con discapacidad eran mayores de 65 años, esto se debe en gran medida al aumento en la esperanza de vida y la reducción de la natalidad.

La valoración de la accesibilidad hasta el momento era preocupante, en especial en los accesos exteriores con escaleras, señalización deficiente y bordillos en los cruces peatonales. A su vez, en el transporte, tanto vehículos como infraestructura asociada no alcanzaban el umbral mínimo de accesibilidad. Olivera (2006) deja entrever cómo la inversión de la pirámide poblacional ha sido determinante para aumentar la presión a los gobiernos locales para que desarrollen estrategias de inclusión social al medio físico: “empiezan a ser un grupo de presión, y la eliminación de barreras se puede convertir en un motor clave para la reconquista y la renovación urbana y para la promoción y el desarrollo de áreas de turismo de la tercera edad (balneario, interior, cultural, de playa), a la vez que favorecen procesos de integración social” (2006, p. 335).

Las barreras en el espacio construido tienen diferentes causas y consecuencias:

La discapacidad y las barreras creadas por el espacio natural y por el espacio construido son exclusógenos especialmente graves. Producen exclusión económica, educativa, de las redes sociales, de la participación ciudadana, del ocio, etc., en parte por las propias barreras psicológicas de los afectados, pero sobre todo por la exclusión territorial que causa la sociedad al vetar, muchas veces inconscientemente, el uso del espacio a algunos habitantes, que quedan desterrados de los espacios de la vida cotidiana, reclusos en su propia vivienda o en instituciones (ghettos de exclusión por excelencia) (Olivera, 2006, p. 332).

Entonces, para reducir la exclusión se debe como primera medida promulgar normati-

va específica orientada a formular y desarrollar planes de accesibilidad, sancionar el incumplimiento y estimular el cumplimiento de la legislación en las diferentes escalas territoriales. Aunque este país contempla una serie de planes a nivel estatal, provincial y municipal al momento no estaban normalizados.

Además de estudios como el de Olivera, que hacen especial énfasis en la integración de personas con movilidad reducida, la Fundación ONCE¹ con la financiación de Technosite (2009) realiza un ejercicio de sistematización del conocimiento de las experiencias y proyectos en materia de accesibilidad al ambiente construido para integrar a las personas con discapacidad cognitiva. En él, se resalta la importancia de la señalización y manejo de una comunicación universal para las personas con limitaciones cognitivas en los tres subentornos del medio urbano: vías públicas, edificaciones y transporte:

A pesar del aumento en la complejidad que las ciudades contemporáneas presentan, por la densidad de servicios y las aplicaciones de la “sociedad de la información” en las calles, en los transportes, en los edificios públicos, no se han considerado apenas las capacidades cognitivas, salvo en experiencias aisladas, en el diseño urbano, lo cual excluye a personas con discapacidad intelectual, autismo, y en general, plantea dificultades a cualquiera que precise procesar tal densidad de información (Technosite, 2009, p. 4).

Si bien es cierto que antes del 2006 en el continente europeo se impulsaron acciones orientadas a lograr un diseño accesible para atender las necesidades particulares de los ciudadanos, es hasta años después de la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad que en Europa se consolida una apuesta común para luchar contra los obstáculos que impiden ser un territorio sin barreras, un territorio incluyente, mediante el proyecto “Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado

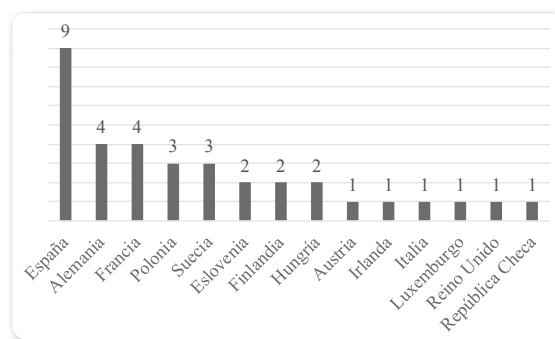
para una Europa sin barreras” que establece como áreas de actuación: la accesibilidad, la participación, la igualdad, el empleo, la educación y formación, la protección social, sanidad y acción exterior (Comisión Europea, 2010, p. 4). Cada una de estas áreas tiene como punto de encuentro el acceso espacial como condición previa para mejorar la calidad de vida de las personas y convertirse en un territorio incluyente. El compromiso de los Estados miembros es entonces apoyado por la Unión Europea en aspectos de sensibilización, apoyo financiero; y generación de estadísticas, recopilación y seguimiento de datos.

Tanto la Convención como la Estrategia llevaron a la Unión Europea a estimular en los países miembros, la promoción de mejores prácticas en las ciudades de la Unión, resaltando a través del Premio a la Ciudad Accesible la innovación e inspiración en proyectos y programas para conocer las necesidades de las personas con discapacidad y los adultos mayores. Desde el año 2011 hasta el año 2016 han participado más de 250 ciudades que han desarrollado iniciativas en áreas clave de accesibilidad como: entorno construido y los espacios públicos; transporte e infraestructura asociada; información, comunicación y TIC; y servicios públicos e instalaciones (Unión Europea, 2010). En el año 2016, aparecen dos nuevas categorías: *Smart City*, como un reconocimiento a la tecnología para mejorar las condiciones de vida de las personas con discapacidad y adultos mayores; y *Acceso al Trabajo*, en recompensa a los esfuerzos de las ciudades e iniciativas del sector privado para facilitar el acceso al mercado laboral (Unión Europea, 2016).

Hasta el momento se han premiado 35 ciudades, de estas, 9 (25,7%) son de España, 4 (11,4%) de Alemania, 4 (11,4%) de Francia, 3 (8,6%) de Polonia, 3 (8,6%) de Suecia, 2 (5,7%) de Eslovenia, 2 (5,7%) de Finlandia, 2 (5,7%) de Hungría, 1 (2,9%) de Austria, 1 (2,9%) de Irlanda, 1 (2,9%) de Italia, 1 (2,9%) de Luxemburgo, 1 (2,9%) de Reino Unido y 1

(2,9%) de República Checa (Figura 1). España se destaca por la labor que ha realizado, en donde de las 9 ciudades premiadas 7 han recibido mención especial; 1 fue finalista en 2012: Santander y 1 fue ganadora en 2011: Ávila. De las 7 ciudades con menciones especiales, obtuvieron reconocimiento por intervenciones en el espacio público y ambiente construido: Tarrasa en 2012; Pamplona en 2013 y Logroño en 2015; reconocimiento por acceso a servicios e instalaciones: Burgos en 2014 y Arona en 2015; por Información, Comunicación y TIC: Bilbao en 2013 y, por transporte e infraestructura asociada, Málaga en 2014.

Figura 1.
Países con ciudades destacadas en el
Access City Award. N=35.



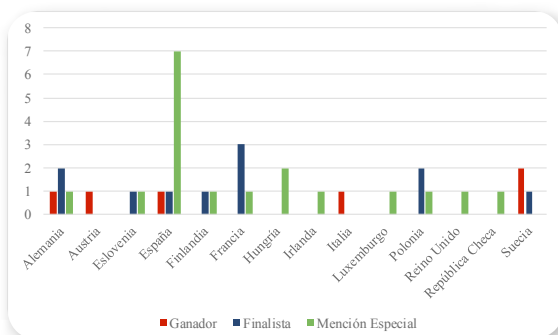
Fuente: elaborado a partir de los informes de ciudades accesibles de la Unión Europea, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016.

La diferencia en el avance del acceso de ciudades Españolas respecto a las demás ciudades europeas, responde al plan a largo plazo trazado por el país: 2012-2020, el cual se formula motivado por la Estrategia Europea sobre Discapacidad con el que se busca:

Coadyuvar al cumplimiento de los objetivos cuantificados relacionados con el mercado laboral, la educación, la pobreza y la exclusión social previstos en la Estrategia Europea 2020[...] se prevén objetivos clásicos e imprescindibles como la accesibilidad a los entornos, la mejora del conocimiento sobre la situación vital de las personas con discapacidad, la participación, la igualdad de trato y la no discriminación (Gobierno de España, 2012, p. 6).

Seguido de España se encuentra Alemania con ciudades como Marburgo-2012, Berlín-2013, Dresden-2014 y Wiesbaden-2016, de las cuales una ha sido ganadora (Berlín), dos finalistas (Marburgo y Wiesbaden) y una ha recibido mención especial por información, comunicación y TIC (Dresden). Luego de Alemania, está Francia donde se han premiado tres ciudades: Grenoble 2012 y 2014, Nantes 2013 y Toulouse 2016. Grenoble recibió en el año 2012 la mención especial por el acceso a servicios e instalaciones y obtuvo el segundo puesto por haber adoptado el principio universal de diseño reflejado en proyectos relacionados con el tranvía, nuevos modos de transporte como los teleféricos y el desarrollo de viviendas accesibles (Unión Europea, 2014, p. 8). Respecto a Nantes y Toulouse, ambas finalistas, sus proyectos giran en torno a la auditoría a la accesibilidad y a asegurar la accesibilidad durante toda la experiencia de viaje (Unión Europea, 2013, p. 10), así como a mejorar las condiciones internas y externas de las viviendas para garantizar la autonomía de los adultos mayores (Unión Europea, 2016, p. 12).

Figura 2.
Número de ciudades por país según clasificación.
N= 35.



Fuente: elaborado a partir de los informes de ciudades accesibles de la Unión Europea, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016.

De los ganadores, quien ocupa el primer lugar es Suecia (Figura 2) donde Estocolmo (2013) fue finalista, Gotemburgo (2014) y Borås (2015) ganadores. Las ciudades ganadoras fueron premiadas por estrategias como bases de datos sobre lugares accesibles, instructores y

planificadores de viaje (Unión Europea, 2014, p. 4), así como por los estímulos a la participación del sector privado, la aplicación de estándares de accesibilidad al entorno construido que va más allá de lo legal y que garantizan una vida independiente (Unión Europea, 2015, p. 4).

Las ciudades ganadoras a lo largo de los seis años (Ávila-España, Salzburgo-Austria, Berlín-Alemania, Göteborg y Borås-Suecia; y Milán-Italia) se destacan por las intervenciones en el espacio público, haciendo especial énfasis en la accesibilidad a los centros históricos de las ciudades antiguas (Unión Europea, 2011), los cambios en el transporte público, libre de barreras mediante el uso de rampas extensibles, la tecnología de bajada del piso y sistemas de información diseñados para personas con discapacidad (Unión Europea, 2012), bases de datos gratuitas que responden a marcos políticos y presupuestarios de la ciudad (Unión Europea, 2013), recursos de apoyo para la planificación de los viajes a través de la ciudad (Unión Europea, 2014), superar los estándares de accesibilidad en el entorno construido e involucrar al sector privado (Unión Europea, 2015) y planear la ciudad a partir del concepto “ciudad para todos” destinando presupuesto para la realización de obras públicas relacionadas con la accesibilidad al espacio público, a los edificios, a la integración social, seguridad y calidad de vida de los ciudadanos (Unión Europea, 2016).

En síntesis, el avance en la eliminación de las barreras que impiden el acceso universal de las personas con discapacidad en Europa se da gracias a la presión de los movimientos sociales (Gleeson, 2001) conformados por personas con discapacidad quienes llevaron al continente a realizar una apuesta en común que garantizara la dignidad y autonomía de todos los ciudadanos. El aumento en la presión se debe en gran medida al envejecimiento de la población europea que llevó a las naciones a generar ambientes accesibles que permitan su integración en la vida cotidiana.

La accesibilidad espacial en América Latina: estrategias para mejorar los sistemas de transporte

Contrario a lo que ocurre en Europa, los países de Latinoamérica no tienen una apuesta en común para garantizar el acceso de las personas con discapacidad. No obstante, a partir de la Convención Internacional de Derechos de las Personas con discapacidad, países como México, Argentina, Chile, Brasil y Colombia; se caracterizan por el desarrollo de acciones tendientes a promover los derechos de este grupo humano vulnerable en relación con el acceso al medio físico a través del adelanto de estrategias en los sistemas de transporte e infraestructura asociada principalmente.

Eliminar las barreras en el ambiente natural y construido requiere, por su relevancia teórica, metodológica y práctica, de estudios diagnósticos. Se destaca así el trabajo de Hernández (2012) en México, quien valora no solo los planteamientos de la accesibilidad a nivel teórico y conceptual, sino que aporta un instrumento de medición y devela los obstáculos presentes en los recorridos cotidianos de las personas con discapacidad, así como las estrategias que emplean estos sujetos para “apropiarse física y simbólicamente del espacio” (p. 59).

Como primera medida, Hernández se apoya en los planteamientos de Brendan Gleeson (2001) para “caracterizar los procesos socio-espaciales que producen y reproducen entornos urbanos discapacitantes” (citado en Hernández, 2012, p. 61), luego, aborda los constructos de biopoder y sociedad de control de Foucault que permiten comprender los mecanismos individuales de control corporal para lograr la movilidad espacial y finalmente, da cuenta del estado de justicia espacial en la ciudad de México. De la caracterización concluye que esta ciudad es poco accesible pues presenta grandes barreras arquitectónicas, no obstante cuenta con una red de apoyo para la atención y rehabilitación de las personas con discapacidad (Hernández, 2012, p. 68).

La discriminación a este grupo humano se encuentra entonces expresada en las barreras físicas, la construcción arquitectónica excluyente y las modalidades de transporte. Ante estas barreras las personas con discapacidad despliegan estrategias que van desde su uso como punto de referenciación en la ciudad (personas con discapacidad visual), participación en los espacios para la toma de decisiones y denuncia alrededor de su derecho a la accesibilidad.

De esta manera, los ejercicios diagnósticos son fundamentales y se desarrollan frente al acceso a diferentes derechos como el derecho a la educación, salud, empleo, movilidad y recreación. En este sentido, uno de los principales escenarios desde el cual se construye conocimiento en los últimos años para la inclusión de personas con discapacidad es el turismo, cuyos proyectos impactan las estructuras territoriales, siendo necesario reconocer las formas de apropiación social y consolidación del territorio, dado que indudablemente estos proyectos transforman el lugar en que habitan diferentes seres humanos, con y sin discapacidad, y los procesos de re-ordenamiento deben procurar reducir la exclusión social históricamente naturalizada en los territorios (Gómez y Gómez, 2013, p. 98).

Para garantizar una adecuada gestión territorial, debe analizarse de manera integral el espacio “en función de sus procesos e interacciones entre contenidos, sean naturales o sociales” (Gómez y Gómez, 2013, p. 117). Para Brinckmann y Reyes (2008) en su estudio: “Re-Ordenando el territorio para el “Turismo Accesible”. El caso de San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén, Patagonia Argentina”, la inclusión social de este grupo poblacional presenta grandes retos para los planificadores del territorio, en el caso de estudio:

A pesar de los profundos cambios que se han producido aún falta resolver muchas cuestiones de fondo, sobre todo aquellas que distancian estas lógicas que comparten territoriali-

dad y espacialidad. Difícil es el desafío, pues el turismo en algún punto representa lo más exacerbado del sistema capitalista, las contradicciones propias de un sistema basado en valores que en general no son correlatos de la inclusión social... El colectivo social que es excluido de la sociedad es diverso y se basa en posibles cuestiones de índole sexual, económica, de raza, ideológica, religiosa, política y vinculada en lo que se refiere a “lo normal” y lo que se aleja de tal concepto. El concepto de sociedad inclusiva ha tomado protagonismo en las últimas décadas, y según Sasaki (1997) la misma es un proceso por el que la sociedad se adapta para incluir a los discapacitados en sus sistemas sociales, y, simultáneamente, éstos se preparan para asumir sus papeles en la sociedad. La inclusión social constituye, entonces, un proceso bilateral en el que las personas aún excluidas, y la sociedad buscan resolver los problemas del individuo y del conjunto, encontrar las soluciones nivelando las oportunidades para todos (Brinckmann y Reyes, 2008, pág. 120).

No obstante, se hace complejo dado que en Latinoamérica, especialmente en el sur del continente, no se cuenta con normas legales integradas, sino con un entramado de leyes que aunque promulgan la participación en la construcción territorial para llegar a acuerdos entre los diferentes actores, la efectividad de estos procesos es mínima dado que el crecimiento acelerado no permite realizar un ejercicio cuidadoso de análisis de las fortalezas y debilidades de los sujetos que integran las comunidad en relación a su cultura y adaptación al ciclo vital (Brinckmann y Reyes, 2008, p. 120).

Además del turismo, en Latinoamérica los académicos analizan los beneficios de la accesibilidad espacial en relación con la garantía del derecho a la educación. Allí Ciencias Sociales como la arquitectura son determinantes para reducir la vulnerabilidad de las personas con discapacidad. Es así como en el XXXIV Encuentro Arquisur, Peiró, et.al., (2013) relatan las experiencias dadas en el marco de la investigación “Accesibilidad urbana y arquitectónica,

educativa y a la comunicación en personas con movilidad y/o comunicación reducida 2012-2013”, donde los investigadores dejan entrever la prevalencia de una gran brecha entre el marco normativo y la realidad social:

A partir de los relevamientos fotográficos de edificaciones, cuya selección estuvo asociada a la ubicación estratégica en la ciudad (corredores principales, proximidad con espacios públicos o instituciones de gran afluencia) y a la antigüedad de construcción (coincidente con la vigente de la ordenanza 10681/10) se estudió y analizó el cumplimiento de la normativa en dichas construcciones con intención de verificar el cumplimiento de los requerimientos de accesibilidad que la misma prevé... De treinta edificios de vivienda fotografiados, por temas de interés a la investigación pero también de alcance legal, se analizaron los ingresos. Se detectó que ninguno cumple con la reglamentación vigente, que existe para estos casos; por lo que se deduce, que si no se cumple con la reglamentación existente en el caso de viviendas colectivas (accesos, rampa, anchos de puerta, etc.) menos aún lo harán en viviendas unifamiliares donde la legislación no precisa estos parámetros mínimos (p. 6).

Esto responde en gran medida a procesos débiles de participación ciudadana, que no promueven el auto-desarrollo para que las personas organizadas promuevan el adelanto de iniciativas sin intervención externa sino que por el contrario se conforman con sujetos pasivos, dado que en ocasiones resulta conveniente limitar su participación para lograr ejecutar proyectos de reforma territorial en el menor tiempo posible.

En Latinoamérica, una de las ciudades con mayor calidad de vida es Curitiba–Brasil. Allí al igual que en otros países, se cuenta con un equipo técnico interdisciplinar que impone una visión de desarrollo ecológica en donde se vela por la inclusión efectiva de todas las personas en la ciudad. En Curitiba, más de 350.000 residentes tienen algún tipo de discapacidad (Mayors Challenge, 2016), por ende,

su propuesta de inclusión se centra en el mejoramiento de los sistemas de movilidad para los ciudadanos con necesidades especiales. En esta ciudad, el transporte público es el eje vertebrador de su funcionamiento. Allí, las personas con discapacidad:

Tienen la posibilidad gratuita de desplazarse, con autobuses totalmente accesibles a un lugar de la ciudad, terminal especial, igualmente adaptada, que ha incorporado rampas y aseos totalmente accesibles, y que no deja de ser un terminal-intercambiador. Esta terminal especial... dispone -para 2.300 alumnos de 39 escuelas-, de 44 autobuses totalmente accesibles, 23 de los cuales son de Línea Directa, 18 son de Línea Terminal, 2 son de Línea Metropolitana y 1 es una Línea de Reserva. Desde esta terminal se redistribuyen por la ciudad a centros escolares con atención especializada. [Además cuenta con] paradas destinadas para el servicio turístico, se sube y se baja libremente en cualquiera de los lugares indicados. Los autobuses tienen varias características: cuentan con un conductor y un ayudante-cobrador, quienes ayudan a subir o bajar al vehículo a la persona discapacitada; a su vez, cada autobús cuenta con una plataforma elevadora para subir una silla de ruedas; ésta tiene un lugar en el autobús, con fijación lateral que la inmoviliza. A lo largo del trayecto las explicaciones son dadas en varios idiomas, portugués, inglés y español. Disponen de una pantalla con información digitalizada al objeto de facilitar información sobre el recorrido, pero también sobre los diferentes eventos culturales en la ciudad (Universidades de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística, 2006, pp. 29-30).

De esta manera, Curitiba se convierte en una ciudad incluyente que materializa el principio de diseño universal al lograr consolidar para el año 2013 la accesibilidad en el 100% de la flota de transporte, tanto instalaciones como vehículos están adaptados a las necesidades de toda la población. Además de la flota, Curitiba logra que la infraestructura asociada al sistema de transporte garantice la seguridad en la movilidad de las personas con necesidades es-

peciales (Martínez, 2012). El diseño universal les permite a los ciudadanos de Curitiba hacer efectivo su derecho a la ciudad.

Experiencias como las de Curitiba, son retomadas en Colombia en las ciudades principales. Medellín, Cali, Bogotá y Bucaramanga implementan acciones que propenden por la adecuación de las estaciones de transporte, la habilitación de rampas, ascensores y plataformas eléctricas. El proyecto más exitoso se logra en el METRO un “escenario de aprendizaje social en donde los usuarios en situación de discapacidad son actores importantes del proceso de aprendizaje” (Sánchez, 2012, p. 21). En este proyecto se redujo la altura de los teléfonos públicos, instauraron ascensores en las estaciones, se crearon líneas podales táctiles, plataformas electromecánicas internas y externas a las estaciones, indicadores LED para las personas con limitaciones auditivas y rampas de acceso a las estaciones.

Reducir las múltiples barreras presentes en el entorno físico demanda atender el problema desde la estructura y organización social del entorno. Generalmente las personas con discapacidad en Colombia poseen menores ingresos y además de tener que enfrentar problemas de orden económico, tienen limitaciones en el acceso a la ciudad. En un estudio realizado en Cali en el año 2012 en el que se encontró que:

Para las actividades de movilidad, un 62% de los encuestados expresó que tenía limitaciones al desplazarse como pasajero en medios de transporte público y un 30% al conducir un vehículo adaptado. En promedio, a un 82% de las personas le gustaría mejorar su forma de desplazarse: dentro de la casa, en edificios públicos, privados y otras viviendas, y por calles, parques, avenidas y carreteras; en razón de esta preferencia, el 56% indicó que mejorar su movilidad le permitiría participar en más actividades [...]. En lo que respecta a la vida comunitaria, social y cívica, el 67% de los encuestados manifestó que tenía algún nivel de

dificultad para disfrutar del derecho al entorno físico, la información y la comunicación; de este porcentaje, un 73% lo expresó debido a la falta de accesibilidad; el 63% advirtió restricciones para sentirse en igualdad de oportunidades, principalmente por la percepción de discriminación por parte de las personas sin limitaciones (59%) [...]. El 54% identificó a los edificios públicos como las mayores barreras del entorno. En apoyo y relaciones, el 22% de los encuestados perciben como barreras a los profesionales de campos distintos al de la salud y el 20% a los extraños. Al mismo tiempo, en un 95% los extraños son considerados importantes (Hurtado, Aguilar, Mora, Saldoval, Peña, y León, 2012, p. 233).

Es importante mencionar que pese al avance tecnológico que reduce las necesidades de movilidad en el territorio, la integración de los grupos vulnerables es fundamental para lograr la apropiación social de espacio y la participación en la construcción de una imagen común del lugar en que se habita (Giménez, 2005).

A pesar de los avances en las redes de transporte, aún la movilidad de las personas con discapacidad no está 100% garantizada en ninguna ciudad de Colombia. En ciudades como Bucaramanga, se han desarrollado acciones orientadas al mejoramiento de los sistemas de transporte público y hoy la ciudad cuenta con un sistema de buses convencionales, taxis y el sistema de transporte masivo Metrolínea. De estos tres sistemas solo Metrolínea cuenta con adecuaciones para garantizar la facilidad de acceso de las personas con discapacidad, aunque no todos los buses están adaptados.

El caso del Metrolínea es el más crítico de los modos de transporte público, debido a que es el que menos cobertura presenta en toda la ciudad. Pese a ser el único sistema con vehículos especiales para movilizar personas con discapacidad y con rampas que permitan acceder a las estaciones, no parece ser suficiente, debido a la falta de cobertura y a las malas frecuencias para atender a los usuarios, tanto así, que la negación del servicio es una constante en la ciudad (Rodríguez y Gómez, 2016).

El problema es complejo en la medida en que las intervenciones no fueron de carácter integral. Ajustar el sistema de transporte sin modificar la infraestructura asociada lleva a que los objetivos de lograr una ciudad para todos no lleguen a cumplirse, pues las transformaciones en la ciudad no mejoran de manera contundente la calidad de vida de todas las personas. Esto responde en gran medida a la necesidad de vincular a los diferentes sectores y personas con discapacidad. Ante situaciones como estas, que son comunes en las grandes ciudades de Colombia, Martínez (2012) propone una estrategia para “promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física”, que parte del análisis del estado actual de los sistemas de movilidad en Bogotá. En ella se pone en el centro de la discusión a las personas con discapacidad entendiendo que su participación efectiva permite la sostenibilidad de los proyectos.

A su vez, plantea cuatro componentes que involucran una serie de actores que inciden en la planificación: el institucional, con la participación del Estado, Gobierno y Administraciones Locales; el operacional con los agentes del sistema, operadores de transporte, conductores de vehículos; el físico con los fabricantes de vehículos y el departamento de planeación y obras públicas; y el social con los usuarios del transporte y a la sociedad en general (2012, pág. 112). Las estrategias en estos componentes van desde el fortalecimiento de los mecanismos legales para exigir el cumplimiento normativo, formar y sensibilizar a profesionales, expertos en planeación, conductores y personas con discapacidad y realizar mantenimiento y adecuaciones al sistema de transporte y la infraestructura asociada (Martínez, 2012, p. 133).

Conclusiones

Las ciudades estudiadas en diecinueve países de Latinoamérica y Europa tienen

en común la voluntad política para proponer y desarrollar estrategias de accesibilidad a fin de avanzar en la inclusión social y garantizar el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad. No obstante, se encuentran grandes brechas entre Latinoamérica y Europa, que responden a dinámicas socioespaciales diferenciadas. Mientras que en la primera la visión de accesibilidad ha estado limitada a las redes de transporte e infraestructura asociada, en la segunda es una apuesta en común con metas claras en torno al espacio público y ambiente construido, la información y TIC, servicios sociales y equipamientos; y transporte e infraestructura asociada.

Cada estrategia responde a las necesidades de un contexto. Latinoamérica se centra en el transporte porque su interés actual está en optimizar los espacios viales para atender las necesidades de conexión de la ciudad, una ciudad emergente, caracterizada por un crecimiento urbano acelerado por la presión demográfica. Mientras que en Europa sus estrategias están inducidas por la inversión de la pirámide poblacional que demanda una respuesta ante la necesidad de garantizar la calidad de vida de sus ciudadanos durante la adultez.

Más allá de lo anterior, la gran diferencia que existe entre estos dos continentes son los procesos de participación, pues se observa que en Latinoamérica si la participación se estimula, es a partir de proyectos específicos contrario a Europa en donde cada ciudad reconocida por sus avances tiene al menos un equipo consultor institucionalizado con capacidad para la toma de decisiones que está integrado por personas con discapacidad.

A pesar de las limitaciones que aún persisten, se resalta el incremento en la sensibilización en estos temas que los han llevado a pensarse un desarrollo territorial considerando la singularidad de sus ciudadanos. Se recomienda entonces a los países de Latinoamérica formular una política clara de ordenamiento territorial

e inclusión social que responda a un objetivo común vaya más allá de la aprobación de leyes circunstanciales.

Referencias

- Brinckmann, W., y Reyes, G. (2008). Re Ordenando el territorio para el “Turismo Accesible”. El caso de San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén, Patagonia Argentina. *Ágora*, 14(1), 97-128. doi:10.17058/agora.v14i1.1589
- Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas-[CEAPAT]. (1996). *Concepto europeo de accesibilidad*. Madrid: CEAPAT.
- Comisión Europea. (15 de Noviembre de 2010). *Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras*. [Comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones]. Recuperado de: https://www.msssi.gob.es/ssi/discapacidad/docs/estrategia_europea_discapacidad_2010_2020.pdf
- De Lorenzo, R. (2007). *Discapacidad, sistemas de protección y Trabajo Social*. Madrid: Alianza Editorial.
- Echeverría, M., y Rincón, A. (2000). *Ciudad de Territorialidades*. Medellín: Centro de Estudios de Hábitat Popular.
- Fundación ONCE y Technosite. (2009). *Accesibilidad y capacidades cognitivas. Movilidad en el entorno urbano: vialidad, transporte y edificios públicos*. Madrid: Autor.
- Giménez, G. (2005). Territorio e identidad. Breve Introducción a la geografía cultural. *Trayectorias*, 7(17), 8-24.
- Gleeson, B. (2001). Disability and the Open City. *Urban Studies*, 38(2), 251-265. doi:10.1080/00420980123531

- Gobierno de España. (2012). *Estrategia Española sobre Discapacidad 2012-2020*. Madrid: Centro Español de Documentación sobre Discapacidad CEDD.
- Gómez, D., y Gómez, A. (2013). *Ordenación Territorial*. Madrid: Ediciones MundiPrensa.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y Desigualdad Social*. Madrid: Siglo XXI.
- Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. *Antípoda*, (7), 15-29. doi:10.7440/antipoda7.2008.02
- Hernández, M. (2012). Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante. *Nueva antropología*, 25(76), 59-81.
- Hurtado, M., Aguilar, J., Mora, A., Saldoval, C., Peña, C., y León, A. (2012). Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores. *Salud Uninorte*, 28(2), 227-237.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Martínez, D. (2012). *Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá*. Bogotá: UNAL.
- Mayors Challenge. (2016). *Tránsito orientado a la inclusión: Mejor movilidad para ciudadanos con necesidades especiales*. Recuperado de: <http://mayorschallenge.bloomberg.org/ideas/curitiba/?lang=es>
- Organización de Naciones Unidas-[ONU]. (2006). *Convención Internacional de los Derechos de las Personas Con Discapacidad*. Recuperado de: <http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>
- Organización de Naciones Unidas-[ONU]. (25 de septiembre de 2015). *Objetivos de desarrollo sostenible: 17 objetivos para transformar el mundo*. Recuperado de: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/69/L.85>
- Organización de Naciones Unidas-[ONU]. (28 de septiembre de 2016). *La agenda 2030 y los ODS: un nuevo marco de desarrollo basado en los derechos humanos*. Recuperado de: http://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/11_ana_paula_souza_ppt_ods_implementacion.pdf
- Olivera, A. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 61-62, 326-343.
- Peiró, Mabel; et.al. (2013). Relato de experiencias desarrolladas en el marco del proyecto de investigación “Accesibilidad urbana y arquitectónica, educativa y a la comunicación en personas con movilidad y/o comunicación reducida” 2012-2013. *XXXIV Encuentro Arquisur.XIX Congreso: “CIUDADES VULNERABLES. Proyecto o incertidumbre”* (pp. 1-9). La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- Pérez, M. (1991). *Ensayo ciudades latinoamericanas en proceso de Globalización*. México: S.I.
- Rodríguez, J., y Gómez, J. (2016). Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga. *PUENTE Revista Científica*, 27-38.
- Sánchez, A. (13 de Diciembre de 2012). *Metro de Medellín: modelo de inclusión*. II Encuentro Internacional de Inclusión social en los Metros. Recuperado de: [Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas 18 \(35\): 115-128, julio-diciembre de 2018](https://www.aate.gob.pe/wp-content/uploads/2015/12/Modelo-</p>
</div>
<div data-bbox=)

de-Inclusi%C3%B3n-Adriana-S%C3%A1nchez-Colombial.pdf

Unión Europea. (2010). *Access City Award*. Recuperado de:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=1141&eventsId=1113&furtherEvents=yes>

Unión Europea. (2011). *Access City Award*. Bruselas: Comisión Europea.

Unión Europea. (2012). *Access City Award 2012. Rewarding and inspiring accessible cities across the EU*. Bruselas: Comisión Europea.

Unión Europea. (2013). *Access City Award 2013. Inspiring EU cities to become more accessible*. Bruselas: Comisión Europea.

Unión Europea. (2014). *Access City Award 2014. European cities responding to the accessibility needs of ALL citizens*. Bruselas: Comisión Europea.

Unión Europea. (2015). *Access City Award 2015. Examples of best practice for making EU cities more accessible*. Bruselas: Comisión Europea.

Unión Europea. (2016). *Access City Award 2016. Examples of best practice for making EU cities more accessible*. Bruselas: Comisión Europea.

Universidades de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística. (2006). Curitiba. Movilidad y accesibilidad. En: *La accesibilidad: hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano natural* (pp. 22-33). Madrid: EDUARDO ELKOUSS LUSKI.

Notas

¹ Fundación española para la Cooperación e inclusión social de personas con discapacidad que busca la integración en los procesos de formación, laborales y la accesibilidad global de este grupo humano.

